Fernand Braudel

AKDENİZ
VE
AKDENİZ DÜNYASI



Akdeniz
ve
Akdeniz Dünyası

Yayımlayan: Muhittin Salih Eren
İstanbul 1989.

Özgün adı:
Fernand Braudel
La Méditerranée et le monde méditerranéen
à l'époque de Philippe II.

34-89-Y-70-0010
EREN Yayıncılık ve Kitapçılık Ltd. Şti.
Merkez: Tünel, Sofyalı Sokak No: 34 BEYOĞLU-ISTANBUL Tel: 151 28 58 - 152 05 60
Şube : Sahaflar Çarşısı No: 16 BEYAZIT - ISTANBUL Tel: 522 85 31

Basıldığı yer: Çeltüt Matbaacılık Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Tel: 522 34 54 - 528 67 29

Fernand Braudel

AKDENİZ
VE
AKDENİZ DÜNYASI

Birinci cilt

Fransızca aslından çeviren:
MEHMET ALİ KILIÇBAY

EREN

HER ZAMAN MEVCUT OLAN
LUCIEN FEBVRE'E

Minnet ve oğulca bağlılık
göstergesi olarak.

Jasques aujourd-huy l'on n'a
point descouvert au nouveau
monde aucune Méditerranée
comme il y en a en Europe
Asie et Afrique...

Yeni dünyada bugüne kadar
Avrupa, Asya ve Afrika'da
olduğu gibi, hiçbir Akdeniz
keşfedilmemiştir...

J. Acosta, **Histoire Naturelle des Indes,** 1558, s. 94.



1. 500 metre'den yüksek ve 500 metreden de



(Haritayı düzenleyen Jacques Bertin)

İçindekiler

Önsözler XV

BİRİNCİ BÖLÜM

Ortamın Payı 1

1 YARIMADALAR: DAĞLAR, YAYLALAR, OVALAR 3

1. Herşeyden Önce Dağlar 3
Fizik ve insani karakteristikler 3
Dağı tanımlamak 6
Dağlar, uygarlıklar ve dinler 8
Dağlı özgürlüğü 10
Dağın kaynakları ve bilançosu 12
Dağlılar kentte 14
Dağın gurbetin tipik örnekleri 16
Dağ yaşamı, Akdeniz'in ilk tarihi mi? 18

2. Yaylalar, Dağ Etekleri ve Tepeler 19
Yüksek düzlükler 19
Sarmaşık Gibi Ülkeler 20
Tepeler 22

3. Ovalar 23
Su Sorunları: Malarya 25
Ovaların Islahı 27
Lombardiya örneği 30
Büyük mülk sahipleri ve fakir köylüler 33
Ovaların kısa dönemindeki değişimleri: Venedik terra ferma'sı 35
Uzun dönemde: Roma Campagna'sının kaderleri 37
Ovaların gücü: Andaluçya 37

4. Transhümans veya Göçebelik: Daha şimdiden iki Akdeniz 40
Transhümanslar 40
Transhümanstan daha eski olan göçebe hayvancılık 41
Kastilya Transhümansı 44
Karşılaştırmalar ve bütüne ait haritalar 46
Hecin devesi ve Orta Asya devesi; Arap ve Türk İstilaları 48
Balkanlar, Anadolu ve Kuzey Afrika'da Batılı tanıklar tarafından görülen göçebelik 52
Yüzyılları aşan devreler 53

2 AKDENİZ'İN KALBİNDE DENİZLER VE KIYILAR 55

1. Sıvı Ovalar 55
Kıyı denizciliği 55
Portekiz keşiflerinin başlangıcında 58
Tarihin üsleri olarak dar denizler 58
Karadeniz, İstanbul'un özel avlanma sahası 59
Venedikli ve Cenevizli olan Adalar Denizi 63
Tunus ile Sicilya arasında 64
Akdeniz "Manş'ı" 65
Tiren havzası 67
Adriyatik 70
Sicilya'nın doğusunda ve batısında 77
İki deniz, evreni 78
Türk ve İspanyol imparatorluklarının çifte dersi 79
Siyasetin ötesinde 80

2. Kıta sahilleri 80
Deniz halkları 80
Denizcilik sektörlerinin zayıflıkları 82
Büyük kentler 85
Denizcilik hayatının altı ve üstü 86

3. Adalar 87
Münzevi dünyalar mı? 88
Narin hayatlara dair 90
Büyük tarihin yollarında 91
Adalı göçmenler 93
Ve denizin çevrelemediği adalar 95
Yarımadalar 96

3 SINIRLAR YA DA EN BÜYÜK AKDENİZ 101

Tarihin boyutlarında bir Akdeniz 101

1. Sahra, Akdeniz'in ikinci çehresi 103
Sahra: Yakın ve uzak sınırlar 104
Sefalet ve fakirlik 105
Uzun mesafe göçebeleri 107
Stepten ileri doğru hareketler ve sızmalar 108
Altın ve baharat kervanları 111
Vahalar 114
İslamiyetin coğrafi alanı 115

2. Avrupa ve Akdeniz 117
Kıstaslar ve meridyenler yönündeki yollar 117
Rus kıstağı: Karadeniz'e veya Hazar Denizi'ne doğru 118
Balkanlardan Datzig'e: Polonya kıstağı 121
Alman kıstağı: bütünsel bir şema 126
Alpler 127
Üçüncü kişi, çok çehreli Almanya 131
Cenova'dan Anvers'e Venedik'ten Hamburg'a: ulaşım koşulları 133
Ticaret dengesi ve ticari göçler 134
Rouen'dan Marsilya'ya Fransız kıstağı 136
Okyanus Akdeniz Okulunda 140

Avrupa ve Akdeniz 141
3. Atlas Okyanusu 142
Birçok Atlantikler 142
XVI. yüzyılda Okyanus'un kaderi 143
Gecikmiş bir gerileme 146
4 FİZİK BİRLİK: İKLİM VE TARİH 147
1. İklimsel birlik 147
Atlantik ve Sahra 148
Tekdüze bir iklim 149
Kuraklık: Akdeniz'in afeti 152
2. Mevsimler 157
Kışın durakları 158
Deniz seyrüseferinin durması 159
Kış barışı ve gevezelikleri 162
Kışın sertlikleri 164
Yaz ve hızlı hayat 165
Yaz salgınları 167
Akdeniz iklimi ve Doğu 167
Mevsimlerin ritmi ve istatistikler 168
Determinizm ve ekonomik hayat 172
3. XVI. yüzyıldan bu yana iklim değişmiş midir? 174
Tamamlayıcı not 177
5 İNSANÎ BİRLİK: YOLLAR VE KENTLER, KENTLER VE YOLLAR ... 181
1. Karayolları ve denizyolları 181
Besleyici yollar 184
Ulaşım araçlarının köhneliği 186
1600'lere doğru karayollarına üstünlük mü? 187
Bizatihi bir sorun olarak karayolu 190
Venediğin çifte tanıklığı 191
Dolaşım ve istatistik: İspanya Örneği 193
Uzun dönemde çifte sorun 194
2. Denizcilik: tonajlar ve konjonktürler 195
XV. yüzyılda büyük tonajlılar ve küçük yelkenliler 197
Küçük tonajlıların ilk başarıları 198
XVI. yüzyılda Atlantik'te 199
Akdeniz'de 202
3. Kentsel işlevler 206
Kentler ve yollar 206
Çeşitli yolların buluşma yeri 210
Yoldan bankaya 211
Kentsel devre ve gerileme 214
Çok eski bir tipoloji 214
4. Çağın tanıkları kentler 217
Nüfus artışı 217
Eski sefaletler, yeni sefaletler: kıtlıklar ve buğday sorunu 218
Eski sefaletler, yeni sefaletler: salgın hastalıklar 221
Vazgeçilmez göçmen 222

Kentsel siyasal bunalımlar 225
Ayrıcalıklı nakit kentleri 227
Krallık ve imparatorluk kentleri 230
Başkentlerin lehine olmak üzere 234
Daha şimdiden konjonktür 235

İKİNCİ BÖLÜM

Ortak kaderler ve bütünsel hareketler 237

1 EKONOMİLER: YÜZYILIN ÖLÇÜSÜ 238

1. Mekan, bir numaralı düşman 238
Yazanlar için: gidiş gelişlerde kaybolanlar 239
Denizin boyutları: birkaç hız rekoru 240
Ortalama hızlar 242
Mektupların ayrıcalıklı durumları 244
Haber, lüks mal 247
Çağdaş, karşılaştırmalar 249
İmparatorluklar ve mekân 250
Claude du Bourg'un üç yolculuğu (1576 ve 1577) 252
Mekân ve ekonomi 253
Fuarlar, ekonomik hayatın yedek güçleri 255
Küçük çaplı ekonomi alanları 257
Cenova, Milano, Venedik, Floransa dörtgeni 260

2. İnsanların sayısı 265
60 veya 70 milyon kişilik bir dünya 265
Akdeniz'in boşlukları 266
Yüzde yüzlük bir nüfus artışı mı? 269
Düzeyler ve göstergeler 270
Çekinceler ve Sonuçlar 276
Teyidler ve İlhamlar 277
Emin olunan birkaç konu 277
Başka bir gösterge: göçler 279

3. Akdeniz ekonomisinin "model"i inşa edilebilir mi? 281
Tarım, en büyük endüstri 282
Bir endüstri bilançosu 286
"Verlagssystem" ve kentsel endüstrilerin gelişimi 289
Sistem başarılı olmuştur 290
Gezgin bir işgücü 290
Bütünsel hareketler ve özel hareketler 291
Ticari muamelelerin hacmi 293
Uzak mesafe ticaretinin darlığı ve önemi 296
Kapitalist yoğunlaşmalar 298
Akdeniz filolarının toplam tonajı 298
Kara taşımacılığı 300
Devletler yüzyılın en büyük girişimcileridir 301
Değerli madenler ve parasal ekonomi 303
Sefiller yaşayanların beşte biri miydiler? 304
Geçici bir sınıflandırma 306
Gıdalar kötü bir kıstastır: resmi rakamlara göre çorba her zaman iyidir . 308
Hesabın sağlaması yapılabilir mi? 308

2 EKONOMİLER: DEĞERLİ MADENLER, PARALAR VE FİYATLAR .. 311

1. Akdeniz ve Sudan altını 312
Doğuya doğru değerli maden çıkışları 312
Sudan altını: önceller 314
Portekizliler Gine'de: altın Akdeniz'e gelmeye devam ediyor 315
Konjonktürün sorumlulukları 317
Kuzey Afrika'daki Sudan altını 319

2. Amerikan gümüşü 320
Amerika hazineleri ve İspanya 320
Amerikan hazineleri Anvers yolunda 321
Fransız sapağı 326
Büyük Barselona-Cenova yolu ve Amerika değerli madenlerinin ikinci devresi 328
İspanyol paraları tarafından istila edilen Akdeniz 331
"Modena larga"ya av olan İtalya 333
Cenevizlilerin yüzyılı 336
Piacenza fuarları 338
Kâğıt yüzyılı 341
II. Felipe'nin sonuncu iflasından III. Felipe'nin ilk iflasına (1607) 342

3. Fiyat artışları 346
Çağı yaşayanların yakınmaları 349
Amerikan hazinelerinin sorumluluğuna dair 350
Amerikan sorumluluğunun lehinde ve aleyhinde neler söylenebilir? 351
Ücretler 352
Toprak gelirleri 354
Bankalar ve enflasyon 356
"Sanayiciler" 359
Devletler ve fiyat artışı 359
Amerikan "hazinelerini"nin azalması 362
Devalüe edilmiş paralar ve sahte paralar 363
Üç maden çağı 365

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

EKONOMİLER: TİCARET VE TAŞIMA 367

1. Karabiber ticareti 367
Akdeniz rövanşını alıyor: 1550'lerden sonra Kızıldeniz'in gelişmesi 368
Portekiz karabiberinin toparlanması 372
Portekiz karabiberi üzerindeki dalaveralar ve tasarılar 374
Venediğe sunulan Portekiz karabiberi 376
Welserlerin ve Fuggerlerin yaptıkları sözleşme 1586-1591 377
Doğu Akdeniz baharat yollarının sürekliliği 379
Mümkün açıklamalar 382

2. Akdeniz buğdayının dengeleri ve bunalımları 384
Buğdaylar 384
Tahıl ticaretinin bazı kuralları 385
Denizyollarına bağlı olarak buğday ticareti 388
İhracatçı kent ve ülkeler 390
Doğu buğdayı 393
Dengeler, bunalımlar ve değişimler 394
Birinci bunalımlar: Kuzey buğdayı Lizbon ve Sevilla'da 395

Türk buğday "boom"u: 1548-1564 398
Kendi ekmeğini yemek: 1564-1590 arası İtalyan konjonktürü 401
Sonuncu değişim: 1590'dan sonra kuzey buğdayı 405
Sicilya hâlâ Sicilya'dır 407
Buğday bunalımlarına dair 409

3. Ticaret ve Taşıma: Atlantik yelkenlileri 410
Basklar, Biskaylılar ve hatta Galiçyalılar 410
Portekizliler 411
Normanlar ve Brökonlar 412
Flaman gemileri 413
İlk İngiliz yelkenlileri 413
Başarı dönemi (1511-1534) 414
Doğu Akdeniz ticaretinin yolları 417
Akdeniz Akdenizlilerindir 418
İngilizlerin 1572-1573'te geri dönüşleri 420
Türk-İngiliz müzakereleri: 1578-1583 422
İngiliz deniz yolculuklarının başarısı 423
Yüzyılın sonundaki durum 424
Hansalılar ve Hollandalıların gelişi 425
Buğdaydan baharata: Hollandalılar Akdenizi fethediyorlar 427
Hollandalılar 1570'den itibaren tek bir kurşun bile atmadan Sevilla'yı nasıl aldılar? 430
Akdeniz'de yeni hıristiyanlar 434

NOTLAR 437

BİRİNCİ YAYINLANIŞIN ÖNSÖZÜ

Akdeniz'i ihtirasla sevdim, kuşkusuz kuzeyden geldiğim için, tıpkı çok sayıda başkaları gibi ve birçok insanlardan sonra. Ona uzun inceleme yıllarımı sevinçle tahsis ettim -benim için bu, bütün gençliğimden de uzun bir süreydi-. Bunun karşılığında, bu sevincin birazının ve ışığının çoğunun bu kitabın sahifelerini aydınlatmasını temenni ediyorum. İdeal olan kuşkusuz, romancılar gibi kahramanı keyfimize göre yerleştirmek, onu gözden hiç kaybetmemek, ve o koskoca biraradalığını sürekli olarak hatırlamak olacaktır. Ne yazık ki, veya ne mutlu ki, mesleğimiz romanın hayranlık verici esnekliklerine sahip değildir. Temenni ettiğim üzere, bu kitaba yanaşmak isteyen okuyucu, demek ki İç Deniz hakkında kendi anılarını, görüşlerini de beraberinde getirip metnimi renklendirirse ve elimden geldiğince yapmaya çalıştığım gibi, bu geniş varlığı yeniden yaratma konusunda bana yardımcı olursa, çok iyi birşey yapmış olur... Denizin görülebildiği ve sevilebildiği haliyle, geçmişi hakkında olabilecek en büyük belgeyi meydana getirdiğini düşünüyorum. Sorbonne'da hocam olan coğrafyacıların öğrettiklerinden sadece bunu muhafaza edebildiysem de, onu o kadar inançlı bir şekilde korudum ki, giriştiğim bu işin tüm anlamını o verdi.

Akdeniz'den daha sade bir örneğin, tarihle mekân arasındaki bu bağları kaydetmek konusunda bana daha fazla yardımcı olabileceği düşünülebilir; hele insani ölçüleri içinde İç Denizin bugünkünden çok daha geniş olduğu hesaba katıldığında; kişilerinin daha karmaşık, karışık ve tasnif dışı olduğu gözönüne alındığında. Bu kişiler ölçülerimize ve kategorilerimize sığmamaktadırlar. Onun hakkında "şu tarihte doğdu.." gibi basit bir tarih yazmak yararsızdır; onun hakkındaki olayları sadece oldukları gibi aktarmak yararsızdır.

Akdeniz bir deniz bile değildir; o bir denizler bütünüdür ve bu denizler adalarla dolu, yarımadalarla kesilmiş ve dallı budaklı kıyılarla çevrelenmişlerdir. Akdeniz'in hayatı karanınkine karışmıştır; şiirinin yarıdan fazlası kırsal, denizcileri köylülerdir; Akdeniz zeytin ağaçlarının, üzüm bağlarının olduğu kadar, dar kürekli teknelerin veya yuvarlak tüccar gemilerinin de denizidir ve nasıl ki alçı ona şekil veren sanatçının ellerinden ayrılamazsa, onun tarihi de onu çevreleyen karasal dünyadan ayrılamaz. Bir Provence atasözü ***lanso la mare e tente'n terro*** *(denizi methet ve karada dur) demektedir.*

Demek ki, Akdeniz'in kesin olarak hangi tarihsel kişiliğe sahip olabileceğini ancak zahmetli bir şekilde bilebileceğiz: bunun için sabır, çok gayret ve kuşkusuz kaçınılmaz bazı hatalar gerekmektedir. Okyanus bilimcisinin, jeologun ve hatta coğrafyacının Akdeniz' inden daha net birşey yoktur: bunlar bilinen, etiketlenmiş, kilometre taşları döşenmiş alanlardır. Fakat acaba tarihin Akdeniz'i nedir? Yüzlerce uyarı bizi ikaz etmektedirler: şu değildir, bu değildir, kare biçiminde bir çayır hiç değildir. Uzun süreden beri tanımlanmış, açık, hemen tanınabilir nitelikte olduğu ve genel tarihi onun coğrafî sınırlarına göre keserek kavrayabileceğimiz bahanesiyle Akdeniz'in belirlenmesi gerekli bir tarihsel kişilik olduğu

sonucunu ortaya koymayan tarihçiye ne yazık. Çünkü, Akdeniz'in sınırlarının bizim soruşturmamız açısından ne değerleri vardır ki?

Elli yıllık bir süre için olsa bile, bir yandan Herakles sütunlarında, diğer yandan da antik Ilion'un önceden kıyılarını gözlediği deniz koridorunda sınırlandırılmış bir denizin tarihi yazılabilir mi? İlk olarak ortaya çıkan bu çerçeve çizme sorunları, diğer başkalarını davet etmektedir: sınırlamak; tanımlamak, çözümlemek, yeniden inşa etmek ve duruma göre bir tarih felsefesini seçmek, hatta benimsemektir.

Bir yardımcı olmak üzere muazzam bir makale, anı, kitap, yayın, soruşturma kitlesine sahibiz; bunlardan bazıları saf tarih alanına aittir; daha az ilginç olmayan diğerleri de komşularımız etnograflar, coğrafyacılar, botanikçiler, jeologlar, teknologlar... tarafından yazılmışlardır. Dünyada İç Deniz ve onun yansımasıyla parıldayan karalar kadar iyi aydınlatılmış, envanteri böylesine çıkartılmış hiçbir mekân bulunmamaktadır. Fakat, öncellerimize haksızlık etmek tehlikesine rağmen, bu yayın kitlesinin araştırmacıyı bir kül yağmuru gibi ezdiğini söylemek gerekir mi? Bu incelemelerden çoğu düne ait, kullanışsız bir dil konuşmaktadırlar. Onları ilgilendiren, geniş Denizin bütünü olmayıp, mozayiğini meydana getiren küçük taşlardan biri; hareketli bütünsel hayatı olmayıp, hükümdar ve zenginlerin hayatlarıdır; yani bizi ilgilendiren güçlü ve yavaş tarih yerine, onlar ortak değerleri olmayan bir çeşitli olaylar tozu içinde kalmaktadırlar. Bu incelemelerin çoğu yeniden ele alınmayı, bütünsel ölçeğe getirilmeyi, yaşam kazanmak için ayağa kaldırılmayı beklemektedirler.

Aynı şekilde, geniş arşiv kaynakları hakkında kesin bilgiler olmaksızın denizin tarihini yazmak mümkün değildir. XVI. yüzyılda hiçbir Akdeniz ülkesi yoktur ki, Akdeniz dünyasının tanık olduğu yangın, kuşatma ve her türden felâketlerden kurtarılabilmiş belgelerle, genelde iyi donatılmış arşivlere sahip olmasın. Fakat, bu kuşku duyulması mümkün olmayan zenginlikleri, en alâsından tarihsel olan bu madenleri araştırmak ve envanterini çıkartmak için tek bir ömür yetmez, bunun için yirmi ömür gerekir veya herbiri ömrünü bu işe hasretmiş yirmi araştırmacı gerekir. Belki tarih şantiyesinde küçük zenaatkâr yöntemlerimizle çalışılmayan bir gün gelecektir... O gün geldiğinde belki de, genel tarihi az veya çok ilk elden kitaplardan değil de, özgün metinlere dayanarak yazmak mümkün olacaktır. Çabam ne kadar büyük olursa olsun, ulaşabileceğim bütün arşivlerde ayıklama yapmadığımı; kitabımın zorunlu olarak kısmi bir soruşturmaya dayalı olarak inşa edildiğini söylemeye gerek var mı? Önceden biliyorum ki, kitabımın sunuşları yeniden ele alınacaklar, başkalarıyla ikâme edilecekler ve ben bunu temenni ediyorum. Tarih böyle gelişmektedir ve gelişmelidir.

Diğer yandan, Rönesans ve Reformasyon'un son büyük ateşleri arasında kalan ve daha onaltıncı yüzyılda kendini göstermekte olan, şu sert bir dönem olacak olan XVII. yüzyıl tarafından kronolojik konumu oldukça kötü hale getirilmiş olan XVI. yüzyılın ikinci yarısındaki Akdeniz, Lucien Febvre'in yazdığı gibi "güzel bir yanlış konu"dur. Bu konumun yararını işaret etmeye gerek var mıdır? İç Denizin, dünyanın artık onu merkez almaktan, onun için ve onun ritmine göre yaşamaktan vazgeçtiği Modern Çağın başında ne duruma geldiğini bilmek yararsız değildir. Her zaman sözü edilen ani gerileme, bana kanıtlanmış gibi gözükmemektedir; veyahut da, herşey bunun tersini gösteriyora benzemektedir. Fakat, bu dramın dışında Akdeniz'in ortaya koyduğu sorunların istisnai bir insani zenginlikte olduklarını ve buna bağlı olarak da, tarihçileri ve tarihçi olmayanları ilgilendirdiklerine inanıyorum. Hatta, bunların ışıklarını şimdiki zamana kadar uzattıklarını; Nietsche'nin bizzat tarihten beklediği kesin anlamda, bunların şu "yarar"dan da yoksun olmadıklarını düşünüyorum.

Böylesine bir konunun sunduğu cazibelere varıncaya kadar sözü uzatmayacağım. Bunun sahteliklerini -zorluklarını olarak anlayınız-, ihanetlerini daha önce sıralamıştım. Bunlara şunu ekleyeceğim: tarih kitaplarımızın arasında hiçbir işe yarar rehber bana yardım sunmu-

yordu. Sıvı bir alanı merkez almış olan bir tarihsel incelemenin cazibesi büyüktür, ama bundan da ötesi bir yeniliğin bütün tehlikelerini de beraberinde getirmektedir.

Terazinin her iki kefesi de çok yüklü olduğundan, sonunda ağırlığımı riskten yana koyduğumdan ve temkinlilikten uzaklaşarak maceraya girişmeye değer olduğunu düşündüğümden ötürü acaba haklı mıyım?

Özürüm bizzat bu kitabın öyküsüdür. Bu kitabı 1923'te yazmaya giriştiğimde, çok daha temkinli olan, II. Felipe'nin Akdeniz politikasına hasredilmiş bir şekildeydi. O zamanki hocalarım bunu güçlü bir şekilde onaylıyorlardı. Hocalarım, coğrafyanın fetihlerine oldukça kayıtsız, iktisadı (tıpkı bizzat diplomasinin sıklıkla yaptığı gibi) ve toplumsal sorunları pek kaale almaksızın; uygarlık, din ve aynı zamanda edebiyat ve sanat olaylarına, geçerli her tarihin bu büyük tanıklarına karşı oldukça küçümser tavırları, kendi taraf tutuşunun içine hapsolmuş olarak yazı bürolarının dışındaki gerçek, üretken ve yoğun hayata her türlü bakışı kendine yasaklayan diplomatik tarih çerçevesinde yer alarak, konumu bu bağlantı içinde görüyorlardı. Temkinli Kral'ın politikasını açıklamak, herşeyden önce, bu siyasetin yoğrulma süreci içinde hükümdarın ve danışmanlarının değişen koşullar karşısındaki sorumluluklarını belirlemek, büyük ve küçük rolleri saptamak; Akdeniz'in kuşkusuz her zaman ayrıcalıklı olmayan, yalnızca bir kısmını meydana getiren İspanya'nın dünya politikasının genel haritasını oluşturmak anlamına gelmekteydi.

Gerçekten de, 1580'li yıllarla birlikte, İspanya'nın gücü aniden Atlantiğe doğru yönelmişti. II. Felipe'nin geniş imparatorluğu, tehlikenin bilincinde olarak veya olmayarak tehtid altındaki varlığını burada koruyacak ve bu tehtide burada karşı koyacaktır. Güçlü bir hareket, onu Okyanus'taki kaderine doğru yöneltmekteydi. Bu yeraltı oyunuyla, İspanya politikasının bu fiziğiyle ilgilenmek ve bu araştırmalara bir II. Felipe'nin veya Avusturyalı Don Juan'ın sorumluluklarının etiketlenmesini yeğlemek, diğer yandan bu sonuncuların hayallerine rağmen sıklıkla aktör olarak davrandıklarını düşünmek, daha bu haliyle bile diplomatik tarihin geleneksel çerçevesinin dışına çıkmak olmaktaydı; nihayet Akdeniz'in, İspanya'nın bu uzak, ani ve düzensiz oyununda (eğer muhteris İnabahtı harekâtı bir kanera bırakılacak olursa, oldukça donuk) kendi tarihine kendi kaderine, kendi güçlü hayatına sahip olup olmadığı ve bu hayatın pitoresk bir geri plan örtüsü olmaktan başka bir rolü hak edip etmediği sorulduğunda, beni sonunda esir alan muazzam konunun cazibesi önünde yere çökmek anlamına geliyordu.

Farketmeden durabilir miydim? Arşivden arşive, bu çeşitli ve hareketli hayat karşısında gözlerim kapalı olarak açıklayıcı belgelerin izini nasıl sürebilirdim? Bu kadar çok besleyici faaliyet karşısında nasıl olur da ekonomik ve toplumsal tarihe yönelmezdim? Ne Almanya, ne İngiltere, ne A.B.D., ne de hatta hemen yakındaki Belçika veya Polonya'da reddedilmeyen bir yüceliğe ulaşmak için Fransa'da küçük bir grubun harekete geçirmeye çalıştığı bu devrimci tarihe yönelmezdim? Akdeniz'in tarihini karmaşık kitlesi içinde kavramak demek, onların tavsiyelerini izlemek, deneylerinin sığınağına girmek, onların yardımına koşmak, bizde yoğrulmuş ve sınırlarımızı aşmayı hakeden yeniden düşünülmüş yeni bir tarih biçimi için mücadele etmek demekti. Evet bu yeni tarih kuşkusuz emperyalist bir tarihti, ama ödevlerinin ve olanaklarının bilincinde olan bu tarih ondan koptuğu için, yerine göre bazen adil, bazen de gayriadil bir şekilde eski biçimleri parçalamak istiyordu, ama bu adaletsizlik de pek fazla önemli değildi! Tasnif dışı bir tarihsel kişiyi benimseyerek, onun kitlesinden, isteklerinden, direnmelerinden ve tuzaklarından ve aynı zamanda atılımından yararlanarak, hocalarımızın öğrettiklerinden başka türlü bir tarih inşa etmek için tam da iyi bir fırsattı.

Her eser kendini devrimci olarak hisseder, kendisi için birşeyler fethetmek ister ve böyle olmaya gayret sarfeder. Akdeniz bizi sadece adetlerimizden sıyrılmaya zorlamış olsa bile, bu kadarı da bize hizmet etmiş olduğu anlamına gelecektir.

Bu kitap, herbiri kendi içinde bütünsel bir açıklama denemesi olan üç bölüme ayrılmaktadır.

Birincisi hemen hemen hareketsiz bir tarihi, insanın onu çevreleyen ortamla ilişkileri içindeki tarihini gündeme getirmektedir; bu tarih akmakta ve değişmekte yavaş, sıklıkla ısrarlı geri dönüşlerden ve sürekli olarak yenilenen devrelerden meydana gelen bir tarihtir. Hemen hemen zamandışı olan ve cansız nesnelerle temasta olan bu tarihi ihmal etmeyi, ne de bu konuda bir sürü kitabın eşiğine yararsız yere konulan, madeni manzaraları yla, tarlaları yla ve çiçekleriyle çabucak gösteriliveren ve sanki daha sonra bunlar bir daha ele alınmayacakmış gibi, sanki çiçekler her ilkbaharda yeniden açmıyorlarmış gibi, sanki sürüler hareketleri sırasında duruyorlarmış gibi, sanki tekneler mevsimlere göre değişen gerçek bir denizde seyretmiyorlarmış gibi ele alınıveren şu geleneksel tarihe coğrafi girişlerle yetinmeyi istemedim.

Bu hareketsiz tarihin üstünde yavaş ritmi olan bir tarih farkedilmektedir: eğer ifade asıl anlamından saptırılmış olmasaydı, bunun için grupların ve gruplaşmaların tarihi olarak, toplumsal tarih denilebilirdi. Bu dip dalgalarının Akdeniz hayatının bütününü nasıl yükselttiği; işte kitabımın ikinci kısmında, birbirlerini izler biçimde ekonomileri, devletleri, toplumları incelerken ve nihayet tarih kavrayışımı daha iyi aydınlatmak için denizdeki bütün bu güçlerin karmaşık savaş alanında nasıl etki ettiklerini göstermeye çalışırken, kendime sorduğum buydu. Çünkü biliyoruz ki, savaş saf bir bireysel sorumluluklar alanı değildir.

Nihayet üçüncü bölüm, geleneksel tarihe ayrılmış olanı, eğer istenirse insani ölçüde değil de, birey düzeyindeki tarih; Paul Lacombe ve François Simiand'ın olaysal tarihi: bir yüzey çırpıntısı, med ve cezirlerin güçlü hareketleriyle meydana gelen dalgalar. Kısa, hızlı ve sinirli salınımları olan bir tarih. Tanım gereği aşırı duyarlı olan bu tarihte, en ufak adım bütün ölçü araçlarını alarma geçirmektedir. Ama bu haliyle bütün tarihler içinde en fazla ihtiras vereni, insanlıktan yana en zengin olanı, aynı zamanda da en tehlikeli olanı budur. Çağdaşlarının hissettikleri tasvir ettikleri hayatlarının ritmine göre, bizimki gibi kısa olarak yaşadıkları henüz yakıcı olan bu tarihten çekinelim. Bu tarih onların öfkelerinin, düşlerinin ve hayallerinin boyutuna sahiptir. Gerçek Rönasans'tan sonra XVI. yüzyılda yazmaya, kendini anlatmaya ve başkalarından konuşmaya tutkun fakirlerin, mütevazi kişilerin Rönesans'ı gelecektir. Bu değerli kâğıt yığını oldukça şekil bozucu olmaktadır. II. Felipe'nin kâğıtlarını okuyan tarihçi, onun yerinde oturuyormuşçasına, bir boyutun eksik olduğu garip bir dünyaya taşınmış gibi olmaktadır; kuşkusuz canlı ihtirasların dünyası; yaşayan bütün dünyalar gibi, bizimki gibi kör, kayığımızın sarhoş bir tekne gibi üzerinde kaydığı şu canlı suların derinliklerinin öykülerine karşı kayıtsız bir dünya. Tehlikeli bir dünya, fakat çoğunlukla sessiz ve anlamını ancak çok büyük zaman dilimleri kavrandığında açığa vuran şu gizil büyük akıntıları önceden saptayarak, onun büyülerini ve kötülüklerini def edebiliriz. Büyük gürültüsü olan olaylar çoğunlukla sadece anlar, bu büyük kaderlerin tezahürlerinden ibarettirler ve ancak onlar tarafından açıklanabilmektedirler.

Böylece, tarihin kat kat düzlemler halinde parçalanması noktasına gelmiş olduk. Veya, eğer istenirse, tarihin zamanı içinde, bir coğrafi zamanın, bir toplumsal zamanın, bir de bireysel zamanın ayırd edilmesine ulaştık. Veyahut da, başka bir tercih açısından, insanı bi dizi kişilik halinde ayırd etmeye ulaştık. Belki de en az affa mazhar olacağım nokta bu olacaktır, hatta geleneksel parçalamaların da, derinlemesine biri olan yaşayan tarihi parçaladıklarını ifade etmese bile; hatta Ranke veya Karl Brandi'ye karşı anlatı-tarihin bir yöntem olmadığını veya en mükümmelinden nesnel yöntem olmayıp, onun da bir tarih felsefesi olduğunu ifade etmesem bile; hattâ önce ifade edip, sonra da bu planların sadece sunum araçları olmaktan başka bir amaçlarının olmadığını ve yolum ilerledikçe bunların birinden diğerine geçmeyi kendime yasaklamadığımı göstersem bile... Fakat savunma yapmak neye yarar? Eğer bu kitabın unsurlarını kötü bir şekilde biraraya getirmekle

suçlanırsam, şantiyelerimizin iyi kurallarına göre imal edilmiş parçaların da bulunacağını umuyorum.

Çok fazla geniş tutkularımın, büyük görme arzumun ve ihtiyacımın da eleştiriye uğramayacağını umuyorum. Tarih sadece duvarlarla kapatılmış bahçelerin incelenmesine mahkûm edilemez. Eğer böyle yapılırsa tarih, zamanın endişe verici sorunlarına cevap vermek, insanın çok geniş ama çok emperyalist bilimleriyle bağlantıda olmak gibi, şu andaki görevlerinden birini de ıskalamış olmaz mı? 1946'da ödevlerinin ve uçsuz bucaksız güçlerinin bilincinde olan muhteris bir tarih olmaksızın, şimdiki zamana ait bir hümanizma olabilir mi? Edmond Faral 1942'de "Büyük tarih'i öldüren büyük tarih korkusudur" diye yazmaktaydı. Belki de büyük tarih yeniden hayata kavuşabilir (1)!

Mayıs 1946

(1) Borçlarımın listesi uzundur. Açık olmak gerekirse, bu borçların dökümü için bir cilt gerekir. Ben ancak başlıcalarını sayabileceğim. Minnet dolu düşüncelerim Sorbonne'daki hocalarıma yönelmektedir, bundan 25 yıl öncesinin Sorbonne'una: Albert Demangeon, Emile Bourgeois, Georges Pagès, Maurice Holleaux, Henri Hauser ki, ekonomik ve toplumsal tarihe karşı ilk yönelmemi ona borçluyum ve sıcak dostluğu benim için her zaman bir rahatlık yaratmıştır. Cezayir'de Georges Yver, Gabriel Esquer, Emile-Félix Gautier ve René Lespès'in dostça yardımlarından yararlandım; burada 1931'de Henri Pirenne'in büyüleyici derslerini dinleme zevkine ulaştım.

Araştırmalarımda bana yardımcı olan ve hispanizm konusunda ilk hocalarım olan İspanyol arşivcilerine çok özel olarak teşekkür ediyorum, Mariano Alcocer, Angel de la Plaza, Miguel Bordonau, Ricardo Magdalena, Gonzalo, Ortiz... Onların hepsini ve İspanya'nın "tarihsel" başkenti Simancas'daki tartışmalarımızı zevkle yad'ediyorum. Madrid'de Francisco Rodriguez Marin beni krallara özgü lütufkârlığıyla ağırladı... Araştırmalarım sırasında taleplerimle bunalttığım İtalya, Almanya ve Fransa arşivcilerine de aynı şekilde teşekkür ediyorum. Ünlü astronomi bilgini Dubrovnikli (Raguza) eşsiz arşivci ve arşivlerle kütüphanelerdeki yolculuklarım esnasında büyük dostum bay Truhelka'ya teşekkürlerimin içinde ayrı bir yer ayırıyorum.

Cezayir, Sao Paolo ve Paris'te bana yardım sunan meslekdaş ve öğrencilerimin listesi de çok uzundur ve dünyanın her tarafına dağılmış kişileri kapsamaktadır. Earl J. Hamilton, Marcel Bataillon, Robert Ricard, André Aymard'a özel olarak teşekkür ediyorum, bunlar çok çeşitli vesilelerle benimle işbirliği yaptılar. Esaretteki arkadaşlarımdan iki tanesi, Paris'teki ***Cour d'Appel****'de avukat olan Addé-Vidal ile boş zamanlarında şehirci ve tarihçi olan Maurice Rouge çalışmalarıma bulaşmışlardır. Nihayet* ***Revue Historique'in*** *küçük grubunun -Maurice Crouzot ve Charles-André Julien- Charles Bémont ile Louis Eisenmann'ın bu dergide saldırgan gençliğimizi korurlarken benimle hiçbir zaman pazarlığını yapmadıkları yardımı unutmuyorum. Marcel Bataillon, Emile Coornaert, Roger Dion ve Ernest Labrousse tarafından getirilen gözlem ve önermeleri kitabımın son düzeltmeleri sırasında hesaba kattım.*

Annales*'e olan borçlarım, öğretilerine ve zihniyetlerine karşı olanları borçlarımın en büyük kısmını meydana getirmektedir. Bu borcu elimden geldiğince ödemeye çalışmakta olduğum bilinmektedir. Savaştan önce Marc Bloch'la sadece bir ilk temas kurabildim. Ancak, düşüncesinin hiçbir ayrıntısının bana yabancı kalmadığını söyleyebileceğime inanıyorum.*

Lucien Febvre'in müşfik ve enerjik ilgisi olmaksızın bu eserin kuşkusuz bu kadar erken tamamlanamayacağını ilâve edebilir miyim? Onun teşvikleri, cesaretlendirmeleri ve tavsiyeleri beni giriştiğim işin iyi olup olmadığı konusundaki uzun bir endişeden kurtardı. Hiç kuşku yoktur ki o olmasaydı, ben soruşturma ve dosyalarıma birkez daha gömülmüş olurdum. Çok büyük teşebbüslerin sakıncası bazen onun içinde zevkle kaybolunmasıdır.

İKİNCİ YAYINLANIŞIN ÖNSÖZÜ

Akdeniz'i ikinci bir kez yayınlama konusunda çok tereddüt ettim. Dostlarımdan bazıları ne bir kelime, ne de bir virgül hiçbir şey değiştirmememi öneriyorlar ve klasik olmuş bir metni değiştirmemekte avantaj olduğunu söyleyecek kadar ileri gidiyorlardı. Onlara aklı başında bir şekilde inanabilir miydim? Bilgilerimizin artan ağırlığı altında, komşumuz insani bilimlerin baskısıyla, tarih kitapları bugün dün olduğundan çok daha hızlı bir şekilde ihtiyarlamaktadırlar. Bir an geçer geçmez, onların kelime hazneleri yaşlı hale gelmektedir; onların yeniliklerini oluşturmuş olan noktalar vülger olana karışmış olmaktadır; ve kazanılmış açıklama kendiliğinden tartışmalı hale gelmektedir.

Diğer yandan, Akdeniz yayınlanma tarihi olan 1949 doğumlu değildir, doğum tarihi Sorbonne'da doktora tezi olarak savunulduğu 1947 de değildir. Tamamen yazılmadıysa bile, büyük çizgileri itibariyle 1939'da; Marc Bloch ve Lucien Febvre'in Annales'lerinin ilk parlak gençliğinin sonlarında, onun doğrudan ürünü olarak saptanmıştır. Ayrıca, okuyucu birinci yayınlanışın önsözündeki bu cinsten delillerden yanılmamalıdır; bunlar bugün eğitim dünyasında değilse bile araştırma dünyasında unutulmuş eski konumlara karşı çıkmaktadırlar. Dünkü polemiklerimiz gölgelerin peşindedir.

Böylece, yeni bir yayınlanışın ciddi, hatta bütünsel bir güncelleştirme gerektireceği konusunda çok erkenden emin oldum ve bunu meşrulaştırmak için de 1949'da zamanın sertliğinin yayınlamama engel olduğu harita, kroki, grafik ve resimleri sunmanın yeterli olamayacağını anladım. Düzeltmeler, ekler, yeniden kaynaştırmalar bazen önemli boyutlara ulaşmışlardır, hele sadece yeni bilgileri değil, bir de sıklıkla daha uzağa giden yeni problematikleri hesaba katmak zorunda kaldığımda, bunların boyutları daha da büyümüştür. Birçok bölüm baştan sona yeniden yazılmak zorunda kalmıştır.

Henri Pirenne'in tekrarladığı gibi, her sentez özel araştırmaları harekete geçirir. Benim kitabımın izinde harekete geçenleri de eksik kalmamışlardır. Bunlar bana refakat etmişlerdir ve bugün beni hapsetmektedirler. 1949'dan beri bu kitabı doğrudan ilgilendiren alanlarda Ömer Lütfü Barkan ve öğrencileri, Julio Carro, Barrojo, Jean-François Bergier, Jacques Berque, Ramon Carande, Alvaro Castillo Pintado, Federico Chabod, Huguette ve Pierre Chaunu, Carlo M. Cipolla, Gaetano Cozzi, Jean Delumeau, Alphonse Dupront, Elena Fasono, René Gascon, José Gentil da Silva, Jacques Heers, Emmanuel Le Roy Ladurie, Vitorino Magalhaes Godinho, Hermann Kellenbenz, Henri Lapeyre, Robert Mantran, Felipe Ruiz Martin, Frédéric Mauro, Ruggiero Romano, Raymond de Roover, Frank Spooner, Iorjo Tadic, Alberto Tenenti, Ugo Tucci, Valentin Vasquez de Prado, Pierre Vilar ve nihayet muhteşem öğrencileriyle birlikte müteveffa José Vicens Vives'in meydana getirdiği grubun yayınlanmış ve yayınlanmamış kitap ve incelemelerinin oluşturduğu muazzam çalışmayı bildirmek için bana sahifeler ve sahifeler gerekmektedir. Bu çalışmaların yoğrulmasına ben de sıklıkla çok yakından katıldım.

Nihayet, birinci yayınlanıştaki bilgilere bizzat kendimin Venedik, Parma, Modena, Floransa, Cenova, Napoli, Paris, Viyana, Simancas, Londra, Krakov, Varşova arşiv ve kütüphanelerinde sürdürdüğüm araştırma ve okumalardan sonra çok şey ilave ettim.

Bütün bu hasadı depolamak gerekiyordu. Bu noktadan sonra, tuzaklarla dolu yöntem sorunları kendilerini gösterdiler. Bunlar en geniş sınırları içinde ve çeşitlenmiş hayatının bütün engebeleriyle birlikte ele alınmış olan Akdeniz mekânını sahneye koyan bir kitap ölçeğinde hemen işe karışmaktadırlar. Bilgileri artırmak, zorunlu olarak eski sorunların yerini değiştirmek ve onları kopartmak, sonra da çözümleri zor ve belirsiz yenilerine göğüs germek olmaktadır. Diğer yandan, ilk yazımla bu yeni yayını ayıran onbeş yıllık süre içinde yazarın kendi de değişti. İlk düzenlemeyi meşrulaştıran şu zaman-mekân (tarih-coğrafya) diyalektiğinin başlıca eklemleşmeyi meydana getirdiği sorunsalın bizzat kendi ve akıl yürütmeye ilişkin bazı dengeler kendililiklerinden değişmeselerdi, bu kitaba dokunmak olanaksız olurdu. İlk metinde yalnızca taslağı olan perspektifleri bu kez açığa çıkardım ve vurguladım. İktisat, siyaset bilimi, uygarlıklar hakkında belli bir kavrayış, daha dikkatli bir nüfus bilimi benden ısrarlı taleplerde bulundular. Eğer yanılmıyorsam, girişimimin kalbine kadar ulaşan ışıkları taşıyan aydınlık kaynaklarımı çoğalttım.

Ancak, ana sorun hâlâ aynı kalmaya devam etmektedir. Bu bütün tarihsel çalışmaların ana sorunudur: hızlı değişen, bizatihi değişmelerinden ve gösterilerinden ötürü ilginç olan bir tarih ile, nisbeten sessiz, kesinlikle ketum, tanıkları ve aktörleri tarafından hemen hemen hiç kuşku duyulmayan ve zamanın inatçı kemirmesine karşı dişe diş direnen gizil bir tarihi aynı anda, şu veya bu şekilde kavramak mümkün müdür? Her zaman açıklamaya muhtaç bu belirleyici çelişki büyük bir bilgi ve araştırma aracı olarak ortaya çıkmaktadır. Hayatın her alanına uygulanabilir nitelikte olarak, karşılaştırmanın terimlerine göre zorunlu olarak farklı biçimlere bürünmektedir.

Bazıları kısa dönemi, bazıları da uzun dönemi hatırlatan yapılar ve konjonktürlerden kısaca söz etme adeti yavaş yavaş yaygınlık kazanmaktadır. Mutlaka çeşitli yapılar vardır, konjonktürler de çeşitlidirler ve bu konjonktürlerin veya bu yapıların süreleri de kendi hesaplarına değişmektedirler. Tarih, diklemesine olarak zamansal bir "kat"tan bir diğerine çok sayıda açıklamayı kabul etmekte ve keşfetmektedir; aynı zamanda yatay bağlantılar ve korelasyonlar da bulunmaktadır. Daha basit ve daha kesin terimlerle birinci yayınlanışın önsözünde açıklanan buydu, benim ilk niyetlerimi söyleyen ve bu kitabın bölümlerinin birbirlerini izleyişini ilan eden ilk önsözde...

19 Haziran 1963

Bu ikinci yayınlanışın harita ve krokileri benim işaretlerim üzerine, Jacques Bertin yönetimindeki Ecole des Hautes Etudes'in VI. Bölümüne bağlı Haritacılık Labaratuarında çizilmiştir. Bibliyografya sağlamaları ve matbaa tashihlerindeki yardımlarından ötürü Marthe Briata, Marianne Mahn, A. Tementi ve M. Keul'e teşekkür etmek isterim.

ÜÇÜNCÜ YAYINLANIŞIN ÖNSÖZÜ

Bu üçüncü yayınlanış veselisiyle yalnızca birkaç satır yazacağım. Bunları yazmamın nedeni herşeyden önce, bu yayının yapmak istediğim değişikliklerden yoksun olduğunu söylemek içindir. Bu konuda editörümü değil de, kitap endüstrisinin içinde bulunduğu zorlukları suçlamak gerekir. Bugün bu kadar kalın bir kitabı yeniden basmak, gerçek bir cesaret gösterisidir.

Böylece, on yıl kadar bir süre içinde şurada veya buradaki bir ayrıntının vaya hatta Denize ilişkin koskoca tablo parçalarının değişmesine yol açan çok sayıdaki incelemeyi gözönüne almaktan vazgeçtim. Türk arşivlerinin zenginlikleri yavaş yavaş açığa çıkmaktadırlar, ama bana göre çok fazla yavaş.

En fazla değişen ise, mesleğimizin promlematiği olmaktadır. Artık toplumu veya devleti veya iktisadı, tam da eskiden gördüğüm gibi görmüyorum. Okuyucu, hızlı bir şekilde yayınlanan **Maddi Uygarlık ve Kapitalizm***'in üç cildini okuduğunda bunu farkedecektir; bu kitaplarda bakış açılarımı daha iyi formüle edebildim ve bana bile şaşırtıcı gelen, Akdeniz'in nisbi refahını açıklayabildim. Uzun zaman önce en azından bu kitabın sağlamış olduğu bu kazanım, bütün kuşkuların dışında kalmaktadır. Ben bu durumdan safça, yani hiçbir kısıtlama olmaksızın, tıpkı İspanya, İtalya ve İç Denizin diğer ülkelerine, geleneksel tarihin onları mahrum bıraktığı mutlu yıllar veya oldukça parlak yıllar sağladığındaki gibi sevinç duymaktayım.*

16 Mart 1976

BRAUDEL'İN AKDENİZ'İ

İnsanlık ailesinin 1985 Kasımında kaybettiği, XX. yüzyılın en büyük tarihçilerinden biri olan Fernand Braudel'in baş eseri *Akdeniz*'i Türk okuyucusuna sunma ve tanıştırma görevi bana düştüğü için, gurur ve mutluluğumu ifadeden aciz kalmaktayım.

Braudel'in XX. yüzyılın en büyük tarihçilerinden biri, belki de en büyüğü olması bilim çevrelerinde tartışma dışıdır, ama genel okuyucuya bunun nedenlerinin açıklanması gerekmektedir. Çünkü her bilimsel disiplinde olduğu gibi, tarihçilik alanında da "kâzip şöhretler" bulunmakta ve bunlar "kerametleri kendilerinden menkul" söylevler içinde, ağustos böceğiyle ateş böceğininkinin karışımı bir "bilimsel" hayat sürdürürlerken, günün ışıması ve sonbaharın gelmesiyle sönmektedirler. Oysa Braudel, üstatları Marc Bloch ve Lucien Febvre gibi, yaşarken klasik olmuştur ve bunun nedenleri vardır. Braudel çok zor bir işe girişen ve hayret verici bir şekilde başaran küçük bir tarihçiler cemaatinin (*Annales* Okulu) üyesidir. Bilim, çoğu zaman sanıldığının aksine en tutucu alanlardan biridir ve gene sanıldığı gibi "doğruları" değil de, belli bir cemaatin "doğruları"nı savunur. Hal böyle olunca, bilim adamlarının kendi sıcacık teorik çerçevelerinden kopmaları hemen hemen olanaksızdır ve yeniliklere ilk önce onlar karşı çıkarlar. Tarih gibi, siyasetin ve toplumsal teorilerin alt yapısını oluşturan bir alanda, fincancı katırlarını ürkütmeden ve meydan savaşlarını göze almadan zihniyetlerde değişiklik sağlamak, belki de dünyanın en zor işidir. Herkes alıştığını sever ve doğru bulur. İşte Braudel'in önce bir üyesi, sonra da piri olduğu Annales loncası bu zorluğun üstesinden gelebilmiştir.

Annales Okulunu 1929'da Strasbourg'da kurdukları *Annales d'Histoire Economique et Sociale* adlı derginin çevresinde dokumaya başlayan Marc Bloch ve Lucien Febvre, tarihi anlatmaktan tarihi anlamaya yönelen bir süreç üzerinde yer almışlardır. Onlara gelininceye kadar tarihçilik mesleğinin başlıca uğraşı olayanlatıcılık idi ve bu açıdan Orta Çağ geleneğinden pek fazla uzaklaşılmış değildi. Öte yandan gene bu egemen tarihçi çevrelerin tarihin başlıca aktörleri olarak "Ünlü" kimseleri görmeleri de önemli bir yara meydana getiriyordu. Bu iki Annales kurucununun tarihin sessiz unsurları olan ve belge bırakmayan küçük insanları tarihin aktörleri düzeyine yükseltmeleri bizatihi bir devrim meydana getirmiştir. Bu okula erkenden intisap eden Braudel'in bizzat belirttiğine göre "Annales tavrı" bu iki ünlü tarihçinin meydana getirdiği birinci kuşakta belirlenmiştir. Braudel'e göre, diğer kuşaklar yeni formüller, yeni örnekler ve yeni teyidler getirmişlerdir, ama yeni icatlar yapmamışlardır.

Braudel'in ilk kez 1946'da bir doktora tezi olarak sunduğu ve 1949'da yayınladığı *"Akdeniz"*, daha sonraları yazar tarafından defalarca gözden geçirilmiş, değiştirilmiş ve genişletilerek zenginleştirilmiştir. Braudel'in bu eserinde yaptığı *"une histoire autre"* (bir başka tarih) dur. Çünkü tarihsel bir nesne olarak ele aldığı bir denizdir. Romalıların *Mare nostrum*'u onun elinde tasnif dışı bir kişilik haline gelmiştir (tıpkı rejisörün kamerayı baş rolde oynatması gibi). Üstelik bu deniz, kitabın önsözünde de belirtildiği gibi, tarih boyunca hep aynı boyutlara sahip olarak kabul edilmemektedir. Akdeniz XVI. yüzyılda "bugün olduğundan daha geniştir". Mutlak ve kesin kavramlara alışık olanları isyan ettirecek bir ele alış tarzı. Diğer yandan, Akdeniz bir deniz olmaktan çok, bir "denizler karmaşası", "adalar tarafından doldurulmuş, yarımadalar tarafından kesintiye uğratılmış, dallı budaklı kıyılarla çevrelenmiş bir denizler karmaşasıdır". Ne kadar da çok özel tarih ve bir de Akdeniz'in *"histoire globale"*i. İşte bu özel tarihler konusu Annales okulu ve Braudel'in en özgün yanlarından birini meydana getirmektedir. Hem tarih bütün mekânlar için aynı hızla akmamakta, hem de bu mekânlar aynı kaderleri izlememektedirler. Parça ile bütün çoğu zaman farklıdırlar ve bütünden hareketle parçanın tarihini açıklamak mümkün değildir. Başka bir ifade ile parça ile bütünün tarihleri farklı olmaktadır. Braudel kitabında özel Akdenizlerin tarihi ile Akdeniz'in tarihi arasındaki farklılıkları vurgulamaktan büyük bir tat almaktadır. Bu ne kadar zor bir iştir.

Braudel bu çok zor işi başarabilmek için kitabını üç bölüm halinde ele almıştır ve zaten üstadın çalışma yöntemi tüm eserleri için aynı olup, Wallerstein'in terimiyle bütün bilimsel inşalarını üçer katlı olarak gerçekleştirmektedir. Birinci bölümde (katta) insanın, onu çevreleyen ortamla olan ilişkilerini incelediği, adeta hareketsiz bir tarihi ele almaktadır. Bu tarih yavaş akmakta, yavaş dönüşmekte ve sürekli olarak yenilenen devrevi hareketlerle karşı karşıya kalmaktadır. Braudel bu adeta zaman dışı ve insan dışı oluşumu tarihsel bir nesne haline getirmektedir. Çünkü insan bunun da ürünüdür ve tarih heryerde aynı hızla akmak zorunda değildir, ve hatta bazen hiç akmayabilir de.

Bu yavaş hareketli tarihin üzerinde, ritmi yavaş bir tarih yer almakta, bu da eserin ikinci bölümünü meydana getirmektedir. Braudel burada grupların ve gruplaşmaların tarihini, sosyal adını verdiği bir tarih çerçevesinde incelemektedir. Bu bölüm tarihçiye göre, dipteki dalgaların tarihidir.

Nihayet sonuncu bölüm, bireyler boyutundaki tarih olmakta veya başka bir ifade ile yüzey hareketlerinin tarihi olmaktadır.

Üstat kitabının sonuç bölümünde söylediği üzere "gerçeğin çakıştırdığı farklı tarihleri, saydamlıkları içinde" göstermeye çalışmıştır. Braudel'e göre çok sayıda zamansallıklar (*temporalites*) biraradadır ve *l'histoire globale* bunların çok sesliliğini, saydamlığını, ama çakışmasını da göstermeye çalışan tarihtir.

Şurada, şu tarihte olduya alışık Türk okuyucusu bu kitapla yeni bir dünya keşfedecektir: yazın serinlediği suların aslında ne denli büyük bir tarih aktörü olduğunu görecektir. Bu kitabın çevirisi hakkında da birkaç söz söylemek durumundayım. Bu işin kolay olduğunu söylemem mümkün değildir. Önce hacim: bu kadar büyük bir kitabın çevrilmesi, tahsis edilen zamanın yoğunluğu bakımından bazen beni boğan boyutlara ulaşmıştır. Sonra terimler: Doğulu geleneklerin ağır bastığı ülkemiz okuyucusuna genellikle Batı'ya özgü terimlerle kaleme alınmış bir kitabı aktarmak çok zamanımı aldı. Bunun yanı sıra teknik terimlerin ve coğrafi adların, Türkçe'de bu konuda henüz bir gelenek oluşmaması nedeniyle beni çok yorduğunu belirtmeliyim. Ancak herşeyin başında sevgi yer alıyor. Eğer Akdeniz'i ve bu büyük Akdenizliyi sevmeseydim ne bu işe cesaret edebilir, ne de altından kalkabilirdim. Akdeniz'de en fazla kıyıya sahip ülkenin çocukları da acaba böyle düşünebilecekler mi?

Mehmet Ali Kılıçbay

Yayımcının notu:

Tarih'e getirdiği yeni yöntem ve anlayışla yüzyılımızın yetiştirdiği büyük bilgin **Fernand Braudel**'in uzun emek ve yoğun çabalarla ortaya koyduğu "Akdeniz ve Akdeniz Dünyası" adını taşıyan dev eserini yayımlamakla ülkemiz bilimine hizmet ettiğimiz inancındayız.

Türkiye'de özellikle günümüzde, yayın hayatının içinde bulunduğu güç koşullar gözönüne alındığında, maddi ve manevi açıdan büyük bir sorumluluk yüklendiğimizin bilincindeyiz. **F. Braudel**'in eser üzerindeki çalışmalarında karşılaştığı zorluklar ve gösterdiği çaba **"Akdeniz"**i Türk okuyucusuna kazandırma yönünden çalışmalarımıza gayret ve yol gösterdi.

Büyük bilgin **Ömer Lütfi Barkan** in kırk yıl önce Türk tarihi için önemini belirttiği eser hakkında **İktisat Fakültesi Mecmuası** XII/1-4 (1951) sayfı 173-192'deki tanıtma yazısını aşağıda aynen zikrediyoruz.

"Türkiye tarihi üzerinde çalışanlar tarafından, neşri, *büyük bir ilmî hâdise* sayılacağından şüphe etmediğimiz bu eserin hakikî kıymet ve ehemmiyetini belirtmek maksadı ile, *kitabın Türk okuyucular için ilk bakışta kâfî derecede mânalı olmayan* ismi üzerinde bir lâhza durmamız lâzım gelmektedir.

Philippe II. (1556-1598), XVI., asrın ikinci yarısında Avrupa'da İspanya'dan başka İtalya'nın büyük bir kısmı ile *Flandre* ve *Pays - Bas* memleketlerini, Avrupa haricinde ise Orta Amerika ile Güney Amerika' nın büyük bir kısmını ve 1580'den itibaren de Portekiz ve Portekizlilerin Batı Afrika ve Hindistan'daki müstemlekelerini ihtiva eden büyük bir İmparatorluğun başında dünya politikasını idare etmiş bir hükümdardı.

Aynı devirde Akdeniz sahillerinde bulunan diğer memleketlerin mühim kısmı (Anadolu, Balkanlar, Suriye, Mısır ve Şimali Afrika) ise, Osmanlı İmparatorluğu'na dahil bulunduğuna göre, *Prof. Braudel, Philippe II. devrinde Akdeniz memleketlerinin tarihini yazmağı kendisine mevzu ihtihap etmekle,* Kanuni Süleyman (1520-1566), Selim II. (1566-1574) ve Murat III. (1575-1595) gibi Osmanlı Sultanlarının hükümdarlık yaptıkları azamet devirlerinde bu İmparatorluğun hâkimiyeti altında bulunan memleketlerin de tarihini yazmakta, daha doğrusu bu devirde vuku bulmuş olan bazı büyük tarihî hâdiselerin (siyasi ve hattâ dinî hudutları hiç nazarı itibara almadan) bütün Akdeniz memleketlerinde ne şekilde cereyan etmiş ve akisler bırakmış olduğunu tetkik etmek istemiştir. Bu bakımdan eser, *Osmanlı İmparatorluğu tarihinin en büyük bir devrinin en mühim meselelerini bütün Akdeniz memleketlerine şâmil geniş bir plân içinde zengin malzeme ve yeni bir ilmî metodla vaz ve mütalâa etmiş olmak* gibi, bizim için büyük bir kıymet ve ehemmiyet taşımaktadır.

Bu suretle tetkik mevzuu olarak *seçilmiş olan devrin ve sahanın bizim için çok büyük olan ehemmiyetini* burada uzun uzadıya izaha kalkışmağı lüzumsuz görürüz. Bu hususta yalnız şu kadarını hatırlatmakla iktifa

edeceğiz: XVI. asrın ikinci yarısında Akdeniz memleketleri, (büyük deniz yollarının ve Yeni Dünyanın keşfinden sonra) dünya ticaretinin sıklet merkezinin Atlantik sahillerine intikal etmesinin ve yeni müstemleke imparatorlukları kurulmasının sarsıntılarını bütün şümülü ile hissetmeğe başlamış bulunmaktadır.

Prof. Braudel'in böyle bir devir ve sahayı etüd mevzuu olarak seçmekle giriştiği teşebbüsün azamet ve ehemmiyetini belirtebilmek için, mülhem olduğu tarih anlayışının orijinalliği ile kullandığı metod ve malzemenin hususiyetlerini kısaca kaydetmemiz icap etmektedir:

Evvelâ şurasını tebarüz ettirmek lâzım gelir ki, müellifin tasarladığı tarzda *XVI. asrın ikinci yarısında Akdeniz memleketlerinin umumî tarihi*, şimdiye kadar umumî tarih derslerinde görmeğe alışık olduğumuz şekliyle, küçük veya büyük her memleket veya siyasî teşekkülün kadrolarını esas kabul eden ve bütün devletlerin ayrı yarı tarihlerini yan yana sıralamaktan ibaret kalan ve milletlerden ziyade millî hükümdar sülâlelerinin tarihini yazmak usulünün geriye kalmış itiyadlarını devam ettiren *an'anevî* bir umumî tarih değildir. Burada tektik ettiğimiz *eserin getirdiği yeniliklerden en büyüğü, siyasî ve hattâ daha mühimmî dinî* ve *kültürel bütün hudutların büyük bir cesaretle ilga edilmiş olmasıdır.*

Filhakika, XVI. asrın ikinci yarısında hristiyan veya müslüman bütün Akdeniz memleketlerinin (içtimaî veya iktisadî) aynı problemlerin tesiri altında, aynı zaruret ve kanunlara tâbi olarak yaşamış olduklarını ve bu bakımdan bir bütün olarak tetkik ve mütalâa edilmeleri lâzım geldiğini kabul etmekle müellif, ortaya çok büyük ve feyizli bir *çalışma faraziyesi* koymuş bulunmaktadır. Fikrimizce, iktisadî ve içtimaî meselelere ehemmiyet veren bir tarihçilik için, küçük veya büyük siyasî teşekküllerin hudutlarından taşarak, *coğrafî veya iktisadî az çok büyük bir vahdet arzeden geniş sahaları bir arada* ve *bir bütün olarak tetkik etmek zarureti* vardır. Sosyal veya ekonomik buhranların veya teknik terakkilerin ekseriya, *mevzii* hareketler olmayıp, hakikî sebep ve mahiyetleri ancak geniş sahalar içinde bütün vüs'atleri ile mütalâaları sayesinde meydana çıkarılabilecek olan, milletlerarası şümüllü hâdiseler olduğu bir hakikattir. Sadece siyasî ve hattâ askerî hâdiselerin ilmî bir şekilde izahı işinin bile, bu işle uğraşan tarihçide kâfi derecede bir *ufuk genişliğine* ve bol malzeme üzerinde *mukayese* kabiliyetine, teknik, ekonomik, malî.. bütün diğer sahalarda ve komşu memleketlerin tarihinde olup bitenlerle ilgilenmek melekesine bağlı olduğu şüphesizdir.

Bu hakikatlerin bilhassa Türkiye tarihi üzerinde uğraşanlar tarafından anlaşılması bizim için büyük bir ehemmiyeti hâizdir. Bu sebeple, *Osmanlı tarihini dış âleminden tecrit edilmiş kapalı bir muhitte, yalnız kendi zâti inkişaflarının mantığı içinde, müstakil bir varlık gibi mütalâa ve izah etmenin mümkün olamıyacağı* kanaatinin, burada tetkik mevzuu ettiğimiz eserden çıkarılacak en büyük neticelerden biri olmasını temenni ederiz.

Prof. Braduel'in bu plânda bir eseri, tasavvur edip yazabilmek için *hususî bir tarih anlayışı*ndan mülhem bulunduğunu yukarıda izah ettik. Şimdi, bu anlayışın diğer bazı hususiyetlerini de gözden geçirebiliriz:

Bu anlayış tarzına göre, tarihçinin vazifesi, büyük adamların ve Devlet reislerinin tarihi nasıl yaptıklarını, yarattıklarını değil; belki de tarihin

insanları nasıl şekillendirdiğini göstermeğe çalışmaktır. Bu sebeple, umumiyetle yapıldığı tarzda, harpler ve muahedeler gibi *üzerine bir tarih etiketi koymak mümkün olan büyük ve bariz vak'aları ve kahramanların şahsî tesir ve hareketlerini tetkik edecek yerde, halk yığınlarının her günkü hayatlarında gürültüsüz patırdısız cereyan eden bir takım hâdiselerin devamlı neticelerini aramak lâzım* gelmektedir.

Bu sebeple, *Prof. Braudel'*, kitabının birinci kısmına (Sf. 1-309), "tarihî olaylar üzerinde muhitin hissesi" (La part du milieu) ismini vermiş ve orada XVI. asrın ikinci yarısında Akdeniz bölgesinde coğrafî muhit ve tabiat kuvvetleride insanların mücadelesinin umumî durumunu gözden geçirmiştir. İkinci kısımda (Sf. 309-716) ekonomi ve cem'iyet hayatı, ticaret ve münakale, fiyatlar, umumî bir tarzda harp şekilleri, imparatorlukların ve medeniyetlerin imkânları ve zaafları ilâh... gibi *kollektif ve isimsiz bir kader mevzuu olan olaylardan* bahşetmiş ve ancak üçüncü kısımda (Sf. 723-1089), umumiyetle tarih kitaplarında görmeğe alışık olduğumuz şekillerle, mühim hâdiselerden, yani siyasî ve askerî meselelerden ve *Devlet adamlarının icraatından bahsetmiştir.*

Müellifin kitabının birinci kısmında, XVI. asrın ikinci yarısında Akdeniz memleketlerinde yaşayan insanların (tekniğin iktisadî teşkilâtın ve nüfus vaziyetinin o günkü durumunda) tabiat kuvvetleri ile olan münasebetlerinin şekli hakkında vermiş olduğu malûmat, tarihî hâdiseleri izah ve tenvir bakımından mühim bir görüş tarzının ifadesidir. Bu faslın sonunda fikirlerini hülâsa eden müellife nazaran, tarihî problemleri mâkul (intelligent) bir Beşerî Coğrafya ilminin görmek istediği şekilde, coğrafî mekân içinde mütalâa ve münakaşa etmek lâzımdır. Bu suretle *tarihin, bir bakıma, bu günkü beşerî coğrafyanın sahip olduğu ruh ve medodlarla mazide muayyen bir devre tevecciih etmesi ve* âdeta *zaman içinde geriye doğru* (retrospective) *bir beşerî coğrafya* meydana getirmesi lâzımdır.

Tavzihe bile hacet yoktur ki, müellifin bu fasılda *geniş mânada* cofrafî âmillerin tavsif ve tâyinine vermiş olduğu ehemmiyet, onu *coğrafî bir kaderciliğe* sevketmiş olmaktan çok uzaktır. Zira bu fasılda daha ziyade, *muhitin arzettiği imkân ve mukavemetler karşısında insanın bu muhite intibak hususunda gösterdiği gayretlerin ve bu gayretler neticesinde insan elile kurulan ekonomi ve cem'iyet şekillerinin mahiyeti tetkik edilmektedir.* Bu bakımdan müellif, tarihte coğrafyanın (kendisinin anladığı mânada hususî bir şekilde) kullanılış tarzını, "géohistoire" gibi yeni bir terimle ifade etmeğe çalışıyor ve türlü bakımlardan mahzurlu gördüğü eski "géopolitique" istilâhını kullanmaktan kaçınıyor.

Burada tahlil ettiğimiz eserin tarih ilminin vazifelerini anlayış tarzında ve bu tarihe mevzu olarak seçilen meselelerin tetkiki hususunda kullandığı metodların hâiz bulunduğu yenilikler yanında *kullanılan malzemenin mühim bir kısmının doğrudan doğruya bizzat müellif tarafından arşivlerden toplanmış vesikalardan ibaret bulunması* da esere ayrı bir kıymet ve orijinallik vermiştir.

Gerçekten, *Prof. Braudel'*in tetkik ettiği tarihî mevzular o kadar yenidirler ki, onları şimdiye kadar yazılmış olan tarih kitaplarından ve vesika neşriyatı kolleksiyonlarından kolayca derlemek çok defa mümkün olamamaktadır. Bu vaziyette müellif, kendi görüş tarzı bakımından hakikî bir delil teşkil edebilecek kıymette olan bazı vesikaları Akdeniz memleketleri

arşiv depolarından bizzat kendisi toplamak mecburiyetinde kalmış ve hayatının en verimli 20 yılını bu arşivlerde vesika aramakla geçirmiştir. Kitabın sonunda bu arşivlerin ve bu arşivlerde tetkik edilmiş olan vesika serilerinin isim ve numaraları vardır (Sf. 1100-1119). Bu listelere nazaran Akdeniz memleketleri arşivleri içinden müellif, yalnız Türkiye arşivlerini gözden geçirmemiştir (Sf. 1102). Müellif bu hali kendi eseri için bir zaaf sebebi telâkki etmekte ve Türk tarihçilerinin bu hazinelerin muhtevalarını kıymetlendirecek ve dünya ilim âlemine tanıtacak neşriyat yapmamış olmalarına üzülmektedir. (Sf. 892, 907, 1008 ve 1101)

Bu suretle, son derecede geniş yeni bir programla giriştiği terkip faaliyetinde bazen kullandığı malzemenin en basit şekillerini (inşa edeceği binanın harç ve tuğlasını da kendisi hazırlamak mecburiyetinde kalan mimar gibi) kendisi bulmağa mecbur kalan bu büyük tarih ustasının, uğradığı büyük vakit ziyanı dolayısiyle, eserinin terkip kıymetinden hiç kaybetmemiş olmasını ancak sahibinin malik bulunduğu *büyük tarihçi vasıflarına* atfedebiliriz. Bununla beraber, bu hususta ne kadar müşkil şartlarla karşılaşıldığını tecrübe ile pek iyi öğrenmiş olan müellifin, bu tarzda *küçük san'at sahiplerine mahsus* (Petit artisan) *bir usulle* (muayyen bir işin başından sonuna kadar aynı insan tarafından yapılması usulü ile), yeni malzemeyi bizzat kendisi aramak ve işlemek mecburiyetinde kalan bir tarihçinin büyük ve sağlam inşalara varmasındaki müşkilât karşısında, *tarihçilerin günün birinde kalabalık ekipler halinde bir nevi fabrika istihsali yapabilecek şekilde teşkilâtlanmağa doğru gideceklerini söylüyor.*

Müellifin izhar ettiği bu kabilden çok samimî temennilere can ve gönülden iştirâk eder ve bu kitapta ortaya konan problemlerin 16. asır Türkiye tarihi için de, aynı ruh ve metodla işlenmesi işinin biz türk tarihçileri için zevkli olduğu kadar şerefli bir vazife teşkil edeceğini de burada hatırlatmayı faydalı bulurum.

XVI. asrın ikinci yarısında bütün Akdeniz memleketlerine şâmil umumî hâdiseler olarak müellifin tetkik ettiği çeşitli meselelerin hepsini bu küçük bibliyografya yazısında tetkik etmeğe imkân yoktur. Bu sebeple, biz burada bu meselelerden yalnız bazılarını, Türkiye tarihî ile ilgileri bakımından kısaca kayıd ve işaret etmekle iktifa edeceğiz. Ayrıca, Bu meseleler hakkında memleketimizde yapılmakta olan araştırmaların bu günkü durumu ve bazı tahminlerimiz hakkında kısaca notlar ilâve etmek sureti ile de, bu güzel kitabın ortaya koyduğu problemlerin bizim için ehemmiyetini, istidlâl tarzında ve metodundaki kuvveti belirtmeğe çalışacağız.

Şu halde, umumiyetle tarih kitaplarında görmeğe alışık olmadığımız orijinal bir plâna sahip olduğu için, hülâsa edilmesi güç olan ve pek çok yeni malûmatı ihtivâ eden bu hacimli kitabın tetkik ettiği ehemmiyetli meseleler içinden *üç ana mesele grubunu* sırasiyle gözden geçirelim:

A. *XVI. asır boyunca Akdeniz memleketlerinde nüfusun durmadan artmış olmasının ortaya koyduğu meseleler.*

Burada tetkik etmiş olduğumuz eserde, çeşitli hâdiselerin izahı sadedinde, demografik âmillere büyük bir yer ayrılmış olduğu görülmektedir. Müellif, âlimane tetkikler neticesinde, bu hususta iki mühim noktayı tesbit edebilmiştir:

a) XVI. asrın sonunda bütün Akdeniz memleketlerinin nüfus durumunu gösterir rakkamlar toplanmış (Sf. 347-357),

b) XVI. asır boyunca, Akdeniz memleketlerinde (bidayette sür'atle kabaran, asrın ikinci yarısında da yükselmeğe devam eden, fakat XVII. asırda azalmağa başlayan) devamlı bir artış mevcut bulunduğu isbat edilmiştir (Sf. 272, 353-359).

Prof. Braudel'in, zengin bir bibliyografyaya dayanarak XVI. asrın sonunda Akdeniz memleketleri nüfusu hakkında verdiği rakkamlar, şöyle bir tablo halinde hülâsa edilebilir:

A Bloku

İspanya	8 Milyon nüfus
Portekiz	1 Milyon nüfus
Fransa	16 Milyon nüfus
İtalya	12,5-13 Milyon nüfus
Yekûn	**37,5-38**

B Bloku

Avrupa Türkiyesi	8 milyon nüfus
Asya Türkiyesi	8 milyon nüfus
Mısır	2-3 milyon nüfus
Şimalî Afrika	2-3 milyon nüfus
Yekûn	**20-22**

Müellifin de kayıt ve işaret ettiği veçhile, bu cetveldeki rakkamlardan "A" blokunu teşkil eden memleketlere ait olanları "kabule şayan" veya "hakikate yakın" rakkamlar olarak kabul etmek mümkündür. Fakat, "B" blokuna (yani islâm dünyasına) ait olan rakkamlar, bu ülkelere ait nüfus sayımlarının mevcudiyetini ve neticelerini gösteren ciddî etüdlerin elde bulunmaması yüzünden, *birer tahminden ibaret* kalmıştır. Filhakika, islâm dünyasının belli başlı şehirlerinden o kadar büyük hayranlıkla bahseden seyyahların ve ticaret ajanlarının kitap ve raporlarında bile, bu şehirlerin nüfusu bahis mevzuu olunca, ekseriya birbirini tutmıyan tahmin ve intibalardan bahsedilmektedir. Bu vaziyette hakikate yakın ciddî rakkamların bulunabilmesi için son ümit, Türk arşivlerinin sakladığı sırlar arasında bu rakkamların da günün birinde bulunup meydana çıkarılmasıdır (Sf. 357).

Gerçekten *Prof. Braudel*'in Türk tarihçilerinden beklediği büyük hizmetler pek çoktur: Aynı devirde diğer Akdeniz memleketlerinde yapılanlara benzer bir şekilde, XVI. asır boyunca Türkiye'de nüfusun nerelerde ve ne suretle artmış veya azalmış olduğunu gösteren istatistik tablolarının tanzimi; bu devirde fiyatların Türkiye'de hangi tempo ile ne şekilde yükselmiş olduğunu, para kıymet ve ayarındaki değişmelerin ilmî metodlarla etüd edilmesi ve elde edilen neticelerin diğer Akdeniz memleketlerine ait bilinen hâdiselerle mukayesesi; Afrikanın cenubundan geçen deniz yollarının bulunmasının Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki tesirlerinin Türk arşivlerindeki vesikalara göre takibi; XVI. asrın sonunda Avrupa'da sebep ve tezahür şekilleri kendisi tarafından gayet iyi tetkik edilmiş olan eşkiyalığın ve serserilerin artmasının, büyük zirai işletmelerin kurulmağa başlan-

masının Türkiye'de aldığı şekillerin şümul ve mahiyetinin tetkiki... ilâh gibi meseleleri bizden beklenilen hizmetler arasında sayabiliriz.

Biz şimdiden bunlar arasından bilhassa birini, bir çok noktalardan, arzu edilen bir vüzuh kat'iyetle, cevaplandırabilecek bir durumda olduğumuzu söylersek, Prof Braudel'in bundan çok memnun olacağını tahmin ediyoruz. Bu sebeple, üzerlerinde en aşağı 10 seneden beri devamlı bir şekilde çalışmakta olduğumuz ve yakında neticelerini neşretmek üzere bulunduğumuz ([1]) "Osmanlı İmparatorluğu'ndaki büyük nüfus ve vergi tahrirleri" ne ait bilgilerimize dayanarak *Prof. Braudel*'in nüfus tablosundaki rakkamların islâm memleketlerine ait bulunanlarından bir kısmı hakkında burada kısaca mütalâa dermeyan etmeği münasip görmekteyiz:

Gerçekten *Prof. Braduel*'in nüfus tablosunda islâm memleketlerine ait olarak zikredilmiş olan rakkamlardan bir kısmı kendilerinin de itiraf etmiş oldukları veçhile, *gayet ince ve karışık bir takım hesap ve yaklaştırmalarla bulunmuş bir takım tahminî rakkamlardır* ve hakikatın dûnunda olmaları da çok muhtemeldir. Bu tahminleri yaparken müracaat edilmiş olan kaynakların ve o kaynaklara dayanılarak yürütülen muhakeme tarzlarının hususî mahiyeti icabı, bu rakkamların ancak *tesadüfen doğru* olması lâzım gelir ([2]).

Büyük, bir tenkidî zekâya sahip olan müellif, bu rakkamların sıhhati üzerinde tabiatiyle icabeden titizlikle duruyor ve tereddütlerini gayet veciz şekilde ifade etmesini biliyor. *Hele İslâm memleketleri hakkındaki tahmin ve istidlâllerinin zayıflığı hususunda fikirleri gayet sarihtir.* Bu hususta ihticaca salih bir etüd bulunmaması kendisi için büyük bir üzüntü vesilesi olmuştur. Buna rağmen, elde mevcut bütün imkânlar yoklanarak büyük bir meharetle derlenmiş oldukları için, bu rakkamlar üzerinde durulmağa değer bir kıymet taşımaktadır.

Gerçekten müellifin o devirdeki Türkiye'nin Avrupa ve Asya'daki arazisinin nüfus miktarı hakkında ortaya koyduğu 16.000.000 rakkamı ile aynı asrın başları için 1 numaralı notta ismi geçen makalemizde bizim bulduğumuz ve 12 (ve hattâ bazı zarurî ilâvelerle 13) milyon olarak kabul edebileceğimiz rakkam arasında, aşağıdaki mülâhazalar dolayısıyle, zannedilebileceği kadar büyük bir fark bulunmamaktadır:

1) Bizim ortaya koyduğumuz yekûnlar, XVI. asrın başlarına (1520-1530) ait olduğu halde Prof. Braudel'in teklif ettikleri rakkamlar bu asrın sonuna aittir. Halbuki bizzat müellifin ispat etmiş olduğu veçhile, *bu asrın başından itibaren bütün Akdeniz memleketlerinde nüfus durmadan artmış ve asrın sonuna doğru bazı memleketlerde iki misline baliğ olmuştur* (Sf. 353-355).

Bu devirde bütün Akdeniz memleketlerine has olan bu nüfus artışı hareketlerinden Türkiye'nin istisna edilebileceğini zannetmek mümkün değildir. Türkiye nüfusunun da Sultan Süleyman tahrirlerinin yapıldığı devirden XVI. asrın sonuna kadar hiç olmaz ise % 40 nisbetinde artmış olması kuvvetle muhtemeldir ki, bu artış nisbeti kabul edildiği takdirde, bizim rakkamlarımız Prof. Braudel'in rakkamlarına ziyadesiyle yaklaşmış olacaktır. Gerçekten, yukarıda ismi geçen etüdümüzün IV. numaralı tablosunda görüleceği üzere, Türkiye'de 1521-1530 seneleriyle 1571-1580 seneleri arasında belli başlı 13 büyük şehrin nüfusu yekûnunda % 46 artış

kaydedilmiştir. Hususî vaziyeti dolayısıyle, bu müddet zarfında Türkiye şehirlerinde umumiyetle müşahede edilmekte olan süratli nüfus artışı hareketine iştirâk etmeyip, bilâkis gerilemiş olan Halep şehri nazarı itibara alınmadığı takdirde ise, bu nisbetin % 72'yi tecavüz ettiği görülmektedir. Prof. Braudel'in kaydettiği gibi (Sf. 272) bu devirde şehirlerin nüfusunun artışı ile memleketin umumî nüfusunun artışı arasında sıkı bir münasebet bulunduğu kabul edilebileceğine göre, Türkiye'nin bu devirde bütün Akdeniz memleketlerinde görülen nüfus artışlarına hemen hemen aynı nispetlerde iştirâk etmiş olduğu da söylenebilir.

2) Diğer taraftan *Prof. Braudel*'in XVI. asrın sonuna dair zikrettiği rakkamların ait bulunduğu Avrupa ve Asya Türkiyesi'nin bizim neşrettiğimiz rakkamların ait olduğu Türkiye'den çok daha büyük olması lâzım gelir. Gerçekten bizim neşrettiğimiz rakkamlar, Avrupa'da ancak Tuna'nın beri tarafında bulunan Balkan memleketlerine aittir. Şarkî Anadolu hudutları da Van ve havalisini ihtiva etmemekte, cenupta da Musul'un altına inmemektedir. *Prof. Braudel*'in zikrettiği rakkamların ise (Asya ve Avrupa Türkiye'si tâbirleri sarih olarak hudutlandırılmadığı için) asrın sonunda Asya ve Avrupa'da ziyadesiyle genişlemiş olan bütün Osmanlı memleketlerinin nüfusunu ihtiva etmesi lâzım gelir.

3) Bundan başka bizim tablomuzda Şarkî Anadolu (Kadîm ve hâdis Rum Vilâyetleri) ve Suriye'ye ait olan rakkamlar, bu bölgelerde harp ve istilâ sonrasında hâkim olan istikrarsız vaziyet dolayısıyle nüfusun pek iyi sayılmamış olması ihtimali veyahut (memleket pek dağınık veya harap bir halde bulunduğu için) tesbit edilmiş olan vaziyetin normal bir halde olmaktan uzak bulunması dolayısıyle üzerinde durulmağa değer bir mesele teşkil etmekte ve bu itibarla bu mıntıkada normal devirlerde nüfusun daha fazla olması icabedeceği kanaatini uyandırmaktadır.

Buraya kadar üç madde halinde tetkik konusu yaptığımız mülâhazalara nazaran, Prof. Braudel'in XVI. asrın son seneleri için "Türkiye nüfusu hakkında ileri sürdüğü tahminlerin, kendilerinin de mütemayil bulundukları veçhile, hakikatin dûnunda olduğu iddia edilebilir.

Çünki bizim türlü mülâhazalarla Osmanlı İmparatorluğu'nun sadece Avrupa ve Asya'daki arazisi için tam dahi olmadığına kani bulunduğumuz 12-13 milyonluk bir nüfus mevcudu, XVI. asrın başlarına aittir. Bundan başka bizim hesapta Avrupa Türkiyesi yalnız Tuna'ya kadar olan Balkan memleketlerine ve Asya'da da, gerek Şarkî Anadolu'da ve gerek Irak'ta büyük noksanları olan ve mühim bir kısım itibariyle henüz harp sahası halinde harap ve tenha bulunan ülkelere aittir. Asrın sonuna doğru yapılmış olan fütûhat ise, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa, Asya ve Akdeniz adalarındaki hâkimiyet sahasını son derece genişletmiştir. Bu bölgelerin de nüfusunu hesaba katar ve Sultan Süleyman tahrirlerinin yapıldığı tarihlerden (1520-1530) XVI. asrın sonuna kadar Osmanlı memleketlerinde de aşağı yukarı % 50 bir artışı da kabul edecek olursak, *Prof. Braudel*'in bu devirde nüfusunu 60 milyon olarak hesap ettiği Akdeniz memleketlerinde 37,5-38 milyon olarak tahmin ettiği hıristiyan dünyası karşısında 20-22 milyon değil, hiç olmazsa 30 ile belki 35 milyonluk bir Osmanlı İmparatorluğu tasavvur etmek lâzım gelecektir.

Müellifin yukarıya dercettiğimiz *umumî nüfus tablosunun ifade ettiği mâna* hakkındaki düşünceleri de kayda şayandır:

Ancak 60 milyon kadar bir nüfus kalabalığının yaşadığı Akdeniz memleketleri, bugünkü duruma kıyas edilecek olursa, henüz boş veya seyrek olarak meskûn bölgeler telâkki edilebilir. Fakat bu müşahededen Akdeniz memleketlerinin o devirde yaşama imkânları ve arazi bolluğu bakımından bugünküne nazaran daha müsait bir durumda olduğu gibi bir netice çıkarmak da bir hata olacaktır. Gerçekten, bu devirde insanlar, henüz ovalara ve nehir mecralarına bugünkü şekilde tam olarak hâkim olamadıkları gibi, ziraat usullerinin iptidaîliği, yolların, nakil vasıtalarının ve ticarî teşkilâtın kifayetsizliği de gıda maddelerinin bol miktarda yetiştirilmesine ve istenilen zamanda istenilen yerde kâfi derecede bulundurulmalarına mâni oluyordu. Bu yüzden sık sık zuhur eden kıtlıklar sonunda büyük insan kayıpları oluyordu. Bilhassa bu asırda müşahede edilen esaslı bir nüfus artışı neticesinde, o zamana kadar şöyle böyle kâfi gelebilen buğday istihsal mıntıkaları Akdeniz nüfusunu asrın sonlarına doğru artık besleyemez olmuş ve o yüzden, *buğday ticareti büyük bir siyasî ve iktisadî ehemmiyet kazanarak Devlet makamlarının yakın alâkasını üzerine çekmişti.* Müellife göre, bu asrın sonunda işsiz ve serserilerin, eşkiyalığın ve denizlerde korsanlığın ziyadesiyle artmış olması da, nüfusun gıda kaynaklarına nazaran nisbetsiz bir şekilde çoğalmış bulunmasiyle izah edilebilir. Aynı suretle, fazla nüfus talebi karşısında kıymet kazanan ziraî mahsulleri daha fazla yetiştirebilmek ve işsizlere iş bulmak için de o zamana kadar *ziraate açılmamış olan sahaların ıslâhı* ve kazanılması (bonification) hareketi her tarafta gelişmiş, zenginler toprak işlerine para yatırmağa ve büyük ziraî işletmeler kurmağa başlamış ve Balkanlardaki *çiftlikler rejimi* de bilhassa bu sıralarda inkişaf etmiştir (Sf. 58, 356).

Bahis mevzuu umumî nüfus tablosunda tesbit edildiği veçhile, bu asırda *İslâm memleketlerindeki nüfus vaziyetinin* diğer Akdeniz memleketlerine nazaran daha seyrek olması lâzım gelmektedir. Müellif, bu müşahedeyi daha fazla delillendirmiş olmak için, gayr-i meskûn geniş sahalara sahip bulunan İslâm memleketlerinin hayvan yetiştirmek hususunda malik bulundukları imkânları ve bilhassa fazla at ve deve adedine dayanan askerî kuvvetlerini enteresan bir şekilde izah etmektedir. Bu kanaatler, dolayısiyle, kitapta ileri sürülen tezlerden diğer birine de esas teşkil etmekte olduğu için, üzerinde durulmağa değer bir kıymet taşımaktadır.

Prof. Braudel'e göre, nüfus kaynakları bu kadar mahdut olan bölgelerden gelmiş oldukları için, İslâmların Akdeniz havzasındaki fetih ve işgalleri, daha ziyade bir *istismar kolonizasyonu* halinde kalmış, fethedilen memleketlerde bir işgal ordusu şeklinde muvakkat ve esassız bir şekilde yerleşilmiş, *bir iskân ve yerleşme kolonisi asla* kurulamamıştır. (sahife 185-186). Ayni suretle, muayyen devirlerde bu bölgelerde göçebeyi Akdeniz bahçelerinden uzak tutan muvazenenin vakit vakit bozulmasının hakikî sebebi, asla *adet kanunu* olmamış, çöldeki veya bozkırlardaki insanlar, kendilerine *yer ve yurt bulmak* hususunda hissetmiş olacakları hakikî bir zaruret ve nüfus kesafetinin tazyiki neticesinde kabarıp taşmışlardır. ([3])

Prof. Braudel için bu asırda *İslâm Memleketlerindeki nüfus kesafetinin nisbî kifayetsizliği tezi* o kadar esaslı bir kanaat halindedir ki, *İslâmiyetin vaktiyle işgal ettiği bölgelerde dinî ve idarî bakımdan müsamahakâr oluşunu*

da, İslâm dünyasının öteden beri demoğrafik durumundaki bu hususiyet ile izah etmek istemektedir:

İslâm müstevliler umumiyetle işgal ettikleri sahayı doldurabilecek kadar kalabalık olmadıkları için, silâh kuvveti ve harp kabiliyeti bakımından hâiz oldukları üstünlük sayesinde, fethettikleri yabancı memleketlerde kâfî derecede adam bulmaktan ve onları oldukları yerlerde muhafaza etmeğe çalışmaktan memnun görünmektedirler. Aynı suretle, *Hıristiyanların İspanya'yı ve Balkanlar'ı yeniden feth ve işgal ederken katiyen müsamaha göstermiyerek, çok şiddetli usullerle Müslümanları yok etmek istemeleri; Müslüman düşmanlığının hükûmet adamlarından ziyade gelip yerleşecek toprak arayan kalabalık muhacir kitlelerinin insiyakî davranışlarından gelen bir şiddet arzetmesi, hep bu "adet kanunu"nun tabiî bir neticesidir.* Kitapta zengin ve kıymetli bilgilerle işlenmiş olan bu tez, üzerinde alâka ile durabilecek bir mesele teşkil etmektedir.

B)— *Amerika'nın keşfinden sonra Avrupa'ya getirilmiş olan külliyetli altun ve gümüşün, Akdeniz Memleketleri'nin ekonomik ve sosyal bünyesinde yaptığı tesirler.*

Prof. Braudel, XVI. Asrın ikinci yarısında yeni dünyadan gelip Akdeniz ekonomik bölgesine dahil olan kıymetli madenlerin, bu bölgeye hangi ritm ile ne miktarda geldiğini ve bu memleketlerin ekonomik hayatlarında vâki tesirlerinin neticelerini adım adım takip etmeyi kendi çalışmaları için esaslı bir hedef telâkki etmektedir.

Bu kadar mühim bir mevzu üzerindeki araştırmaları esnasında, müellif, İspanya'dan başlamak üzere *fiatların, gelen kıymetli maden miktarlariyle mütenasip olarak, her tarafta artmağa başladığını tesbit etmeğe çalışmış ve fiatlarda müşahede edilen bu umumî yükseliş ile birlikte (Sosyal bünyede ve devletlerin malî sistemlerinde vukua gelen) karışıklıkları tetkik etmiştir.*

Diğer mevzularda olduğu gibi, bu sahada da diğer Akdeniz memleketleri için lüzumlu yeni malûmatı tedarik etmek hususunda büyük bir başarı göstermiş olan müellif, *sıra Osmanlı İmparatorluğu idaresi altında bulunan memleketlere gelince,* büyük müşkillere uğradığını itiraf etmekte ve (haklı olarak) bu mevzuda Türk Arşivlerinin ihtiva etmesi lâzım gelen vesikalara dayanan ciddî eserlerin bu bölgedeki fiat hareketleri ile malî buhranların tarihini aydınlatmasını, kendi fikirlerinin izah ve isbatı için, lüzumlu bir iş telâkki ettiğini belirtmiştir.

Muhterem Profesörün bu arzularına Türk tarihçilerinin hemen cevap verecek durumda bulunmadıklarını burada üzülerek kaydetmek mecburiyetindeyim. Yalnız, İspanya'dakiler kadar zengin olmamakla beraber, lüzumlu tetkikleri yapabilmek için Türk Arşivlerinin kâfî miktarda vesikayı ihtiva ettiğini ve vesikalara dayanarak *yakın bir âtide arzu ettikleri etüdleri meydana koymanın mümkün olabileceğini* şimdiden kendilerine beyan edebiliriz. Diğer taraftan, kendilerini tatmin için, bugün burada şu ciheti de belirtmiş olmak isteriz: *Prof. Braudel'in* Türkiye için *modern usul ve anlayışa göre hazırlanmış bir fiat tarihi* (Meselâ, Amerikalı İktisat Tarihçisi Earl J. Hamilton'un İspanya için yaptığı şekilde) *yazılmış olmaması* yüzünden, eski tarihçilerin ve bazı Venedik kaynaklarının verdiği müteferrik malûmata dayanarak verdiği hükümler, bizim Türkiye Arşivlerinde

yaptığımız tetkiklerden *şimdilik* elde ettiğimiz malûmat ile dikkate şâyan bir şekilde birbirini tamamlamakta ve bu hal, müellifin ne kadar kuvvetli ve ilmî bir istidlâl metodiyle hükümler verdiğini bir kere daha ispat etmiş bulunmaktadır.

Prof. Braudel'in *"inflation"*un tesiri altında fiatlardaki istikrarsızlık ve devamlı yükseliş neticesi, bu devirde *ziraî işletmelerin şeklinde ve umumiyetle ziraat sahasında vukua gelen değişikliklere* ait olmak üzere verdiği malûmat da dikkate şayândır:

Ziraî mahsul fiatlarının durmadan artmakta olan diğer eşya fiatlariyle birlikte yükselmekte olması, ziraî istihsali kârlı bir iş haline sokmuştur. *Toprağa para yatırma*'nın ele geçen paranın kıymetini kaybetmesine karşı iyi bir garanti teşkil etmesi dolayısiyle de, bu devirde ticaretle zenginleşmiş olan burjuvalardan bir kısmının senyör mâlikânesi ve *arazi satın alarak ziraatle meşgul olması temayülü* artmıştır. Aynı sebeple, *toprak işlerine para döküp islâh veya yeniden işlenecek sahaların açılması teşebbüsleri* de kârlı bir iş halini almış olacak ki, bu devirde *senyörlerin de topraklarını doğrudan doğruya büyük işletme halinde veya yarıcılıkla işletmeye kalkmaları ve hububat, hayvan ve yün ticareti* ile meşgul olmağa başlamaları da bu devirde taammüm etmeğe başlamıştır. *Prof. Braudel*'in aynı temayülleri, XVI. Asrın sonunda Türk işgali altında bulunan Balkan Memleketlerinde de *çiftlikler rejiminin genişlemesi* ve bataklıkların kurutulması şeklinde tetkik ve mütalâa etmiş bulunması dikkate şâyândır. (Sf. 637-643).

C.— Afrika'nın Cenubundan dolaşan Hindistan Deniz yolunun bulunmasının Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki tesirleri.

XVI. Asrın başından itibaren Ümit burnu yoluyla getirilmeğe başlanan *Portekiz biberinin* Avrupa'ya yakın şark limanları yoluyla ve Venedik vasıtasiyle yapılan ithalâtı birden bire öldürmüş olmadığını biliyorduk. *Braudel*'i okuduktan sonra, Osmanlı İmparatorluğu'ndan geçen ve bu İmparatorluğun iktisadî tarihi bakımından büyük bir ehemmiyet arzeden *Şark ticaret yollarının XVI. Asır boyunca eski avantajlı vaziyetlerini muhafaza için yaptıkları mücadelenin ve devir devir elde ettikleri muvaffakiyetlerinin bütün safhalarını ve sırlarını öğrenmiş oluyoruz.* Müellifin bu mühim mevzu üzerinde, türlü kaynaklardan ve bilhassa çok iyi tanıdığı Avrupa Arşiv depolarından faydalanarak, bu devirde İstanbul, Roma, İskenderiye gibi merkezlerde faaliyette bulunan *Portekizlilerin gizli haber alma servislerinin raporlarına;* İskenderiye Beyrut ilâh... gibi muhtelif limanlardan *Venediğe sevkedilmek üzere yükletilmiş olan baharat hamulelerinin kıymet ve miktarlarına ait istatistik tablolarına;* muhtelif Avrupa limanlarına ait *gümrük gelirlerindeki tahavvüller gösteren rakkamlara dayanarak konuşmuş olması,* ileri sürmüş olduğu fikirlerin sağlamlığı ve kullandığı metodun kuvveti hakkında vermiş olduğu en güzel misallerden birini teşkil etmektedir. Bu rakkamlara dayanarak Türkiye'den geçen ticaret yollarının, vakit vakit zuhur eden harpler ve diğer çeşitli arızalar dolayısiyle bazan kapanmış olmalarına rağmen, XVI. Asır boyunca faaliyetine devam ettiğini ve hattâ bazan eski hacmine yakın gelişmeler kaydettiği kabul edilebilir.

Gerçekten, müellifin haklı olarak belirttiği gibi, her iki yol arasında XVI. asır boyunca devam etmiş olan rekabette katî bir rol oynamıştır. Bu hususta *baharat ticaretinin ve nakliyatının her iki yol üzerindeki organizasyonu şekilleri ve ticaret usullerinin* vakit vakit ön plânda bir ehemmiyet

arzetmiş olduğu gösterilmiş, *baharat mübayaalarına karşılık ödenecek paranın veya satılabilecek eşyanın bol miktarda ve kolaylıkla tedarik edilip edilmemesinin,* biberin kalitesinin, eski itiyatların ve nihayet Avrupa'daki siyasî hâdiseler ve harplerle müvazî olarak, *bu işlerle meşgul olan kapitalist teşekküllerin malî durumlarının* da bu rekabette ehemmiyetli birer faktör olarak hisseleri tâyin edilmiştir.

Bütün bu araştırmalardan sonra müellifin Osmanlı İmparatorluğu' ndan geçen *Şark ticaret yollarının akibeti* (4) hakkında vardığı netice şudur:

Akdenizden geçen ticaret yollarının *temamiyle* terkedilmesi, 1600 senelerine doğru Hollanda'lı (Felemenkli) ve İngilizler'in Hint Denizlerine hâkim olmasından sonra, *bu devletlerin baharatın istihsal ve istihlâk mıntıkalarını Portekizliler'den daha müessir bir şekilde kontrolları altına almaları ve bu devirde Akdeniz'de zuhur eden büyük para kıtlığına karşı bu milletlerin Hint pazarlarında istenildiği kadar bol gümüş para ödeme suretiyle alıcı vaziyette bulunmaları neticesinde* vâki olmuştur. (Sf. 447). Müellif, Hollandalı ve İngilizler'in, *başka tip gemilerle ve çok daha başka esaslara dayanan ticaret usulleriyle* evvelâ buğday, sonra da kalay, kurşun, demir, barut, top vesaire satmak için, bu asrın sonunda Akdeniz'e gelmelerini ve Osmanlı İmparatorluğu'ndan imtiyazlar (capitulationlar) almağa başlamalarını ve (1581) de Yakın Şark Kumpanya'sının kurulmasını da, *Akdeniz'deki Venedik ticaretinin sona ermesinin* ve Akdeniz ölçüsünde büyük ehemmiyeti olan diğer mühim iktisadî tahavvüllerin mühim âmil ve âlâmetlerinden biri olarak ve enteresan bir şekilde tetkik etmiş bulunmaktadır.

Tabiatiyle, *Prof. Braudel*'in şark ticaret yollarının tarihi hakkında ileri sürdüğü bu kıymetli fikirlerin, Osmanlı İmparatorluğu Arşivlerinde bugün muhafaza edilmekte olan diğer vesikaların verdiği malûmatın ışığı altında teyit ve izah edilmesi (Dıştan görünüşe göre ve yabancı kaynaklardan faydalanarak değil, içten duyulduğu şekliyle aydınlatılması) işi, mühim bir teşebbüs halinde ortada durmaktadır. Müellif kitabında, *bu yolların kaderinin taayyün ettiği sıralarda Osmanlı İmparatorluğu'nun takındığı vaziyeti, alınacak tedbirlerin tâyini hususunda geçirdiği tereddütleri, Hind denizlerinde Portekizliler'le yaptığı mücadelelerde rastladığı müşkülâtın teknik, malî, askerî ve siyasî cephelerini,* bu asır zarfında İran'da yapılan harplerle Hind Deniz yollarına hâkim olmak ihtiyacı arasındaki münasebetler gibi meseleleri gayet iyi bir şekilde vaz ve münaşaka etmiştir. Fakat, Akdeniz ticaret yollarının terkedilmesinin gerek sebeplerini ve gerekse neticede Akdeniz memleketlerinde meydana gelmiş olan iktisadi çöküşün neticeleri daha ziyade Venedik Arşivlerine ve *Venedik'teki akislerine göre* tasvir edilmiştir. Bu yolların terk edilmesinin Osmanlı imparatorluğunun iktisadî ve malî bünyesinde doğurması tabiî olan buhranları ve bu buhranların muhtelif sahalardaki akislerini mümkün olabildiği kadar yakından ve içten *takip ve tasvir etmek,* bundan sonra Türk Tarihçilerinin üzerinde büyük bir alâka ve ısrarla duracakları bir mevzu olacaktır.

Tetkik ettiğimiz devirde bir taraftan nüfusun durmadan artmakta olması dolayısiyle, bilhassa tekniğin ve iktisadî teşkilâtın geriliği yüzünden yaşama, hayatını kazanma sahası ve imkânlarının mahdut bulunduğu bir muhitte, *fazla nüfusun kendisine yer ve iş bulamayışı;* diğer taraftan müstemlekelerden fazla kıymetli maden idhali neticesi, *fiatlarda vukua gelen daimî yükselişlerin ve paranın kıymetini durmadan kaybetmekte olmasının,*

muhtelif zümrelerin gelirinde yaptığı değişmeler dolayısiyle, *içtimaî bünyede vukubulan çözülme ve tegayyürler, köylüye ait toprakların zenginlerin eline geçmesi ve nihayet Şark ticaret yollarının ehemmiyetini kaybetmesinden mütevellit gelir darlığı ve işsizlik;* XVI. Asır Akdeniz memleketlerinin şarkında ve garbında bir kutupta lüks ve serveti arttırırken diğer kutupta sefaletin büyümesine sebep oluyordu. *İktisadî ve malî buhranlar neticesinde* halk yığınları arasında umumîleşen emniyetsizlik, huzursuzluk ve sefalet, şiddetli isyan ve karışıklıklarla kendisini ifade edemediği zamanlar da bile, için için çalışarak, ihtiraslarını tahrik ettiği *sınıflar arasındaki ahenk ve nizamı bozuyor* ve memlekette her an patlamağa hazır bir ihtilâl havası yaşatıyordu.

Prof. Braudel'in güzel kitabının Osmanlı İmparatorluğu tarihi bakımından çok enteresan olan bahislerinden birisini teşkil eden *"sefalet ve eşkiyalık"* (misère et banditisme) isimli fasılda (Sf. 643-657) işte bu meseleler incelenmektedir. Bu fasıl okunup ta *bizde "Celâli İsyanları" namı altıda ötedenberi malûm olan, fakat hakikî sebepleri ile mahiyeti şimdiye kadar bir türlü anlaşılamıyan* ve hattâ tamamen Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasî bünye hususiyetlerine ve onun devlet adamlarının idaresizliğine atfetmek âdet olan bu hâdiselerin, *bu devirde bütün Akdeniz memleketlerini işleyen umumî bir buhranın Osmanlı İmparatorluğu'nun hâkim olduğu bölgelerde hususî şekiller altında bir devamı olduğu anlaşıldıktan sonra,* bu meselelerle uğraşan Türk Tarihçilerinin ellerindeki malzemeyi tekrar gözden geçirerek onları *Prof. Braudel*'in fikirlerinin tesiri altında yeniden manaâlandırmağa mecbur kalacaklarını zannediyoruz.

Gerçekten *Prof. Braudel*'in Batı Akdeniz Memleketlerinde türlü tezahürlerini çok iyi bir şekilde kayıt ve tasvir ettiği ve *elindeki mahdut vesikalardan da aynı cereyanların Türkiye'de ne şekilde devam ettiğini pek alâ kestirilebildiği bu hareketler,* fikrimizce, diğer Avrupa Memleketlerindekilere benzeyen sebeplerin tesiri altında hep aynı şekilde tezahür etmiş hareketler olup, her iki tarafta da *servet kaynaklarına ve mevcut iş hacimlerine nazaran, fazla meskûn bir hale gelmiş olan memleketlerde sefaletin artmasının, sebepleri hep aynı olan iktisadî malî buhranların doğurduğu memnuniyetsizliğin ve içtimaî bünyedeki çözülüşün bir ifadesidir. Bu hususta Prof. Braudel*'in yerden göğe kadar haklı olduğunu zannediyoruz. Gerçekten, aynı devirde Türkiye'de de serseri ve dilenciler ziyadesiyle artmış, eşkiyalık (ve onun diğer bir şekli olan korsanlık) iktisadî nizamı, siyasî vahdet ve içtimaî huzuru tehdit edici bir şekil almış, türlü şekiller altında ihtilâl ve isyanlar her tarafta çoğalmıştır. Köyünde işleyecek toprak bulamayan veya zenginlerin çiftliklerine katılmak üzere toprağı elinden alınmış bulunan *işsiz köylüler, tımarı elinden alınan sipahiler, harp meydanlarından kaçan ve bu yüzden kütükten kaydı silinen eski kapıkulu askerleri,* kendileri için yapılacak bir iş kalmadığı için *bir çete reisinin veya ümeradan birinin "kapı halkı" olmağa hazır "leventler"* ve nihayet bu devirde *dikkate şayân bir ihtilâl kuvveti* halinde devam adetleri ziyadesiyle artmış olan isyanlar ile devleti ciddî bir şekilde meşgul eden *medrese talebeleri* ([5]), bu isyanların luzumlu gönüllülerini teşkil etmişlerdir. Türkiye'de de eşkiyalık siyasî, sosyal veya ekonomik *türlü çehreleriyle* her tarafta meydana çıkmış; Balkanlar'da olduğu gibi, siyasî gayelere bürünmüş ve millî kahramanlar yaratmış; bir çok yerlerde dinî dâvaları benimsemiş, dinî askerî şefler bulmuş; top, tüfek tedarik ederek, müstahkem

mevkiler işgal ederek merkezden gönderilen askerî kuvvetleri defalarca mağlup edebilmiş ve bu suretle devletin varlığı için ciddî bir tehlike teşkil etmiştir.

Eşkiyalık ve isyan hareketlerinin Türkiye'de bu devirde bu kadar bâriz ve tehlikeli şekiller almış olmasının bir sebebi de, şüphesiz, diğer Akdeniz memleketleri işsiz ve serseri guruplarından bir kısmını iş ve sergüzeşt aramak üzere müstemlekelere gönderebildikleri ve yeni açılan müstemleke ticaretiyle bu memleketlerde iş hacmi ve zenginlik arttığı halde, Türkiye' nin fazla nüfusu yaşatmak, iktisadî ve malî buhranların sefil bir hale soktuğu ümitsiz halk kitlelerini verimli bir şekilde meşgul etmek, huzur ve sükûna kavuşturabilmek için bütün imkânları gittikçe kaybetmeğe mahkûm bir vaziyette kalmasıdır.

Prof. Baudel'in kitabında dikkate şayân bir şekilde işlenmiş olan bahislerden birisi de, XV. ve XVI. yüzyıllarda Akdeniz bölgesinde *İmparatorlukların teşekkülü ve idaresi* meselesidir: Müellife göre, fertlerin, hususî ahval ve şartların bu hususta oynadığı rol inkâr edilemez ise de, bu asırlarda *büyük imparatorlukların teşekkülünün muayyen iktisadî ve malî sebepleri* vardır. Ateşli silâhların ve bilhassa topun ve donanmanın geniş ölçüde kullanılmağa başlaması ile harp tekniği büsbütün değişmiş ve bilhassa *harp, ancak büyük devletlerin tahammül edebileceği kadar yüksek masrafları icap ettirmeğe başlamıştır.* Bu sebeple, XIV. asırda Akdeniz bölgesinde hâkim olan *küçük şehir devletleri* artık vaziyete hâkim olamayıp birer bloka iltihak etmek mecburiyetinde kalmıştır.

Müellife göre, bu suretle meydana çıkmış olan büyük imparatorlukların Şarkta veya Garpta hep aynı müşkillerle karşılaştığı bu müşkillerle mücadele etmek için her iki tarafta da aynı olan bir takım usul ve teşkilâtın meydana çıktığı görülmektedir:

Meselâ, Yeni Devletlerde *kalabalık bir memur sınıfı* teşekkül ve inkişaf etmiştir. Bu devirde rüşvet vererek memuriyet satın almak (vénalité des charges) ve vergi tahsilâtı işlerini mültezime satmak usulü genişlemiştir. Harp ve idare masrafları gün geçtikçe artmakta olan imparatorluklar içinde, krediye olan ihtiyaç ve çok büyük ve zahmetli bir iş olduğu halde bir memleketten diğer memlekete para göndermek zaruretleri, büyük sermaye sahiplerine devlet nezdinde itibar kazandırmış ve *malî kapitalizmin* inkişafına sebep olmuştur. Tetkik mevzuu ettiğimiz kitapta ayrıca bu devirde türk maliyesinde büyük bir mevkii olan bazı zengin tüccarların ve bu arada *Michel Cantacuzène* ve *Joseph Nasi* gibi bazı "Şark Fugger"lerinin hayatı da tetkik edilmektedir. (Sf. 536). İmparatorluk maliye idaresinin (arşivlerimizde mevcut olan) bu devre ait hesap defterleri tetkik edilecek olursa, bilhassa iltizam işlerinde, daha bir çok sermaye sahibi zenginlerin malî kudreti ve deruhte ettikleri iş hacmi hakkında bir fikir edinmek mümkün olacağını zannediyoruz.

Müellif, imparatorlukların o zaman karşılaştığı en büyük ve halli müşkil meselelerden birisinin de, nakil ve muhabere vasıtalarının o günkü durumda, *mesafeyi yenmek problemi* olduğunu kayıt ve bu işin o zamanki imkânlarını tetkik etmektedir. Müellif 1566 yılında Macaristan'a doğru sefere çıkan Türk Sultanı Süleyman'ın Tunaya seksen günde vardığını ve muasırlarının kaydettiklerine göre, ordularının arkasında 30-40 bin develik katarların levazım taşıdığını yazmakta ve aynı şekilde Türklerin bu

devirde İran içlerinde yaptıkları harplerin yolsuz bir bölgede iptidaî vasıtalarla insan ve malzeme sevkiyatını teşkilâtlandırabilmiş olmalarını *stratejik büyük muvaffakiyetler* olarak tasvir etmektedir. Aynı meselelerin İspanya İmparatorluğu ölçüsünde ortaya çıkış şekilleri ve bu devletin uzak harp ve siyaset meydanlarında müessir bir şekilde hazır olabilmek için sarfettiği gayretler ve yaptığı masraflar da tafsilâtlı bir şekilde tetkik edilmiştir. Müellifin bu maksatla denizde ve karada nakliyatın ve haberlerin mekân içinde yayılma temposunun *normal veya bir rekor teşkil eden sür'atleri ve maliyetleri hakkında yaptığı hesaplar* hakikaten enterasandır (Sf. 309).

Müellifin bu devirde harplerin artık küçük devletlerin işi olmaktan çıkarak, *sınaî, malî büyük kaynaklara dayanan büyük bir iş* olduğunu göstermek için yaptığı hesaplar da çok mânâlıdır. Harbin, umumiyetle yapıldığı gibi, yalnız devletler arasındaki siyasî münasebetlerin bir şekli gibi tetkik edilecek yerde, müellifin yaptığı şekilde *teknik ve ekonomik terakkilerle müvazi olarak incelenmesi,* hâdiselerin daha iyi anlaşılmasına sebep olmaktadır. Filhakika, müellifin Philippe II. devrinde bir donanmanın gemiler, levazım, techizat, asker ve kürekçilerinin ayrı ayrı maliyet hesaplarını gösterir rakkamlar vermiş olması; bir kal'anın inşası, muhafaza ve müdafaası için ihtiyar edilmesi lâzım gelen fedakârlıkların hesaplanması; topun icadı ve mütemadî inkişaflarının ortaya koyduğu iktisadî ve malî problemleri izah; müdafaa harpleriyle istilâ harplerinin maliyet masrafları arasındaki farkların mukayesesi; deniz harplerinin bir zenginlik yarışı olmasının isbat edilişi, bize *Türklerin yeni müstemleke ticareti ve fetihleri ile zenginleşmiş olan ve büyük kapitalist kuvvetler ve teşkilât tarafından desteklenen, Atlantik ve Hint denizi tecrübeleri ile gemicilik tekniğinde veya gemilerin hâiz olduğu ateş kuvveti bahsinde kendilerine nazaran çok ileride bulunan İspanyol ve Portekiz donanmalarını ne için mağlup edemediği daha iyi anlaşılmaktadır.*

Müellifin harp ve ticaret gemilerinin şekillerinde, tonlarında, silâhlarında, hareket kabiliyetlerinde trafiğin cins ve hacmına ve menşeine nazaran elverişli olup olmamalarında, inşa masraflarında vukua gelen değişikliklerin Akdeniz'deki ticarî münasebetlerin şekli ve âkibeti üzerindeki tesirlerini tetkik eden sahifeleri de cidden istifadelidir.

Hülâsa, *Prof. Braudel*'in büyük kitabı Türkiye tarihçileri için *zengin ilhamlarla dolu muazzam bir çalışma programıdır.* Bundan sonra aynı büyük meseleleri aynı şemalar içinde vaz'edip onları (müellifin kullanmak imkânından mahrum bulunduğu) Türk arşivlerinin zengin malzemesinden faydalanmak sureti ile işleyebilecek olan tarihçilerimiz, hem kendi tarihlerine hem de Akdeniz memleketlerinin umumî tarihine geniş ölçüde hizmet etmiş olacaklardır. Modern tarih araştırmalarında milletlerarası iş birliğinin lüzum ve ehemmiyetini ortaya koyan bu büyük eserle, Türkiye tarihine getirdiği yeni buluş ve görüşlerle bu sahayı zenginleştirmiş ve çok feyizli neticeler vaadeden müstakbel çalışmalar için yerini hazırlamış olan *Prof. Braudel*'e Türk tarihçileri geniş ölçüde borçlu kalmışlardır.

---

(1) Bu tetkiklerin neticeleri, yakında Türk Tarih Kurumu tarafından büyük bir cilt halinde yayınlanacaktır. Bu tetkiklere dayanarak elde ettiğimiz rakkamların umumî bir tablosu "Türkiyat" mecmuasının halen basılmakta olan ve 70. doğum yılının kutlanması münasebe-

tiyle Prof. Fuat Köprülü'ye ithaf edilmiş olan X. cildinde, "Tarihî demografi ilmi ve Osmanlı tarihi" isimli yazımızda (Sf. 1-28) da bulunabilir.

(2) Meselâ, 348. sahifenin 3 numaralı notunda kaydedilmiş olan bir kaynakta Anadolu'da bu asrın sonunda (1594) 478.000 nüfusun mevcut olduğu kaydedilmiştir. Bu rakkam, bizim "büyük nüfus ve vergi tahriri" defterlerinden bu asrın başlarına ait olmak üzere (1525) aynı eyalet için çıkardığımız 479.150 rakkamına hayret edilecek derecede benzemektedir. Demek ki, 1525 senesine ve o zamanki idarî teşkilâtta yalnız batı Anadolu'ya ait olması lazımgelen malûmat Prof. Braudel'in istifade ettiği kaynakta asrın sonu için ve bütün Anadolu'ya ait olarak kıymetlendirilmiştir. Diğer bir kaynakta "Grece" hakkında verilen rakkamlarda bu ülkenin hudutları lâyikiyle tâyin edilmediği için vuzuhsuzdur. Esasen müellif te bu kaynakları malûmat kabilinden zikretmekte ve bütün muhakeme tarzını onlara istinat ettirmemektedir.

(3) Biz bu mecmuanın XI. Cildinde "Türkiye'de bir İskân ve Kolonizasyon metodu olarak **sürgünler**"i tetkik ederken Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşunda müessir bir rol oynamış olan âmiller arasında **demografik durumun hususiyetlerine** geniş bir yer ayırmış olmakla (Sf. 526), Prof. Braudel'in burada bahis mevzuu ettiğimiz iddiasının aksi bir tezi delillendirmeğe çalışmış olduk. Batı Anadolu'da ve Balkan yarımadasının doğu yarısında Türklerin kendilerine hakikî bir vatan kuracak şekilde yer ve yurt tutarak yerleşmelerini, **Anadolu'da Garb'a doğru yayılmak ihtiyacında olan kalabalık bir nüfus kitlesinin mevcudiyetine delil olarak gösterebileceğimizi ümit etmekte idik.**

Bizzât Braudel'in Osmanlı İmparatorluğu'nun menşei hakkında verdiği malûmat da bu iddialara hak verdirecek mahiyettedir (Sf. 509): Balkanlar'daki Türk işgal ve istilâsını **sosyal bir inkılâp** saymak, Türk ve İslâm kültürüne birer dağılma merkezi olarak **Türk şehirlerinin** oynadığı role inanmak için **bir nevi demografik üstünlük** de kabul etmek icap etmez mi?

Bu hususta ihtimal müteakip istilâ devirlerini birbirinden ayırmak ve harita üzerinde Türklerin kuvvetle yerleşmiş oldukları bölgeleri, bu şekilde yerleşemedikleri bölgelerden itina ile ayırmak lâzım gelecektir. Gerçekten Türklerin Yunanistan'da, Ege Adaları'nda, bir kısım dağlık Yugoslav memleketleri ile Tuna ötesi bütün bölgelerdeki yerleşme tarzları **Prof. Braudel'e** hak verdirecek vaziyettedir.

Diğer taraftan, vaktiyle İslâmlar'ın Mısır'da ve Şimalî Afrika'daki yerleşmeleri de esaslı olmuştur diyebileceğimize kaniiz. İspanya'yı ve diğer Akdeniz Adaları'nı vaktiyle feth ve işgal etmiş bulunan Müslümanlar'ın, bir kaç Suriye'li ile Afrika'dan sürülmüş Berberler'den ve Arap göçebelerinden ibaret olduğunu da hiç zannetmiyoruz. Aksi takdirde, bir avuç Arap göçebesinin, İspanya'da İslâm kültür ve tesirini o kadar devamlı bir şekilde yaşatmasına imkân yoktu. **Yeni bir kültürün yaratıcısı, yahut sadece taşıyıcısı veyahut yabancı bir memlekette türlü tesirlere karşı muhafaza edicisi olmak iddiasında bulunan bir zümrenin, bu kültürü kabul ettirdiği halka nazaran, demografik bakımdan asgarî müsait bir durumda bulunmuş olması lâzım gelmez mi idi?**

(4) Osmanlı İmparatorluğu'nun Şark ticaret yollarını tıkayarak, Avrupalıları, kendilerini Hindistan'a götürecek diğer bir yolu aramağa mecbur ettiği için, **Keşfiyat'ın** vuku bulmuş olduğuna dair **eski ve temelsiz bir iddiayı Prof. Braudel** uzun uzadıya tetkike lâyık görmüyor. Müellife göre, bu hususta bilakis aksi bir iddiayı müdafaa ederek Türkler'in bilhassa Orta Avrupa'ya doğru süratle ilerleme imkânlarını bulmalarını, o sırada Avrupa devletlerinin bütün dikkat ve alakaları ile denizaşırı keşfiyat ve müstemleke işleriyle meşgul bulundukları için, Avrupa'nın bu kısmında hıristiyanlık âlemini Türkler'e karşı müdafaasız bırakmalarına atfedebiliriz (Sf. 513).

(5) Bak. İktisat Fakültesi Mecmuası, Cilt II, **Doçent Mustafa Akdağ**, "Türkiye Tarihinde içtimaî buhranlar serisinden: Medreseli İsyanları" (Sf. 361-387).

Akdenizli olmanın verdiği görev ve aziz dostum **Mehmet Ali Kılıçbay**'ın tükenmek bilmez gayret ve sabrı bu eseri Türkçe'ye kazandırdı.

Ülkemizde kitap satın alma ve dolayısıyla okuma eğiliminin azaldığı bu yıllarda herşeye rağmen bu alışkanlığı sürdüren vefakâr kitapsever ve okurlara, **F. Braudel**'in "Akdeniz"'ini kazandırmanın övüncünü taşıyoruz.

Muhittin Salih Eren

BİRİNCİ BÖLÜM

ORTAMIN PAYI

Başlığının da ilân ettiği gibi bu birinci bölüm, özellikle insani verilere dikkatli belli bir coğrafyanın işareti altında yer almaktadır. Bu bölüm aynı zamanda ve daha büyük ölçekte belli bir tarihin araştırılmasıdır.

Uygun şekilde tarihlendirilmiş bilgiler daha fazla sayıda olsalardı bile, kesin olarak 1550-1600 yılları arasında sınırlandırılmış bir insani coğrafya soruşturmasıyla yetinemezdik -hatta yanıltıcı bir determinizmin peşine düşmeye sürüklenseydik bile-. Çünkü, bu tanıklıklar eksikti, tarihçiler bunları sistematik olarak biraraya getirmemişlerdi, görevimiz genişliğine rağmen yetersiz kalmaktaydı, ve bu nedenlerden ötürü kitabın konusuyla ilgisi olmayan bölümler koymak ve Akdeniz hayatının 1550 ile 1600 arasındaki şu kısa anını aydınlatabilmek için, ilerideki veya gerideki başka dönemlere ait -hatta şimdiki döneme ait- resim, manzara ve gerçekleri ele almak gerekiyordu. Bu andan itibaren herşey, zaman ve mekânı aşarak, sürekli değerleri ortaya koyan yavaş bir tarihi açığa çıkartma konusunda işbirliği yapmıştır. Coğrafya bu oyun içinde kendi için bir amaç olmaktan çıkarak, bir araç haline gelmektedir. Yapısal gerçeklerin en yavaş olanlarını keşfetmeye, en uzun sürenin kaçış hattına göre bir bakış açısının örgütlenmesine yardımcı olmaktadır (1). Tıpkı tarih gibi, kendisine herşeyi sorabileceğimiz coğrafya, böylece hemen hemen hareketsiz bir tarihi ayrıcalıklı hale getirmektedir, tabii ki onun derslerini izlemek, onun ayırımlarını ve kategorilerini kabullenmek koşuluyla.

Akdeniz en azından çifttir. Herşeyden önce, başlıca düzlüklerden kopuk, bütünsel ve dağlık bir dizi yarımadadan meydana gelmiştir: İtalya, Balkan Yarımadası, Küçük Asya, Kuzey Afrika, İber Yarımadası. İkinci olarak, deniz bu minyatür kıtaların arasına karmaşık, parçalanmış ve geniş mekânlarını tatlı tatlı sokmaktadır. Çünkü Akdeniz tek bir deniz kitlesi olmak yerine, bir "denizler karmaşası"dır. İnsanların hayatının genel koşullarını saptamak için öncelikle ele alacağımız iki sahne -yarımadalar, denizler- işte böyledirler. Fakat bunlar yeterli olmayacaklardır.

Akdeniz bir yandan güneye doğru, Atlantik Sahrasından Pekin'in yanıbaşındaki Gobi çölüne kadar kesintisiz devam eden muazzam çölden pek de iyi bir şekilde ayrılmış değildir. Tunus'un güneyinden Suriye'nin güneyine kadar bir çöl doğrudan denize karışmaktadır. Bu çöl bir konuk olmakdan çok, bazen can sıkıcı, her zaman da talepleri olan bir komşudur. Böylece çöl Akdeniz'in veçhelerinden biri olmaktadır.

Diğer yandan Kuzeye doğru Avrupa, Akdeniz ülkelerinin devamı olmakta, onların çok sayıdaki darbelerine maruz kalmaktadır, fakat ters yöndeki darbeler de aynı şekilde çok sayıdadırlar ve çoğunlukla da belirleyicidirler. Zeytinliklerin ötesindeki Kuzey Avrupa Akdeniz tarihinin sabit gerçeklerinden biridir. Ve işte Atlantiğe bağlı bu Avrupa'nın yükselişi, bitmekte olan XVI. yüzyılla birlikte denizin bütün kaderi hakkında karar verecektir.

Böylece I. ilâ III. kesimler denizin çeşitliliği hakkında konuşurlarken, mekânı da uzağa götüreceklerdir. Bu koşullarda denizin bir fizik birliğinden söz edilebilir mi (kesim IV, *iklim)* -veya insani ve zorunlu olarak bir tarihsel birlikten (kesim V, *Yollar ve Kentler*)-? Kendine amaç olarak, daha iyi egemen olabilmek ve eğer mümkünse, çok renkli kaderini daha iyi anlayabilmek kastıyla çeşitli yüzleri ve Akdeniz'in yüzünü resmetmeyi benimsemiş olan uzun bir girişin aşamaları işte bunlardır.

(1) Fernand Braudel, "Histoire et Sciences Sociales, la Longue Durée," *Annales E.S.C.*, Kasım, Aralık, 1958, s. 725-753.

1

YARIMADALAR: DAĞLAR, YAYLALAR, OVALAR

İç denizin beş yarımadası birbirlerine benzemektedir. Eğer engebelerine bakılacak olursa, bunlar aşırı bolluktaki dağlar arasında birkaç ovaya, nadir tepelikler ve geniş yaylalara sahiptirler. Bunların kitlelerini teşrih etmenin yegâne yolunun bu olduğunu düşünmeksizin, onları basit işaretler doğrultusunda bölelim. Bu parçalı bilmecelerin her unsuru özel bir aileye mensup olmakta, aşikâr bir tipoloji içinde yer almaktadır. Bu durumda yarımadaları bağımsız dünyalar olarak bir kenara bırakarak, yalnızca ovaların malzemelerinin benzerliğine bakalım. Başka bir îfadeyle, yap-boz'un parçalarını ayıklayarak karşılaştırılabilecek olanı karşılaştıralım. Bu parçalama ve bu yeniden sınıflandırma; tarih düzleminde bile bazı aydınlıklar getirecektir.

1. Herşeyden Önce Dağlar

Akdeniz karalar arasında ve onlar tarafından sıkıştırılan bir deniz olarak kendini tanımlamaktadır. Denizi çevreleyen ve onu sıkıştıran bu toprakları farklılaştırmak da gerekmektedir. Akdeniz herşeyden önce dağlar arasındaki bir deniz değil midir? Bunu tarih düzleminde güçlü bir şekilde kaydetmek gerekmektedir, çünkü olayı ve çok sayıda olan sonuçlarını kaydetmek olağan olarak ihmal edilmektedir.

Fizik ve insani karakteristikler

Jeologlar bunu bilir ve açıklarlar. Onların dediklerine göre Akdeniz, tamamiyle, Eski Dünya'yı Cebelitarık'tan Hind Yarımadasına kadar kat'eden üçüncü zaman kıvrımlanma ve kırılma bölgesinde yer almaktadır: Akdeniz daha da kesin olarak bu bölgenin bir kısmını meydana getirmektedir. Bir kısmı Pireneler çağına, diğerleri de Alpler çağına ait olan yeni kıvrımlanmalar, bizimkinden çok daha geniş bir ikinci zaman Akdeniz'inin çökeltilerini, özellikle de bazen 1000 metreden daha kalın olan muazzam kalker yığıntılarını, yeniden ele alarak işlemeye başlamışlardır. Bu şiddetli kıvrımlanmalar, oldukça düzenli bir şekilde eski ve sert kaya kitlelerinin kistleri üzerine yaslanmışlardır, bu eski kaya kitleleri bazen yüksektirler (Kabililer gibi) veya bazen de Mercantour ve Alpler ile Pireneler'deki birçok eksen kitlesi örneğinde olduğu gibi, güçlü zincirler içinde yer almaktadırlar. Bundan da sık olarak, bunlar tahrib olmuşlar -bu durum az veya çok yanardağlaşma süreci tarafından izlenmektedir- ve denizin sularıyla kaplanmışlardır.

Deniz havzaları tarafından kesintiye uğratılmakla birlikte, dağlar sıvı çukurların bir ucundan diğerine birbirleriyle ilişki halinde olmakta ve tutarlı sistemler halinde örgütlenmektedirler. Bir köprü Sicilya ve Tunus'u birleştirmiştir; bir başkası, Betika köprüsü, İspanya ile Fas arasında yer almaktadır; bir Ege köprüsü Yunanistan'dan Küçük Asya'ya uzanmıştır (bunun ortadan yok olması o kadar yakınlarda meydana gelmiştir ki, jeolojik olarak konuşursak İncil'in Tufanı ile çakişacaktır) -ve sadece tanık olarak adaların ve kıyıya yapışık parçaların geriye kaldığı Tirenid gibi kıtalardan söz etmiyoruz-, çünkübunlar varsayımlardır (1). Her halükârda kazanılmış olan, bu Akdeniz uzayının mimari bütünlüğüdür ki, dağlar bunun "iskelet"ini meydana getirmektedirler: can sıkıcı, ölçüsüz, her yerde hazır ve nazır ve denizi her yerden delen bir iskelet.

Böylece dağlar her yerde, denizin etrafında hazır ve nazırdırlar, bunun Cebelitarık Boğazı, Narouze eşiği, Rhône koridoru ve Ege ile Karadeniz'e götüren boğazlar gibi önemsiz genişlikte birkaç kesintiden ibaret istisnaları bulunmaktadır. Sadece Güney Tunus'tan Suriye'ye kadar olan alanda önemli bir boşluk bulunmaktadır, binlerce kilometre boyunca Sahra düzlüğü, az veya çok yükseltili olarak denize doğrudan ulaşmaktadır.

Ekleyelim ki, bunlar yüksek, geniş, bir türlü sona ermeyen dağlardır: Alpler, Pireneler, Apenninler, Dinar Alpleri, Kafkaslar, Anadolu Dağları, Atlas Dağları, İspanyol Cordilleralari. Demek ki çok güçlü, kendilerini kabul ettiren kişiler söz konusudur. Bunlardan bazıları yükseklikleri nedeniyle, diğerleri de bütünsel biçimleri veya zor ulaşılan, derin ve yüksek yanlara sahip vadileri yüzünden böyledirler. Bunlar denize doğru egemen ve sert yüzlerini dönmektedirler (2).

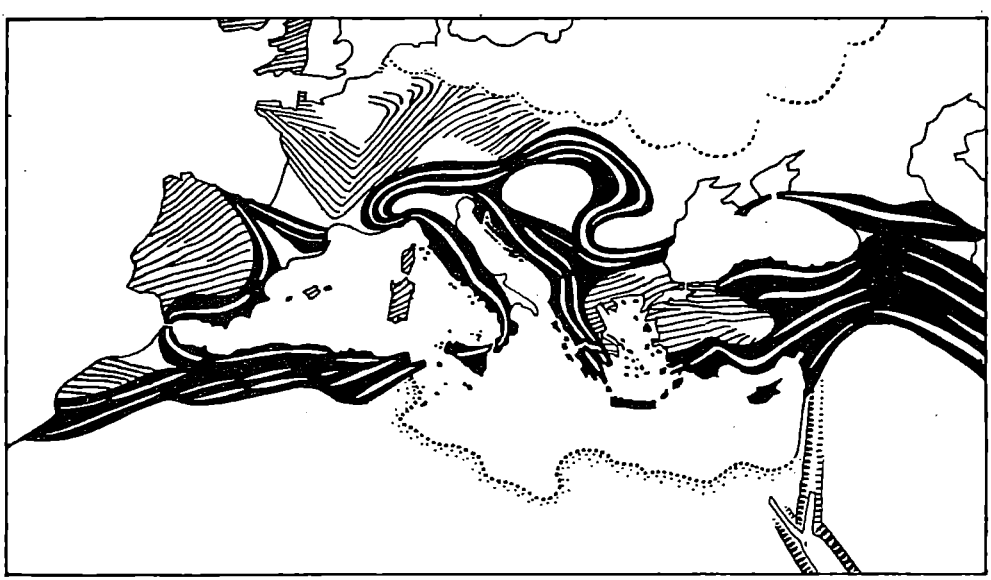
Böylece Akdeniz, bağ ile zeytinlikler ve kentleşmiş köylerin, yani bu kenar süslerinin manzarası olmayıp; aynı zamanda hemen yanında, ona yapışık olan, bu kalın yüksek ülkenin, bu yukarıdan bakan ve surlarla çevrelenmiş, nadir evleri ve mezraları olan bu dünyanın da, bu "dikine kuzeylerin"de manzarasıdır (3). Buralarda artık hiçbir şey portakal ağaçlarının çiçek açtığı Akdeniz'i hatırlatmamaktadır.

Kışlar buralarda kendilerini hissettirmektedirler. Fas Atlaslarında bol miktarda kar yağmaktadır, Afrikalı Leon burayı kışın geçerken, bagajlarını ve elbiselerini çaldırtma bahtsızlığına uğramıştır (4)... Fakat Akdeniz'de yolculuk yapan kim, kötü mevsimin çığlarını, kapanmış yolları, güneşli kıyıdan birkaç kilometre ötede Sibirya ve Kutup manzaralarını, kar altında ezilen Karadağ evlerini veya bir gecede dört metre yüksekliğe ulaşacak kadar kar yağan geniş hortumların ülkesi Kabili'deki Tirourdat tepesini görmemiştir ki? Chrealı kayakçılar güllerle bezenmiş Cezayir'e bir saatte ulaşırlarken, buradan 120 kilometre uzaklıktaki Curcura'da Tindka ormanının yakınlarında çıplak bacaklı yerliler bellerine kadar kara gömülmektedirler.

Aynı şekilde yaz ortasına kadar geciken ve bir yolcunun dediği gibi "gözleri ağrıtan" şu gecikmiş karları kim bilmez (5)? Bunlar beyaz çizgileriyle Mulhacen zirvesine zebra görüntüsü verirken, eteklerindeki Granada sıcaktan yana yana ölmektedir; karlar Isparta'nın (Yunanistan'daki) tropikal ovasının üstündeki Taygete'de asılı kalmaktadırlar; gene aynı karlar Lübnan dağlarının oyuklarında ve Chrea "buzullarında" kendilerini muhafaza etmektedirler (6). İşte bunlar Selahaddin Eyyubi'nin Aslan Yürekli Richard'a sunduğu ve Prens Don Carlos'un Madrid sarayındaki hücresinde 1568'in sıcak temmuzunda ölünceye kadar içtiği (7) "kar suyu"nun tarihini açıklamaktadırlar. XVI. yüzyıl Türkiye'sinde kar suyu bir zengin ayrıcalığı bile değildi. İstanbul'da,fakat aynı zamanda başka yerlerde de, örneğin Trablusşam'da (8) seyyahlar birkaç kuruşa satın alınan şu kar suyu ve şerbet satıcılarını işaret etmektedirler (9). Belon du Mans Bursa karının İstanbul'a koskoca bloklar halinde geldiğini bildirmektedir (10). Amasya'da

Türk ordugâhında Yeniçerilerin hergün içtiklerini görmekten şaşkınlığa düşmüş olan Busbec de, kar suyunun yılın bütün mevsimlerinde bulunduğunu bildirmektedir ([11]). Kar ticareti o kadar önemlidir ki, paşalar "buz madeni" işletilmesi işine karışmaktadırlar: söylendiğine göre, Mehmed Paşa 1578'de bu işten yıllık 80.000 sekine kadar kazanmaktadır ([12]).

Başka yerlerde, hızlı at bağlantılarıyla Suriye'den Kahire'ye kar getirilen Mısır'da; çok uzaklardan kar getirtilen Lizbon'da ([13]); Intendance pergendeleriyle (*brigende* veya *pergandi* de denir, Fransızcası *brigantin,* bir tekne çeşidi MAK) İspanya'dan getirtilen Oran müstahkem mevkiinde ([14]); eğer kendilerine inanmak gerekirse Malta Şövalyelerinin Napoli'den sevkiyatın gecikmesi nedeniyle hastalıkları için "hükümdar gibi olan bu ilacın" ([15]) yokluğu nedeniyle öldükleri Malta'da, tersine kar lüks bir mal olmaktaydı. Ancak, İspanya'da olduğu gibi İtalya'da da kar suyu oldukça yaygına benzemekteydi. Bu durum, İtalya'da erkenden ortaya çıkan dondurmacılık ve şerbetçilik mesleğini açıklamaktadır ([16]). Bunların satışı Roma'da o kadar kârlıdır ki, bir tekel konusu olmuştur ([17]). İspanya'da kar kuyulara yığılmakta ve yaza kadar muhafaza edilmektedir ([18]). Kutsal Topraklara doğru yolculuk yapan batılı hacılar 1494'de Suriye kıyılarında, teknelerinin başkanının hediye olarak "bu ülkede bu temmuz ayında görülmesi bütün mürettebatı en büyük şaşkınlığa garkeden karla dolu bir çuval" alması karşısında daha az şaşırmamışlardır ([19]). Aynı Suriye kıyısında, 1553'de bir Venedikli "Arapların" *ut nos ultimur saccharo item spargunt nivem super cibos et sua edulia* ([20]) "yemeklerinin ve besinlerinin üstüne, tıpkı bizim şeker koyduğumuz gibi kar koyduklarını" görünce çok şaşırmıştır.



2. Akdeniz'in kıvrımları

Hercynien kitleler: taralı; Alp kıvrımları: siyah; beyaz çizgiler sıra dağların yönünü vermektedir. Güneyde Sahra platformu beyaz olarak gösterilmiş olup, Tunus'tan Suriye'ye kadar Akdeniz'i çevrelemektedir. Doğuya doğru Ölü deniz ve Kızıldeniz tektonik kırılmaları. Kuzeye doğru Alp-içi veya Alp-dışı ovalar: beyaz. Noktalı çizgi eski buzulların en uç noktalarını işaret etmektedir.

Sıcak Akdeniz'in göbeğinde bu kar ülkeleri çok büyük bir özgünlüğe sahip olmaktadırlar. Bunlar hareketli insan varlıklarıyla, kitleleriyle; ovaya, deniz kıyılarına, tüm bu parlak ama karışık yaratılara, hatta ileride göreceğimiz üzere "mutlu" bölgelerin insanlara ihtiyaçları olduğu ölçüde ve ulaşım yolları üzerine hareket ettikleri ölçüde, egemen olmaktadırlar. Bunlar kendilerini ovaya kabul ettirmekte,ama onu korkutmaktadırlar. Yolcu, engelin etrafından dolaşmanın çarelerini aramakta zemin katta hareket edebilmenin yolunu araştırmakta, ovadan ovaya, vadiden vadiye ilerlemenin peşinde olmaktadır. Ancak, bir anda veya bir başkasında bu yolcu mutlaka korkutucu adları olan bazı koridorları, bazı geçitleri izlemek zorunda kalmaktadır; fakat bu başvuru mümkün olduğunca kısadır. Yolcu dün, özellikle ovaların, bahçelerin, büyüleciyi kırların, denizin bolluklu hayatının esiri olarak kalmaktaydı.

Gerçeği söylemek gerekirse, tarihçi biraz da yolcu gibidir. O, günün güçlülerinin geliştiği tiyatronun dekoru olan ovada duraklamaktadır; o da yakın ve yüksek dağlara tırmanmaya hevesli görünmemektedir. Kentleri ve arşivlerini asla terketmemiş tarihçilerden çoğu, bunları keşfettiğinde şaşıracaktır. Ve fakat can sıkıcı aktörler olan şu yarı vahşi dağları nasıl olur da görmezden gelebiliriz, çünkü insan onları sürekli olarak terketmektedir. Onları, denize sıklıkla uzun yarlar halinde ulaştıkları halde, nasıl bilmezden gelebiliriz ([21])? Dağlı bütün Akdeniz edebiyatı tarafından bilinen bir insan tipidir. Homeros'a göre, daha o zamanlar Giritliler kendi dağlarındaki vahşilerden çekiniyorlardı ve İthaka'ya geri dönen Telemakhos "meşe palamudu yiyen" kir pas içindeki köylülerin arasında yaşadığı, ormanlarla kaplı Peloponezi anlatmaktadır ([22]).

Dağı tanımlamak

Bir dağ tam anlamıyla nedir? Bu konuda birkaç basit tanım vermek -örneğin 500 metrenin üzerinde olan Akdeniz topraklarının tümü- yararsız bir kesinleme olacaktır. Harita üzerine dökmesi zor ve belirsiz olan insani sınırlar söz konusu olmalıdır. Çok önceleri Raoul Blanchard bizi uyarmıştı: "Açık ve anlaşılır bir dağ tanımlaması bile, verilmesi hemen hemen olanaksız birşeydir" ([23]).

Dağlar Akdeniz'in fakir ilçeleridir, onun proleter depolarıdır mı diyeceğiz? Bu kabaca doğrudur. Fakat, XVI. yüzyılda birçok fakir böge daha bulunmaktadır ve bunlar, örneğin Aragon stepleri veya Pontine bataklıkları gibi, 500 metre hattının altında kalmaktadırlar. Diğer yandan, birçok dağ, zengin değilse bile, en azından oldukça talihli ve nisbeten kalabalık nüfusludurlar. Hatta Katalonya Pirenelerinin bazı çok yüksek yaylaları "bir köyden diğerine kendi göçmenlerini kısmen" emmektedir ([24]). Birçok dağ da yağmurlu olduklarından ötürü zengindirler. Arthur Young'ın söylediklerine göre Akdeniz ikliminde toprağın önemi düşüktür; "herşeyi yaratan güneş ve sudur". Alpler, Pireneler, Rif, Kabililer, Atlantik rüzgârlarına açık bütün bu dağlar, aynı zamanda yemyeşil ülkeler olup, ot ve sık ormanlara yataklık etmektedirler ([25]). Diğer dağlar da yeraltları nedeniyle zengindirler. Başkaları ise, yüzlece kere tekrarlanan bir kaza sonucu, dağlı olmayanların sığınmaları nedeniyle aşırı kalabalıktırlar.

Çünkü dağ askerlere veya korsanlara karşı bir sığınaktır, bütün belgeler bunu söylemektedirler ve daha İncil zamanından beri ([26]) bu böyledir. Bazen sığınak nihai yerleşim yeri haline gelmektedir ([27]). Ovalardan Slav ve Rum köylüler tarafından kovulduktan sonra, bütün Orta Çağ süresince Balkanlar, Galiçya'dan Sırbistan'a kadar olan alanlar ve Ege Denizindeki boş yerlerde göçebelik yaparken sürekli olarak sarsalanan, itilen ama başkalarını da sarsalayan, iten Puszto-Ulahların örneği bunu kanıtlamaktadır ([28]). "Hafiflikte" ceylanlara eşit olan bu insanlar "dağlardan birkaç

ganimet edinmek için inmektedirler" diye bir XII. yüzyıl seyyahı not etmektedir ([29]). Yarımadanın tümü boyunca ve "Girit'teki Mataban'a kadar koyun sürülerini ve kara kepeneklerini dolaştırmışlardır, en yüksek iki dağ zinciri, Hemus ve Pinde onlar için en iyi sığınaklar olmuştur. İşte XI. yüzyılın başında Bizans tarihine aniden bu iki dağdan inivermişlerdir" ([30]). Ve XIX. yüzyıl onları işte bu dalgaların çerçevesinde çoban, çiftçi ve özellikle de Arnavutluk ve Kuzey Yunanistan'da kamyon gibi kullanılan şu katır kervanlarının sürücüleri olarak görmektedir" ([31]).

XVI. yüzyıl seyyahları ve diğer tanıklar arasında da kanıtlarını bulan şu fakirlik ve boşluk kuralına, demek ki çok sayıda dağ istisna oluşturmaktadır. 1572'de Venedik temsilcisinin Avusturyalı Don Juan'a Messina'da ulaşmak için kat'ettiği Yukarı Kalabriya ülkesi boştur ([32]), Kastilya'daki Sierra Morena ([33]) ve Espadan ile Bernia Sierraları boştur ([34]), o dönemde Moriscolar arasındaki bir kıpırdanmadan kuşku duyulduğu için 1564'de soruşturma yapılan ve zaten 1526'da Alman paralı askerlerine karşı direnmiş olan asilerin, bir savaş halinde bu zor ülkeye kaçacaklarından korkulan Valencia krallığında boşluklar vardır; Sicilya içlerinin şu vahşi ve çıplak tepeleri daha da boş, ebediyen boşturlar ve yeteri kadar su alamayan şuradaki veya buradaki ne kadar da çok dağ çobanlık yaşamına bile düşmandır ([35]).

Fakat bunlar uç durumlardır. Coğrafyacı J. Cvijic'e göre, ([36]) merkezi Balkan dağı (onun farkına varışlarını genişletmek bize ait bir iştir), dağınık iskân, mezra tipi yerleşim yerlerinin alanıdır. Bu ayırım Eflâk ve saçma bir noktaya kadar, Macaristan ve Puszta'nın kocaman köyleri, ve aynı zamanda eskiden yarı yarıya çobanlığa dayanan ve *kolibe* adıyla bilinen mezraların yer aldığı Yukarı Bulgaristan için de geçerlidir. Bu Eski Sırbistan, Galiçya ve Podolya'da da geçerlidir. Fakat burada herşey ancak kabaca doğru olmuştur: olayların çoğu itibariyle aşağıdaki köylerle -bunlar sıklıkla gerçek kentlerdir- ve birkaç evi, bazen de tek bir aileyi biraraya getiren yukarıdaki mezralara ait bölgeleri bir harita üzerinde kesin olarak işaretlemek güç olacaktır. Aynı yazarın Sırp-Bulgar sınırında Kumanil ile Kumanova arasındaki daha genişletilmiş bir incelemesi ([37]) bu kesin sınırlamanın adeta olanaksızlığını kanıtlamaktadır.

Ve sonra, Balkan kıtasının bu gerçeği, olduğu haliyle Akdeniz evrenine, hemen yakındaki Yunanistan'a ([38]), deniz yaşamının nüfuz ettiği, korsanlık endişesiyle iç içe, tahrib edilen ve üstelik sağlıksız ovadan uzakta ve ovanın üstünde yaşamış olan şu Batı'ya kadar nasıl yaygınlaştırılabilir? Korsika, Sardinya, Sicilya, Provence, Kabililer, Rif'in tünek gibi büyük köyleri akla getirilmelidir. Ancak ister minnacık mezra, isterse büyük köy olsun, dağ iskânı çok büyük, ulaşımı güç, büyük kısmı itibariyle yararsız ([39]) veya düşman, aşırı bolluktaki bir mekânda tıpkı onun gibi boğulmuş ve buna bağlı olarak ve bundan ötürü, onlar olmazsa uygarlığın yenilenmesinin mümkün olmadığı temas ve mübadelelerden yoksun kalmış olan Yeni Dünya'nın ilk merkezleri gibidir ([40]). Dağ esas itibariyle kendine yaslanarak yaşamak, elinden geldiğince herşeyi üretmek, toprak veya iklimi uygun olmasa bile üzüm, buğday ve zeytin yetiştirmek zorundadır. Toplum, uygarlık, ekonomi bunların hepsinde bir gerilik ve yetersizlik karakteri bulunmaktadır ([41]).

Demek ki kabaca, dağ iskânının yoğunluğunu kaybetmesinden, ve bundan da fazla olarak, insani işgal unsurunun yetersizliğinin sonucu olarak yumuşamış ve eksik bir uygarlıktan sözedilebilir. Heinrich Decker çok güzel bir kitapta ([42]), Alplerin sanatsal uygarlığını inceleyebilmiştir; evet fakat Alpler, Alplerdir, yani kaynakları, ortaklaşa disiplinleri, insaniyetleri, büyük yollarının sayısı itibariyle istisnai dağlardır. Akdeniz dağlarından sözedildiğinde Alplere değil de, daha çok Pirenelere başvurmak gerekir; onların şiddetli tarihlerine ve ilkel vahşetlerine. Pireneler de kısmen, kendi hesaplarına

ayrıcalıklıdırlar: nihayette, eski anlamında kullanılması halinde bir Pirene uygarlığından sözedilebilir. İleride sıklıkla sözünü edeceğimiz bir bölge -Katalonya Pireneleri- XI. yüzyıldan XII. yüzyıla kadar güçlü bir Roman mimarinin doğmuna tanık olmuştur (43) ve bu tarz şaşırtıcı bir şekilde XVI. yüzyıla kadar yaşamıştır (44). Evet. Ama pekiyi, Aurès'de, Rif'de Kabililerde durum nedir?

Dağlar, uygarlıklar ve dinler

Dağ olağan olarak, kentlerin ve alçak ülkelerin yarattığı birşey olan uygarlıkların dışında kalan bir dünyadır. Onun tarihi, uygarlığa sahip olmamaktan ötürü, aslında yavaşça geçen, büyük uygarlaştırıcı akımların oldukça düzenli bir şekilde kıyısında kalmaktadır. Yüzey üzerinde uzaklara, enlemesine yayılma yeteneği olan uygarlıklar, diklemesine birkaç yüz metrelik bir engel karşısında güçsüz kalmaktadırlar. Kentleri hemen hemen hiç tanımayan bu tünek üzerindeki dünyalar için Roma'nın bizzat kendi, şaşırtıcı sürekliliğine rağmen, çok az şey ifade etmiştir (45). Roma eğer kendi güvenliği için askeri kamplarını onların şuralarına buralarına kurmasaydı, bu ufak tanışma bile olamazdı; böylece Kantabriya tepelerinin eteğinde, Leon'da, Berber Atlaslarının ayrılıkçılığına karşı Cemile'de, *III a Legio augusto*'nun kamp kurduğu Timgad ve Lambese'de olduğu gibi. Aynı şekilde, Latin dili kuzey Afrika'nın, İspanya'nın ve diğer yerlerin bu düşman kitlelerinde hiçbir zaman zafere ulaşamamıştır ve Latin evi bir ova evi olarak kalmıştır (46). Bazı yerel sızmalara rağmen, dağ ona kapalı olarak kalmıştır.

Daha sonraları Sezar'ların Roma'sının yerine Saint Pierre'in Roma'sı geçtikten sonra da sorun aynı olarak kalmıştır. Kilise ancak, eyleminin inatla devam ettiği yerlerde bu çobanları, bu bağımsız köylüleri evcilleştirebilmiş ve hıristiyanlaştırabilmiştir. Fakat, bunu yapabilmek için de inanılmaz miktarda zaman harcaması gerekmiştir. XVI. yüzyılda bu ödev katoliklik için olduğu kadar aynı engele çarpan İslamiyet için de tamamlanmış olmanın uzağındadır; tepeleri tarafından korunan kuzey Afrika Berberleri Hz. Muhammed'in dinine ya hiç, ya da çok az kazanılmışlardır. Asya'daki Kürtler için de aynı şey geçerlidir (47). Bu arada Aragon'da Valencia ülkesinde veya Granada topraklarında bunun tersine olarak dağlar bir dinsel zıtlık, İslami süreklilik merkezi olmaktadırlar (48); tıpkı Lubéron'un vahşi ve "endişe uyandırıcı" yüksek tepelerininin Vaudois sapkınlarının sürekliliğini korudukları gibi (49). XVI. yüzyılda heryerde yüksek dünyalar denizin egemen dinleriyle kötü bağlantılar içindedirler, heryerde dağlı yaşamın uzaklığı ve gecikmişliği söz konusudur.

Bunun bir kanıtı, koşullar izin verdiklerinde, yeni dinlerin bu kitlesel dünyalarda kolaylıkla fetih yapmaları ama bu fetihlerin sürekli olmamalarıdır. XV. yüzyıl Balkan dünyasında koskoca dağ bölgeleri, Arnavutluk, Hersek ve Saraybosna civarında, İslamiyete geçmişlerdir: bu bunların Hıristiyanı kiliselerine gevşek bir şekilde bağlanmış olduklarının kanıtıdır. Aynı olay 1647'de Girit savaşı sırasında tekrarlanacaktır; o sıralarda Türklerle kader birliği yapan önemli miktarda Giritli dağlı, din değiştireceklerdir. Aynı şekilde XVII. yüzyılda Rus ilerlemesi karşısında Kafkasya İslamiyete geçecek ve kendi tarzına göre İslamiyetin en yayılmacı biçimlerinden birini ortaya çıkartacaktır (50).

Demek ki uygarlık dağda çok güvenli olmayan bir değer olarak kalmaktadır. İşte IV. Felipe çağında kaleme alınmış olan Pedraça'nın *Historia eclesiastica de Granada*'sındaki çok ilginç metne bakınız: "Alpujarras (Granada krallığındaki çok yüksek dağlar) halkının eski imanlarını terketmiş olmaları şaşırtıcı değildir" diye yazmaktadır. "Bu dağlarda oturanlar *cristianos viejos*'turlar; damarlarında saf olmayan bir damla bile kan

yoktur; katolik bir kralın uyruklarıdırlar; fakat din adamlarının olmamasından ötürü ebedî selamete ulaşma konusunda bilinmesi gerekenler hakkında o kadar cahildirler ki, hristiyanlık dini konusunda sadece birkaç kalıntıyı akıllarında tutmaktadırlar. Eğer bugün Tanrı razı olur da Müslümanlar onların ülkelerini işgal ederse, bu insanlar imanlarını terkederek galiplerin inançlarını kabul etmekte gecikmeyeceklerdir" ([51]).

Böylece, sürekli olarak alınması, fethedilmesi, yeniden fethedilmesi gereken dağ evrenlerinin dışında bir dinsel coğrafya çizilmektedir. Bu farkına varış geleneksel tarih tarafından sunulan birçok küçük olaya anlam vermektedir.

Aziz Teresa (küçükken Sierra de Guadarrama Moriscoları arasında şehadete ulaşmayı düşlüyordu) ([52]) ıslahattan geçmiş Carmel rahiplerinin ilk manastırlarını Duruelo'ya yerleştirmişse bile, karışık olan bu olay akılda tutulmalıdır. Ev Avilalı bir soyluya aitti. "Oldukça geniş bir giriş avlusu, çıkıntısı olan bir oda ve küçük bir mutfak", işte diye yazıyordu Azize "bu güzel binanın tamamı". Binayı gözden geçirdikten sonra, avluyu bir kapella, odanın çıkıntısını koro yeri ve odayı da yatakhane haline getirmenin mümkün olduğuna inandım... Ve işte bu "mükemmel gecekondu"ya Aziz Jean de la Croix maiyetiyle birlikte yerleşmiş, peder Antoine de Heredia oraya sonbaharda ulaşabilmiş ve beraberinde korodan arkadaşı olan birader Joseph'i de götürmüştür. Burada kışın karlar içinde, manastır hayatlarının en yoksul olanlarından birini yaşamışlardır, ama bu hayat en kapalı olanlarından biri değildir: "sıklıkla yalınayak, korkunç yollardan geçerek, sanki vahşilere gidiyorlarmış gibi köylülere hristiyanlığı anlatmaya gidiyorlardı" ([53]).

Aynı şekilde, misyoner tarihinin bir bölümü XVI. yüzyıldaki Korsika dinsel tarihini kapı aralığından görmemize izin vermektedir. Bu örnek, Korsika halkının birkaç yüzyıl önce Fransiskenler tarafından hristiyanlaştırılmalarından ötürü daha da anlamlıdır. Bu ilk katolik fetih hangi izleri bırakmıştı? İsa Cemiyetinin adaya kendi yasasını ve Roma düzenini empoze etmek için çıktığı anda, birçok belge ada halkının manevi hayatının girdiği şaşırtıcı durumu belirlemektedirler. Rahipler, eğer okuma biliyorlarsa, ne Latince, ne gramer bilmekte, bundan da vahimi ayin biçimlerinden de bihaber bulunmaktadırlar. Çoğu zaman laikler gibi giyinmiş bulunan bu din adamları, tarlalarda veya ormanda çalışan, çocuklarını herkesin gözü önünde büyüten köylülerdir. Bu papazların müminlerinin hristiyanlıkları da ancak özel bir nitelikte olabilir; bunlar ne *Credo,* ne de *Pater'i* bilmektedirler; bazıları da istavroz çıkartmayı dahi bilmemektedir. Batıl itikatları güzel bir kariyer beklemektedir. Ada putatapar, barbar, yarıyarıya hristiyanlık ve uygarlık dışıdır. İnsan burada insana karşı serttir, acımasızdır. Kilisede bile cinayet işlenmektedir ve papazlar kargı, bıçak veya adaya yüzyılın ortasına doğru ulaşıp da kavgaları canlandıran çakmaklı tabanca ile oynamakta en sonlarda yer almamaktadırlar. Bu arada harap kiliselerde yağmur suyu dere gibi akmakta, zeminde ot bitmekte, sürüngenler yuva yapmaktadırlar. En iyi misyonerlerin bile kurtulamadıkları abartma payını bir kenara ayıralım. Ama resim gene de tamam olarak kalmaktadır. Ve bir çizgi onu tanımlamaktadır; bu yarı yarıya vahşileşmiş halk büyük atılımlar yapma, inanılmaz hayranlıklar gösterme yeteneğine sahiptir. Yabancı bir rahip köyden geçmesin, kilise hemen dağlılar tarafından istila edilmekte, son gelenler sağanak halindeki yağmurun altında dışarıda ayakta beklemektedirler ve günahkârlar geceyarısına kadar günah çıkarmaktadırlar ([54]).

Aynı şekilde müslüman ülkesinde de, XVI. yüzyılda Sus bölgesinin Marabutlar tarafından fethini resmeden devrin dinsel biyografi yazınından -özellikle İbn Askar- öğrendiklerimiz, evliya ve onların takipçilerinin nasıl bir sihirsel ortamda yaşadıklarını bize anlatmaktadır: "Onu bir kopuk, deli ve aptal kalabalığına karışmış durumda buluyoruz" ([55]).

Bu yüksek bölgelerin folklorunun ilkel bir saflık göstermesine şaşmamak gerekir. Sihir uygulamaları ve batıl itikatlar gündelik hayatı işgal etmekte en kötü aldatmacalar kadar heyecanı uyarmaktadırlar ([56]). Dominiken rahibi Benedetto'nun ([57]) bir haberi, XVI yüzyılın başında Brescia Alplerindeki küçük bir köyü bize aktarmaktadır; birkaç ev, canlı sular, bir çeşme, samanı korumak için büyük samanlıklar ve küçük cemaatinin ortasında ev eşiklerini, samanlıkları, ahırları kutsamaya, iyi sözler sarfetmeye ve erdemlerini örnek olarak sunmaya meraklı bir köy papazı. Fakat, kilisenin çeşmesinden su doldurmaya gelen dağlı bir kız orada dünyevi ihtiraslar uyandırmıştır: kuzucuklarına "en kötü felâketlerin tehtidi altındasınız, bir kuş, bir canavar kuş, yok edici bir melek üzerinize günahlarınızın cezalarını yağdıracaktır. Ortaya çıktığı an çan çalacağım ve siz gözlerinizi kaçırıp hareketsiz kalacaksınız" demiştir. Söylenen yapılmıştır, kilise çanı ikinci kez çalınana kadar kimse kıpırdamamıştır. Ve Bandello söylediklerinin gerçekliğine karşı itiraz edilebileceğini aklına bile getirmemektedir.

Tabii ki, bu tarihçilerin bu tam anlamıyla açamadıkları köylü batıl itikatları dosyasında çok sayıda ikâmesi olan basit bir örnekten ibarettir. Muazzam ve çok canlı "şeytani" salgınlar Eski Avrupa topluluklarını bir uçtan bir uca kat'etmekte, özellikle kaba tecritleri nedeniyle gecikmiş olarak yaşayan yüksek ülkelerde olmak üzere, insanların yüreğini ağızlarına getirmektedir. Büyücüler, sihirbazlıklar, ilkel büyüler, kara ayinler bütün bunlar Batı uygarlığının "çözmeyi" başaramadığı eski bir kültürel bilinçaltının çiçeklenmeleri olmaktadır. Dağlar, çağların dibinden çıkmış ve Rönesans ile Reformasyondan sonra da hep canlı kalmış olan bu sapkın kültürlerin ayrıcalıklı sığınakları olmuşlardır. XVI. yüzyılın şu sonlarında, aslında Almanya'dan Milano veya Piemonte Alplerine kadar, devrimci kaynaşma içindeki ve "şeytani" Massif Central'den Pirenelerin iyileştirici askerlerine kadar, Franche-Comté'den Bask ülkesine kadar, ne kadar da çok "sihirli" dağ bulunmaktadır! 1595'de Rouergue'de "büyücüler halkın kitlesine ve cehaletine egemendirler"; yakında kilise olmadığından İncil de buralarda bilinmemektedir. Ve heryerde "sabbat" toplumsal ve kültürel bir rövanş, berraklıkla izlenen toplumsal bir devrim varolmadığından, zihinde bir devrim olarak ortaya çıkmaktadır ([58]). XVI. yüzyıl sona ererken, ve bundan da fazla, izleyen yüzyılın ilk onyıllarında, Şeytan hiç kuşkusuz bütün Avrupa ülkelerinde dolaşmaktadır ve hatta bana öyle geliyor ki, Pirenelerin yüksek geçitlerindeki İspanya kapılarının kendine açıldığına tanık olmaktadır. 1611'de Enkizisyon Navarra'da "Şeytan'a tapan, ona mihraplar kuran ve her konuyu onunla samimiyetle konuşan" 12.000'den fazla üyesi olan bir tarikatı sert bir şekilde cezalandırmıştır ([59]). Fakat, bu muazzam konuyu bırakalım. Bizi şu anda yalnızca dağlık evrenlerin aleyhine tecelli eden bir uzaklık, bir gecikme sorunu ilgilendirmektedir.

Dağlı özgürlüğü ([60])

Alçaktaki ülkelerin ve kentlerin yaşam tarzları, bu yüksekteki dünyalara tartışılmaz bir şekilde düşük derecede nüfuz edebilmektedirler. Bu hayat tarzı buraya damla yavaşlığıyla sızmaktadır. Hıristiyanlığın başına gelen sadece hıristiyanlığın başına gelmemiştir. Politik, toplumsal, ekonomik bir sistem olan, bir adalet aracı olan feodal rejim dağlık bölgelerin çoğunu zincir halkalarının dışına bırakmıştır. Eğer oralara ulaşabildiyse, bu ancak çok yetersiz bir şekilde olmuştur. Bu durum Korsika ve Sardinya dağları için sıklıkla bildirilen bir olgudur, İtalyan tarihçilerinin Toskana ile Ligurya arasında, bir cins karasal Korsika olarak gördükleri Lunigiana için de aynı olgu teyid edilmektedir ([61]). Bu olgu insan malzemesinin yetersizliğinin, düşük yoğunluğunun, dağınıklığının; devletin, egemen dillerin, büyük uygarlıkların oluşmasına engel oldukları her yerde teyid edilecektir.

Kan davası hakkında yapılacak bir soruşturma da aynı sonuçlara ulaştıracaktır; kan davası ülkeleri (farkına varılması gereken, bunların hepsinin de dağ ülkeleri oldukları-dır), Orta Çağın feodal adalet fikirlerini şekillendiremediği, nüfuz edemediği ülkelerdir ([62]); Örneğin Berber ülkeleri, Korsika veya Arnavutluk. Sardinya hakkındaki incelemelere ilişkin olarak Marc Bloch ([63]) Orta Çağın burada "geniş ölçekte senyörleşmiş, ama feodalleşmemiş" bir topluma tanık olduğunu farketmektedir, çünkü ada "Kıtayı kat'eden büyük etki alanlarının uzun süre dışında kalmıştır" Bu, vurguyu Sardinya'nın adasallığı ve haklı olarak Sardinya'nın geçmişinin belirleyici bir gücü üzerine vurmak demektir. Fakat bunun yanında ondan hiç de daha az güçlü olmayan dağ da etkili olmuştur. Eğer daha fazla değilse bile, en azından deniz kadar insanların tecridinden sorumludur; gözlerimizin önündeki Orgoselo ve başka yerlerde Modern devlet düzenine ve onun *carabinieri*lerine karşı ayaklananlara varıncaya kadar dağ şu patetik ve acımasız yasadışıları imal etmektedir. Etnograflar ve sinemacılar bu heyecan verici gerçekliğe sahip çıkmışlardır. Bir Sardinya romanı "çalmayan erkek değildir" demektedir ([64]). Ve bir başkası "kanunu ben kendim yaparım ve bana gerekeni alırım" diye yazmaktadır ([65]).

Lunigiana'da olduğu gibi, Kalabriya'da olduğu gibi, gözlemin (mümkün olduğunda) tarihin büyük akımlarına uzanan bir hareketi sunduğu heryerde olduğu gibi, eğer Sardinya'da da toplumsal köhnelik (diğerleri arasında kan davası) hala direniyorsa, bu herşeyden önce şu basit nedene dayanmaktadır; dağ dağdır. Yani bir engeldir. Ve aynı zamanda bir sığınak, bir özgür insanlar ülkesidir. Çünkü uygarlığın (toplumsal ve siyasal düzen, parasal ekonomi) zorlamaları ve tabi kılmalarıyla empoze ettiklerinin hiçbiri buralarda insanın üstüne çökmemektedir. Buralarda güçlü ve muktedir kökleri olan toprak soyluluğu yoktur (Maghzen'in yaratıları olan "Atlas senyörleri" daha dün ortaya çıkmışlardır); XVI. yüzyılda Yukarı-Provence'da soylu kır adamı "*cavaier .salvatje*" köylülerinin yanında yaşamakta, onlar gibi toprak işlemekte, ne toprağı sürmekten, ne kazmaktan, ne de eşeğiyle odun veya gübre taşımaktan çekinmektedir; "tıpkı İtalya'da olduğu gibi esas olarak kentsel nitelikte olan (düzlük) Provence soyluluğunun gözünde" o sürekli bir utanç konusudur ([66]). Dağlarda zengin, varlıklı, haset edilen ve daha da çok alay konusu olan kilise mensupları yoktur, papaz kuzucukları kadar fakirdir ([67]). Buralarda sıkışık kent ağı, yani yönetim, veya kelimenin tam anlamıyla kentler yoktur; ekleyelim ki, jandarma da yoktur. Sıkışık, boğucu olan toplumlar; vergi toplayıcı kilisesiyle, böbürlenen soyluluğuyla ve etkin yargısıyla, aşağıdakilerdir. Dağ özgürlüklerin, demokrasilerin, köylü "cumhuriyetleri"nin sığınağıdır.

"En çetin yerler her zaman özgürlüğün sığınağı olmuştur" Baron de Tott *Anılar*'ında böyle yazmaktadır ([68]). "Suriye kıyılarını kat'ederken" diye kaydetmektedir ([69]) "(Türklerin) despotluğunun bütün sahil boyunca yayıldığı ve koruması kolay ilk kayadan itibaren boğazdan dağlara doğru kesildiği görülmektedir; bu arada Kürtler, Dürziler, Mutuailer Lübnan ve Anti-Lübnan dağlarının efendileri olarak bağımsızlıklarını sürekli olarak muhafaza etmektedirler". Osmanlıların zavallı despotluğu! Yolların, dağ eteklerinin, kentlerin, ovaların efendisi olan Türkler böylece Balkanların ve aynı şekilde Yunanistan ve Epir'in Skafioteslerin tepelerden XVII. yüzyıldan itibaren bütün otoriteleri reddettikleri, daha sonraları Tepedelenli Ali Paşa macerasının yaşanacağı Arnavutluğun yüksek bölgeleri için ne ifade etmekteydiler? XVI. yüzyıldaki Türk fethinden sonra Manastıra yerleşmiş olan Vali Bey acaba hiç yönetebilmiş midir? İlke olarak Rum ve Arnavut köyleri onun otorite alanına girmektedirler, fakat bunlardan herbiri bir kale, bağımsız bir grup ve fırsat çıktığında da arı kovanıdır ([70]). Bu koşullarda, Apenninlerin en yüksek, en geniş, en vahşi kesimi olan Abruzzelerin Bizans egemenliğine, Ravenna'daki genel valiliğin hakimiyetine ve daha sonra da Papalık Roma'sının tabiyetine direnmelerine şaşırmak gerekir mi, üstelik Abruzzelerin Ro-

ma'nın hemen arkası olduğunu ve Papalık devletinin Ombria kanalıyla Po vadisine kadar kuzeye yayıldığını hesaba katarsak? ([71]) Fas'ta sultana tabi olmayan *bled es Siba*'nın esas olarak dağ olmasına şaşırmak gerekir mi ([72])?

Bazen bu dağlı özgürlükleri modern yönetimlerin ağırlığına rağmen, hala görülebilir; bunlar günümüze kadar canlı bir şekilde süregelmişlerdir. Robert Montagne ([73]) Fas Yukarı Atlaslarına ilişkin olarak "fırtınalı bayırlarda kat kat sıralanan ve Atlas dağlarından kaynayan suların yanında yer alan köyler ne şıh, ne de halife tanımaktadırlar, bu vadilerde zengin evini fakirinkinden ayırmaya kalkışmak boşuna çaba olacaktır. Bu dağ kantonlarının herbiri bir kurulun yönettiği ayrı bir devlet meydana getirmektedir. Bir düzlükte toplanan, herbiri koyu yünlüler giyinmiş ileri gelenler, aralarında uzun süre köy sorunlarını tartışmaktadırlar; hiç kimse sesini yükseltmemekte ve onlara bakarak başkanın kim olduğunu anlamak mümkün olmamaktadır" diye kaydetmektedir. Eğer dağ kantonu yeteri kadar yüksekteyse, anayollardan yeteri kadar uzaktaysa, ulaşılması zorsa, herşey muhafaza edilebilmektedir; bu gibi durumlar eskiden daha sıkken, bugün yol şebekesinin yaygınlaşması nedeniyle nisbeten nadir hale gelmişlerdir. İşte Sardinya adasının geri kalan tarafına kolayca ulaşılan bir ovayla bağlanmış olmakla birlikte Nurra, bu bağlamda uzun süre yol ve arabaların istilasından korunmuştur. Bir XVIII. yüzyıl haritasının üstünde Piemonteli mühendisler tarafından yazılmış şu ibare okunmaktadır: "Nurra, fetih görmemiş ve hiç vergi ödemeyen halk" ([74]).

Dağın kaynakları ve bilançosu

Böylece dağ büyük tarihi, onun yüklerini olduğu kadar kazançlarını da reddetmektedir. Veyahut da, bunları çekingenlikle kabul etmektedir. Ancak hayat yüksekliklerin insanlığını aşağıdakilerinkine karıştırma işiyle meşgul olmaktadır. Akdeniz'de; Uzak Doğuda, Çin'de, Japonya'da, Hindiçini'de, Hindistan'da, Malaka yarımadasına ([75]) kadar olan bölgede kural olan şu kilitli ve zeminle hiçbir ilişkisi olmadığından, herbiri ayrı özerk bir dünya oluşturmak zorunda kalan dağlardan bulunmamaktadır. Akdeniz dağı yollara açılmaktadır ve bu yollar ne kadar dik, dolambaçlı, çukurlu olurlarsa olsunlar, gene de üzerlerinde dolaşılmaktadır; bu yollar "ovanın bir cins uzantısı", onun yüksek ülkelere doğru gücünün devamı olmaktadırlar ([76]). Fas sultanı bu yollarda *harka*larını yürütmektedir, Roma buralarda lejyonerlerini, İspanya kralı *tercios*larını, kilise de misyoner ve gezginci günah çıkartıcılarını ilerletmekteydi ([77]).

Gerçekte, Akdeniz hayatı o kadar güçlüdür ki, ihtiyaçların gereği olarak birçok noktada düşman engebeleri çatlatmıştır. Asıl Alplerin 23 geçidinden 17 tanesi Romalılar tarafından kullanılmaktaydı ([78]). Bunun dışında, dağ çoğu zaman aşırı nüfusludur veya en azından, zenginliklerine oranla fazla nüfusu vardır. "İskân optimumu"na buralarda çabuk ulaşılmakta ve aşılmaktadır; dağ periyodik olarak insan fazlasını ovalara doğru boşaltmak zorundadır.

Aslında bunun nedeni, kaynaklarının ihmal edilebilir miktarlarda olmaları değildir; vadilerin dibinde, bayırlar üzerinde düzenlenmiş taraçalarda işlenebilir toprakları olmayan dağ yoktur: şurada, burada verimsiz kalkerler arasında şist veya batak akıntıları vardır ki, buralarda buğday, çavdar veya arpa yetiştirilebilir. Bazen toprak lekeler halinde verimlidir; Split oldukça geniş ve nisbeten zengin bir ovanın ortasındadır; Abruzze'deki Aquila safran yetiştirmektedir. Ne kadar güneye gidilirse ekim alanlarının ve yararlı ağaçların sınırı o kadar yükselmektedir. Kuzey Apenninlerde, bugün kestane ağaçları 900 metreye kadar çıkmaktadırlar; Aquila'da buğday ve arpa 1680 metreye kadar ulaşabilmektedir; Cosenza'da XVI. yüzyılın şu yeni gelen ürünü olan mısır'ı 1400

metreye ve yulaf 1500 metreye ulaşmaktadır; Etna bayırlarında bağlar 1100 metreye ve kestane ağaçları 1500 metreye kadar çıkmaktadırlar ([79]). Yunanistan'da buğday 1500 metreye, bağ 1250 metreye kadar yükselebilmektedir ([80]). Kuzey Afrika'da sınırlar daha da yükseklerden geçmektedirler.

Alçak bayırların zeytin, portakal ve dutundan gerçek ormanlar ve yüksek otlaklara varıncaya kadar, böylesine çeşitli kaynaklar sunmak dağın avantajlarından biridir. Ekime, hayvancılığın kârları eklenmektedir: koyun, kuzu ve keçi yetiştiriciliği, ama aynı zamanda sığırcılık da. Bugünkünden nisbi olarak daha fazla olan bu hayvanlar, eskiden Balkanlarda ve hatta İtalya ve Kuzey Afrika'da da bol miktarda bulunmaktaydılar. Bu olgudan ötürü dağ süt ve peynir ([81]) (XVI. yüzyılda Sardinya peyniri bütün Batı Akdeniz'e koca gemiler dolusu olarak ihraç edilmekteydi), taze tereyağ, kaynamış veya kızarmış et alanı olmaktadır. Dağ evine gelince, bu hemen her zaman bir çoban ve hayvan yetiştiricisi evi olmakta ve insanlardan çok hayvanlar için inşa edilmektedir ([82]). 1574'de Pierre Lescalopier Bulgaristan dağlarından geçerken "hayvanların ve insanların.. çok iğrendirici bir şekilde ve kokusuna tahammül edemediğimiz aynı çatı altında" barındıkları köylü evleri yerine "ağaçların altında" uyumayı yeğlemiştir ([83]).

Ekleyelim ki, orman o dönemde bugünkünden daha sıktı ([84]). Bunu bugün Abruzzelerdeki 1400 metreye kadar çıkan sık kayın ormanı ve vahşi hayvanlar, ayılar ve vahşi kedilerden meydana gelen halkıyla Val di Corte ulusal parkı modeline göre hayal etmek mümkündür. Monte Cargano'nun meşe odunu cinsinden kaynakları orada bir oduncular ve genelde Raguzalı tekne yapımcılarının hizmetinde olan bir kereste tüccarları nüfusunu beslemekteydi. Bu ormanlar ve yüksek otlaklar dağlılarla mülk sahibi senyörler arasında tartışma konusu olmuşlardır. Şu yarı-orman makilere gelince, bunlar otlak alanı, bazen de bahçe ve meyvalık olarak kullanılmaktaydılar; bunlar av hayvanlarına ve arılara da sahiptirler ([85]). Diğer üstünlükler: kaynakların çeşitliliği, bu güney topraklarında çok değerli olan suyun bolluğu ve nihayet madenler ve taş ocakları. Aslında dağlarda Akdeniz yeraltının hemen bütün kaynakları bulunmaktadır.

Fakat bu avantajlar her bölgede biraraya gelmemişlerdir. Kestaneden yapılan ve buğday ekmeğini ikâme eden "ağaç ekmekleri"yle ([86]) kestane ağaçları bol (Cécennes, Korsika) dağlar bulunmaktadır. Dut ağaçlı dağlar vardır: 1581'de Montaigne'in Lucca civarında gördükleri ([87]) veya Granada'nın yüksek kesimlerindekiler böyledir. İspanyol temsilcisi Francisco Gasparo Corsa, 1569'da Cezayir "kralı" Uluç Ali'ye ([88]) Granadalı bu dağ adamlarının tehlikeli olmadıklarını açıklıyordu. Katolik Krala karşı başarılı olabilirler miydi? Silah kullanmasını bilmiyorlardı. Bütün hayatları boyunca yalnızca kazma sallamışlar, sürülere çobanlık etmişler ve ipek böceği yetiştirmişlerdi... Ceviz ağaçlarıyla dolu dağlar da vardır: bugünkü Fas Berberistan'ında köyün ortasında, mehtaplı gecelerdeki uzlaşma törenleri, bu asırlık ceviz ağaçlarının altında yapılmaktadır ([89]).

Demek ki dağın bilançosu, *a priori* olarak tahmin edildiği kadar zayıf değildir. Hayat burada kolay olmamakla birlikte, mümkündür. Evcil hayvanların kullanılmalarının asla mümkün olmadığı bu bayırlarda çalışmak ne kadar da zahmetlidir! Çakıl dolu tarlaları elle temizlemek, bayır aşağı kayan toprakları zaptetmek; icap ettiğinde de bu toprağı zirveye kadar taşımak; kuru taşlardan yapılmış setlerle bunu muhafaza etmek gerekmektedir. Zor ve nihayetsiz bir çaba! Bu çalışma durduğunda dağ vahşete geri dönmektedir; ve herşeye yeniden başlamak gerekmektedir. XVIII. yüzyılda Katalan halk kıyı dağ kitlesinin taşlı yüksek topraklarını sahiplenmeye başladığında, göçmen çiftçiler çalıların arasında canlı kalmış muazzam zeytin ağaçları ile kuru taştan duvarlar bulunca çok şaşırmışlardı. Bunlar onların fethinin bir yeniden fetih olduğunun kanıtıdır ([90]).

Dağlılar kentte

Bu sert hayat kadar ([91]) fakirlik, daha rahat bir hayat umudu, yüksek ücret oltası dağlıyı inmeye teşvik etmektedir: *baixar sempre, mountar no,* inmek herzaman, herzaman inmek, asla çıkmamak demektedir bir Katalan atasözü ([92]). Bunun anlamı, dağın kaynaklarının, çeşitli olsalar bile her zaman kıt olduklarıdır. Kovan kalabalıklaşınca ([93]), yetersiz hale gelmektedir; barışçıl veya değil, bazı salkımları buradan dışarı atmak gerekmektedir. Ona ferahlık sağlayacak bütün yöntemler iyidir. Tıpkı Auvergne ve dünün Cantal'i gibi, yetişkin, çocuk, zenaatkâr, çırak, dilenci, bütün yararsız boğazları dışarı atmaktadır ([94]).

Hareketli ve izlenmesi zor bir tarih. Bunun nedeni belge eksikliği değildir; bunlardan yeterinden fazlası vardır. Dağ mekânını, yani karanlık tarih alanını terkeder etmez, ovalar ve kentlerle birlikte tasnif edilmiş arşivler alanına girilmektedir. Dağlı ister ilk kez insin, ister bu konuda sabıkalı olsun, aşağıda ona her zaman bir kayıt fişi verecek birini bulmaktadır. Stendhal Roma'daki Sabin dağı köylülerini Göğe Yükseliş gününde görmüştür: "Dağlarından büyük Saint-Pierre bayramını kutlamak ve *funzione*'ye ([95]) katılmak için iniyorlar. Paramparça yün kazaklar giymişler, bacakları baklava biçiminde bağlanmış iplerle tutturulmuş bez parçalarıyla sarmalanmış; korkunç bakışlı gözleri karmakarışık siyah saçları tarafından gizleniyor; yağmur ve güneşten ötürü rengi mora çalan keçe külahlarını göğüslerinde tutuyorlar; bu köylüler kendilerinden daha az vahşi olmayan ailelerini de beraberlerinde getiriyorlar" ([96]) "Roma ile Turano gölü, Aquila ile Ascoli arasındaki dağın halkı bana göre İtalya'nın 1400'ler civarındaki manevi durumunu temsil etmektedir" diye de eklemektedir ([97]). Makedonya'da Victor Berard 1890'da her zamanın Arnavuduna, resim gibi süvari ve usta asker kıyafeti içinde rastlamıştır ([98]). Madrid'de Théophile Gautier su satıcılarına rastlamıştır" tütün rengi ceketli, kısa şalvarlı, siyah mestli ve sivri şapkalı Galiçyalı genç muçaçoslar" ([99]), acaba bunlar daha XVI. yüzyılda Cérvantes'in sözünü ettiği *ventalar* içinde, Asturiaslı komşularıyla birlikte İspanya'nın tümüne (erkek kadınlar birarada) yayılırlarken aynı şekilde mi giyinmişlerdi ([100])? Bunlardan biri, asker ve XVI. yüzyılın sonlarındaki Oran olaylarının kronikçisi olan Diego Suarez, bizzat kendi maceralarını, daha çocukken baba evinden kaçışını, bir süre çalıştığı Escorial şantiyesine gelişini ve *plato bueno*'yu keyfine göre buluşunu anlatmaktadır. Fakat Oviedo dağlarındaki akrabaları da, kuşkusuz başkaları gibi, Eski Kastilya'daki yaz tarımsal çalışmalarına katılmak üzere gelmişlerdir. Bu durumda o da tanınmamak için daha uzağa kaçmıştır ([101]). Bütün Eski Kastilya mekânı kuzeyden gelen ve bazen de oraya geri dönen dağlı göçmenler tarafından sürekli olarak kat'edilmektedir. Pireneleri, Biskay'dan Galiçya'ya kadar devam ettiren bu *montana* (dağ), halkını yeterince doyuramamaktadır. Bunların çoğu, şu Reinosa *"partido"* taşıyıcısı, güneye fıçı çemberi ve tahtasıyla dolu arabalarıyla gidip, kuzeydeki köy ve kentlerine buğday ve şarapla dönen köylüler gibi olan, ileride sözünü edeceğimiz şu "artçı" Maragatos'dur ([102]) ([103]).

Gerçeği söylemek gerekirse, hiçbir Akdeniz bölgesi yoktur ki, renkli elbiseleriyle çoğu zaman kendilerine özgü, adetleri açısından da her zaman ilginç, kent ve ova yaşamı için mutlaka gerekli olan şu dağlılar çok sayıda bulunmasınlar. Montaigne'in 1581'de yüksek düzlükten geçerek Notre-Dame-de-Lorette'e gittiği yolun üzerinde bulunan Spolete oldukça kendine özgü bir göçmen merkeziydi; burada kendini satma becerisi, koku alma gerektiren ve utanç duygusuna da pek fazla ihtiyaç duymayan perakendecilik ve simsarlık gibi mesleklerin hepsine yatkın tuhafiyeciler ve şayak satıcıları bulunmaktadır. Bandello bunları öykülerinin birinde, onlara farketirmeden, münakaşacı, cesur,

canlı ve gerektiği her seferinde gerektiği kadar delili ileri sürebilen insanlar olarak göstermektedir. Onun söylediğine göre, sadece Spoleteliler zavallılarla alay etmekte, dişleri çıkartılmış yılanlardan para kazanmakta, dilenmekte ve meydanlarda dans etmekte, bakla tozunu uyuz ilacı olarak satmaktadırlar. Boyuna bağlanmış ve sol kolun altında tutulan bir sepet olduğu halde, bütün İtalya'yı dolaşarak büyük yaygarayla satış yapmaktadırlar ([104]).

Bergamo bölgesi insanları ([105]) -Milano'da halk arasında bunlara *contado* insanları denilmektedir- XVI. yüzyıl İtalya'sında daha az ünlü değillerdir. Onları nerede bulamazdınız ki? Cenova ve başka limanlarda yükleme boşaltma işçileridir. Marignan savaşının ertesinde, savaş sırasında terkedilmiş olan yarıcıların işledikleri toprakları yeniden şenlendirmişlerdir ([106]). Birkaç yıl sonra, Cosmo de Medicis, kimsenin yaşamak istemediği yüksek Livorno kentine onları cezbetmeye çalışmaktadır. Kaba, saba, kalın, cimri, cefa çekmeye alışkın bu insanlar, Bandello'nun kaydettiğine göre "dünyanın her tarafına gitmektedirler" ([107]) (Hatta Escorial inşaatında *el Bergamasco* denilen Giovan Battista Castello adlı bir mimar da bulunmaktadır) ([108]), "fakat günde asla dört *quattrini*'den fazla harcamazlar ve şilte yerine saman üzerinde yatarlar". Zenginleşince daha iyi giyinmekte ve yemektedirler, ama bu nedenden ötürü ne daha cömert, ne daha az kaba veya daha az gülünç olmaktadırlar. Gerçek komedi kişileri olarak, bunlar geleneksel kaba kocalardır ve karıları onları "*corneto*"ya yollamaktadırlar: tıpkı Bandello'nun bir öyküsündeki, eğer öyleyse, özür olarak karısını Venedik'te San Marco'nun arkasında birkaç kuruş için aşk satarken bulan şu herif gibi ([109]).

Fakat acaba bu portre karikatüre dönmekte değil midir? Dağlı, kentlerin ve ovaların şu baylarının tercihli alay konusudur. Ondan kuşku duyulmakta, ondan endişelenilmekte, onunla alay edilmektedir. Ardèche'de 1850'lerde bile "dağ" adamları büyük olaylar vesilesiyle düze inmekteydiler. Koşumlu katırlar üzerinde büyük tören elbiselerini giymiş, kadınlar da oyuk ve şakırdayan altın zincirlerinin yükü altında ezilmiş olarak gelmektedirler. Her ikisi de bölgesel olmakla birlikte, elbiseleri ovadakilerinkilerden farklıdır ve bunların köhne katılığı şıklık meraklısı köylü kadınların gülüşmelerine yol açacak niteliktedir. Aşağıdaki köylünün yegâne mizah konusu yukarıdaki köylüdür ve bunlar arasındaki evlilikler nadirdir ([110]).

Böylece, sürekli olarak ve binlerce yolla aşılan coğrafyanın tam olmayan engelini ikâme etmek üzere, bir toplumsal ve kültürel engel yükselmektedir. Dağlı bazen sürüleriyle birlikte inmektedir ve bu onun iki transhümans hareketinden biridir; bazen aşağıda hasat işleri yoğunlaştığında emeğini arzetmektedir ve bu bir mevsimlik göçtür; bu durum olağan olarak sanıldığından daha sık ve daha geniştir; Aşağı Rhône vadisine giden Savualılar ([111]), Barselona civarındaki hasata yardıma giden Pireneliler, hatta XV. yüzyılda her yaz Toskana Maremme'sine giden Korsikalı köylüler ([112]). Dağlı bazen de kentte sabit bir eve veya aşağıdaki topraklara köylü olarak yerleşmektedir: "ne kadar çok Provence ve hatta Comtat Venaissin (eskiden Papalara ait olan Güney Fransa'daki bir bölge MAK) köyü dik, bayırlarıyla, dolambaçlı yollarıyla, yüksek evleriyle, halkının geldiği Güney Alpler kasabalarını hatırlatmaktadır" ([113]). Daha dün, bu dağlılar çocuklarıyla birlikte koskoca sürüler halinde, Aşağı Provence ova ve kıyılarına geliyorlardı. Burada "*gavot*", yani Gap'dan gelen adam kelimesi aslında soy belirleyen bir ad olmakla birlikte, her zaman "ağır ve zahmetli işlerde çalışan, elbisesi özenli olmayan ve kaba yiyeceklere alışkın bir tip" olarak bilinmekteydi ([114]).

Eğer Languedoc ovaları ve oraya doğru Dauphiné'nin kuzeyinden, bundan da fazla Massif Central, Rourgue, Limousin, Auvergne, Vivarais, Velay, Cévennes...'den akan kesintisiz göç ele alınacak olursa, aynı gözlem daha sık ve canlı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu akım Aşağı-Languedoc'u istila etmekte, ama düzenli olarak zengin

İspanya'ya yönelerek, onu aşmaktadır. Geçit her yıl, hemen hergün yeniden topraksız köylüler, işsiz zenaatkârlar, hasat, bağ bozumu veya buğday dövmek için gelmiş tarım işçileri, kayıp çocuklar, serseriler, gezginci rahipler, "*gyrovague*"lar, çalgıcılar ve nihayet büyük sürüleriyle çobanlardan oluşmaktadır. Dağlı açlığı bu inişlerin en büyük nedeni olmaktadır. Bir tarihçinin bildirdiğine göre, "bütün göçlerin tabanında, her durum itibariyle Akdeniz ovalarının üstünlükleriyle, hayat düzeyleri arasında yapılan aşikâr bir karşılaştırma yer almaktadır" ([115]). Bu ipsiz sapsızlar, yeniden yola çıkmakta, yolda veya hastanelerde ölmekte ama nihayette aşağıların insani stokunu yenilemekte, oralarda yüzyıllar boyunca nisbeten daha uzun boylu, sarışın mavi gözlü, normal insan malzemesinden farklı olan bu kuzeyli tipini muhafaza etmektedirler.

Dağın gurbetinin tipik örnekleri

Transhümans katlardan zemine doğru olan hareketlerin en güçlüsüdür, fakat bu bir gidiş-geliş hareketidir: bu konuyu ileride bir boş zamanımızda inceleyeceğiz.

Dağlı yayılmasının diğer biçimlerini ne aynı genişliğe, ne de aynı düzenliliğe sahiptirler. Bu hareketlerden ancak özel örnekler görülebilmektedir; "askeri" göçler hariç, bunlardan örnekler toplamak gerekmektedir, çünkü bütün dağlar, veya hemen hemen hepsi "İsviçre kantonları"dır ([116]). Ücret almaksızın, yalnızca savaş ve ganimet umuduyla orduları izleyen gezginci veya maceracılar, hemen hemen geleneksel olarak şu veya bu hükümdara tahsis edilmiş düzenli askerleri sağlamaktadırlar. Korsikalılar Fransa kralı, Venedik veya Cenova hesabına savaşmaktadırlar. Urbino dükalığıyla Romagna dükalığının askerleri, senyörleri tarafından sözleşmeyle satılmakta ve genellikle Venediğe kiralanmaktadırlar. Senyörler, tıpkı 1509'da Agnadel gününde olduğu gibi, ihanet ederlerse ([117]), köylüleri de onları izlemek üzere San Marco davasını terketmektedirler. Venedik'te her zaman, *ban*'larından kopmuş veya başka suçlar işlemiş ve Roma'dan varlıklarının iadesini talep eden Romagnalı senyörler bulunmaktadır ([118]); bunun karşılığında bunlar Alçak Ülkelere İspanyol ve katolik davasını savunmaya gitmektedirler. Cezayir ve onun gibilerinin Asya'nın sefil dağlarından çekip aldıkları Arnavutları, Mora Palikaryalılarını ve Anadoluları da saymak gerekir mi?

Arnavutların tarihi tek başına bir araştırmayı hakederdi ([119]). "Kılıç, altın işleme ve şerefler"e karşı hassas olan Arnavutlar, dağlarını özellikle asker olarak terketmektedirler ([120]). XVI. yüzyılda Kıbrıs ([121]), Venedik ([122]), Mantova ([123]), Roma, Napoli ([124]) Sicilya ve tasarılarıyla şikâyetleri sunmaya, barut fıçıları veya ücretlerini talep etmeye geldikleri Madrid'e varıncaya kadar her yerde saldırgan, kırıcı, her zaman eline çabuk Arnavutlar bulunmaktadır. Daha sonra İtalya onlara yavaş yavaş kapılarını kapatmıştır. Bu durumda onlar da Alçak Ülkeler ([125]), İngiltere ([126]) ve Din Savaşları sırasında Fransa'ya peşlerinde karıları, çocukları ve papazları olduğu halde, maceracı askerler olarak gelmişlerdir ([127]). Cezayir ve Tunus ([128]), sonra da Boğdan ve Eflak Voyvodalıkları onları reddetmişlerdir. Bunun üzerine onlar da Osmanlı padişahının hizmetine hücum etmişlerdir, zaten başından beri yaptıkları bu işi, XIX. yüzyıldan itibaren kitlesel olarak yapmaya başlamışlardır. "Kılıç neredeyse insan oradadır", onları besleyenden yanadırlar. Ve bazen de şarkıdaki gibi "tüfeklerini paşa için ve kılıçlarını da vezir için almaktadırlar" ([129]), kendi hesaplarına çalışmakta ve eşkiya olmaktadırlar. XVII. yüzyılda çoğu ortodoks olan çok sayıda Arnavut Yunan ülkesine yayılarak, tıpkı işgal altındaki bir ülkedeymiş gibi kamp kurmuşlardır. Chateaubriand 1806'da bunun farkına varmazlık edememiştir ([130]).

Korsika'nın, aşırı-adasal Korsika'nın tarihi, dersler açısından daha az zengin değildir. Heryerde, az çok mantıklı olarak kendine ait olduğunu iddia edebileceği şeyler bulunmaktadır. "İspanya'da ne kadar da çok adalı meşhur olmuştur" diye kaydetmektedir de Bradi ([131]): adını Vasquez olarak değiştiren de Lecas, II. Felipe'nin bakanı olmuştur (bu doğrudur ve Cervantes ona mısralar döktürmüştür). De Bradi devam etmektedir: ve gerçek Don Juan, Korsikalı ana ve babadan doğma bir Korsikalıdır; hatta bize kendinin ve ebeveynin asıl adları da verilmektedir; Christopher Colombus'un gerçekten Calvi'de doğup doğmadığı da açıklanmayı bekleyen bir sorundur. Don Juan'a kadar varmaksızın, Akdeniz'in etrafında yaşayan çok sayıda denizci, at cambazı, tüccar, tarım işçisi -Padişahın emrinde Cezayir beyi ([132]) veya paşa veya hizmetli değillerse- Korsikalıyı belirlemek mümkündür.

Bir başka yüzyıllık göç Milano dağlılarını ayıklamaktadır. Venedik uyruğu Bergamolulardan söz etmiştik. Fakat Alplerde hiçbir dağ tepesi yoktur ki, her zaman harekete hazır bir insan kovanına sahip olmasın. Buraları bazen sürgünlerin buluştukları bir ikinci vatan da olmaktadır. Val Vigezzolu gezginci bakırcılar geleneksel olarak Fransa'ya gitmekte ve bazen de orada bugün La Paix caddesinde kuyumculuk yapan şu Melleriolar gibi ([133]). Treniezzolular Renanya'yı tercih etmektedirler; Frankfurtlu bankacılar Majnoniler ve Brentanolar onların arasından çıkmıştır ([134]). Val Masinolu göçmenler XV. yüzyıldan itibaren Roma yolunu tutmuşlardır ([135]). Onları ebedi kentin aktarları ve fırıncıları olarak bulmak mümkündür; aynı zamanda Cenova'da Como gölünün üç *pievi*'sinden -özellikle Dongo ve Gradevona'dakiler- insanlar hancı olarak ta Palermo'ya kadar gitmektedirler. Bu nedenle, Brenzio tepesinde ([136]) kadın elbiseleri ve takıları konusunda oldukça ilginç bir bağlantı ve görünür izler bulunmaktadır, çünkü bu yola çıkmalar, çoğunlukla geri dönmelerle sona ermektedir. Böylece, XVI. yüzyılda Napoli'de belli sayıda, tipik olarak Milanolu adları bulunmaktadır ([137]); 1543'te konsolos G.F. Osorio, "fakat buraya binlercesi çalışmaya gelen bu Lombardiyalılar, birkaç kuruş kazandılar mı, bunu hemen Milano'ya geri götürmek için geri dönmektedirler" ([138]) demektedir. Lombardiyalı duvarcılar -*muratori*- (kuşkusuz bunlar Alplidirler) 1543'de Aquila şatosunu inşa etmektedirler ([139]); kış gelince evlerine dönmektedirler. Fakat eğer bu duvarcı ve taşçıları izlemek gerekirse, Avrupa'nın tamamı ile bütün İtalya'yı ele almak gerekecektir. 1486'dan itibaren "*lapici de lombardi*" Venedik *doge*lerinin saray imalathanelerinde çalışmaktaydılar ([140]).

Hatta Doğu Anadolu kadar kıtasal, kistleşmiş bir bölge bile, dağın bu seçeneği olmayan kaderine maruz kalmaktan kurtulamamaktadır. Asıl adları Muratyan olan Muratlara ait Ermeni hikâyesindeki gibi, bunların Kafkaslardaki Karabağ kökenli olduklarına inanıyoruz ([141]). Bu durum incelemeye, Korsikalı Don Juan'dan daha az yatkındır. Fakat hiç tartışmasız, İstanbul, Tiflis, Odesa, Paris, Amerika yönlerine doğru olan Ermeni gurbetçiliği bilinmektedir. Bu göçün büyücek bir kısmı da, İran imparatoru Şah Abbas'ın XVII. yüzyılın başındaki atılımı sırasında rol oynamıştır: 'Bu göç Şah Abbas'a diğerleri arasında, o dönemde Almanya fuarlarına ([143]), Venedik rıhtımlarına ve Amsterdam ([144]) dükkânlarına kadar ulaşan vazgeçilmez gezginci tüccarları ([142]) sağlamıştır. Onlardan önce, başkaları bu bağlantıları kurmayı denemişler ve başarısızlığa uğramışlardı. Eğer Ermeniler başarıya ulaştılarsa, bunun nedeni biraz da Hıristiyan olmaları, zahmete katlanmaları, dirençli olmaları, azla yetinebilmeleridir: yani gerçek dağlılar. Onları iyi tanımış olan Tavernier şöyle kaydetmektedir: "Hıristiyan dünyasından geri döndüklerinde, sahte inciler gibi Venedik ve Nuremberg'de yapılan her türlü ıvır zıvırı getirmekte ve bunlarla köylerden aldıkları ihtiyaç maddelerinin bedelini ödemektedirler" ([145]). İsfahan'daki zengin Ermeni kolonisi Zolfa'daki evlerine nakit para cinsinden büyük servetlerle dönmekte; burada İranlılar kadar lüks sergileyiciliğine yönelik bir hayat sürdürmekte ve atlarına altın ve gümüşten dizgin takmaktadırlar...

Toptan ticaretin iki tarafında da oynayabilecekleri ve Avrupa'dan memnun olmadıklarında Hindistan, Tonkin, Java, Filipinler "ve Çin ile Japonya'nın alanı olan bütün Doğu'da" ticaret yapabilecekleri doğrudur ([146]). Buralara ya bizzat gitmektedirler -Tavernier Surate ve Golconde yolculuklarını Zolfalı bir Ermeni tüccarın oğluyla birlikte yapmıştır-, ya da İran başkentinde Asya ticaretinin en ilerideki temsilcileri olan büyük Hindu tüccarların, şu "*Banian*"ların yakında kurdukları istasyondan yararlanmaktadırlar. Bazı Ermenilerin Hind Okyanusunda gemileri bulunmaktadır ([147]).

Bu XVI. yüzyıl sonu ve XVII. yüzyıl başı göçü Ermeniler arasındaki Venedik rengini taşıyan bir Rönesansı açıklamaktadır. Fakat sınırlarını hem avantajına, hem de zararına bu kadar aşmış olmaları, Ermenilerin XIV. yüzyıldan itibaren yüksek potansiyele sahip bir insani ortam değilse bile, bir devlet oluşturmaları olasılığını ortadan kaldırmış değil midir? Ermeniler bizatihi başarılarının içinde kaybetmişlerdir.

Dağ yaşamı, Akdeniz'in ilk tarihi mi?

Dağ işte tam da şudur: başkalarının kullanımı için bir insan imalathanesi; dağın dağınık ve hovarda hayatı denizin bütün tarihini beslemektedir ([148]). Belki de dağ, bu tarihi, başlangıcında imal etmiştir; çünkü dağ yaşamı, uygarlığı "tıpkı Yakın Doğu ve Orta Asya'nınki gibi çobanlık temellerini pek gizleyemeyen" ([149]) avcı ve hayvan yetiştiricilerinin ilkel dünyasını akla getiren, transhümans ve göçebeliğe dayalı ve şurada veya burada ormandan yakarak açılmış tarlalarda aceleci bir tarımdan ibaret olan Akdeniz'in ilk hayat biçimi olmuşa benzemektedir. Bu hayat çok erkenden, insanlar tarafından düzene sokulmuş olan yüksek ülkelerin hayatına bağlıdır.

Bunun nedenleri nelerdir? Belki de dağ kaynaklarının çeşitliliği ve aynı zamanda ovaların ilk başlarda durgun sular ve malaryanın alanı olmalarıdır; veyahut da bu ovalar nehirlerin belirsiz sularının maceraya doğru aktıkları bölgelerdi. Bugün refah hakkındaki imgemizi meydana getiren meskûn ovalar, ortaklaşa çabaların zahmetli yüzyıllarının geç olarak ulaştıkları bir sonuçtur. Eski Roma'da, Varron döneminde, Velabra üzerinde kayıkla gidilen dönemin anıları hala yaşamaktaydı. Toprakların iskânı tedrici bir şekilde, yukarılardan ölü suların ateşli ve parıltılı alçak ülkesine doğru yayılmıştır.

Bu konuda kanıtlar eksik değillerdir. İşte P.George'un ([150]) incelemesinden ödünç alınan Aşağı-Rhône bölgesinin tarih öncesi haritası: bilinen bütün kalıntılar deltaya doğudan ve kuzeyden egemen olan kalkerli yüksek bölgelerde yer almaktadırlar. Ancak binlerce yıl sonra, XV. yüzyılda Rhône bataklıklarının kurutulmasına başlanabilecektir ([151]). Aynı şekilde Portekiz nehir havzalarında ve vadilerinde tarih öncesi fon bulunmamaktadır. Buna karşılık, daha Bronz Çağından itibaren dağlar meskûndur; buraları ağaçsızlaşması Orta Avrupa'da olduğu gibi yakın tarihlerde değildir. IX. ve X. yüzyıllarda henüz tepelerde yaşanmaktaydı; bu çağa kadar geri giden yerleşim yerleri -Asturias-Leon krallığındakiler-hemen her zaman ve rastlantıymışçasına, şu andaki köylerin en yükseğe tünemiş olanlarıdır ([152]).

Portekiz örneği bizi Akdeniz sınırlarını dışına taşımaktadır. Ama işte Akdeniz'in tam göbeğinden, Toskana'dan bir örnek: burası ovaları dar, doğal olarak bataklık, doğudan güneye gittikçe yükselen tepelerin arasındaki vadilerden kopuk bir ülkedir. Bu ülkede kentler vardır: ilkler, en eskiler acaba nerede bulunmaktadırlar? Tam da sonuncu hatta, bugün bağlar ve zeytinliklerle kaplı olan bayırlarda. Etrüsk kentleri *oppida*-kentler tepelerin sırtına binmişlerdir. Tıpkı A. Philippson'un *Hochrückenstatde* dediği gibi ([153]). Piza, Lucca, Floransa ova kentleri olarak, Roma döneminde geç tarihlerde mertebe kazanmışlardır ([154]). Ve Floransa çevresindeki bataklıklar uzun süre tehtidkâr olarak

kalmaya devam edeceklerdir ([155]). Zaten XVI. yüzyılda Toskana'nın alçak bölgeleri su istilasından tam anlamıyla kurtulamamışlardır. Tersine, bütünü itibariyle kirli suların düzeyinde bir yükselme vardır. Val di Chiana'da ve Trasimene gölü tarafından taşkına uğratılan ovanın sınırında bataklık alanları genişlemektedir. Maremme'de, Grosseto buğday ovasında sıtma artmakta ve Medicilerin buralardaki bütün gayretleri, geniş çaplı ihracata yönelik entensif bir buğday üretimini geliştirmeye yetmemektedir ([156]).

Demek ki, ovayla dağ arasındaki zıtlık, aynı zamada bir tarihsel çağ sorunudur. Tarımsal incelemeler bize Orta ve Batı Avrupa'da eski ve yeni tarım topraklarını ayırdetmeyi öğretmiştir; Alman tarihçi ve coğrafyacılarının *Altland* ve *Neuland* adını verdiklerinden ilki neolitik çiftçiler tarafından tarıma kazanılanları, ikincisi ise Orta ve Modern Çağlarda tarıma açılan toprakları kastetmektedir. Eski tarım toprakları, yeni tarım toprakları: denilebilir ki, Akdeniz'de bunlar dağlar ve ovalardır.

2. Yaylalar, Dağ Etekleri ve Tepeler

Dağa dair resmettiğimiz bu taslağın yetersiz olduğu söylenirse biz bunu kabul ederiz. Hayat basit çizgilere indirgenmeye müsait değildir ve dağ engebeleri, tarihi, adetleri hatta mutfağı itibariyle değişiktir. Özellikle de yüksek dağın yanı sıra, şu yarı-dağ sayılabilecek yaylalar, tepeler, "dağ etekleri" bulunmaktadır. Bunlar hiçbir bakımdan dağın yakını değillerdir ve tersine çizgilerinin herbiri onları gerçek dağdan farklılaştırmaktadır.

Yüksek düzlükler

Yaylalar büyük, yüksek, açık ovlar olup, en azından Akdeniz'de kuru topraklıdırlar, yani toprakları serttir ve nadir nehir kesintilerine sahiptirler. Buralardaki yollar ve geçişler nisbi bir kolaylıkla meydana gelmektedirler. Böylece, zaten ancak yayla sayılabilecek olan Emilia yaylası, hemen her zaman, Bologna'nın merkez olduğu parlak uygarlıklar tarafından işgal edilmiştir ve yollarla çevrelenmiştir. Küçük Asya, değerli üçüncü zaman düzelmeleriyle (bunlar olmasaydı burası Zagroslar veya Doğu Anadolu'nun dağlık kesimleri kadar vahşi olurdu) ([157]), kervanlarıyla, kervansaraylarıyla, menzil-kentleriyle eşi bulunmaz bir yol tarihinin kalbidir. Yüksek Cezayir yaylaları da, Biskra'dan ve Şatt-ül Hodua'dan Fas Muluya'sına kadar, steplerin kesitisiz yolu gibidirler ([158]). Orta Çağda doğudan batıya bir yol, Bougie'nin talihinin parlamasından, Cezayir ve Oran kentlerinin kurulmasından ve X. yüzyılda ([159]) Müslüman denizinin gelişmesinden önce, bu sırt ile pazarları birbirlerine bağlamaktaydı. Burası İfrikiya ile Fas arasında yer alan Küçük Afrika'nın tamamıydı.

Batıda kabaca, Ombria ve Toskana üzerine ve Doğuda da Apulia üzerine uzanan Apennin öncesi iki yaylaya gelince, Philippson'un arkasından ([160]), bunların yarımadanın tarihinin ve kültürel gelişmesinin esas sahneleri olduklarını söyleyecek kadar ileri gidecek miyiz? Her hal-ü kârda bunların rolleri büyük olmuştur. Tek başına o kadar büyük bir öneme sahip, bu ileri ülkelerin yol mekânları olması basit olgusundan ötürü, batıda Etrurya'nın kalkerli sünger topraklarından meydana gelen yaylalarının üstünde Roma çabucak via Flaminia, via Amerina, via Cassia, via Clodia, via Aurelia'yı meydana getirmiştir.Bunlar XVI. yüzyılda hala güzergâhlarını hemen hemen hiç değiştirmeksizin muhafaza etmekteydiler. Geniş bir kalker yayla ([161]), oldukça alçak ve doğuda Arnavutluk, Yunanistan, ve Şark'a yönelik olan Apulia da aynı şekilde seyrüsefere açıktı. Uzun kent dizileri onu bir uçtan öteki uca, iki paralel çizgi halinde bölmektedirler. bir tanesi kıyıda Barletta'dan Bari ve Leoce'ye; diğeri de on kilometre daha içeride Andria'dan Bitonto ve Putignano'ya kadar ([162]). Antikiteden itibaren burası deniz ile, hemen hemen çöl olan Murgia iç bölgesi arasında bir yerleşme ocağıdır. Ve daha o

dönemde bir kültür odağıdır. Yol ülkesi olma karakteri, onu erkenden batıdan gelen etkilere -zorluk çıkartmadan latinleşmektedir ([163])- tıpkı denizden, doğudan Yunanistan ve Arnavutluk'tan gelen etkilere karşı olduğu gibi, teslim etmektedir ve bazen doğudan gelen etkiler sonucu, tarihinin bazı dönemlerinde sırtını Yarımadaya döndüğü izlenimi alınmaktadır. Aşikâr olan odur ki, burası nihayetsiz bir şekilde insanlar tarafından inşa edilen bir ülkedir ([164]). XVI. yüzyılda geniş ve zengin Apulia bölgesi bir buğday ambarı ve zeytinyağ deposudur. Herkes buraya gıda maddeleri edinmeye gelmektedir: her zaman oraya yerleşmeyi düşlemiş -ve hatta 1495 ve 1528'de olmak üzere de iki kez yerleşmiş- olan Venedik özelikle; fakat Adiyatiğin diğer kentleri Raguza, Ancona, Ferrare de buraya gelmektedirler ([165]). Küçük Teremiti ve Frati della Carita yarımadaları aracılığıyla XVI. yüzyılda bir buğday kaçakçılığı sürekli olarak sürdürülecektir ([166]).

Fakat bu hareketli yaylaların en güzel örneği İspanyol yarımadasının göbeğindeki Eski ve Yeni, iki Kastilya'dakilerdir; yollarla veya daha doğrusu geçitlerle kesilen ([167]) bu yaylalar insanların hareketiyle *arrieros* kervanlarının karınca gibi kaynaşmalarıyla (Cervantes'in ayrıntılarını anlattığı bu arabacılar aslında o kadar büyük rol oynamamışlardır) ([168]) daha az istila altında değildir. Bu, yükleri altında kaybolan yük hayvanlarının, katırlarının, eşeklerinin bitmek tükenmek bilmeyen konvoyları, Kastilyaları kuzeyden güneye ve güneyden kuzeye kat'etmektedirler. Bunlar geçişleri sırasında arzedilen herşeyi, buğday, tuz, yün, odun, Talavera çanak-çömleği veya fayansları kadar, yolcuları da taşımaktadırlar.

Bu "kamyonculuk" Kastilya'nın yarımadayı çevreleyen ve onu denizden ayıran çevre bölgeleriyle bağ kurmasına olanak sağlamıştır. Söylendiği gibi ([169]), "İspanya'yı yapan" yardımsız Kastilya değil de, odur. Ülkenin derin ekonomisini belirleyen veya öyle söylemek istenirse, açığa çıkartan odur. Gerçekten de, uzun süre bu kervancılık hareketi doğu kıyılarına; diğerlerinin arasında öncelikle İspanyol yünlerini satma göreviyle yükümlü olan Barselona'ya; sonra XV. yüzyılda ([170]) özellikle de Yüce Alfonso (1416-1458) döneminde talihi yüksek olan Valencia'ya nihayet XVI. yüzyılda büyük yün limanları olan Malaga ve Alicante'ye ulaşmaktadır. *Grosse Revensburger Gesselschaft* üzerindeki çalışmasında A.Schulte Valencia eğer XV. yüzyılın sonunda gerilemeye başladıysa, bunun nedeninin katolik krallar yönetimi altında bütün gücüyle kurulmuş olan Kastilya, seyrüseferinin, kuzeye ve faal kentlerine, Medina del Campo, Burgos, Bilbao'ya İspanya'nın bunlar aracılığıyla güçlü kuzey Avrupa'ya bağlandığı kentlere yönelmiş olmasından ötürü olduğunu düşünmektedir. Bu gerçeğe yakın bir varsayımdır ve bu hitopez de, ne bütünü içinde ele alınan İspanya'nın, ne de bizzat Kastilya ve eskiden yeniden -fethin yolu olmuş olan transhümans ve taşımacılık yolları boyunca kuzey-güney doğrultusunda kentlerinin sıralanmalarının, o olmaksızın anlaşılamayacağı şu mekân-hareketi tartışmaktadır. Krallar tarafından çabucak ve çok iyi bir şekilde tabi kılınan; 1581'de ([171]) bir Venedik elçisinin sözünü ettiği, Villalardan sonra şu "demir sopa"yla yönetilen Kastilya; acaba bağlantı kolaylıkları etkin bir yönetimin ilk koşullarıdır da, ondan ötürü mü böye olmuştur? O dönemde Kastilya bütün bu nedenlerden ötürü, İspaya'nın ağırlık merkezi, kalbi haline gelmiştir ([172]).

Sarmaşık Gibi Ülkeler

Dağlar ile ovaların buluşma noktalarında ([173]), dağ eteklerinin aşağısında -Fas'ta bunlara *Dir*'ler denilir- kök salmış ve çiçeklerini açan hayatın dar şeritleri resmolmaktadır. Belki de bunlar 200 ile 400 metreler arasında ovanın çürüme kokularının üstünde ve diğer yandan da *coltura mista* bitkilerinin bittiği sınırlarda, Akdeniz yerleşim alanının optimumunu bulmaktadırlar. Ayrıca dağ suyu sulamaya ve bu dar ülkelerin güzelliği olan bilgince bahçe kültürlerine izin verinektedir.

Fas'ta Atlas dağları, batının büyük ovasına açılan *Dir*'e girmek üzere terkedildiğinde, vadinin her mahrecinde sulama kanalları ve onlarla birlikte Peder de Foucauld'nun büyülendiği şu bahçe ve meyvalıkların ortaya çıktıkları görülmektedir. Aynı şekilde, kuzeyden gelen yolcu için ilk İtalya izlenimi -bundan gerçek Akdeniz izlenimini anlayınız- ancak Alpleri geçtikten çok sonraları; Cenova'dan Rimini'ye kadar Yarımadanın kökünde, hemen heryerde hayranlık verici vahalarla dolu çukurlu bayırlarını uzatan Apenninlerin ilk eteklerine ulaştığında kesinleşmektedir. Po ovasında kavak, söğüt, dut gibi henüz yapraklanmamış ağaçlar hala kış soğunun içindeymişe benzerken, İlkbaharda yeşeren, çiçeklerle taçlanan, işlenmiş tarlalar içinde bağların, karaağaçların, zeytinliklerin ve beyaz villaların birbirlerine karıştıkları bu ülkeler hakkında bu izlenim çok canlı olmaktadır. Çünkü, bağ, meyvalık, bahçe ve bazen de tarlaların karışımı olan *coltura mista* sıklıkla eteklerin hattı üzerinde yer almış bulunmaktadır. Vidal de la Blache ([174]) "işte Roma Campagna'sının etrafında bu düzeyde (200 ile 400 metre arasında) Volscia tepelerinin üzerinde çöl şeridinin" (burası Vidal'in zamanında henüz çöldü), eski kentlerinin Antik Etruria'nın oldukça çöle benzeyen kıyılarına egemen olduğu Pontine bataklıklarının kıyısında yer alan eski *Oppida*'ları barındıran *castelli romani* hattı uzanmaktadır... Bahçe bu hat üzerinde ilk plandadır ve gri dağ ise fonu meydana getirmektedir. Eski tahkim edilmiş surlar olan *oppida*lar işlenmesi mümkün olmayan kısımlardaki mahmuzların üstünde yuvalanmaktadırlar. Kent yaşamı kendine burada ortam bulamamıştır, ama güçlü bir kasaba hayatı vardır. Havanın saflığı ve canlılığı... eskiden Roma'ya *legion*larının en iyi birliklerini sağlamış olan ve bugün de Campagna'nın işlenmesi için işe alınan kol gücünün en iyisini sağlayan bir insani malzemeyi muhafaza etmekte ve yeniden biçimlendirmektedir".

Aynı sarmaşık manzarası, Istria civarından Raguza veya Antivari yükseltilerine kadar Dinar Alplerinin uzun etekleri boyunca, Adriyatiğe yüzünü dönmektedir ([175]). Akdeniz hayatının bir ince fistosu, dağı, kıyıyla temas edene kadar çevrelemekte, gediklerden karaların içine sokulmaktadır; Carmiole kapısından Postojna'ya Prolog boğazından Livno'ya veya ateşli Narente vadisinden Hersek'teki Mostar'a kadar.Bu eklerle birlikte bile ip biçiminde bir mekân söz konusu olmakta ve bunu Münih meridyeni üzerinde olan Alplere Raguza kadar uzakta bulunup, Balkan kıtası cephesinden baraj meydana getiren şu yüksek *Karst* ülkesiyle hiçbir şekilde kıyaslama olanağı yoktur.

Daha çarpıcı bir zıtlık rüyası görülebilir mi? Doğuya doğru geniş dağlı ülkeleri yer almaktadır; kışın sertliğinden ve yazın felâketli kuraklıklarından hayal kırıklığına uğrayan hayvancılık ve dengesiz hayat ülkeleri; buraları Orta Çağdan itibaren ve kuşkusuz hep (özellikle Hersek ve Karadağ) insanlarını ve sürülerini öndeki bölgelere, oldukça kuru nehir yatakları boyunca, Boğdan Sırbistan'ına, ağaçları yüzünden eskiden içlerine girilemeyen Choumadia'ya ve Sirmiya'ya kadar uzaklara boşaltmışlardır. Daha sert, daha ataerkil ve uygarlığının cazibesi ne olursa olsun, fiilen daha geri bir bölge daha düşünmek olanaksızdır. Burası XVI. yüzyılda Türklerin karşısında bir kavga bölgesi, bir sınır ülke olmuştur. *Zagorciler* doğuştan asker, haydut veya köylerinden atılmış, *hajduk* veya *uskok*lardır; "geyik gibi çevik" ve bir efsane kahramanı kadar cesurdurlar. Dağ onların beklenmeyen darbelerini teşvik etmekte ve bin tane halk türküsü, *pesma*ları, onların maceralarını, dayak atılan beyleri, saldırıya uğrayan kervanları, kaçırılan güzel kızları... anlatmaktadır. Bu vahşi dağın Dalmaçya'ya doğru uzanmasından şaşkınlık duyulmamalıdır. Fakat buradaki taşkınlıklarının doğu veya kuzeydeki anarşiyle ortak hiçbir yanı yoktur; bunlar disiplinlidirler, özenle filtreden geçirilmişlerdir. *Zagorci* sürülerine karşı etkin bir savaş yürütülmüştür; Aşağı-Arnavutluğu istila edebilirler, fakat kıyının dar tarla ve bahçelerini edemezler. Şuraya veya buraya, özellikle Narenta

çökeltisi aracılığıyla ancak sızabilmektedirler. İnsana gelince, o evcilleşmektedir: haydut jandarma muavini haline gelmekte; muhtemel göçmen çiftçi olarak adalara ve bundan da fazla olarak Venediğin gayretleriyle, boş tarlaların her yerden daha fazla olduğu Istria'ya yöneltilmektedir ([176]).

Buralarda bu kez istilacı; tamamen dengeli ve bilge bir dünyaya, eğer hareketli değilse bile kitlesel göçleri ve yukarının delice hareketlerinin cahili olan bir dünyaya, küçük duvarlarla çevrelenmiş bahçeleri, bağları, meyve bahçelerini, boynu dik olmadığı yerlerde tarlaları kazma darbeleriyle biçimlendirmiş sıkışık, sabırla yaratılmış kırsal bir dünyaya çarpmaktadır. Bir dizi kentleşmiş köy ve dar sokaklı, sıkışık yüksek evli küçük kent, kıyıdaki koyları *draga*ları, yüksek burunları, kıstakları işgal etmektedir. İnsanlar buralarda dengelidirler, çalışkandırlar. Zengin değillerse bile, rahattırlar, çünkü bütün Akdeniz'de olduğu gibi, gündelik nafaka ölçülüdür. Doğayla, tehtidkâr muazzam *zagora*yla ve Türkle mücadele etmek gerekmektedir; üstelik bir de denizle boğuşmak gerekmektedir; bütün bunlar eşgüdümlü bir çalışma istemekte ve özgür insanların keyiflerine göre davranmalarına izin vermemektedir. Raguza köylüsü XIII. yüzyıldan itibaren bir "*colonus*", yarı-serf bir köylü statüsündedir. XV. yüzyılda yapılan bir kadastro çalışması, Spalato civarındaki köylüler için bize benzeri bir konumu göstermektedir. XVI. yüzyılda *altra sponda* Venedik köylerinin civarında endişeli bir tarım askerlerin koruması altında himaye bulmaktadır. Angaryaya koşulan köylüler askeri koruma altında her sabah yola çıkmakta ve akşam dönmektedirler ([177]). İşte bireyciliğe ve, kanıt ve göstergeleri olmasına rağmen köylülerin kıpırdanmalarına yatkın olmayan bir durum ([178]).

Zaten Dalmaçya toplumunun tümü hiyerarşik ve disiplinli olmaya devam etmektedir. Raguza'nın soylu ailelerinin rolleri düşünülsün! Daha dün, bahçıvanlar ve balıkçılardan meydana gelen mütevazi bir proletaryanın üstünde, faaliyetsizliği içinde koskoca bir *sjor*lar, *signor*lar sınıfı yaşamaktaydı. Cvijic "bir balıkçı sıkı sıkıya bağlı olduğu bir *sjor* için balık avlamaktadır: *sjor* onu hemen hemen akrabalarından biri olarak kabul etmekte ve balıkçı da balığını başka birine satmaktan nefret etmektedir" demektedir. Gene Cvijic "bu toplumlar ebediyen sabitleşmiş, donmuş gibidirler" demektedir. Bu hem doğru, hem de yanlıştır. Çünkü, kararlı dengede toplumlardan çok, insanlıklar söz konusudur. Gerçekten de, toplumsal olarak sakin "etek" evrim geçirmekte, dönüşmekte, kıpırdanmaktadır. Özellikle bu dağ eteği Dalmaçya veya üzerinde duraklamış olmamızın gerektiği Katalonya kitlesi kenarları olduğunda. Çünkü, Dalmaçya şimdi Adriyatik aracılığıyla İtalya'ya ve geniş dünyaya bağlanmıştır. Dışarıya doğru geniş bir şekilde açılmaktadır. Ve ona XVI. yüzyılda siyasal olarak egemen olan Venedik, hatta istekli bile olmaksızın fatih uygarlığıyla ona nüfuz etmektedir.

Tepeler

Tepeler söz konusu olduğunda, özellikle de insanların erkenden işgal edip, kolaylıkla egemen oldukları, süngerli kireç kayaları veya üçüncü zaman kalkerli tepeleri sözkonusu olduğunda, aynı sorun ortaya çıkmaktadır: Languedoc tepeleri; Sicilya tepeleri; şu İtalya kuzeyinin "adaları" olan Montferrat tepeleri; klasik adları bilinen Yunan tepeleri; ünlü şaraplarıyla, villalarıyla, dünyada olabilecek en hareketli kırdaki hemen hemen kent denilebilecek köyleriyle Toskana tepeleri; Tunus'ta olduğu kadar, Cezayir'de de ünlü kuzey Afrika *Sahel*leri.

Minyatür bir Massif Central olan, Buzarea üzerine yaslanmış, Deniz ve Mitica arasındaki Cezayir *Sahel*i Fahların, Cezayir kırlarının esasıdır ([179]). Kentleşmiş bir kır, Cezayir Türklerinin alanlarıyla paylaşılan, yakındaki kent ağızlarının nüfuz ettiği,

kentsel merkezi çevreleyen "göçebe" ağızlarının ([180]) arasında dar bir vaha. Düzenlenmiş, gereçleri sağlanmış, drenaji yapılmış (günümüzde, Türk döneminde yapılmış sulama kanalları bulunmuştur) ([181]) bu tatlı tepeler tamamen yeşilliklerle kaplıdır. Birçok Akdeniz kentinin şanı olan bahçeler, Cezayir kenti yakınlarında beyaz evleri ağaçlarla çevrelerken görkemlidirler ve fışkıran suların 1627'de Portekizli bir tutsak olan Joao Carvallo Mascarenhas'ı hayran bırakmışlardır ([182]). Bu hayranlık haksız çıkmamıştır: korsanlar kenti olan ve Amerikan kentleri gibi genişleyen Cezayir, aynı zamanda bir lüks ve sanat kenti olup, XVII. yüzyılın başında İtalya'yı taklid etmektedir. Aynı şekilde büyümüş olan Livorno'yla birlikte Akdeniz'in en zengin, bu zenginliği lükse dönüştürmeye en yatkın kentidir.

Çok hızlı görülen bu örneklerin basit ve özellikle de bağımsız sorunların varlığına inandırma riski taşıdıkları çok aşikârdır. René Baehrel'in XVII. ve XVIII. yüzyıllardaki Aşağı-Provence üzerindeki yeni çalışması ([183]), bizi tam da bu konuda uyarmaktadır. Böylece, yakından bakıldığında, bu tepelerin bağırlarındaki teras halindeki ekim alanlarının narin ekonomilerinden daha karmaşık ve zaman içinde değişken hiçbir şey yoktur. Az veya çok yakın duvarcıklar arasında "*restanque*" veya daha da sık olarak "*oulière*" adını alan toprak yükseltisi, bayırın az veya çok dik olmasına göre genişlemekte veya daralmaktadır. "Bağ *oulière*'inin kenarına, hemen heryerde ağaçlar dikilmekteydi; bağ ile ağaçların arasında buğday, burçakla karıştırılmış yulaf (katırlar için), özellikle de sebzeler (mercimek, bezelye, *faroun*) yetişmektedir." Oysa bu ekinler zorunlu olarak pazar fiyatlarına göre, birbirleriyle rekabet halindedirler; bunlar aynı zamanda, kendilerininkinden daha geniş ekonomilerin zenginlik veya fakirliklerine eklemlenmiş olan komşu bölgelerin ürünleriyle de rekabet halindedirler. Vicenza çevresinde, XVI. yüzyılın sonunda hem ovalar, hem de vadiler ve *monti*lerden meydana geliyor olmakla birlikte, sanki tek bir kiracı çiftçiye aitmiş gibi "kesintisiz bahçelerden" meydana gelmektedir ([184]). Buna karşılık Aşağı-Languedoc içlerinde, ne kadar da çok çöl gibi tepe sürme zahmetine değmemektedir; *rompude*ler ([185])! Bunlar, konjonktür sertleştiğinde terkedilen çakıllı *pech* gibidirler. Çünkü, teras halinde ekimin insanı israf etmesi, her zaman karşılığını sağlamamaktadır.

Kısacası, toplam olarak az sayıda olan bu tepe dünyalarının önemini aşırı büyütmemek gerekir. Bunlar bazen, Akdeniz'in daha iyi kök salmış insanlıklarına, daha dengeli manzaralara sahip olmaktadırlar. Buralarda Lucien Romier'inin ([186]) yaptığı gibi, Akdeniz uygarlığının gerçek dayanak noktalarını, yegâne medeniyet yaratıcısı yuvaları görmek, bu adım atılır atılmaz, adımın gerektirdiği basitleştirme tehlikesini taşımaktadır. Toskana veya Languedoc tepelerinin örneği bizi, bu dar çerçevelerin Akdeniz'in büyük gövdesinin başka beslenme kaynakları olduğunu unutturma eğilimine sürüklememesi gerekir.

3. Ovalar

Akdeniz'de ovanın rolü konusunda daha da kolaylıkla yanılgıya düşülebilecektir. Dağ dediğiniz zaman, bunun yankısı size basit hayat, sertlik, geri hayat dağınık nüfus diye cevap verecektir. Ova dediğinizde ise, aynı yankı bolluk, kolaylık, zenginlik, yaşamada tatlılık diye cevap verecektir. Kendimizi yerleştirdiğimiz zamanda ve Akdeniz ülkeleri söz konusu iken, yankının dinleyeni yanıltma olasılığı büyüktür.

Kuşkusuz Akdeniz'de küçük veya büyük, Pireneler-Alpler kıvrımları arasına yerleşmiş, varlıklarını doldurmaların izlediği çöküntülere borçlu olan ovalar vardır:

göllerin, nehirlerin veya denizlerin, binlerce yıllık çalışmaları. Az veya çok geniş (bunlardan yalnızca on kadarı kaynakları itibariyle değilse bile, boyutlarından ötürü önemlidir) denize de az veya çok yakın olan bu ovaların, onları çevreleyen yüksek ülkelerinkilerden tamamen başka görüntü arzettiklerini söylemek yararsızdır. Bunlar ne aynı ışığa, ne aynı renklere, ne de aynı çiçeklere sahiptirler. Hatta ne de aynı takvime. Kış Yukarı-Provence'da ve "Daufiné"de hükmünü sürmeyi uzatırken, Aşağı-Provence'da "bir aydan fazla sürmez, üstelik bu öyle bir kıştır ki, güller, karanfiller ve portakal çiçekleri görülür" ([187]). 26 Haziran 1605'de yol arkadaşlarıyla birlikte Lübnan sedir ağaçlarını görmeye giden elçi de Brèves, yükseklikten doğan farklılıklar karşısında şaşırmıştır: "Burada (Lübnan dağlarında) bağlar henüz çiçek açarken ve zeytinliklerde ise hiç çiçek yokken ve otlar daha sararmaya başlamamışken; Trablus'ta (Trablusşam, deniz kenarında) üzüm ve zeytinlerin olgunlaştıkları, otların biçilecek hale geldikleri ve diğer meyvaların da oldukça geliştikleri görülmektedir" ([188]). Bir Flaman, Alostlu Pieter Coeck, 1533'de desenlerle desteklenmiş olarak bize Esklavonya dağları boyuna "yağmur, rüzgâr, kar veya don" dışında karşılaştığı zorlukları anlatmaktadır. "Kırlara ve düz ülkelere ulaştığında" herşey yoluna görmektedir. "Rum kadınlar... yoldan geçenlere satmak üzere her cinsten... yiyecek ve at nalı, yulaf, arpa, şarap, ekmek veya közleme pastalar gibi gerekli herşeyi getirmektedirler" ([189]) Philippe de Canaye da 1573'de tamamen aynı şekilde, Arnavutluğun karlı dağlarından çıkarak Trakya'nın gülümseyen ovalarına ulaşmaktan memnuniyet duyuyordu ([190]). Birçok başkaları, tıpkı onun gibi sıcak ve insana tatlı olarak gözüken ovaların merhameti karşısında duygulanmışlardır ([191]).

Bu ovalar tatlı olarak gözükmektedirler, çünkü bu ovalar fazla geniş olmadıklarından, düzenlenmeleri kuşkusuz kolaydı ([192]). İnsan yükseltileri, stratejik noktaları nehir taraçalarını ([193]) ve dağ eteklerini hemen sahiplenmiştir, bazen de buralarda kentlerini kurmuştur. Bunun tersine, sular tarafından tehtid edilen havzanın dibinde, dağınık iskân sıklıkla kural olarak kalmıştır. Montaigne Lucca ovasını, Le Mans'lı Belon ise Bursa ovasını böyle görmüşlerdir; daha Romalılar tarafından değerlendirilmeye başlanmış olan Tlemsen ovasını böyle görmeye devam ediyoruz: bahçelerin ortasında sulanan tarlalar; sınırda meyva bahçeleri ve bağlar; daha uzakta ünlü saf tutmuş köyler -1515'e doğru Afrikalı Leon'un gözleri önünde olan ve tasvir ettiği manzaranın aynı-([194]). Ve Thünen'in daireler yasasına uygunmuş gibi ekstensif tarıma dayalı büyük toprak mülkiyetleri, meskûn merkezlerin dışında yer almaktadırlar ([195]).

Geniş olduklarında Akdeniz ovalarının fethi daha zahmetli olmaktadır. Bu gibi ovalar insanlar tarafından uzun bir süre, yetersiz ve elden kaçar bir şekilde sahiplenilmişlerdir. Daha dün, 1900'lere doğru ([196]) Cezayir'in gerisindeki Mitica'nın işlenebilir hale getirilmesi faaliyeti tamamlanabilmiştir. Yunanlıların Selanik ovasındaki bataklıkları tarıma açma faaliyeti, 1922 yılının ötelerindeki tarihlerde başarıya ulaşabilmiştir ([197]). Ve Ebro deltası veya Pontine bataklıklarının kurutulma işlemleri ancak II. Dünya Savaşının arefesinde, tamamlanabilmişlerdir ([198]). Demek ki XVI. yüzyılda büyük ovalar hiç de zengin değillerdi. Aşikâr bir paradoks olarak, bunlar çoğunlukla hüzün ve hayal kırıklığı imgeleri sunmaktaydılar.

Sayalım: Roma Campagna'sı. XV. yüzyılda başlayan ve XVI. yüzyılda sürdürülen bir iskân hareketinin ele alınmış olmasına rağmen bir yarı-çöl. Pontine Bataklıkları? Birkaç yüz çoban için dolaşma yeri ve vahşi manda sürüleri için sığınak; burada yalnıca av hayvanı aşırı boldu, yaban domuzu da dahil her cinsden av hayvanının aşırı bolluğu seyrek bir insan işgalinin kesin göstergesi olmaktaydı. Bir yüzyıldır birkaç nehir "ıslahatı"yla azıcık düzelmiş gibi olan Aşağı-Rhône bölgeleri de aynı şekilde çöldürler ([199]). Durazzo ovası, boş tamamen boştur; ve bugün hala öyledir. Bizzat Nil Deltası bile

çok yetersiz bir şekilde iskân edilmiştir ([200]). Ve Tuna deltası ise, bugün hala olduğu gibiydi: şaşırtıcı bir bataklık, yüzen bitki adaları, çamurlu ormanlarıyla ve ateşli topraklarıyla içinden çıkılmaz, hem karada, hem suda yaşayan bir dünya ve vahşi hayatın kaynadığı bu düşman ortamda sefil balıkçılar. Busbec 1554'de Anadolu'da İznik'in ötesinde, ne köyü, ne de evi olan ovalar kat'etmiştir: buralarda "kıllarından kumaş yapılan keçiler vardır" diye kaydetmektedir; bunun anlamı Ankara civarında olduğumuzdur ([201]). Korsika'da, aynı zamanda Sardinya ve Kıbrıs'ta iç ovalar sadece hayal kırıklıklarıdır. Venedik müfettişi Guistiniano 1576'da Korfu'da, hemen hemen boş bir ovayı dolaşmıştır ([202]). Ve Biguglia ve Urbino'daki Korsika bataklıkları iyileşmeyen birer yaradırlar ([203]).

Su Sorunları: Malarya

Ancak, XVI. yüzyılda henüz zenginliğe ulaşamamış bütün ovaların kataloğunu çıkartacak kadar ileri gitmeyelim. Böylesine bir geçiş büyük çabalara ihtiyaç duymakta, eğer üçlü değilse bile ikili bir sorunun çözülmesini gerektirmektedir. Ve herşeyden önce taşkınlar sorunu gelmektedir. Dağlık bölgeler su akıntıları bölgeleridir, ovalar olağan olarak su toplayıcıları görevi yapmaktadırlar ([204]). Yağmurların olağan mevsimi olan kış boyunca, onların kaderi su baskınına uğramaktadır ([205]); bu afetten kaçınmak için binlerce tedbir, barajlar, derivasyonlar gerekmektedir. Bunların sayesinde Portekiz'den Lübnan'a kadar olan alanda bu tehlikeli suların tehtid ettiği hiçbir ova kalmamıştır. Mekke bile bazı kışlar sağanak yağmurlar altında, su baskınına uğramaktaydı ([206]).

1590'da büyük su baskınları Toskana Maremme'sini boğarlarken, ekili alanları da iflasa sürüklemişlerdir. Oysa Maremme o tarihlerde Val d'Arno'yla birlikte Toskana'nın gerçek tahıl ambarıydı. Bu nedenle Büyük dük Dantzig'e kadar (bu ilk kez olmaktadır), o olmaksızın açığın kapatalamayacağı buğdayı aramaya gitmek zorunda kalmıştır. Bazen büyük yaz fırtınaları tek başlarına, hemen hemen benzeri felâketlere yol açmaktaydılar. Çünkü, dağ suları yağmur yağar yağmaz çabucak aşağıya inmektedir. Yazın kupkuru olan hiçbir su yatağı yoktur ki, kışın birkaç saat içinde sel halindeki sularını tekrar bulmasın. Balkanlarda Türk köprüleri eşek sırtı biçiminde ve çok yüksektirler; bunların nehirlerin ani yükselmelerinden korunmak için, su içinde ayakları yoktur.

Düz bölgeye ulaştıktan sonra, sular denize her zaman kolaylıkla akamamaktadırlar. Alban ve Voscia tepelerinden inenleri, denizle dağlar arasında 30 kilometre genişliğinde bir duraganlık meydana getirerek Pontine Bataklıklarını oluşturmaktadırlar. Bunun kusuru düzlükte engebeler arası farklılıkların düşük olmasında, akışların yavaşlığında ve deniz kenarında baraj meydana getiren güçlü bir kumsal hattı olmasındadır. Mitica örneğinde, Güney'de Atlas dağlarıyla sınırlanmış olan ova, kuzeyde Cezayir'in doğu ve batısındaki El Harraş ve Mazafran uedleri gediğini çok kötü bir şekilde açan Sahel tepeleri tarafından tam anlamıyla kilitlenmiştir. Nihai olarak, hemen bütün zemin katlarında suların duraganlığı söz konusudur. Ve bunun sonuçları heryerde aynıdır. *Acqua ora vita, ora morte,* burada su ölümün eş anlamlısıdır. Su hareketsizken muazzam saz ve kamış çalılıkları meydana getirmektedir. En azından yazın, aşağıların ve nehir yataklarının tehlikeli nemliliğini muhafaza etmektedir. Bu yüzden sıcak mevsimde ovaların felâketi sıtma meydana gelmektedir.

Kinin kullanımından önce malarya sıklıkla öldürücü bir felâket idi. Selim olduğu durumlarda bile, bireylerin canlılığında ve verimliliğinde bir azalma meydana getirmekteydi ([207]). İnsanları tüketmekteydi. Daha sık emek gücü taleplerine yol açmaktaydı. Bu sonuç olarak, gerçek bir coğrafi ortam hastalığı olmaktaydı. Veba ne

kadar tehlikeli olursa olsun, Hindistan'dan ve Çin'den uzun mesafeli ilişkiler yoluyla ne kadar taşınırsa taşınsın, Akdeniz'den geçen bir yabancıydı. Malarya ise burayı mesken tutmuştu. Bu hastalık "Akdeniz patolojisi" tablosunun zeminini meydana getirmektedir ([208]). Bugün bu hastalığın anofeller ve sıtmanın hastalık kaynağı olan ve anofellerin de taşıyıcıları oldukları *plasmodium* cinsi hematozoerlerle olan doğrudan ilişkileri bilinmektedir. 1596'da Thomas Platter Aiguesmortes bölgesi hakkında "sivrisinekler yazın o kadar hastalık yapmaktadırlar ki, acınacak bir durum ortaya çıkmaktadır" ([209]) demektedir. Fiilen Akdeniz'in alçak bölgelerinin bütün coğrafyasına bağlı olanı, dağ sıtmasının yanında hafif kaldığı, ağır ve inatçı bir şekilde hasta eden, biyologların malarya kompleksi işte böyledir ([210]).

Böylece, ovaları fethetmek herşeyden önce sağlıksız suları yenmek, malaryayı boğazlamak olmuştur ([211]). Daha sonra da suyu yeniden getirmek, ama sulama kanalları için bu kez canlı olarak getirmek gerekmiştir.

İnsan bu uzun tarihin işçisidir. Eğer suları drene ediyorsa, eğer ovayı ekime kazandırıyorsa, ekmeğini geniş çapta ondan çıkartıyorsa, bunun anlamı malaryanın gerilediğidir: bir Toskana atasözü malaryanın ilacı, iyice dolu bir tenceredir demektedir ([212]). Tersine, eğer insan drenaj veya sulama kanallarını ihmal ederse, eğer dağın ağaçsızlaşması ağır boyutlara ulaşıp da su akıntı koşullarını tehlikeye sokarsa veya ova nüfusu azalır ve köylü çalışması azalırsa, bu durumda malarya kendiliğinden yayılır ve herşeyi felçeder. Ovayı çabucak ilkel bataklık haline döndürür: bu otomatik bir ıslahat-karşıtıdır. Eski Yunan'ın durumu böyle olmuş olmalıdır. Aynı şekilde malaryanın Roma İmparatorluğunun gerilemesinin nedenlerinden biri olduğu savunulmuştur. Kuşkusuz tez çok geniş ve çok kategoriktir. Malarya insan çabası gerilediğinde ağırlaştığından, tehlikeli zuhurları sonuç olduğu kadar, neden olarak da ortaya çıkmaktadırlar.

Ancak, malarya tarihinde daha büyük ve daha küçük salgın dönemleri olmuştur ([213]). Roma İmparatorluğunun son dönemlerinde bir sıtma artışı olmuş mudur? Belki. XV. yüzyılın son yıllarından sonra bir başka artış: Philippe Hiltebrandt ne yazık ki referenslarını vermeden bunun böyle olduğunu garanti etmektedir. O dönemde yeni hastalık yaratıcı unsurlar ortaya çıkmış olmalıdırlar. Sarı sifilisin yanı sıra yeni keşfedilen Amerika, Akdeniz'in eski dünyalarına, o zamana kadar cahili oldukları *malaria tropicalis* veya *perniciosa*'yı armağan etmiş olmalıdır. Bunun ilk kurbanlarından biri 1503 yılında bizzat Papa VI. Alexandre'ın kendi olmuştur ([214]).

Bu konuda ifade-i meram etmek çok güçtür. Eski ve Orta Çağlar *malaria tropicalis*'e oldukça benzeyen, ama ondan daha selim olan -çünkü Horace sivrisinek sokmalarına rağmen Pontine Bataklıklarından tehlikesizce geçmiş ([215]), ve özellikle daha belirleyici bir ayrıntı olarak, 1494 Eylülünde, en aşağı 30.000 kişi olan VIII. Charles'ın ordusu, özellikle tehlikeli bir yerde zarara uğramaksızın kamp kurmuştur- bir ateşli hastalığı gene de tanımıştır. Ancak böylesine verilerin sonucu ortaya koymak, bundan da fazlası, çözmek için yeterli olduklarını sanacak kadar ileri gitmeyelim. Malarya tarihi hakkında, sahip olduğumuzdan daha zengin ve daha emin bir belgeler bütününe ihtiyacımız vardır. Acaba su baskını altındaki Napoli kırlarında 1528 temmuzunda Lautrec'in ordusunu telef eden malarya mıdır, yoksa dizanteri mi ([216]). XVI. yüzyılda sıtmanın ağır bir şekilde kol gezdiği bölgeleri de bilmemiz gerekmektedir. Diğer yandan, 1593'ten itibaren Halebe iskele olarak hizmet veren İskenderun'un sıtma yüzünden daha sonra terkedilmek zorunda kalındığını biliyoruz. Romalılar zamanında kibar ve boşgezer sosyetenin buluşma yeri olan ve o zamanlar Petrarca'nın 1343'de kardinal Giovanni Colonna'ya gönderdiği bir mektupta, o zamanlarki sevimli çerçevesini methettiği Napoli Körfezindeki Baiae'nin XVI. yüzyılda halkının sıtma önünde kaçtığını gördüğünü

biliyoruz. Fakat, bu özel durumlar bile kısmen elimizden kaçmaktadırlar. İskenderun'a ilişkin olarak İngiliz ve Fransız konsoloslarının kente geri döndüklerini ve kentin yaşamını yeniden sürdürdüğünü biliyoruz. Nasıl? Hangi koşullarda ([217])? Baiae'ye gelince, 1587'de Tasso'nun burada karaya çıkmasından en azından iki kuşak öncesinden itibaren, zaten ölmeye başladığı için mi sıtma buraya ev sahibi olarak yerleşmişti ([218])? Ve diğer yandan kaydedelim ki, Colombus'tan yirmi yıl kadar önce, 1473'de Arnavutluk kıyılarında, İşkodra'nın ilk kuşatılması sırasında harekâtta olan Venedik filosu sıtma tarafından telef edilmiş ve toparlanmak üzere Cattaro'ya geri dönmek zorunda kalmıştır. Müfettiş Alvise Bembo ölmüş, Triadan Gritti ise ölüm tehlikesiyle karşı karşıya kalmıştır. Bunun üzerine Pietro Mocenigo Raguza'ya *per farsi medicar* gitmiştir ([219]).

Ancak hastalığın XVI. yüzyılda gerilemeye yüz tutarken, tekrar daha şiddetli olarak ortaya çıktığı izleniminden kurtulmak mümkün değildir. Çünkü, belki insan o zamanlar diplerdeki eski düşmanının önüne kendiliğinden gitmektedir. Bütün XVI. yüzyıl, daha önce de XV. yüzyılın bütünü yeni toprakların peşinde koşmayla geçmiştir. Ovayı iskân etmek çoğunlukla orada ölmek demektir: XIX. yüzyılda zahmetli bir çabayla sıtmadan kazanılan Mitica köylerini, başlangıçta kaç kere yeniden iskân etmek gerekmiştir. XVI. yüzyılda her yerde örgütlenen iç kolonileştirme de pahalıya malolmuştur. Bu iç kolonileştirme, özellikle İtalya'da çok ileri götürülmüştür. Eğer İtalya uzak koloniler edinme fırsatını kaçırdıysa ve bu büyük hareketin dışında kaldıysa, acaba bu, diğer nedenlerin yanı sıra, kendi evinde, dönemin teknikleri içinde ele alındığında, dağlık tepelere kadar su baskınına uğrayan koskoca bir mekânı fethetmekle meşgul olmasından ötürü de değil midir? "İtalya, dağlarının tepesine kadar ekilmiştir" Guicciardini *İtalya Tarihi*'nin başlangıcında iftiharla böyle yazmaktadır ([220]).

Ovaların Islahı

Ovaları fethetmek: bu hülya tarihin şafağına kadar geri gitmektedir. Danaiosların fıçısı, Argos ovasına sürekli sulamanın getirilişinin anısı olmalıdır ([221]). Çok uzak bir tarihten beri Copais gölü kıyısında yaşayanlar, bu gölün bataklık kıyılarını çiğnemeye başlamışlardır ([222]). Neolitik çağdan itibaren arkeolojinin izlerini bulduğu yeraltı kanalları Roma Campagna'sında şeritler açıyordu ([223]). Etrüsklerin Toskana'nın dar ovalarındaki ilkel çalışmaları da bilinmektedir.

Bu ilk girişimler ile XIX. ve XX. yüzyılların büyük "ıslahları" -daha sonra bunları sayacağız- arasında, çaba bazen gevşediyse de, hiç kesilmemiştir. Akdeniz insanı kendini hep diple mücadele halinde bulmuştur. Ormana ve makiye karşı olanından çok daha ağır olan bu mücadele, bu kolonileştirme, ormanlık uçların aleyhine oluşmuş veya en azından büyümüş ve Akdeniz ovalarda, bu yeni ülkelerde, kendi iç Amerika'larını bulmuştur.

Daha XV. yüzyılda ve XVI. yüzyılın tümü boyunca, sayılamayacak kadar ıslah çalışmasına girişilmiştir. Elde bulunan küçük olanaklarla: çukur, su oluğu, kanallar, debisi düşük pompalar. İzleyen yüzyılda Hollandalı mühendisler daha etkin yöntemleri yürürlüğe sokacaklardır ([224]). Fakat, dönemimizde henüz Hollandalı mühendisler söz konusu değillerdir. Bu nedenle, araçların yetersizliği de hesaba katılınca, sınırlı girişimler ortaya çıkmaktadır: bataklığa kısım kısım saldırılmaktadır. Bu nedenle birçok başarısızlık da gelmektedir. Montaigne 1581'de Venezia'da Adige vadisinde "kısır ve kamışlarla dolu sonsuz bir çamur deryasıyla" ([225]) karşılaşmıştır. Burası Signoria'nın "ekim alanı sağlamak için" kurutmaya çalıştığı bataklıklardır; Montaigne "biçim değiştirmek isterken kazandıklarından daha fazlasını kaybettiler" diye sonuca varmak-

tadır. Büyük dük Ferninand'ın Toskana Meramme'sinde ve Val di Chiana çöküntülerinde giriştiği çabalara -dönemin "basını", yani resmi kronikçilerin söylemiş olacakları şeylere rağmen- aynı şekilde, birer başarı olmanın uzağında kalmışlardır ([226]).

Maremme'de büyük dükler, Cosimo'dan itibaren tahıl üreten bir bölge yaratmayı denemişlerdir (büyük çapta, Cenova'nın Korsika'nın doğu ovasında denediğinin eşdeğerlisi). Bu girişimlere bağlı olarak, iskânı teşvik önlemleri, fon ve hasat için avanslar, emek gücü sağlanması, şurada veya burada ıslah çalışmaları yapılmıştır; Ombrone nehri üzerindeki Grosseto o tarihlerde, böylece Livorno'ya tahıl gönderen bir liman haline gelmekteydi. Bu girişimin yarı başarısızlığının nedenlerini Reumont eskimiş *Toskana Tarihi* adlı kitabında iyice vurgulamıştır ([227]). Büyük dükler çelişkili iki amacın peşinde koşmuşlardır: bir tahıl ovası yaratmak ki, bu büyük masraflar gerektiriyordu; tahıl alanında kendi çıkarları doğrultusunda bir tekel tesis etmek,yani düşük fiyattan bir satış sistemi. Tersine, pazarı Akdeniz'in bütün alıcılarının rekabetine açmak gerekirdi. Çünkü ıslah çalışmaları masraflıdır ve verim, *l'utilità* her zaman yapılan harcamayı karşılayacak boyutta değildir. 1534'de Brescia *oratorları* Venedik Senatosuna "suları yönetmek ve zaptetmek sonsuz harcamaya yol açmaktadır, o kadar ki yurttaşlarımızdan çoğu bu cins girişmelerle uğraşmaya kalkıştıklarından ötürü iflas etmişlerdir. Nakil sisteminden başka, şular için sürekli idame masrafları gerekmektedir, o kadar fazla ki, herşey hesaplandığında, harcama ile kâr arasında küçük bir fark bulunacaktır" diye işaret etmektedirler ([228]). Hiç kuşku yoktur ki, durum ortaya çıktığında Brescialılar çok fazla vergi ödememek için gerekçeler ileri sürmekte ve sefaletlerinden dem vurmaktadırlar. Ancak bu durum, ıslah çalışmalarının büyük olanaklara ihtiyaç gösteren, büyük girişimler olmaları gerçeğini ortadan kaldırmamaktadır. Bunlar tam anlamıyla hükûmetlerin yapması gereken girişimlerdir.

Toskana'da bu işi "aydınlanmış" bir hükûmet üstlenmiş veya, 1572'de olduğu gibi dükalık ailesinden geleceğin büyük dükü Ferdinand, nemli Val di Chiano'daki muhtemel ıslah çalışmalarıyla ilgilenmiştir ([229]). Valle di Ambrogio'da 1570'de, Po deltasının geniş bataklık bölgesinin göbeğinde, Ferrare dükünün teşvikiyle, sonradan *grande bonifica estense* adı verilecek olan çalışmaya başlanabilmiştir; bu girişim toprak yığıntıları ve zararlı suların geri gelmeleriyle bozulmuş, nihai olarak Porto Viro'nun şu *taglio*'su tarafından mahkûm edilerek, 1604'de Venediğin bir kanal açarak bir gedik aracılığıyla Po'nun yatağını güneye çevirmesine izin vermiştir ([230]). Roma'da bu işlerle Papalık yönetimi uğraşmaktadır ([231]). Napoli'de, Capua yakınlarındaki Cherranola ve Marellano geniş bataklıklarının kurutulması konusunda resmi bir projeyi yürürlüğe sokan kral naibidir ([232]). Aquileria'da ise bu işi İmparatorluk yönetimi yapmıştır ([233]). Az görülmekle birlikte Türkiye'de ıslah çalışmalarının, XVII. yüzyıldan itibaren özellikle alçak ve bataklık -Durazzo ovası veya Vardar ağzı gibi ([234])- bölgelerde yeni serf köyleri -çiftlik-yaratan girişimci senyörlerin işi olmuşa benzemektedir. Bu büyük köyler, onlara egemen olan ve onları gözetleyen mülk sahibinin yüksek evinin etrafında sıkışık kulübeleriyle, hemen tanınacak niteliktedirler.

Batıda bir dizi ıslah çalışması, büyük kapitalistlerin bireysel girişimleri sayesinde gerçekleşmiştir. Lombardiya'nın en çukur yerlerinde o kadar da çabuk gelişip, bildiğimize göre ürünlerini 1570'den itibaren, belki de daha erken, Lombardiya'ya ihraç etmeye başlayan pirinçlikleri yaratanlar onlardır. Venediğin eski *patrice*'lerinden biri -söylediğine göre bir haksızlık sonucu soylular listesinden silinen, ama büyük bir varlığa sahip olan- kâfir elini Venedik lagünlerine uzatmaya teşebbüs etmiştir. Durumu haber alan yöneticiler bundan endişe duymuşlardır. Lagünleri işlenebilir toprak haline dönüştürmek, ciddi olarak düşünülüyor mu? Düzey değişikliklerinden ötürü endişe duymak gerekir mi? Olay olumsuz kanaat verilerek rafa kaldırılmıştır ([235]).

1592'den itibaren kendini duyurmaya başlayan ve başarı durumuna göre az veya çok ateşli olarak 1660-1670'e kadar sürecek olan Aşağı-Languedoc'taki büyük kurutmalar esnasında, işi yürütenler de büyük kapitalistler olmuştur. Benzeri çalışmalar 1558'den itibaren, bataklıklar "kurutulmaya" başlandığı sıralar Narbonne civarında harekete geçmişti. Fakat yüzyılın sonunda, Launac gölü etrafındaki ilk taraçalandırmalarla, hareket hızlanmıştır. Hidrolik uzmanı ve Adam de Craponne'un çömezleri olan Provenceli mühendisler yardımlarını esirgememişlerdir. Bir "grup" (Laval, Dumoulin, Ravel) gene Narbonne yakınlarındaki sonraki işlemler gibi, bunu da yönetmektedirler. İlk eküleri, sonra da "ek paraları" sağlayan Sanet senyörü Bernard de Laval olmuştur ([236]).

Bu ıslah çalışmaları kentlerin taleplerine cevap vermektedir. Kentlerin nüfusu XV. ve XVI. yüzyılda artmaya devam etmektedir. Acil iaşe sorunları onları civarlarında yeni ekim alanları geliştirmeye zorlamaktaydı; ya yeni toprakları tarıma açarak, ya da daha geniş ölçekte sulama uygulayarak. Bu nedenlerle çok sayıda kavga, ama aynı zamanda verimli anlaşmalar da ortaya çıkmıştır. 1534'de Brescia *orator*'ları "Oglio derivasyonlarıyla bol su sağlanacak" diyorlardı, "fakat bu durumda Cremonelilerle bir sürü yıkıcı sürtüşme çıkacaktır, daha önce de meydana gelenler gibi, muhtemel cinayetleri hesaba katmaksızın" ([237]). 1593'de Verona *rector*'ları Venediğin desteğiyle, Mantualıların çalışmalarını, Tantaro'nun sularını muhafaza edebilmek için tahrib ettirdiler, bunu nihayetsiz karışıklıklar izleyecektir ([238]). XVIII. yüzyılda herbiri, komşusundan değerli sulama kaynaklarını çalmak isteyen kentler, hala kavga ediyorlardı ([239]). Buna karşılık, XV. yüzyıldan itibaren nehir kıyısı yerleşim yerleri Aşağı-Rhône bölgesi kurutma çalışmalarında işbirliği yapıyorlardı ve bu çalışmalar diğer yandan, göçmen İtalyanların sermayesi ve Alplerden gelen emek gücü olmasaydı düşünülemezdi ([240]).

İşbirliği veya anlaşmazlık halinde sürdürülen, kentlerin çabaları verimli olmuştur. Bu çabalar doğrudan onların hallerine yönelik olmak üzere, ihtiyaçları olan bahçeleri ve buğday tarlalarını yaratmışlardır. Kastilya'da dolaşan bir Venedik elçisi, yolculuğunun sonunda bu bölgenin yalnızca kent civarlarının işlendiği sonucuna varmıştır. Koyun yetiştirilen *paramo*'lar ve buğdaya tahsis edilmiş olan *secana*'lar, bizzat evlerin de topraktan yapılmış olduğu ve yerden ayırmanın olanaksız olduğu şu sarı ovalar, onda bozkırlar yanılsaması yaratmıştır. Oysa, Kastilya kentlerinin etrafında sulu tarımın yeşilliklerine rastlamıştır. Valladolid'de meyvalıklar ve bahçeler Pisuerga kıyılarıyla buluşmaktadırlar. Bizzat Madrid'de, II. Felipe Prado'yu ancak bağ, meyvalık ve bahçeler satın alarak büyütebilecektir: buna kanıt oluşturan satış senetlerine sahibiz ([241]). Toledo'da "ağaçlar ve ekin alanlarıyla şerit şerit olmuş" Vega, kentin gölgesindedir. Kent ile tarımsal çaba arasında Provence'da da aynı bağ vardır. XVI. yüzyılda Mandelieu, Biot, Auribeau, Vallauris, Pégomas, Valbonne, Grasse, Barjols, Saint-Rémi, Saint-Paul-de-Fogossieres, Monosque'da yeni topraklar kazanılmıştır. Durance vadisi boyunca sebzecilik gelişmektedir ([242]). Aşağı Languedoc'ta "*ort*'lar ve sulanan çayırlar aslında toprakların küçük bir oranını (tıpkı İspanya'daki gibi) meydana getirmektedirler", gerçekte sadece "kentlerin çevreleri sulanmakta, burada *seigne,* tekerlekli kuyular yükselmekte ve bu tek başına bir bahçenin değerinin yüzde otuzunu meydana getirmektedir" ([243]).

Böylece kırlara doğru geniş bir para transferi meydana gelmektedir ([244]). Yeni ekin alanlarının aranması, yüzyılın sonundan itibaren kamusal bir kaygı haline gelmiştir. Olivier de Serres *Théatre d'Agriculture* adlı kitabı boyunca([245]), bataklık alanlara ne gibi işlem yapılması gerektiğini açaklamaktadır. Fakat bu çaba parça parça tamamlanmaktadır. Bu çabayı süreç içinde izleyen ovaların, doğmak için sonsuz bir zaman geçirdiklerini görmekten şaşırmaktadır. XVI. yüzyılda tam anlamıyla tamamlanamamış

olan iş, aslında yüzlerce yıldan beri başlamış bulunmaktadır. Bu durum bütün ovalar için geçerlidir: Murcia, Valencia, Lerida, Barselona veya Saragosa ovaları için geçerli olduğu kadar Andaluçya, Po, Napoli'nin *Campagna felice*'si, Palermo'nun *Conca d'Oro*'su veya Catania ovaları için de geçerlidir. Her kuşak bütüne, kendi kuruttuğu toprak parçasını katmaktadır. Napoli'de Pietro di Toledo hükümetinin başarılarından biri, büyük kentin yakınındaki *Terra di lavoro* bataklıklarını kurutmuş olmasıdır. Nola, Aversa ve deniz kenarında olan bu alan bir kronikçinin dediği gibi, bu hükümet tarafından yaptırılan kanalları, tahliye olukları, verimli ekin alanları ve kurutulmuş tarlalarıyla *la piu sana terra del mondo*'dur ([246]).

Küçük ovalar ilk önce kazanılmışlardır: Katalonya kıyı kitlesindekiler insan ve değerli ekim faaliyeti tarafından, Orta Çağdan itibaren kazanılmışlardır. *Cequie*'lerin kazılması, geleneğe göre II. Hakem'in saltanat dönemine kadar geriye gitmektedir. Fakat hiçbir şey, daha da eski olmadıklarını kanıtlamamaktadır. Buna karşılık, 1148'de yeniden fethedilen Lerida'nın Clamor kanallarıyla zaten verimli hale getirilmiş olduğu; Tortosa'nın Araplar döneminde kanallara sahip olduğu, Camarassa'nın 1060'da Barselona kontluğuyla birleştiği sırada kendi su yollarına sahip olduğu kesindir. Müslümanları taklid eden Barselona kontları, kendi cephelerinden kentin bizzat kendisinde, ve Llobregat ovasında bir sulama sistemi kazdırtmışlardır. Barselona'nın ünlü kontluk *rech*'i -veya *rego mir-* ve Llobregat'dan Carvello'ya bir başka kanal inşa ettirilmesi, kont Mir'e (945-966) atfedilmektedir. Bu miras sonraları toplanmış muhafaza edilmiş ve sürekli olarak zengileştirilmiştir ([247]).

Büyük *tierras de riego,* sulanmış topraklar bölgesi olan Saragossa ovası için de aşamalar aynıdır. İşin önemli kısmı, kent müslümanlardan alındığında (1118) zaten halledilmişti. Fakat fetihten sonra da donatım sürdürülmüştür. Böylece büyük kanalın 1529'da projesi yapılmış, 1587'de inşaata başlanmış ve 1772'de Araon alçak bölgelerinin tamamı, Aydınlanma yüzyıllarından ziraatçilerin teşvikleriyle sulama ağının gözden geçirilip, tamamlandığı bir dönemde bitirilebilmiştir ([248]).

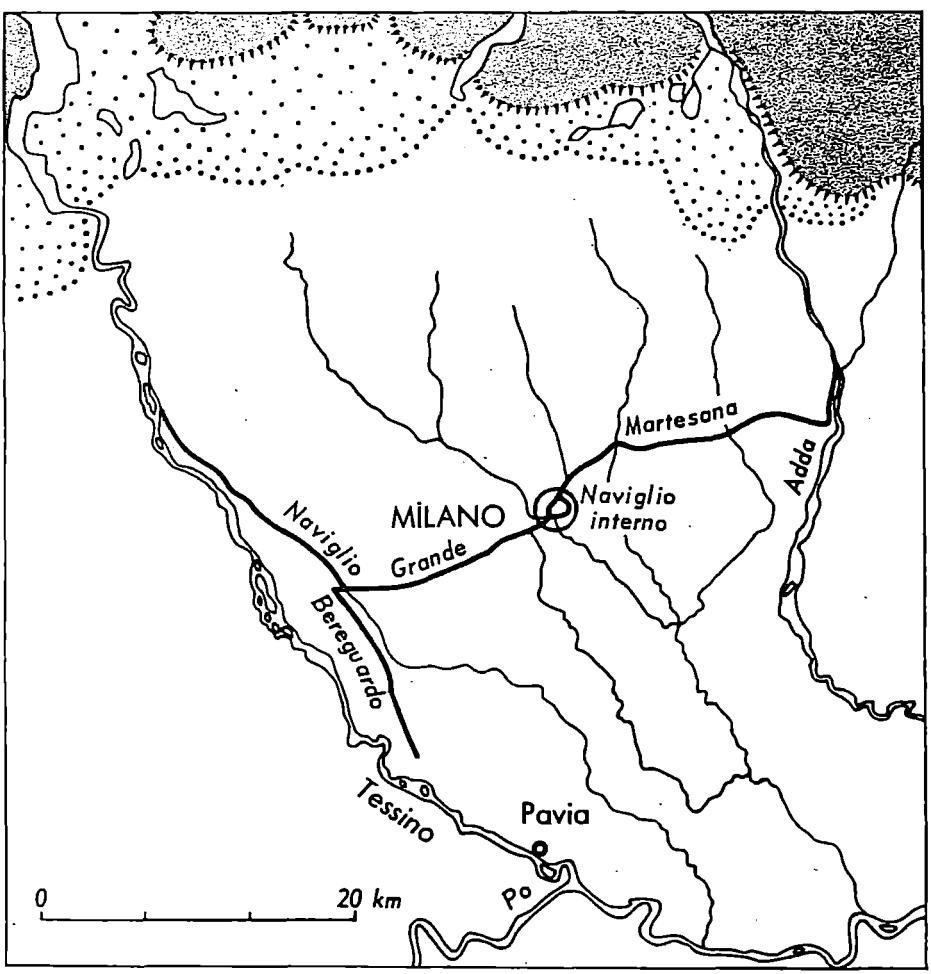
Lombardiya Örneği

Ancak, bu tedrici fetihlerin en iyi örneği -çünkü günümüzde en anlaşılır olanı odur- Lombardiya'dakidir ([249]). Lombardiya'nın çıkıntılı kısımlarını devre dışı bırakalım: bir yandan, 1500 metrenin üzerindeki kısım, büyük taşlık kitleler olan ve 700 ilâ 1500 metreler arasındaki kat kat otlak ve ormanlarıyla Alpler; diğer yandan da, ovaya doğru kudurtucu fırtınalar atan ve büyük sular aracılığıyla çok miktarda taş ve çakıl yuvarlayan, ama yaz geldiğinde de tamamen kuru olan, o kadar ki, hem sulama, hem de insanların kullanımı için su sıkıntısının çekildiği Apenninler. Bunun sonucu olarak Apenninler 1000 metrenin üzerinde, tıpkı Alplerin 2000 metrenin üzerinde olduğu kadar çıplaktır; bu dağ yazın ancak keçi ve koyunlara yarayan nadir ot lekelerinden başka birşey sunamamaktadır.

Bu iki sur arasında Aşağı Lombardiya bir tepeler, yaylalar, ovalar, nehir koridorları karmaşasıdır. Tepeler zeytin ağaçları ve bağların alanıdır, hatta büyük Alp göllerinin civarlarında turunçgiller bile yetişmektedir. Gerçek anlamıyla "yaylalar" ancak kuzeyde bulunmaktadırlar: hepsinden önce sulanmayan bir yayla, güneyde Vicolungo'dan Vaprio'ya Adda üzerinden çekilen bir çizgiye yaslanan dörtgen bir kitle, verimsiz çalılıklarla kaplı ve dut yetiştiriciliğine tahsis edilmiş; sulanan alçak bir yayla onun devamını meydana getirmektedir ve güney cephesi Ticino üzerindeki Magenta'dan, Adda üzerinde Vaprio'ya olan hat üzerinden çizilebilecek olan bir üçgen meydana getirmektedir. Burada buğday, dut, çayır bol olarak yetişmektedir.

Bu Lombardiya alçak kesiminin ilginçliği, bu sulanan yaylayla Apenninlerin habercisi olan tepeler arasında yer alan çeltik tarlalarının, çayırların ve hiç de daha az önemli olmayan yapay otlakların bölgesi olan alüvyonlardan meydana gelen büyük ovanın, çukurun dibini meydana getirmesidir. Samanın satış fiyatına göre, XVI. yüzyılda Milano'da genel fiyat hareketlerinin ne olduğu gösterilmeye çalışılmamış mıydı ([250])?

Bu ova insanlar tarafından tamamen değiştirilmiştir. Bunlar başlangıçtan beri varolan engebeleri düzlemişler, bataklıkları yok etmişler, uzun nehirlerin Alp buzullarından getirdikleri suları akıllıca kullanmışlardır. Suların bu evcilleştirilmesi, en azından 1138'e doğru Benediktin ve "Chiaravalle"ye yerleşmiş olan Citeaux tarikatının çalışmalarıyla başlamıştır ([251]). 1179'da Naviglio Grande çalışmaları başlatılmış ve 1257'de *podestà* Beno Gozzodini tarafından bitirilmiştir. Böylece Ticino'nun suları Milano'ya sulama ve seyrüsefere yönelik, hemen hemen 50 km. uzunluğundaki yapay bir



3. Lombardiya ovasının büyük kanalları
Kaynak: Charles Singer, **History of Technology**, 1957, c. III. Ölçekte 20 değil de 30 km. olarak okuyunuz. Noktalı alan Alplerin önündeki tepeleri ve volkanik kalıntıları temsil etmektedir.

nehir aracılığıyla ulaşmaktaydılar. 1300'den önce la *roggia* Basca Sesia'dan ayrılmıştı; daha sonra onu kanatarak *roggie* Biraga, Bolgara ve diğerleri meydana getirilmiştir, bunlar Navarese ve Lomelline'nin sulanmalarına yarayacaklardır. 1456'da Francesco Sforza 30 kilometreden daha uzun olan Martesana kanalını kazdırıyordu; bu kanal Milano'ya Adda'nın suların getiriyordu. 1573'de yapılan genişletme sonucu kanal seyrüfere uygun hale geldi. Moritanyalı (Arap) Ludovico'nun bu kanalı *Naviglo Grande*'ye daha önce bağlamış olmasından ötürü, 1573'de Lombardiya'nın iki büyük gölü Como ve Maggiore gölleri, devletin tam da göbeğinde, birbirlerine bağlanmış oldular ([252]). Ve Milano önemli bir su istasyonu haline gelmiş oluyordu; bu durum ona, daha düşük masrafla buğday, demir ve özellikle odun edinme, Po ve Ferrare yönlerine, orada dökülen büyük top parçalarını gönderme olanağını sağladı; sonuç olarak, en büyük kusuru olan kara ortasında bir kent olma halini aşmış oluyordu ([253]).

Sadece su yollarına ilişkin olan bu işaretler, toprağın fethinin ne kadar yavaş olduğunu göstermektedirler. Bu fetih, aşamalar halinde yapılmıştır. Ve aşamaların herbirine, yeni insan tabakalarının yerleşmeleri tekâbül etmiştir, o kadar ki, birbirlerinin içine girmiş olarak üç Lombardiya, toplumsal olarak farklı insan gruplarını temsil etmektedirler. Dağlı, çoban, kuzeyde *brughiere* bölgesine kadar yaklaşan Yukarı Lombardiya fakir ama özgür; kendi bağlarının kötü şarabı da dahil herşeyi kendi topraklarında yetiştirmeye tutkun bir küçük toprak sahipleri ülkesidir. Bunun altında yüksek ovanın sulanan yaylasıyla, çeşmeler (*fontanili*) ve büyük otlaklar bölgesinde, soylu ve kilise mülkiyeti başlamaktadır. Tam da zemin katı olmayan bu aşağı kat, şatolar, yarıcı toprakları, büyük ağaçların gölgesindeki manastırların bölgesidir. En altta ise kapitalistlerin çeltik işletmeleri uzanmaktadır ([254]). Onların devrimci girişimleri, su baskınına maruz kalan bu topraklarda tarım yapılabilmesi sorununu çözmüştür. Kesin bir ekonomik gelişme. Ama ya toplumsal gelişme?

Lombardiya pirinci, gruplanmış olmadıklarından ötürü sonuç alacak bir şekilde şikâyet edemeyen, ondan da fazlası çok mağdur edilen işçilerin korkunç koşullardaki köleliğini işaret etmiş olmalıdır. Pirinç tarlaları sürekli bir işgücüne ihtiyaç göstermemektedirler, fakat ekim, yeniden ekim ve hasat dönemlerinde, birkaç hafta süreyle önemli işçi kitleleri gerekmektedir. Bütün bu pirinç tarımı mevsimlik göçlere dayanmaktadır. Bu tarım mal sahiplerine, işletmesinin başında yalnızca ücret ödenmesi ve çalışan ekiplerin gözetlenmesi için ihtiyaç duymaktadır. Daha sonraki yüzyıllarda Cavour bu bağlamda komşu Aşağı Piemonte'deki Leri'deki topraklarına gidip, ücretleri bizzat ödüyor ve gün doğumundan itibaren işçilerin çalışmalarını bizzat gözlüyordu ([255]).

Ovadaki hemen bütün tarım çeşitleri için durum buydu. İşlemesi kolay olan, sürüm izlerinin ip gibi uzanabildiği bu topraklar, düzenli olarak öküzler, mandalar, hayvani makinelerden yararlanıyorlardı. Bu tarım ancak hasat veya bağ bozumu zamanlarında, dağlı taşeronların elindeki bol emek gücüne başvurmaktadır. Birkaç haftalık çalışmadan sonra bu kol işçileri geldikleri yerlere geri dönmektedirler. Bunlar gerçek kır proleterleridir. Fakat yerleşik köylü, evi ovada olanı da çoğu zaman öyledir.

1547 yılında Lombardiya'daki mülkiyet dağılımı hakkında İspanyolların yaptıkları soruşturma ([256]), köylülerin verimli alçak bölgenin % 3'üne bile sahip olmazken, yukarıdaki fakir toprakların çok büyük bir çoğunlukla köylü mülkiyeti olduğunu göstermiştir. Lombardiya'ya dair bu rakamlardan daha iyi hiçbir şey alçak ülkelerin insani durumu hakkında konuşamaz. Sefil sağlık ve hijiyen koşullarına tabi kılınan köylü, burada çoğu zaman az yaşamak durumunda kalmaktadır. Efendileri vardır, ürettikleri efendileri içindir. Çoğunlukla dağından koparılmış basit bir insan olan yeni

gelen, fırsatı çıktığında mal sahibi veya kâhyası tarafından aldatılmaktadır. Birçok bakımlardan bu insan, hukuki durumu tam olarak ne olursa olsun, aslında bir cins sömürge kölesidir.

Büyük mülk sahipleri ve fakir köylüler

Akdeniz'in ıslah edilmiş ovalarını kuzey Avrupa'nın ormandan kazanılmış topraklarıyla kıyaslıyorduk. Bütün kıyaslamalar gibi bunun da sınırları vardır. Ormandan açılmış toprakların ortasında, yeni kentlerde Amerika'dakine benzer daha özgür bir dünya yaratılmıştır. Akdeniz'in dramlarından biri (tarımsal bireyciliği kolaylaştıran birkaç yeni bölge bir yana) ([257]), gelenekçiliğinin ve kireçlenmesinin nedenlerinden biri, yeni bölgelerin burada zenginlerin denetiminde kalmasıdır. Kuzeyde, yarın Amerika'da olabileceği gibi, bir balta, bir kazma, besleyici iyi bir toprak yaratmaya yeterli olabilmektedir. Akdeniz'de zengin ve iktidar sahibi olanın işe karışması gerekmektedir. Zamanla, ayrıntıdaki ıslahatlardan uzun vadeli bütünsel, geniş planların uygulanmasına doğru çıkıldıkça, bu durum kendini daha fazla ortaya koymaktadır. Çünkü, amaca ancak omuz omuza çalışma ve katı bir toplumsal düzen gerektiren bir disiplin sayesinde ulaşılabilir. Mısır, Mezopotamya acaba özgür köylülerden müteşekkil olmuşlar mıydı, XVI. yüzyılda olabilirler miydi? İspanya'da *secanos* veya *regadios*'a -"kuru" topraklardan sulu topraklara- geçildiği her seferinde, nispeten özgür bir köylüden köleleşmiş bir köylüye geçilmektedir. İspanyol bütün bu büyük sulama tesisatını, yeniden fetih tamamlandığında müslümandan miras almıştır. Bunları eksiksiz almış, üstelik bunların iyi işlemesi için zorunlu fellah personelini de hazır bulmuştur. XVI. yüzyılda Lerida ovasını hala fellahlar işlemektedirler; Ebro Rioja'sını fellahlar işlemektedirler; Valencia, Murcia, Granada'da fellahlar bulunmaktadır; İberyalı efendi, fellahları veya daha doğrusu Moriscoları sevmektedir, ama tıpkı sürü hayvanlarını sevdiği gibi, Yeni Dünya'daki kölelerini koruduğu gibi.

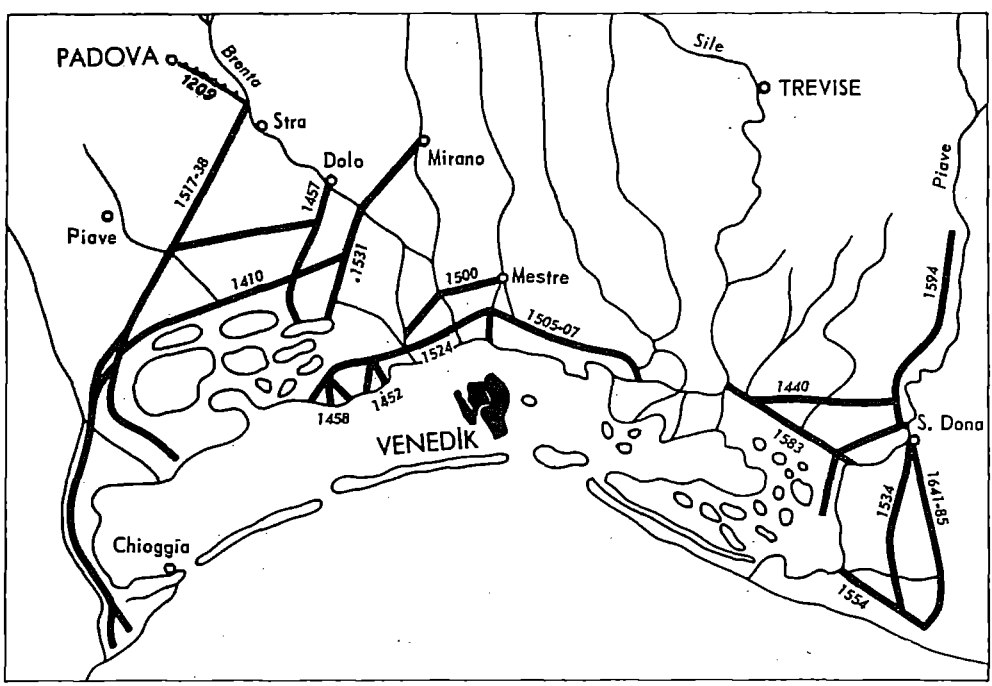
Ova senyöre aittir ([258]). Fidalgoların evlerini, armalı muazzam kalkanları olan *solares*'i bulabilmek için Portekiz *vigas*'ına inmek gerekmektedir ([259]) Siena Maremme'si, eğer olduysa, komşusu Toskana Maremme'si gibi sıtma bölgesi olarak, tıpkı onun gibi senyör şatolarıyla doludur. Bu şatoların kuleleri, burçları, vakti geçmiş siluetleri, ülkeye egemen olan ama orada sürekli yaşamayan senyörlerin bu ağır varlıkları bir toplumu hatırlatmaktadır, çünkü bu ikâmetgâhlar ancak geçici konaklar olarak kullanılmaktadırlar. Efendiler olağan olarak Siena'da yaşamaktadırlar. Burada, bugün hala ayakta duran şu geniş kentsel evlerde, Bandello'nun aşıklarının, hizmetçilerin ayinsel suç ortaklığıyla, buğday çuvallarının yığıldığı geniş kilere çıkan merdivenlerden veya zeminin her zaman biraz metruk odalarına götüren koridorların içine girdikleri şu saraylarda oturmaktadırlar ([260]). Biz de onların peşinden bu eski ailelerin evlerine nüfuz edebilir, kentten uzaktaki Maremme'nin eski şatosuna müdahale edecek sadakatiyle komedi ve trajedileri, dedikoduları ve ailesel denetimleri yaşayabiliriz. Sıtma ve yüksek ısı tarafından yaratılmış soyutlanmışlık içinde, İtalya'nın ve yüzyılın modasına göre, sadık olmayan veya öyle olduğundan kuşkulanılan karıyı haklamak için daha iyi bir yer var mıdır? İklimsel açıklama Barrès'i büyülemiştir. Fakat, sahibi olduğu bu alçak topraklarda, katile hemen hemen suçsuzluk tanıyan bir toplumsal suç ortaklığını da açığa çıkartmak gerekmez mi? Ova zenginlerin fiefi.

Bugünün Fas Sus'u hakkında Robert Montagne ([261]) "Ovada zenginlerle fakirler arasındaki fark hızla artmaktadır. Birinciler bahçelere sahiptir, diğerleri ise onları işler. Sulanmış tarlalar bol tahıl, sebze, meyve vermektedir. Zeytinyağı ve argan yağı, kuzey kentlerine kadar kırbalar içinde taşman ayrı bir zenginlik meydana getirmektedirler. Pazarların daha yakın olması, yabancı ürünlerin girmelerini kolaylaştırmaktadır, öyle ki

Sus ovası ekâbirlerinin varlığı, Maghzen'in her zaman egemen olduğu diğer eyaletlerdekilere benzeme eğilimine girmektedir. Fakat aynı zamanda, bahçe işçilerinin, *klemma*'ların hayatı giderek daha da sefilleşmektedir" diye yazmaktadır. Akdeniz dünyasının ovalarındaki kural, bize böyle olmuş gibi gelmektedir. Burada büyük bir mesafe, zengini fakirden ayırmakta; zenginler çok zengin, fakirler de çok fakir olmaktadırlar.

Büyük mülkiyet burada kural olarak kalmaktadır. Senyörlük rejimi -ki çoğunlukla bunun ön cephesidir- ölüme direnmenin doğal koşullarını burada bulmuştur. Sicilya'da, Napoli'de Andaluçya'da senyörlere ait devredilmez soylu mülkler, hiç parçalanmaksızın çağdaş döneme kadar aktarılmıştır. Aynı şekilde Balkanların büyük Doğu ovalarında, Bulgaristan'da, Rumeli'de ve Trakya'da buğday ve pirinç üreticisi bölgelerde Türk rejimi büyük malikâneleri ve serf köyleriyle derinlemesine kök salmıştır, oysa dağlık Batıda hemen hemen başarısızlığa uğrarken meydana gelmiştir bu durum ([262]).

İlkel Roma Campagna'sı veya bugünkü Valencia, Ampurdan veya Roussillon köylü demokrasileri gibi, yerleşme yerinin veya konjonktürün keyfine göre birkaç istisna vardır. Son iki tanesi hakkında Maximilien Sorre ([263]), "bu ovalar her zaman küçük ve orta mülkiyet ülkeleri olmuşlardır" diye yazmaktadır. Her zaman mı? Yazarla birlikte bunu, Modern Çağda diye anlayalım. Gerçekten de, bu alçak ülkelerde, XVI. yüzyılın tarımsal karışıklıklarından önce ve özellikle de Mas Deu Templier'lerince Réart ve Cantarane'daki Rousillon havzalarında girişilmiş olanları olsa bile, büyük ortaklaşa sulama çalışmalarından önce nelerin olmakta olduğu tam olarak bilinmemektedir. Ne olursa olsun, örnek ve kuralda güçlü bir şekilde sapılması orada yerinde durmaktadır.



4. Düzenleme kanalları Venedik lagünlerinin yansını kurtarmışlardır.
Kroki Kuzey-batı yönündedir. Bu çalışmalar kenti çevreleyen alçak ülkeler ve lagünleri garantiye almışlardır. Ancak lagünün kuzey kısmı küçük su akıntılarının -çoğu zaman çağlayarak akan Piave, sile gibi- taşıdıkları çökeltiler tarafından geniş ölçekte doldurulmuştur. Bütün bu bölge ölü sularla kaplıdır. Tersine, sürekli olarak yeniden başlatılan çalışmalar Brenta'yı güney kısmında evcilleştirmişler ve Chioggia ile Venedik arasındaki lagün kesimi "canlı"dır ve med-cezir hareketleri ile hayat bulmaktadır. Kaynak: Arturo Uccelli, **Storia della tecnica del Medio Evo al nostri giorni,** 1945, s. 338.

Ve bu ne tek örnektir, ne de tek sapma. Provence'da "büyük malikâneler tarafından paylaşılmış Arles ovası hariç, kırsal proletarya seyrektir" ([264]). Katalonya'da hali vakti yerinde bir köylülük en azından 1486'dan itibaren yeşermeye başlamıştır ([265]). Belki de her türden bütünsel açıklamaları esnek hale getirmek için, şu küçük veya büyük mülkiyet (büyük mü, muktedir mi?) yanlış kavramlarına geri dönmek ve bunların üzerinde uzun süre durmak; ovaların büyüklüklerine göre ve ovaların parçalanmış olup olmadıklarına göre farklılaştırma yapmak gerekmektedir; nihayet ve özellikle, eğer varsa ve mantıksal açıklamalarla birlikte, mülkiyet rejiminin değişimlerini ve tarımsal açıklamaları, parçalanmaları, yeniden birleşmeleri... ve sonra yeniden, hiçbir şey sabit değilken, parçalara ayrılmaları araştırmak uygun olacaktır. Şurada insan sayısı; burada yeni bitkilerin ekilmeye başlanması, aletlerin yeni gelenleri veya eskiden beri kullanılmakta olanları; başka bir yerde yukarıdaki kentlerin gelişmelerinin alçak ülkelerin coğrafi ve insani düzenini nihayetsiz bir şekilde alt-üst ederken, başka bölgelerde buğday ve sabanın tiranlığı (Gaston Roupnel'in fikirlerine geri dönmek istersek) hayvan kullanımının eski düzeni ve zenginlerin güçlerini korumaları. Bu , Emmanuel Le Roy Ladurie'nin ([266]) XV. ve XVIII. yüzyıllar arasında Languedoc köylüleri üzerinde yaptığı, yenileştirici çalışmanın yaptığı ve yapacağı hizmettir. Ondan önce, bu tarla düzeninin, ekonomik ve nüfussal konjonktürlerin böylesine ürünü olduğunu ve bu oldukça esnek olayın sürekli değişimlere neden olduğunu kim düşünebilirdi? Sorun, Languedoc'ta birbirlerini izleyen köylü türlerinin bu asırlık takviminin deniz bölgeleri için de geçerli olup olmadığını, hangilerinin ileride, hangilerinin geride ve çoğunlukta olan hangilerinin de tam saatinde olduklarını bilebilmektir. Daha şimdiden buna cevap verebilmemiz gerekmektedir.

Ovaların kısa dönemindeki değişimleri: Venedik terra ferma'sı

En azından başka bir örnek üzerinde -Venediğinki- bu kısa vadeli değişimleri izlemeyi deneyebiliriz.

Bu alçak, aynı zamanda en zengin ve en kalabalık bölgelerde Venedik kırı, XV. yüzyılın sonundan itibaren, ne yazık ki coğrafi boyutlarını ve kesin kronolojisini bilemediğimizden, genişliği hakkında kuşkulu olduğumuz çok sayıda ıslah çalışmalarına konu olmuştur. Erken başlamış olan bu pahalı iyileştirmeler olağan olarak köylüler veya köy cemaatlerine yarar sağlamışa benzememektedirler.

Görünüşte, 1566'dan itibaren *Proveditori ai beni inculti*'ye tevdi edilmiş olan, şeması yüzyıllar boyunca Venedik yönetiminin temkinli yöntemlerine ve bir öncekinin aynı olmasına indirgenmiş olan, alışılmış ıslah sürecinden daha akli olan hiçbir şey yoktur. ([267]). Her ıslah, her *ritratto,* tabii ki bataklık olan belirli toprak üzerinde belirli bir grup için, çeşitli hidrolik çalışmalar programı tesis etmektedir: inşa edilmiş veya edilecek setler (*argine*), su hazneleri (*presi*), sulama sularının dağıtımı için kanal ve oluklar (*scalladori*). Bazen tekneler, inşa edilen bu kanalları kullanmakta ve bir geçiş hakkı tesis edilmektedir. Bu, masrafları kısmen karşılayacaktır. Fakat, ilk anda toprak sahipleri *campo* ([268]) başına, bağları işlenen toprak veya sadece ağaç dikili toprak olmak üzere, bir veya iki düka olmak üzere, bu pahalı çalışmaların masraflarını karşılamak zorundadırlar. Bir mülk sahibi, eğer payına düşeni ödeyemezse, buna karşılık olarak topraklarının yarısı alınmaktadır ki, bu da *campo* başına ödemenin hafif olmadığını işaret etmektedir.

Duruma göre, *ritratto* bir kentsel cemaatten (Este ([269]), Monselice ([270]) gibi) de alınmakta veya alınamamaktadır, veyahut da gerçek mal sahipleri sendikası Venedik

hazinesinin düşük faizli (% 4) kredisinden yararlanabilirler; nihayet, Venedik yönetimi girişime katılabilir, bu durumda işlem bittiğinde payına düşen toprağı satma hakkını elde etmektedir. Satışlar bazen doğrudan Rialto meydanında yapılmaktaydı. Her *ritratto,* tıpkı bir gemininki gib 24 kırata ayrıldığından, her kırat açık artırmalarda, birbirinin ardından bir mezatçının çekiçleri altında diyebileceğimiz bir şekilde, satılmaktaydı, belgeler *con la baccheta in terra del su in giu* diye kesinleşmektedirler.

Fakat acaba bu özenli düzenlemelerin değeri nedir? Gerçek şurada veya burada başarısızlık veya tam bir felâket doğrultusunda tahmin edilmektedir. Herhangi bir *communità,* artık çalışmalarını bitirebilmek için borç alamaz hale gelmiştir, *ritratto*'sunun yarısını halkına, diğer yarısını da ilk mezatta kazanan herhangi bir alıcıya (çünkü mezatçı belli bir mezat bedelinden hareketle, fiyatı düşürerek ilerlemektedir) satacaktır. *Consorti* veya *caradotori* (kırat alıcıları) mal sahipleri sendikalarının oluştuğu sık sık görülmektedir. Bunlar gerçek ticari ortaklıklardır. Başlarında Venedik *patricius*'larından büyük adlardan biri bulunduğunda, buna şaşırmamak gerekmektedir. Bir belge (15 Şubat 1557) ([271]), bir Hieronimo Dolfin'in (büyük bankacılar ailesinden) ortaklarıyla birlikte, üstelik 1561'in başlarında ([272]) henüz arızalı olan Aşağı Adige ile Po'nun aşağı yatağı arasında yer alan, Lendinara yakınındaki San Biasio vadisi *ritratto*'su oyununu yönettiğini göstermektedir. İki yıl sonra, işte başka bir *patricius,* Alessandro Bon ki, bu *intrapreso a sue spese, col permesso della Signoria la bonifica di tutte le valle che sono tra Po e Bacchiglione*'dir. ([273]); bu adam projelerini yürürlüğe koyarken direnmeyle "Rovigo *communità*'sının beklenmedik engeliyle" karşılaşmıştır. Büyük girişimlerin söz konusu olduğu her seferinde, bunu bildiğimizden çok tahmin ediyoruz: burada sadece alanda yapılacak bir çalışma belirleyici olacaktır. Ancak, 5 Kasım 1554'de olduğu gibi bir kaza meydana gelirse, Rovigo civarında bir set çöküp 30.000 *campi fertilissimi* su altında kalırsa; ve çatlak yeterince onarılamadığından 40.000 *stara di formento* bir dahaki hasatta, bir öncekinde olduğu gibi, hiçbir şey vermeme tehlikesiyle karşı karşıya kalırsa, kesin bilgi sahibi olabiliriz ([274]). Demek ki büyük miktarlar, büyük zenginlikler, önemli işler söz konusudur. 11 Aralık 1559'da, ne yazık ki anonim kalan bir proje yapımcısı, masraflar kendine ait olmak üzere bir dizi *ritratti* yapmayı önermiştir; masraflarını karşılamak üzere, on taneden bir *campo*'yu kendine alacaktır ([275]). Bu iyi yürekli kişinin arkasında kim saklanmaktadır?

Böylece, bu küçük kesinliklerin ötesinde, Venezia köylülerinin ve mülk sahiplerinin durumunu şöylesine bir görebiliyoruz, oysa Languedoc köylülerinin ([276]) ve efendilerinin durumunu şimdi harika bir şekilde (bir araştırmanın sayesinde) tanıyoruz. Durumu daha iyi takdir edebilmek için tehlikeli soruşturmalar yapmak gerekmektedir ve bunlardan yapılması gerekenler vardır; sonra da elde olan kitleleri iyice tartmak gerekecektir. Çok çeşitli tarımsal işletmelerin bütününe oranla bu ıslah çalışması *patricius* sınıfının refahını ve XVII. yüzyılda Signoria'nın o tarihlerde eşanlı olarak ipek üretimini artırmasıyla birlikte, ödemeler bilançosunun dengeye gelmesini sağlayacak olan pirinçliklerin bu uzun dönemli (belki de 1584'den itibaren) zaferleri ne ifade etmektedir ([277])? Bu muazam ıslah çalışmaları her hal-ü kârda, Languedoclu "kanalcılar"ın yürüttükleriyle hiçbir ortak ölçüye sahibe benzememektedirler. Aynı şekilde, XVI. yüzyıl sonrasında Venedik'te "toprak rantı"ndan yararlananlar için, Languedoclu toprak sahiplerinin Montpellier veya Narbonne civarında tanıdıklarından çok daha lüks bir dönem açılmaktadır. *Terra ferma*'nın bu kırları üzerine kapanmış olan Venediğin, talihi, onları bilgince işlemek olacaktır. Ama Venedik toprağının yaşadığı şu dramları henüz istenilen kesinlikte bilemiyoruz. Sadece köylülerin borçlandıklarını, ekonominin çoğunlukla köhne olarak kaldığını, cemaatlere ait toprakların daraldıklarını biliyoruz. Aydınlatılması gereken ne güzel bir problem ([278])!

Uzun dönemde: Roma Campagna'sınm kaderleri

Değişimler uzun dönemde gözümüzde tabii ki daha açıktırlar. Nihayetsiz olarak yeniden başlayan bu geniş değişiklikler içinde Roma Campagna'sı çok iyi bir örnektir ([279]). Köylü burayı neolitik dönemden beri sahiplenmiştir. Binlerce yıl sonra, İmparatorluk döneminde, bütün alanları itibariyle işgal edilmiş olan *argo romano,* büyük su kemerleriyle donatılmıştır; sıtma buralarda o dönemde daha az zararlı olmuştur. Felâket, V. yüzyılda Ostrogotların gelmesiyle, su kemerlerinin birbirlerinden kopartılmasının ürünü olarak ortaya çıkmıştır. Toprağın fethi ancak bir veya iki yüzyıl sonra harekete geçecektir. Bu tarihlerde, Ostia kendi harabelerinin üzerinde yeniden doğacaktır. XI. yüzyılla birlikte yeni daralmalar, yeni felâketler: bundan sonra tarımsal hayat XIV. yüzyılın başında ve XV. yüzyılda bir kez daha canlanmaya başlamıştır. Ostia, bu kez kardinal d'Estouville'in gayretleriyle, düştüğü yerden bir kere daha kaldırılmıştır. XV. ve XVI. yüzyıllarla birlikte büyük bir senyörlük mülkiyeti ortaya çıkmış ve bunlar kale gibi inşa edilmiş büyük çiftliklere sahip olmuşlardır: bunlar bugün hala büyük yolların kıyısında farkedilebilecek olan ve kitlesel yapılarının, dağdan inmeye hazır haydutların tehtidi altındaki ovanın güvensizliği hakkında çok şey söylediği *casali*'lerdir. Bu "sömürge" tipi büyük çiftlikler, ürün rotasyonu (buğday başlıca varlık nedenleridir) ve büyük çaplı sığır yetiştiriciliği uygulamaktadırlar. Kol gücü Abruzzeler tarafından sağlanmaktadır. Fakat acaba bu sahiplenme çok sağlam mıdır?

XVI. yüzyılda durum hiç de gelişme halinde değildir. Kardinallerin Campagna'da kendi "bağları" vardır, fakat bunlar Palatine üzerindeki Borgheseler Casino'su gibi rüzgârlı tepelerin üzerinde yer almaktadırlar. Roma civarında avlanmayı seven Benvenuto Cellini, sıtmanın aşırı bir haline benzeyen uzun bir hastalıktan, ona göre mucizevi bir şekilde nasıl kurtulduğunun arızi öyküsünü anlatmaktadır ([280]). O zamanın Roma Campagna'sını hiç de av alanları olmayan büyük boşluklar, bataklıklar ve belirsiz topraklarıyla hayal edelim.Zaten Apenninlerin çeşitli yerlerinden inen canlı bir çoban hayatı, istila edici bir tavır içinde, kentin kapısını çalmaya gelmektedir. 1550'lere doğru yapılan noter sözleşmeleri, Roma'da aralarında Korsikalı göçmenlerin de olduğu, çok sayıda hayvan tüccarını zikretmektedirler ([281]). Yabancı buğdayın rekabetiyle de karşı karşıya olan tarım gerilemeye devam etmektedir. XVIII. yüzyılda işler daha da ağırlaşacaktır. De Brosses ovanın sefaletine, mülk sahiplerinin ihmalkârlığına ve onu mahveden sıtmaya dair acı verici bir tablo bırakmıştır ([282]) "XIX. yüzyılın başı, *agro romano*'yu hiçbir zaman olmadığı kadar ağlanacak bir durumda bulacaktır" ([283]).

Ovaların gücü: Andaluçya

Olağan olarak ovaların kaderi daha az çalkantılıdır. Veya bize böyle gözükmektedir, çünkü tarafımızdan daha az bilinmektedir. Gene de, Roma döneminden bizim dönemimize kadar kanıtların antik bir ihtişam içinde bol miktarda bulunduğu Aşağı Tunus topraklarının değerlendirilmesinde özel değişimler meydana gelmiştir. Aşağı Suriye veya yüzyıllarca ölü olarak kaldıktan sonra, 1922'de hemen hemen dirilen Makedonya, veyahut da kaderi ağzımızı hala açık bırakmakta olan şaşırtıcı Camargue için aynı şeyler söylenebilir.

Ne olursa olsun, bu geniş ovalar Akdeniz tarımının esasını, onu sulardan kazanmak için insani açıdan ödenmesi gerekmiş olan yüksek bedel hesaba katılırsa, başarılarının sonuncusunu, en muhteşemini de temsil etmektedirler. Bu fetihlerin herbiri, sonuçları bakımından zengin tarihsel olaylar olmuşlardır. O kadar ki, şu veya bu büyük olayın arkasında derin neden olarak bu büyük tarımsal başarılardan birinin bulunup bulunmadığını her zaman sormak gerekmektedir.

Bu cinsten bir öncelik konusunda Aşağı Andaluçya ovalarından daha göz kamaştırıcı bir örnek yoktur. XVI. yüzyılda burası Akdeniz'in en zengin bölgelerinden biridir. Kuzeyde Kastilya'nın eski ve düzelmiş kayalık bölgesiyle, güneye doğru Betik Cordillera'sının yukarı kısmını meydana getiren bu bölge zayıf kıvrımlarını, çayırlarını, bazen Flandre kuzeyini hatırlatan bir şekilde, bağlarını ve geniş zeytinliklerini batıya kaydırmaktadır. Diğer bütün ovalar gibi, burası da kısım kısım fethedilmek zorunda kalmıştır. Roma'nın başlangıcında bütün Aşağı Guadalkivir havzası bir bataklık idi ([284]). İlkel Aşağı-Rhône veya Fransız sömürgeleştirmesinden önceki Mitica'ya benzetilebilecek birşey, fakat Andaluçya, Betik Roma İspanya'sının kalbi, bir kentler bahçesi haline gelecekti, zaten çok fazla güzel olduğundan, çok da kalabalık bir bahçe.

Çünkü, bu ovaların zenginliğinin öteki yüzüdür: az sayıda ve gelir getirici üründe uzmanlaşan ovalar, gündelik gıdaları için kısmen dışarıya bağımlı olmaktadırlar. Zeytinyağ, üzüm, şarap, kumaş, mamul eşya ihracatçısı olan Andaluçya kentleri aynı zamanda kuzey Afrika buğdayı sayesinde yaşamaktadırlar. Bu buğdaya egemen olan, biraz da onları elinde tutuyor demektir. Vandaller, Andaluçyalıların da suç ortaklığıyla V. yüzyılda bu buğdaya sahip olmuşlardır ([285]). Bir sonraki yüzyılda Bizanslı onları buradan çıkardığında, Andaluçya'da hemen onun tarafından fethedilmiş olmaktaydı. Arapların sırası geldiğinde, Andaluçya onlara da direnememiştir.

Andaluçya "fethedildiği" her seferinde, yeni tacın en güzel mücevheri haline gelmektedir. Gelişmekte olan bir müslüman İspanya'sının kalbi olmuştur. Bu devlet kuşkusuz İberya yarımadasının kuzeyine o kadar iyi yayılamamıştı, ama onun kıyılarından, aşınmış halklarından ve hareketli tarihinden kolaylıkla ayırdedilmesi mümkün olmayan Küçük Afrika'ya doğru genişlemişti. Bu kentler bahçesinde iki büyük kent, Kordoba ve daha sonra da Sevilla bulunmaktaydı. Kordoba bütün İspanya'nın, bütün Müslüman ve Hristiyan Batı'sının okuluydu; fakat her iki kent de sanat başkentleri ve uygarlık merkezleriydiler.

Yüzlerce yıl sonra, XVI. yüzyılda bu ululuk hala canlıdır. Ancak XIII. yüzyılda Hristiyan yeniden fethinin yol açtığı yaraların kabuk bağlamalarını beklemek gerekmiştir. Bu yeniden fetih Andaluçya ülkesinde, özellikle güneye doğru olmak üzere, çok sayıda çöl yaratmıştı, öylesine ki önce askeri kolonileştirme, sonra da buraları barışçıl olarak yeniden doldurmak için çok zaman harcamak zorunda kalınmıştı ([286]). Fakat bu haldeyken bile Andaluçya hala muhteşem bir ülkeydi; "İspanya'nın ambarı, meyve bahçesi, şarap mahzeni ve ahırı" ([287]), Venedik elçilerinin *Relazioni*'lerindeki ayinsel methiye konusudur. Toprağın zaferlerine XVI. yüzyıl bir de armağan ilâve etmiştir: Amerika. Çünkü, Amerika 1503'te hemen hemen iki yüzyıllık bir süre için Sevilla'ya verilmişti. Amerika, yani *Casa de la Contratacion,* Hindlere ulaşan ve Meksika veya Peru gümüşünü getiren filolar, çok yoğun ve çok faal yabancı tüccar kolonileri: bütün bunlar Sevilla'ya, meşru bir tekel olarak, tek başına kullansın diye verilmişti. Hangi nedenlerle? Herşeyden önce, zenginleştirici trafik daha kıskançlıkla denetlensin diye: bu yöneticilerin bakış açısıdır. Daha sonra, çünkü Amerika yolu Alizelere bağımlıdır ve Sevilla işte tam da bu alizelerin kapısındadır. Fakat bu çok özel talihin arkasında, aynı zamanda Guadalkivir'den inen kayıklar ve ünlü dört öküzle çekilen arabalar tarafında mükemmel bir şekilde iaşe edilen ayrıcalıklı bir kentin ağırlığı yok mudur? Büyük şarap ve yağ üreticisi ovanın el altında olması, Sevilla trafiğini canlandırmaktadır. Tepe eteklerinin yağlarını ve şaraplarını almaya kuzeyli, tekneler, Bröton, İngiliz, Zelanda veya Hollanda tekneleri gelmektedir, bunlar yalnızca San Lucar tuzu - morina tuzlaması için kıyas kabul etmez bir tuz- ve Hind ürünleri için gelmemektedirler.

Andaluçya'nın zenginliği onu zorlamadıysa bile, evinden çıkmaya itmiştir. XVI. yüzyılda Sevilla ve Andaluçya geri ülkesi yarı-müslüman, her zaman ve ucu ucuna yarı-hristiyan halkıyla, İspanyol Amerika'sında geniş topraklar inşa etmektedir: bu topraklar kökenlerinin damgasını taşıyacaklardır, Carlos Pereyra bunu mükemmel bir şekilde söylemiştir: İspanya'nın bütün insanları denize doğru açılan bu güney bölgelerinin lehine olmak üzere, bölgelerinden kopartılmaktadırlar.

İşte Pierre George'un bu ovalar hakkında söylediği, denize komşu "toprak hücreleri"nin canlı ifadesi gibi olanlarına karşı dikkatli olmamızı gerektiren şey. Gerçekte bu hücreler kendi içlerine kapanmış olmanın uzağındadırlar. Dışa doğru yayıldıklarında, genellikle bunun nedeni denizin geniş mekânlarının ekonomisinin yardıma gelmesi veya daha doğru olarak, onları hizmetine alarak, onları büyük ihraç tarımına mahkûm etmesidir. Aşağı Andaluçya'da zeytin ve bağ XVI. yüzyılda ancak büyük Sevilla ticaretinin teşvikleriyle gelişmeye başlamışlardır. Aynı şekilde, Akdeniz'in öteki ucunda ve onun mekânının hemen hemen dışında, Eflak ve Boğdan'da XVI. yüzyılın sonunda, Michel le Brave'ın döneminde buğday ekiminin serpilmesine tanık olunmuştur. Bu serpilme ve onun yol açtığı senyörlük rejiminin güçlenmesi, bizzat kendi hızlı bir gelişme içinde olan tahıl ticaretinin Karadeniz'deki çağrısıyla meydana gelmiştir. Bu kez de XVI. yüzyıl dışına ait birkaç tane benzeri örnek vereceğiz: pamuk ve tütün Selanik ovasının ıslahına vesile olmuşlardır; XVIII. yüzyılda Avignon bölgesine getirilen kızılkök ve onun için alçak bölgelerin kurutularak, sonuncu sıtma kaynaklarının yok edilmesi; veyahut da 1900'lerde sağlıklı Mitica'yı yaratan bağcılık.

Sonuç olarak kuşku yoktur: bu alçak ülkelerin teçhizatlanmalarının bedelinin ödenebilmesi için ticaret, uzun mesafeli büyük ticaret tarafından sağlanan kârların akımı gerekmektedir. Fakat daha doğrusu, bu ticaret yakınında sermaye yönünden zengin, dışa açık büyük bir tüccar kente sahip değil midir? Burası girişimin görevlerini, sorumluluklarını ve rizikolarını üstlenmeye ehil bir kent değil midir? XVI. yüzyılda hakkında söz edebildiğimiz bütün ıslah çalışmaları büyük kentlerin bölgelerinde yer almaktadırlar: Venedik, Milano, Floransa... Aynı şekilde, 1580'lere doğru Cezayir, bizzat kendi büyüklüğünden ötürü Mitica'da önemli bir tarımsal hayatın ortaya çıktığını görmüştür. Belki bu geçici bir hayattır, çünkü ova o zamanlar sağlıksız sularını, kaybetmemiştir, fakat gene de büyüyen kent ve Türkler ile dönme korsanların lüks evleri için -Allah bilir kaç insanın hayatı pahasına- hayvan, süt ve tereyağ, bakla, mercimek, bezelye, kavun, hıyar, kümes hayvanları, güvercin... üretmeye koyulmuştur. Mitica limandaki teknelere balmumu, deriler ve çok miktarda ipek göndermektedir. Buğday ve arpa tarlaları da vardır. Haldo kendi görmediyse bile, oranın bir cennet olduğu sonucuna varmaktadır. Valencia da aynı şekilde, kendini çevreleyen bahçeleri açıklamakta ve üstelik bu bahçeleri gübreyle doyurmaktadır. "Eğer (Valencia'nın) caddeleri taşla kaplı değillerse" ([288]) diye yazmaktadır bir XVIII. yüzyıl seyyahı "bunun nedeni sokaktaki pisliklerin sıklıkla sur dışına çıkartılarak bitişikteki tarlaları verimli hale getirmeye götürülmesidir ve eğer sokaklar taşla kaplansaydı, Valencia'yı her yandan çevreleyen şu geniş meyve bahçesinin verimliliğinin başlıca kaynaklarından birinin kurutulacağı farkedilmiştir".

Büyük tarıma kazanılmış her ova ekonomik ve insani bir iktidar, bir güç haline gelmektedir. Fakat bu hiç de yalnızca kendi için olmayıp, sayesinde yaşadığı dışarısı için yaşamak ve üretmek zorunda olmasındandır. Ve büyüklüğünün bu koşulu aynı zamanda -hiç kimsenin gündelik nafakasından asla emin olamadığı XVI. yüzyılda- bağımlılığının ve sefaletinin de nedeni olmaktadır. Bu durumu, 1580'lerden itibaren kuzey buğdayı ithal etmeye mahkûm olan Andaluçya için göreceğiz ([289]).

4. Transhümans veya Göçebelik: Daha şimdiden iki Akdeniz

Bu yolculuklar tamamlandıktan sonra, geriye transhümans ve göçebelik sorunlarını, insanların ve sürülerin düzenli yer değiştirmelerini, Akdeniz evreninin güçlü çizgilerinden birini ve son tahlilde yaklaştığımız bu sorunları bütünlükleri içinde kavramak kalmaktadır. Eğer gözlem *yalnızca* yarımadasal kıtalarla sınırlandırılırsa, bu nihayetsiz olarak yeniden başlanan hareketlere ait herşey açıklanamayacaktır. Doğuya ve güneye sık sık ve geniş ölçüde bakmak ve bunların içine, en azından akıl yürütme esnasında, çöl sınırlarının göçebe hayvancılık yaşamını dahil etmek uygun olacaktır. İşte, yerleştirmenin sıkıntı verici olduğu bu sorunlara yaklaşmakta bu nedenle geciktik.

Transhümanslar ([290])

Birçok transhümans vardır: coğrafyacılar en azından iki tanesini, belki de üç tanesini birbirlerinden ayırmaktadırlar.

Önce "normal" transhümans vardır: bu şıkta sürü sahipleri ve çobanlar ova insanlarıdır; ovada oturmaktadırlar; aşağı bölgeler yetiştiricileri için uygun olmayan mevsimi meydana getiren yazın ovadan yola çıkmaktadırlar. Dağ bu oyuna yalnızca mekân sağlamaktadır. Ve üstelik bu mekân çoğu zaman ova köylüsünün mülkiyetindedir ve genellikle dağlıya kiralanmaktadır XVI. yüzyılda Arles, belki dört veya beş yüzyıldan beri geniş bir yaz transhümansının merkezidir ([291]), bu kent La Camargue sürülerine ve özellikle de Crau'dakilere komuta etmekte ve her yıl Durance havzasından, onları Oisans, Dévoluy, Vercors otlaklarına, Maurienne ve Tarentaise yakınlarına kadar göndermektedir. Gerçek bir "köylü sermayesi": "kapitalistler" ([292]) Arles'da oturmaktadırlar; daha dün bu koyun yetiştiriciliğinin efendilerine böyle denilmekteydi; sözleşmeleri tescil eden noterler bu kentte donanmaktadırlar.

"Ters" transhümansa XVI. yüzyıldan bir örnek olsun diye, İspanyol Navarra'sını ele alalım. Sürüler, çobanlar bu kez *euskari* ülkesinin yukarılarından gelmektedirler. Aşağı ülkeye ise, pazar olduğunda sadece ticari işler düşmektedir. Bu transhümans gürültülü bir kış inişidir. Hayvanlar ve çobanlar çok soğuk dağdan kaçarak, Aşağı Navarra'ya tıpkı fethedilmiş bir ülkeye giren ordu gibi gelmektedirler. Herşey, bu kuşku duyulan konukların geçişi sırasında, kilitlenmektedir. Her yıl böylece, köylü ile çobanın ebedi savaşı yeniden canlanmaktadır. Önce gidiş sırasında hayvanlar ovanın açık kısımlarına veya Bardenas Reales'deki büyük otlaklara ulaşıncaya kadar, sonra dönüş sırasında tekrar. Bardenas Reales taşlı bir step olup, Aragon sınırlarında yer almakta ve kış yağmurları burada oldukça zayıf bir otlak meydana getirmektedirler ([293]).

Bu ters transhümans aynı zamanda, kışın ve ilkbaharda dar kıyı bölgelerinde çoban ve sürüleri toplayan Kalabriya'dakinin de aynıdır. Haziran 1549'da Catanzaro piskoposu "Paskalya gününün sabahı birkaç rahip, sürülerin çok sayıda olduğu ve onlarında peynir *biçimlerinde* yapılmış mihraplarda, ayin yaptıkları, sonra da peynir ve sürüleri kutsayarak çobanlara dua ettikleri liman mahallerine gidiyorlardı" diye açıklama yapmaktadır. "Rahip bu işten mihrap yapımında kullanılan bütün peyniri kazanmaktaydı. Bu ayinleri yöneten rahipleri cezalandırdım ve... müthiş cezalar vereceğimi söyleyerek artık herhangi birinin bu işi yapmasını yasakladım" ([294]).

Böylece iki transhümans vardır, bunun dışında daha az önemli, hem kış, hem de yaz transhümansıyla karışık bir de karma transhümans bulunmaktadır. Bu durumda yola

çıkış noktası ve ikâmet yerleri, iki otlağın yarı yolunda, bayır ortasında bulunmaktadır. Bugünkü Korsika'daki Chataigeraie'de olduğu gibi.

Aslında, gerçeği katı bir tasnif içinde tüketmek mümkün değildir. Transhümans her türden fizik, insani, tarihsel koşulu devreye sokmaktadır ([295]). Akdeniz'de, en basit tanımı içinde, ovalarda bulunan kış otlaklarından, yükseklikleri işgal eden yaz otlaklarına doğru *dikine yönde* bir yer değiştirmedir. İki katın ortaklığından meydana gelen bir hayattır. Aynı zamanda da insanların yer değiştirmesidir. Ve bu insanlar şu veya bu köye, şu veya bu kırsal gruba -veya kırsal olmayan gruba- dahildirler; ya sadece çobandırlar veya molalarından birinde toprağı geçici olarak işlemekte, bazen de sonbaharda bitkilerin yetişmesini hızlandırmak için makiyi yakmaktadırlar ([296]); bu insanlar ya yukarıda, ya da aşağıda oturmaktadırlar; sabit konutları vardır-veya yoktur- Kısacası, çeşitlilikler çok sayıdadır, fakat bunlar yerel koşullar tarafından konulmuş olduklarından, hemen hemen tercih dışıdırlar. Geçerken şu öykünün lezzetine varalım: Coron 1499'da henüz Yunan kıyılarındaki Venedik karakollarından biriydi, Mora paşası, bu küçük yerdeki Arnavut ve Rumların Padişahın topraklarında ekim yapmaya veya hayvan otlatmaya gelmelerini engellemek istiyordu. Coron *retteri*'si ona *dolcemente* cevap vermekle yetinmişlerdir. "Eğer bizimkiler yazın sizin topraklara gidiyorlarsa, kışın da sizin sürüleriniz bizim topraklara geliyorlar" ([297]).

Engebe ve mevsim, iki veri, alışılmış olarak bunlar olabilecek ve olacaklar hakkında herşeyi değilse bile, esas olanı haber vermektedirler. 1498 ([298])'de karnaval günleri sırasında *stradiot*lar Piza civarına bir saldırıda bulunmuşlardır: kışın ve deniz kenarından ele geçirdikleri ganimet bizi şaşırtmamalıdır: 300 büyük baş, manda ve inek, 600 koyun, birkaç katır. Ocak 1626'da Zara yakınlarında, bu sefer Türklere karşı yapılan saldırıda 2500 hayvan kaçırılmıştır.([299]). Sonuncu sınama: 1649 Aralığında ([300]) yeni bir şefin yönetimi altında olan Morlaklar Dalmaçya'da kıyı civarında "13.000 baş hayvan" elde etmişlerdir.

Transhümanstan daha eski olan göçebe hayvancılık

Böyle tanımlanan transhümans, ova otlaklarıyla dağ otlakları arasındaki Akdeniz çobanlık hayatının sadece düzene sokulmuş ve adeta bilge bir hale getirilmiş biçimlerinden biridir. Uzun bir evrimin meyvası olan bilge bir hale getirilmiş bir biçim. En gürültülüsü olsa bile transhümans, kendisiyle birlikte yalnızca uzmanlaşmış bir çobanlar halkını sürüklemektedir. Bir işbölümü, heryerde hazır ve nazır bir tarım, demek ki korunması gereken tarlalar, sabit evler, köyler gerektirmektedir. Bu köyler mevsimlere göre, ya ovaya doğru, ya da yüksek dağlara doğru, nüfuslarının bir bölümünü boşaltmaktadırlar. XVI. yüzyılda yapılan birçok soruşturma yalnızca kadın, yaşlı ve çocukların kaldıkları, yarı yarıya boşalmış bu köyleri işaret etmektedir.

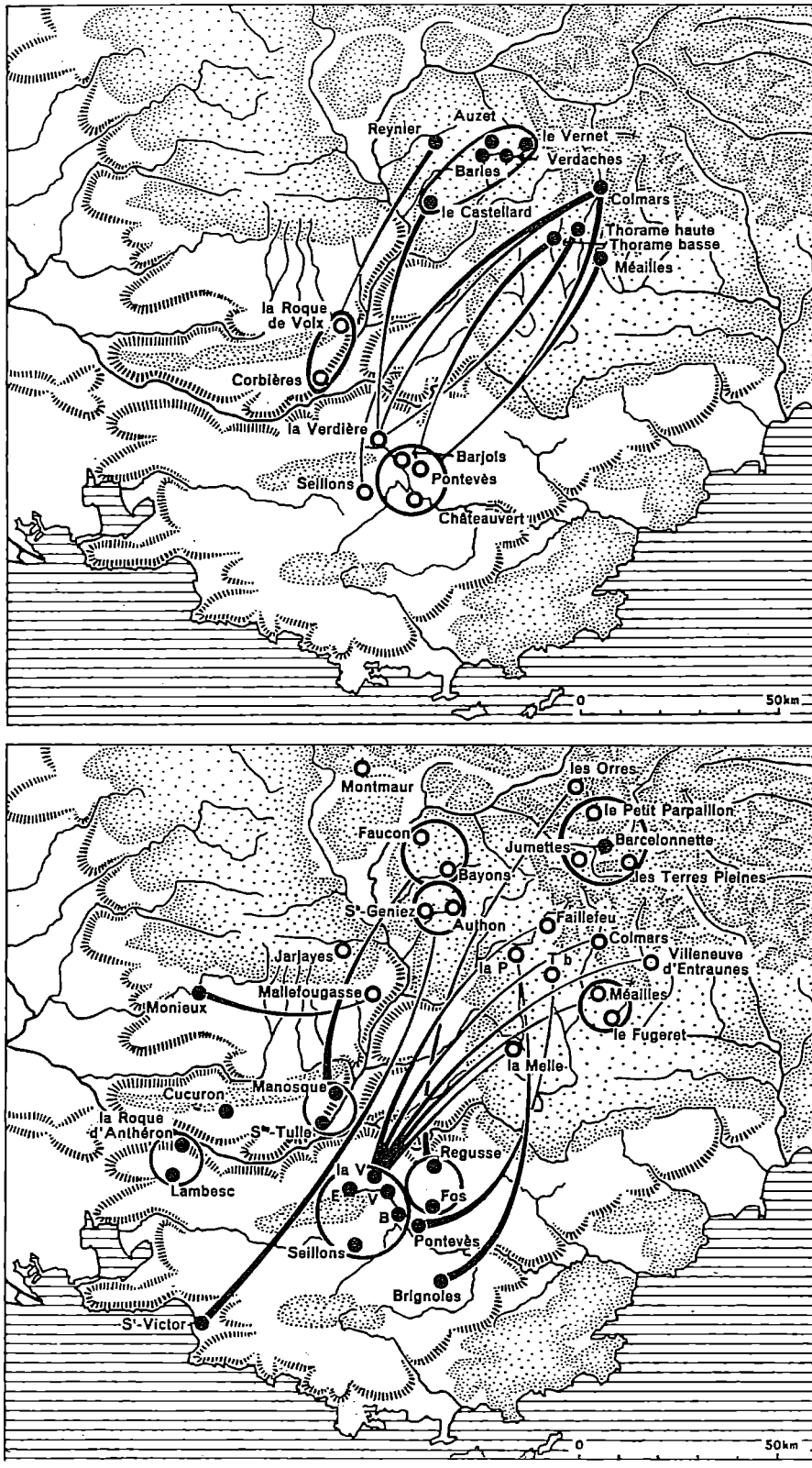
Bunun tersine, göçebe hayvancılık herşeyi kendisiyle birlikte ve muazzam güzergâhlar boyunca sürüklemektedir: insanlar, hayvanlar hatta evler taşınmaktadır. Ancak, transhümansda olduğu gibi, hiçbir zaman koyun nehirleri meydana gelmemektedir. Çok büyük olsalar bile, göçebelerin sürüleri, muazzam bir mekân içinde, bazen küçük gruplar halinde erimektedirler. Bugün göçebe hayvancılık -ki bu tür hayvancılık Akdeniz çevresinde artık gerçekte ancak tortu halindedir-, Beyrut'un yakın banliyösünde gece bastırırken toplanmış on kadar kişinin işidir; veya Cezayir'de hasada göre, kulübelerin ortasında birkaç deve, koyun, eşek, iki veya üç at, kırmızılar giyinmiş kadınlar ve keçi kılından birkaç kara çadırdır; veyahut da Torosların güneyinde Antalya ovasında bazen -ama nadiren- yavaş yavaş kaybolmakta olan bir gelenek uyarınca at nalı biçiminde yerleştirilmiş olan yirmi kadar çadırdır ([301]).

Transhümans ve göçebe hayvancılık farklı gösterilere, farklı yaşlara ait faaliyetlere benzemektedirler. Şu öbüründen daha eski değil midir? Akdeniz'in güneyini çevreleyen ve Orta Asya ile ötelerine kadar devam eden çöl ve yarı çöl bölgelerde gözümüzün önünde şimdiki yönetimler tarafından izlenen yerleştirme siyasetleri, eski göçebelikten bir transhümansın, bir işbölümü olan hafiflemiş bir çobanlık hayatının geriye kalmasına yol açmışlardır (Trablus'ta olduğu kadar Sahra'da, Türkiye ve İran'da olduğu kadar Suriye'de de). Dağlık Akdeniz çevçevesi içinde, ters transhümansın, coğrafyacıların normal adını verdikleri transhümanstan daha eski olduğu ilave edilmelidir.

Bu tasnif -göçebe hayvancılık, ters transhümans, normal denilen transhümans- ikna ediciye benzememektedir. Fakat olaylar hiç de bu *a priori* modelin düşündürdüğü kadar basit bir şekilde cereyan etmemişlerdir. Geçmişteki yavaş değişmelerden çok felâketler, ani değişimlerden yana üretken olmuşlardır. İşin kötü yanı, felâketlerin bu alanda, siyasetfekilere nazaran daha az bilinmeleridir.

Gerçekten de, çobanlık yapıları ayrıntıları içinde yakından incelediklerinde, ters ve normal transhümans çoğu zaman karışık olarak ortaya çıkmaktadırlar. Yukarı Provence'da ([302]) XV. ve XVI. yüzyıllarda yukarıdaki (daha zengin ve daha kalabalık olanlar) ve aşağıdaki mal sahipleri, aynı otlakları kullanmaktaydılar. Bu koşullarda iki transhümans biçimi arasındaki ayırımı tek başına belirleyen mülkiyet rejimi olmaktadır. Ve işte biz bu durumda coğrafi alandan, mülkiyetin toplumsal alanına, hatta siyasal alanına atılmış olmaktayız. Gerçekten de, sürülerin geçişleri, hiçbir devletin ihmal edemeyeceği, istekle örgütleyeceği ve her zaman koruyacağı mali olanakları sunmaktadırlar. Abruzzeler ile Apulia Tavoliere'si arasında ters bir transhümans Roma döneminden itibaren tesis edilmiştir ve o dönemdeki Tarente kumaş endüstrilerinin varlık nedenini açıklamaktadır. Bu transhümans Aragon kralı I. Alfonso ([303]) onu 1442-1447'de ayrıcalıklı ve zorunlu koyun yolları, *tratturi* ve bağlantı yolları (*tratturelli*), dinlenme otlakları *(riposi)* ve kış otlakları halinde örgütleyip, bunun üstüne bir de yün ve hayvanları Foggia'da -başka yerde değil- satma zorunluğu ve tabii ki güzergâh boyunca ödemeler getirinceye kadar, oldukça serbest bir rejim altında sürmüştür. Bu sistem bir kez sabitleştikten sonra, yollar boyunca bağ veya zeytin yetiştiricisi ve özellikle de buğday üreticisi köylülerin düzenli ve inatçı toprak genişletme faaliyetlerine karşı korunmuştur.

1548'de Apulia'da yer alan 15.000 *carri* (bir *carro*: 24 hektardan fazla bir alan)'lık bir toprak üzerinde, krallık toprakları 7.000 *carri*'den biraz fazlasını temsil etmekteydiler; bunun dışında resmi otoriteler, az veya çok haklı olarak, işlenen araziden 2.000 *carri* toprağı otlağa katmışlardır. Ortalama olarak 1 milyon baş içeren sürüler, gene ortalama olarak izleyen on yıl içinde, 1.300.000 başa çıkmışlardır. Ve bu rakam daha da artacaktır, çünkü ekim 1591'de resmi tahminler 2.881.217 koyundan söz etmektedirler, üstelik tahıl "pahalılığının" ertesinde (1560, 1562, 1567, 1584, 1589-1590 ve 1591'de) geçiş yolları altı yıllık sürelerle köylülere kiralanmışlardır -hayvan geçişiyle zenginleşen bu topraklarda buğday verimliliği bire yirmi veya bire otuz gibi rekor rakamlara ulaşmaktadır.- Bunun sonucu olarak, Napoli'de alıcılar arasında "mum ışığında" ([304]) hareketli mezatlar olmaktadır. Büyük çıkarlar söz konusudur: Maliyenin çıkarları, ona ait olan Apulia gümrüğü "telafisi mümkün olmayan bir incidir"; yün ve et tüccarlarının çıkarları; küçük yetiştiriciler kitlesinden yavaş yavaş kopan büyük sürü sahiplerinin çıkarları. Katolik krala yönelik olarak kaleme alınmış bir rapor "bu Apulia eyaletinin herhangi bir *villano*su 10, 15, 20 veya 30 bin koyuna sahip olmakta, bunlar her yıl bu gümrüğe (Apulia) satmak üzere yün ve hayvan getirmektedirler. Daha sonra at üstündeki heybelerini ekinlerle doldurduktan sonra, paralarını gömmek üzere evlerine dönmekte-



5. XV. yüzyıl sonuna doğru Yukarı-Provence bölgesi koyunlarının kışlak ve yaylakları

dirler; bazen de servetleri gömülü olarak ölmektedirler" ([305]). Her hal-ü kârda XVII. yüzyıldan itibaren ve XVIII. yüzyılda daha fazla olmak üzere mülkiyet yoğunlaşması, büyük mal sahiplerinin sürülerinin büyümesi olgusu yaşanmıştır ve aşağı ülkenin yararına bir önceliğin *taslağı çizilmektedir.* Bu tam doğrulanmamış bir izlenimdir ([306]). Ama en azından sorunun güçlüğü hakkında bir fikir vermektedir.

Aynı ikircilik *Vicentine* ülkesi için de söz konusudur. Bir XV. yüzyıl bilgini olan Francesco Caldagno'nun yayınlanmamış çalışması ([307]) burayı işlenmemiş hiçbir toprağı olmayan, pazarları, ticareti, "güzel sarayları"yla kent havasına sahip büyük köylerle dolu, *habitatissimo* bir ülke olarak tasvir etmektedir. Burada hiçbir şey eksik değildir, ne arabalar veya teknelerle gelen odun, ne de odun kömürü; ve kümeslerde tavus kuşu ve "Hind Horozları" bile vardır. Nehir ve ırmakların üzerinde sayılamayacak kadar çok değirmen, testere atelyesi vb. bulunmaktadır. Buzağı, keçi yavrusu, kuzu fazlasıyla boldur ve yaz gelince bütün bu hayvanlar *alli passchi della montagna* gönderilmektedirler. İşte, dağlılarla yüksekteki otlakların kullanımı veya kiralanması konusunda çatışmalara yol açmaktan geri kalmayan bir normal transhümans, *Vicentini*'nin kiraladığı bir dağ olan "Mandriole" için olduğu gibi ki, burada Grison'larla çatışma olması bizi şaşırtmamalıdır: Grisonlar hayvanlarını Alplerin güneyine ve Venediğe doğru götürmektedirler ([308]) ve bazen de bu kente kasap olarak yerleşmektedirler. Fakat Vicentino'nun da Alplerin *Sette Communi* denilen bu parçasında kendi dağlıları vardır, bunların oduncuları, avcıları ve kendi ekinleriyle kendi sürüleri bulunmaktadır, özellikle 50 ilâ 60 bin koyunu olan Galio'da. Yazın bunlar *Sette Communi* otlaklarında kalmakta, sonbaharda Vicentino, Padovano, Polesine, Trivigiano, Veronese, hatta Mantovano kırlarına yeniden inip, buralara dağılmaktadırlar. Bu durum güçlü çoban yaşamının *Vicentino* alçak ülkesinden hareketle, sürülere uygun bütün mekânı tek başına ele geçiremediğinin kanıtıdır. Herkesin kendi payı vardır.

Kastilya Transhümansı

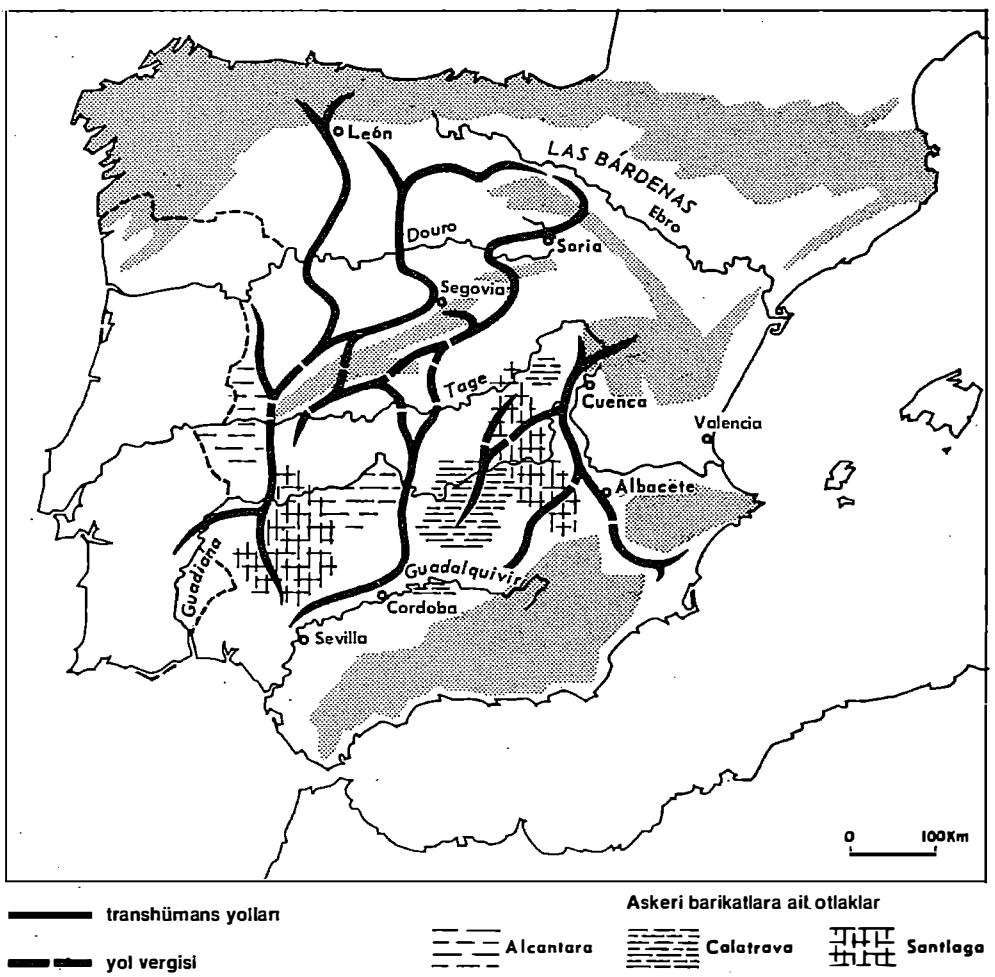
Kastilya transhümansı bütün tanımlarımızın sağlamasını yapmak için iyi bir örnektir. Onun gösterimleri yüzlerce kere tasvir edilmişlerdir. Biz buraya ait gerçekleri, zorlamaları, karmaşaları biliyoruz.

İşe başlarken, yer değiştirme boyutunun 800 kilometreye ulaşabildiği "büyük transhümans" ile, kısa veya çok kısa çaplı bir transhümans arasında ayırım yapmak gerekmektedir. Sadece ünlü *Mesta* koyun sendikasına tabi olan büyüğü (bu sendikanın ayrıcalıkları 1273'e kadar geri gitmektedir) dikkatimizi çekecektir. Bir doğa bilgininin XVIII. yüzyılın sonlarına doğru söylediği gibi, İspanya "iki tip koyuna sahiptir, yünleri sıradan olan birinci cinsten olanlar hayatlarını doğdukları yerde geçirmekte, asla otlak değiştirmemekte ve her akşam ağıllarına dönmektedirler: yünleri ince olan diğerleri her yıl yolculuk yapmakta ve yazı dağlarda geçirdikten sonra, Mancha, Estramadura ve Andaluçya gibi krallığın sıcak bölgelerindeki çayırlara inmektedirler. Bu ikinci cinse 'gezgin koyunlar' adı verilmektedir" ([309]). Bütün ayırımlar gibi, bu da ancak yaklaşıktır "gezgin koyun" olanları yalnızca, değerli pöstekilerine kışın kırmızı alçı sürülenleri, üzerinde on kadar krallık yol geçiş hakkı tahsil istasyonunun bulunduğu ana yollar boyunca *-canadas-* Kastilya'nın "uçlarına" gidenleridir. Fakat tali yollardan (*cordeles, veredas*) sürdürülen başka çoban güzergâhları da bulunmaktadır. Büyük seyrüsefere yabancı bu sürüler, mevsimlere bağlı olarak salınmaktadırlar; bunlar pazarlara (*mercados*) ulaştıklarında, bu kez *ganados trayesios* veya *ribergios* veya *merchaniegos* adını almaktadırlar. Kraliyet memurları denetimlerini başlıca yolların dışına da yayabilmek için özenli ve uzun bir mücadele vermek zorunda kalmışlardır: bu durum

1593-1599'a kadar ([310]) koyun vergilerindeki ani yükselişi açıklamaktadır. Fakat sorunumuz burada değildir.

Sorunumuz, haritasını Julius Klein'ın klasik kitabından ([311]) aldığımız *canadas*'lara göre bu büyük transhümansı, meridyenler yönünde kuzeyden güneye, sonra da güneyden kuzeye olan ve böylece süregiden bu hareketleri hayal etmeye dayanmaktadır.

Bu konuda hiçbir kuşkuya yer yoktur: yer değiştirmelerin genişliğine rağmen (sıklıkla yatay veya engebeyi kesen yarıklar halinde) bir göçebe hayvancılıkla karşı karşıya değiliz, çünkü koyunların yanında uzman çobanlar ve sadece onlar bulunmaktadır; *rabadanes* adını alan bu adamlar baş çobanlar, ast rütbeli çobanlardan meydana gelmektedirler; bunların silah olarak sapanları, uzun sopaları bulunmakta olup, yanlarında katırları, birkaç tane atları, mutfak malzemeleri ve köpekleri de yer



6. Kastilya transhümaslan
Kaynak: Julius Klein, **The Mesta, A Study in Spanish Economic History 1273-1836,** Cambridge, 1920, s. 18-19.

almaktadır. Söz konusu olan, hiç de yer değiştiren bir halk değildir. Hatta hiç tereddütsüz şunu söyleyelim: bu ters bir transhümanstır. İnce yünlü sürüler gerçekten de, kuzeyin yüksek bölgelerinden güneydeki alçak ülkelere gitmektedirler. Sürüler ve mal sahipleri (büyükleri ve küçükleri) kuzeye aittirler, herşeyden önce de, *Cortès*'e karşı *Mesta*'nın güçlü haklarını koruyan koyuncu dört büyük "kent"tendirler: Leon, Segovia, Soria, Cuenca. Zaten bütün sistem yaz otlaklarının kapasitesine, yani kuzeye bağımlıdır; güneyde Estramadura, Mancha ve Andaluçya'da boş toprakların muazzamlığı sınırsız bir artırımı mümkün kılmaktadır ([312]). Eğer Kastilya sürüleri sembolik Portekiz sınırını aşmıyorlarsa, bunun komşusunun direnmesine olduğu kadar, ek mahreçlerin gereksizliğine de bağlı olduğu düşünülebilir.

Bunları söyledikten sonra, şu an için çobanlarla köylüler arasındaki çok sayıdaki çatışmayla ilgilenelim (özellikle gezgin sürülerin artışı vesilesiyle meydana gelenleriyle); yer değiştirme çapı uzun veya kısa olan sürüler arasındaki çatışmalarla da ilgilenmeyelim: ağılda geceleyen sürülerin yanında *-estantes* veya *travesios- Mesta*'nın dışında kalan kentler -Salamanca gibileri- müdahale etmektedirler; kentlerden, yerel köy senyörlerinden veya mal sahiplerinden meydana gelen aristokrasileri anlayınız. *Mesta* ve onların yargısal ayrıcalıklarına düşman olan yerel yargı yetkilileri gibi "baskı grupları" arasındaki mücadelelerle de daha fazla ilgilenmeyeceğiz; aynı şekilde geçiş hakları konusunda devlet, kentler, büyük soyluluk veya kilise arasındaki mücadelelerle de fazla ilgilenecek değiliz. Ancak, iyi bilinen bütün bu olgular transhümans sisteminin burada ne kadar karmaşık, başka sistemlere dayalı olduğunu ve ancak önceden meydana gelen uzun bir evrim sayesinde anlaşılabilir nitelikte olduğunu işaret etmektedirler. Bir tarihçi, gülümseyerek, çoban yaşamının İberya ekonomisini zeytinlerden, üzümlerden, bakırdan ve hatta Peru hazinelerinden daha ([313]) fazla çalıştırdığını söylemiştir. Ve bunda haklıdır. Burada yalnızca XVI. yüzyıl boyutu içinde, İspanya koyunlarıyla kuzey Afrika'dan ithal edilen koyunların melezleştirilmesi sonucu elde edilen *merino* koyunun genelleştirilmesini görmeyelim. Koşulların biraraya gelmeleri, uluslararası konjonktürün suç ortaklığı *Mesta*'nın ihdas edilebilmesi (ve belki de 1526'ya kadar olan yükselişi) için gerekli olmuşlardır. XIV. ve XV. yüzyıllar Avrupa bunalımı, Kastilya yününün muhtemel düşük fiyatının cazibesi, İngiliz yün ihracatının bilinen yavaşlaması, İtalyan kentlerinin yünlü dokuma faaliyetleri olmaksızın; Kastilya koyunculuğunun gelişimi ve bu bölgenin milyonlarca gezginci koyunu gayri mümkün ve düşünülmez olur ([314]).

Kısacası, Kastilya'nın seyirlik ve büyümekte olan durumuna dair sonuç hiç de ikircikli değildir: her transhümans iç ve dış karmaşık yapıları, ağır kurumları gerektirmektedir. Kastilya yünü örneğinde Segovia gibi kentler ve pazarlar; yünleri önceden satın alan ve Floransalılarla birlikte pöstekilerin hazırlandığı yıkama atelyelerine sahip olan Cenevizli iş adamları söz konusudur; bu büyük tüccarların Kastilyalı temsilcileri, yün balyalarının taşıyıcıları, Bilbao'dan hareketle Flandre (Burgos konsolosluğunun denetimindedir) yönüne hareket eden filolar veya İtalya'ya yönelik Alicante veya daha olağan bir ayrıntı olarak sürüler için alınan ve otlaklara kadar taşınması gereken zorunlu tuzu hesaba katmıyoruz. Kastilya transhümansını, hem inşa ettiği, hem de mahkûmu olduğu bu geniş bağların dışında açıklamak mümkün değildir.

Karşılaştırmalar ve bütüne ait haritalar

Çözümleme ister önemli, isterse önemsiz bir örnek üzerinde yapılsın, hep benzer sonuçlara ulaşacaktır.

1. Biraz yakından bilinen bütün örnekler transhümansın güçlü bir şekilde kurumlaştığını; korumalardan, kararnamelerden, ayrıcalıklardan vareste olduğunu, ve biraz da topum dışı olduğunu göstermektedir; çobanların her zaman dışta kalan konumları bunu açığa çıkartmaktadır. Aslında Yukarı Almanya'ya ait olan ([315]) incelemeler, çobanın bu toplum dışı, bu "parya" yanının altını çizmektedirler ve bu açıklayıcı bir çizgidir. Zaten bugünkü Provence'da ([316]) transhümans yapan çobanlara ilişkin bir röportaj, okuyucuya bir dünyanın, ayrı bir uygarlığın kapıların açmaktadır.

Açıktır ki, transhümanstan yana veya ona karşı tedbirler, bölgeden bölgeye değişebilirler, ama bunlar her zaman vardırlar. Arles çevresinde Crau'da "yabancı sürüler" lehine suistimaller yapılmaktadır; belediye meclisi 1633'de konuyu görüşmüş ve Yüzbaşı de Guet'yi masraflarını karşılamak üzere, bir vergi toplama hakkını vererek, gerekli teftişleri örgütleme işiyle görevlendirmiştir. Aix parlementosu bu kararın benzerini uygulayacaktır. Israr etmeyelim: burada söz konusu olan bütün bir sistemdir ([317]). Napoli'de XVII. yüzyılın başında ([318]), büyük kentin dışındaki başlıca büro Foggia gümrükçüsüne ait olanıdır. Otlakları paylaştıran, izin belgelerini veren, otlak kiralarını toplayan odur -veya onun yokluğunda, bir *Camara* başkanı tarafından temsil edilen yönetim, anonim bir raporun belirttiğine göre yılda iki kere *al modo de la Mesta,* araziye gitmektedir- Doğru veya yanlış, bu yaklaşım semptomatiktir. Aynı şekilde, Aragon'da çobanlık hayatı, ayrıcalıklar açısından Kastilya'dakine benzeyen bir *Mesta*'ya itaat etmektedir; fakat arşivleri henüz tarihçiyi cezbetmemiştir.

2. İkinci kural: her transhümans, talepçi bir tarımsal hayat tarafından harekete geçirilir ve çobanlık hayatının tüm yükünü çekecek ve bu hayatın avantajlarından vazgeçecek güce sahip olmayan bu tarımsal hayat, yerel ve mevsimlik olanaklara göre bunun yükünü zemin veya yukarı katların otlaklarına aktarır. Böylece, her mantıksal inceleme bu harekete geçirici tarımdan işe başlamak zorundadır. Çobanlarla köylüler arasındaki ayrılmayı dayatan odur. Apulia Tavoliere'sinin ulaşılan nokta, ve Abruzzelerin de başlangıç noktası olduğu büyük çobanlık hayatı için özen gösterilmesi gereken ilk nokta, yerlerinde kalan köylülerin aşağıda olduğu gibi yukarıdaki konumlarını da belirlemek olacaktır. Kastilya transhümansı şıkkında kuzeyin ve köksalmış köylülerinin sürükleyici rollerini işaret etmiştik. Vicentino için, aşağının *paese habitatissimo*ları akla getirilsin! Bundan da fazlası, günümüzde Türkiye ve İran'da olduğu kadar, Kuzey Afrika'da da eski çobanlık hayatını kıran hızlı nüfus artışı ve tarımsal gelişme değil midir? Bugün cereyan eden, dün de cereyan etmiştir.

3. Bütün bu özel durumları aşabilmenin yegâne biçimi, bilinen bütün transhümansları bir bütünsel Akdeniz haritasının üzerine aktarmaktadır. İşlem bugün için mümkündür ve Elli Muller tamamlayıp, basitleştirip, iktibas ettiğimiz bir haritada bunu 1938'de başarmıştır ([319]). Geçmişe ilişkin olarak, bu haritayı tedrici parçalar halinde inşa ediyoruz. Aşağı yukarı 15 metre genişlikte olan transhümans yolları, bölgelere göre farklı adlar taşımaktadırlar: Kastilya *canadas*'ı, Doğu Pireneler *camis ramaders*'i Languedoc *drayes* veya *draïlles*'ı, Provence *carraires*'i İtalya *tratturi*'si, Sicilya *trazzore*'si Romanya *drumul oilor*'u... Eski izler ve bu ağın devam eden kısımları, tanıklığı açık olan bütünsel bir coğrafya resmetmektedirler. XVI. yüzyıl Akdeniz mekânında transhümans özellikle İberya yarımadası, Güney Fransa, İtalya bölgesine sıkışmıştır. Diğer yarımadalarda, Balkanlar, Anadolu, Kuzey Afrika'da istilacı bir göçebe veya yarı göçebe hayvancılık tarafından bastırılmıştır. Akdeniz'in sadece bir kesimi, çobanlık yaşamının dar ve belirli sınırları içinde hapsedilebilecek kadar yoğun bir tarıma, oldukça kalabalık bir nüfusa sahiptir.

Bu mekânın dışında herşey karmaşıklaşmaktadır. Fakat görüleceği üzere, çelişkiler demeti, söyleyecek sözü olan mekân ve tarihin değişmeleri tarafından daha da fazla açıklanmaktadır.

Hecin devesi ve Orta Asya devesi; Arap ve Türk istilaları

Gerçekten de tarih büyük açıklamalar sağlamaktadır. Akdeniz mekânı güney ve doğuya doğru iki istila, fiili olarak herşeyi tartışmalı hale getiren iki zincirleme alt-üst oluş dizisi tanımıştır. Bunlar Xavier de Planhol'ün sözünü ettiği "iki açık kopuş"tur: VII. yüzyıldan itibaren Arap istilaları ve XI. yüzyıldan itibaren Türk istilaları; Orta Asya'nın "soğuk çölleri"nden kaynaklanan Türk istilalarına Asya devesi refakat etmiş ve bu istilalar bu devenin yayılma sürecini güçlendirmişlerdi; Arabistan'ın "sıcak çölleri"nden harekete geçen Arap istilaları ise Hecin devlerinin yayılmasını teşvik etmiş ve açıklamıştır ([320]).

Bu iki yük hayvanı aşikâr benzerliklere ve mümkün karıştırmalara rağmen, farkıldırlar. Batı onların hakkında yanılmıştır, ama özürü de vardır: Savary, *Dictionnaire de Commerce* (1759)'inde Hecin devesini "çift deve" diye tanımlamıştır ki, gerçek tabii bu değildir. Demek ki farklı ki hayvan söz konusudur: Maveraünnehr kaynaklı olan Asya devesi ne soğuktan, ne de engebeden etkilenmez; Arabistan'dan gelenHecin devesi bir kum çölü ve sıcak bölge hayvanı olarak kalmaktadır. Bu deve pratik olarak dağ yollarını izlemeye veya düşük hava sıcaklıklarına dayanmaya yatkın değildir. Zaten Sahra veya Arabistan çöllerinin serin gecelerinde, efendisi onun başını çadırın örtüsü altında sığınağa sokmaya özen göstertermektedir. Hecin devesiyle Orta Asya devesi arasında, X. yüzyıla doğru Türkistan'da başarıyla yapılan melezlemeler sadece yerel bir rol-oynayabilmişlerdir.

Her iki hayvanın da ekolojileri büyük farklılıklara sahiptirler. Oldukça geniş bir sınır bölgesi onların karşılıklı alanlarını ayırmaktadır, bu bölge Zagros ve Torosların güney eteklerini izleyen bir çizgi boyunca (ve bu kesin çizgidir) Karadeniz'in doğu ucundan, Hazar denizinin güneyinden ve İndüs dirseğinden ([321]) geçen şematik bir çizgiye kadar uzanmaktadır: Bu bölge çok kaba olarak, kışın soğuk olan İran yaylasıdır. Hecin devesi tabii ki buraya nüfuz etmekte, XVI. yüzyılda özellikle İsfahan çevresinde birbirleriyle buluşan faal kervanlara katılmaktadırlar ([322]). Hecin devesi Hindistan'a kadar bile gitmekte ve orada, eğer daha fazla değilse, en azından atlar kadar para etmektedir ([323]) ki, bu da onun evinden uzak olduğunun kanıtıdır. Fiili olarak, ne Anadolu yaylaları, ne de İran'ın yüksek bölgeleri ona içtenlikle açılmamışlardır ve eğer Arap istilası Küçük Asya'da başarısızlığa uğradıysa ve İran'da da hiçbir zaman çok rahat olmadıysa, bunun suçunu büyük ölçekte hecin devesine yüklemek gerekmektedir.

Her hal-ü kârda, her iki bölgenin de kendi tercihleri olmuştur.

Suriye'den Magrip'e kadar yükselikler Arap istilası tarafından bir yana bırakılmışlardır. Araplar iç bölgelerin bu kuru, çöle dönük ve Kuzey Afrika'daki Aurès gibi insanlar tarafından erkenden ele geçirilmiş bu yaşlı dağları kendi kaderlerine terketmişlerdir, aynı şekilde, Arap istilası deniz kenarındaki şu boş dağların, bol yağmurların eski sık ormanları açıkladığı ve insanlar tarafından uzun zamandan beri saygı gören dağların etrafından dolaşmışlardır. Bu durumda bu dağlar, Arap fatihlerin önünden kaçan halklara sığınak görevi görmüşlerdir. VIII. yüzyıldan XI. yüzyıla kadar Maruniler ve Dürziler Lübnan'a yerleşmişlerdir; bunlar toprak açıp devletlerini kurmuşlardır. Kuzey

Afrika'da Kabililer X. yüzyılda ve bundan da daha fazla XI. yüzyılda, Hilali göçebelerin baskısının ertesinde yerleşmektedirler ([324]). Bu, eski veya yeni tarihlerde iskân edilen dağların arasında, Arap istilasının sonucu olarak ortaya çıkan "bedevileşme", denizin adaları çevrelediği gibi, yüksek ülkeleri çevreleyerek muazzam bir su baskını gibi yayılmıştır. Aynı anda bu yüksek yerlerde, çoğunlukla köhne bir hayat tarzı hapsedilmiş olarak kalmıştır ki, bu hayata ait bazı çizgiler (yük hayvanı olarak öküz, vadilerin sulu tarımı, tahıl ambarı, insan ve hayvanların üst üste yığıldıkları mağara evleri) günümüze kadar veya hemen hemen devam etmişlerdir.

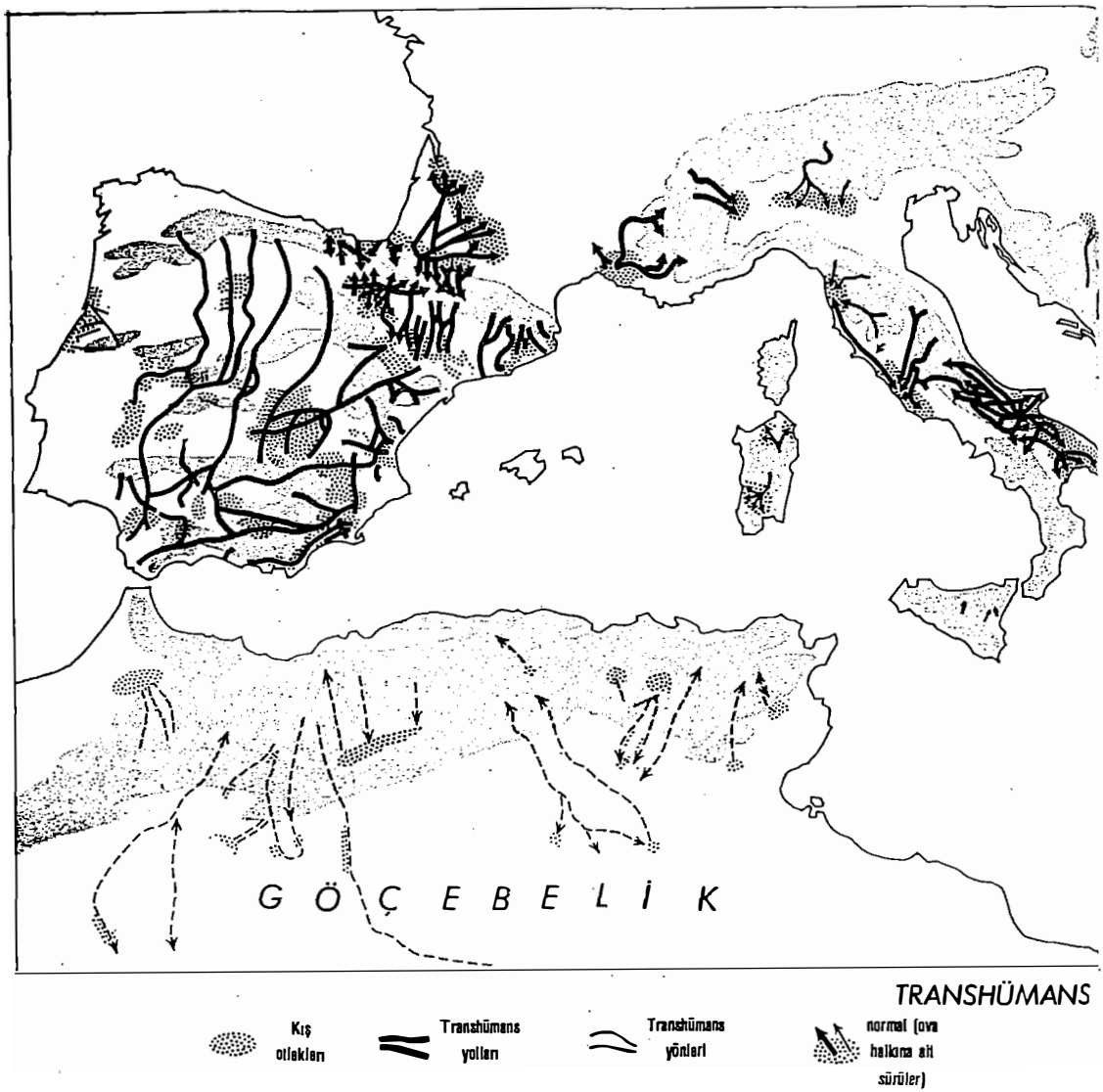
Küçük Asya ve daha küçük ölçekte olmak üzere Balkan dağları (burada istisnalar boldur) için, Türk devecinin gelmesi sıklıkla geri dönüşü olmayan ama mutlak olarak değişik bir cinsten şiddetli alt-üst oluşları, temsil etmiştir. Saldırgan bir göçebe hayvancılık, durumun uygun olduğu her keresinde, dağlık bölgenin en üst katına kadar, en üst orman sınırının ötesine varıncaya kadar yerleşmiştir. Belki de "yayla" -yazlık ikâmet- teriminin Türk dilinde ve ruhunda ifade ettiği anlam içinde tazelik, serinlik, soğuk akar sular, bol otlu otlak kavramları ile, cennete çok benzeyen bir imge birbirlerine karıştıklarından ötürü bu böyledir ([325]). İlkbahar gelince en büyük iş "pirelenmiş kış yerlerini" terketmek ve özelliklede hareket etmek, yola çıkmak olmaktadır. Bir Türk atasözü "bir Yürük herhangi bir yere gitmek zorunda değildir, kıpırdasın yeter" ([326]). Coğrafi zorunluklardan çok geleneksel etkilere uyulmaktadır.

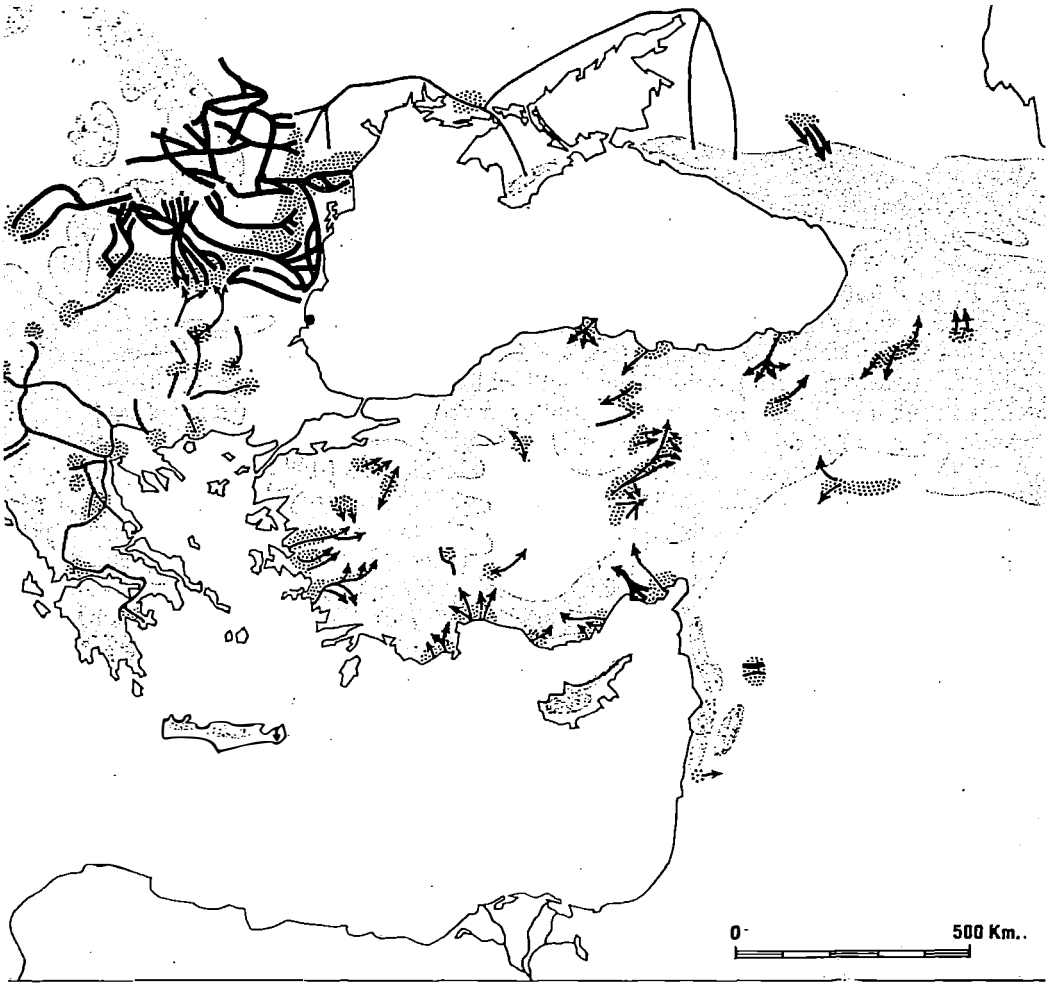
Bu geniş tarih karışık ve çözülmesi güçtür; kendine ait dolanma yerleri vardır; bunun dışında yerleşiklerin nihayetsiz tekrarlanan muhalefetinin tehditi altındadır; göçebeler bu sonuncuların engellerini aşmak veya etrafından dolaşmak veya kırmak, çoğunlukla da sessiz ilerlemeleri karşısında geri çekilmek zorundadırlar.

XIII. yüzyıldan XV. yüzyıla kadar, Küçük Asya'da çobanların göçebeliği yavaş yavaş dışlanmış, iç yayla ve çöküntü alanlarından temizlenmiş ve yüzyıllardan beri "sağlıksızlığa ve terkedilmişliğe" uğramış, "yazın salgın hastalıkların" alanı, "yarı çöl" çevre ovalara atılmıştır: Kilikya, Pamfilya ovaları, Menderes veya Gediz vadileri. XVI. yüzyılda Türk yönetimi Yürükleri hizaya getirmekten, hatta toprak vererek yerleştirmekten ve en fazla direnenleri maden ve istihkâm çalışmalarına göndermekten veya 1572'den sonra Türk olan Kıbrıs'a sürmekten vazgeçmemiştir.

Fakat bu işe hep yeniden başlamak gerekmektedir. Göçebelik Batı Anadolu'da sürmekteyse de, asıl gelişme yeri Asya'dan gelen göçebelerin Türkmen adını taşıdıkları doğu'da olmaktadır. Bugün bile Türkmenler Anadolu bozkırlarından Halep ve Şam'a kadar gitmektedirler; ve güzergâhlarının her iki cephesinde de onları yerleştirme sorunu kendini ortaya koymaktadır. Daha önceki dönemlerde, Türk yayılmasının büyük başarılar sağladığı dönemde asla rahatsız edilmemiş olan göçebe Türkmenler, XVI. ve özellikle de izleyen yüzyıldan itibaren Osmanlı valileri ve vergi mültezimleri tarafından ilgilenilen unsurlar olmuşlardır. Osmanlı merkezi için söz konusu olan vergi toplamak, süvariler bulmaktır. Buna karşı sürdürülen mücadele o kadar inatçıdır ki, alevi kabilelerin İran'a sürülmelerine yol açmıştır; bunun tersine sünniler batıya doğru ilerlemekte ve Yürüklerin göçebe haznesini yenilemektedirler. 1613'de Karaman eyaletinde, Konya'nın güney doğusunda bulunan bir aşiret, 70 yıl sonra Kütahya'nın yüksek yerlerindedir; hatta bazı gruplar Rodos'a geçmişlerdir. Son yenilenme: doğuda açılan boşluklar bir kez daha dolacaktır, o zamana kadar dağlarına hapis olan Kürtler, havayı uygun bulunca XIX. yüzyılda "Anadolu yüksek yaylasındaki ve Torosların güney eteklerindeki kuzey-güney doğrultusundaki büyük göçleri kendi hesaplarına geçirmişlerdir". Bu, göçebelerin hayatları için şaşırtıcı duraklama noktalarıyla birlikte, kireçlenmelerin, sürekliliklerin ve yeniden başlamaların yer aldığı devrelerin bulunduğunun kanıtıdır ([327]).

7. Çağdaş transhümanslar
Kaynak: Elli Müller, "Die Herdenwarderungen Mittlemeergebiet" in, **Petermann's Mitteilungen,** 1938.




0
500 Km..
ers (dağ halkına
ait sürüler)
normal ve
ters
çifte (ara bölge
halkına ait sürüler)

Balkanlar, Anadolu ve Kuzey Afrika'da Batılı tanıklar tarafından görülen göçebelik

Herşeyi bu istilalarla -VII. yüzyıldakiler ve devamı, XI. yüzyıldakiler ve devamı- açıklamak meşru, gerekli bir basitleştirmedir. Hecin devesi Kuzey Afrika'ya ve Sahra'ya ulaşmak için Arap yayılmasını beklememiştir. Aynı şekilde, Asya devesi Anadolu'ya ilk Selçuklu başarılarından önce sokulmuştur. Fakat, şema kabaca doğrudur. Sıcak ve soğuk çöllerin ulaştıkları nokta olan Eski Dünya'nın kıtasal kitlesini bütünlüğü içinde bölen Akdeniz, Asya'dan çıkan göçebelerin doğal hayatlarının kendi evinde devam ettiğini -ama aynı zamanda köylülerin inatçı gücü karşısında zayıfladığını, yatıştığını- görmektedir.

Her hal-ü kârda yaşamaya gene de devam eden bu büyük geçmiş, XVI. yüzyılda Akdeniz'in şu yarımadasal dünyalarının -Balkanlar, Anadolu, Kuzey Afrika- portrelerini tamamlamaktadır, buralarda, bizim batılı kaynaklarımızın tanımladıkları biçimiyle transhümans sarsalanmış, kenarlara doğru atılmış ve önemli ölçekte yaralanmıştır. Bu esas perspektif bazı dağlık, bağımsız, ama kilitlenmiş, kuşkuyla bakılan ve dışa doğru mahreci pek olmayan "adaları" anlamaya yardım etmektedir; evinin efendisi olan ve "Moritanyalılar, Türkler ve Araplar'ın üzerine istediği gibi... saldırılar düzenleyen" Cebel Drüz ([328]) kadar bağımsızlığı olan ama tam bir hareket serbestisi bulunmayan Kabililer -İspanyol metinlerinin, Cuco krallığı.- Bu efendiler özellikle küçük Stora kumsalı (bugünkü Philippeville'in yanında) aracılığıyla İspanyollarla temas kurmaya boşuna uğraşacaklardır ([329]). Kuzey Afrika'da herşey henüz nisbeten basittir. Büyük göçebeler her yaz sürülerini denize kadar götürmektedirler; kış yaklaşırken Güneye ve Sahra'ya doğru geri dönmektedirler. Böylece, kış arefesinde terkedilen alçak ülkelere, sürülerini götürebilecek olan dağlılar için bir aralık bulunmaktadır. Anadolu'da, daha önce söylediğimiz gibi, buna benzer hiçbir şey yoktur. Göçebelik ve transhümansın sürtüştükleri ve birbirlerine karıştıkları Balkanlarda da böyle birşey yoktur. Türk yönetimi, biraz istekli biraz da isteksiz olarak, onları yerleşik hale getirmek ve askeri savunmasını güçlendirmek amacıyla, yarımadanın doğusuna Yürük göçmenleri yerleştirmiştir. Zaten bunlar geniş Balkan yarımadasının yegâne göçebeleri değillerdir.

İtalya veya İspanya'ya nazaran çok net olan bu farklılıklar, uzak geçmişte olduğu gibi, yakın geçmişteki batılı seyyahların gözlerinden kaçmamıştır. Göçebe (veya daha iyisi yarı-göçebe) çobanların hareketleri Oranlı kronik yazarı ve asker Diego Suarez ([330]) kadar Flaman Busbec'i veya şu hayranlık verici seyyah Tavernier'yi veya şu ilginç Baron ve Tott'u veya Chateaubriand'ın çağdaşı olan şu İngiliz Holland'ı çarpmışlardır. En güzel resim, Holland'ın 1812'de, sürülerini o tarihlerde yarı-çöl olan Selanik kırlarına veya sığ sulu bir cins iç deniz olan Arta körfezi kıyılarına götüren sert Pinde çobanlarıyla karşılaşmasına ilişkin olanıdır ([331]). Bunlar herhalde göçebedirler, çünkü karılarını ve çocuklarını beraberlerinde götürmektedirler. Hareketin hızını belirleyen uzun koyun sıralarının arkasından, bazen sayıları bine varan at konvoyu gelmektedir ve bunlar ev araçları, çadırlar, kamp gereçleri ve beşiklerde yatan küçük çocuklarla yüklenmiş olmaktadırlar. Papazlar ise cemaatlerine bizzat refakat etmektedirler.

Busbec de ([332]) Ankara civarında Ankara keçileri ve Kuzey Afrika'da Berber koyunu adını taşıyan yağlı kuyruklu koyunların bölgesinde göçebelere rastlamaktadır: "Bu sürüleri güden çobanlar günler, gibi, geceleri de tarlalarda geçirmektedirler; bunlar karılarını ve çocuklarını, kendilerine ev görevi gören arabalarında beraberlerinde götürmektedirler; ancak birkaç tanesinin küçük çadırları bulunmaktadır. Böylece çok uzaklara kadar giderek talihlerini aramaktadırlar; bazen ovalara gitmekte, bazen

tepelere tırmanmakta, bazen de vadilere inmektedirler; mevsim ve otlakların bolluğu, yürüyüşlerini düzenlemekte ve nerede kalacaklarını belirlemektedir." Doğu Anadolu ve Kalde sınırlarında "Erivan'a dört saatlik mesafede, XVII. yüzyılın ortasına doğru, Kalde tarafında güneşten kavrulan sıcak tepelerde köylülerin oturdukları sıcak dağlar vardır, bunlar 20.000 çadıra, yani aileye varan sayılarıyla, yazın hayvanları için iyi otlak peşinde olarak gelmekte ve sonbaharın sonunda tepelerini yolunu tutmaktadırlar" diye yazmaktadır Tavernier ([333]).

Bu seferinde de hiçbir kuşkuya yer yoktur. İzleyen yüzyılda, Baron de Tott'un farkettikleri bu aynı Türkmenler olacaktır, fakat onun tanıklığı bizi bir an için şaşkınlık içinde bırakmaktadır. Yazdığına göre, "Kışın Orta Asya'da oturan ve yazın Suriye'ye kadar, sürülerini otlatmak için silah ve yükleriyle giden halkların göçebe olduğu sanılmıştır, oysa bunlar Andaluçya dağlarında koyunlarının peşinde sekiz ay dolaşan İspanyol çobanlardan daha fazla göçebe değillerdir " ([334]).

Bu sözlerin ortaya çıkardığı tartışma yararlıdır, fakat ancak kısa bir parantezi haketmektedir. Kastilya *rabadones*'i ile Türkmen çobanlar arasında karışıklık mümkündür, ama eğer *Mesta*'nın "gezgin" sürülerinin kat'ettikleri muazzam mesafeler hatırlanacak olursa, bu karıştırma sadece ilk bakışta olacaktır. Türkmenler de aynı şeyi yapmaktadırlar, fakat kendileriyle birlikte, ailelerini ve evlerini de götürmektedirler. Fark işte buradadır. Bunun dışında, tartışma *göçebe* terimi üzerinde olmaktadır. Diğer yandan Littré sözlüğünde göçebelik teriminin bilimsel açıklamasının, transhümansa dair 1863 tarihli bir örnekten ibaret olduğunu hatırlayalım. Transhümans ve transhümans yapan kelimeleri de zaten yenidirler. Bloch-Wartburg sözlüğü (1960) ilk örnekleri 1803'e yerleştirmektedir. Eğer *transhümante* kelimesi 1780'de ([335]) Ignacio de Asso'nun kalemi altında can bulmuşsa da, gene de Pirenelerin çok ötesinde çok eskiden beri kullanılan bir terime benzememektedir ve *transhumancia* kelimesi ise henüz ortalarda yoktur. Fakat bu yeni yolda fazla uzaklara gitmeyelim.

Yüzyılları aşan devreler

Bu bölüm boyunca göçebelerin transhümans yapanlara karşı, dağlıların ovalılara veya kentlilere karşı salınımlarının aşırı yavaşlığı dikkatleri çekmiştir. Bütün bu hareketlerin tamamlanmaları için yüzyıllar gerekmektedir. Bir ova daha faal bir hayata geçmekte, vahşi sularına karşı mücadele etmekte, yol ve kanalları örgütlemekte ve bunlar olurken bir veya iki yüzyıl geçmektedir. Bir dağ göç etmeye başlamaktadır, aşağı ülke bu kaçışlara izin verdiği sürece, dağdaki arı kovanı devam edecektir, tabii bu da bir, iki veya daha fazla yüzyıl boyunca sürecektir. Bunlar yüzyılları aşan süreçlerdir, hareketleri ancak, gözlemin kronolojik alanı sonuna kadar açık tutulursa görülebilir niteliktedir.

Tarih olağan olarak yalnızca bunalımlarla, bu yavaş hareketlerin aşırı yoğunlaşmasıyla ilgilenmektedir. Oysa muazzam hazırlıklar bunları öncelemekte, nihayetsiz kaçışlar onların peşlerinden gelmektedir. Ve bu hareketlerin, yavaşlıkları içinde, işaret değiştirdikleri de olmaktadır. Sırasıyla, inşa sonra bozulma, ve böyle sürüp gitmektedir. Dağ alternatif olarak herşeyi kazanabilir, sonra da herşeyi kaybedebilir veya kendini bizatihi başarısının içinde kaybedebilir. Bu tarih, basit bir kaza veya yerel bir süreç ile sınırlanmadığında, herbiri aşırı bir yavaşlıkta olan bu "coğrafi" devrelerin (eğer böyle denilebilirse) çok kaba eşzamanlılıklara boyun eğdikleri söylenebilir. Böylece XVI. yüzyıl sona ererken, heryerde insan bakımından zengin ve zorlama altında olan dağ, kendinden kurtulmak için infilak etmektedir. Bu dağınık savaş, ne kadar muğlak bir terim olursa olsun, haydutluk terimiyle ifade edilen nihayetsiz ve her zaman varolan şu

toplumsal mücadele biçimiyle karışmaktadır. Alplerde olduğu kadar Pireneler, Apenninler veya diğer Hristiyan veya Müslüman dağlarda, denizin ortasında nefes aldığı muazzam dağ kırlentleri boyunca ortak bir kader çizilmektedir.

Diğer yandan, hemen hemen hareketsiz olan bu çevrelerin içinde, bu yavaş yükselmeler tek başlarına rol oynamamakta, insan ile yaşadığı ortam arasındaki genel ilişkilerin bu salınımları başka dalgalanmalara eklenmektedirler, bu dalgalanmalar ise ekonominin bazen yavaş, ama olağan olarak daha kısa olan dalgalarından meydana gelmektedirler. Bütün bu hareketler üst üste gelmektedirler. Birileri veya diğerleri, insanların hiç de basit olmayan hayatlarını düzenlemektedirler. Ve insanlar ancak bu yükselen veya alçalan dalgaları, bilinçli bir şekilde kullanarak inşa edebilirler. Başka bir şekilde söylenirse, uzun süreçli coğrafi gözlem, bizi tarihin tanıdığı en yavaş dalgalanmalara yöneltmektedir. İşte bu bölümde ve izleyen bölümlerdeki gözlemimizi yönlendiren budur.

2

AKDENİZ'İN KALBİNDE DENİZLER ve KIYILAR

Kalın toprakları bırakalım ve denize ulaşalım. Sırasıyla deniz mekânları kıyı şeritleri, adalar incelenecektir. Bu coğrafi çerçeveler yolculuğu belirleyeceklerdir, fakat bu keresinde de çözümleme tercihan özdeş unsurlara ve onların ortaya çıkardıkları karşılaştırmalara yönelecektir. Sonra, bütünlükler daha anlaşılır hale geleceklerdir.

1. Sıvı Ovalar

Tabii ki bu deniz mekânları insanların ölçeğine göre ölçülmelidirler; tarih onlarsız asla anlaşılır, hatta düşünülebilir olamaz.

Kıyı denizciliği

XVI. yüzyılda muazzam denize karşı, insan faaliyeti birkaç şerit, çizgi, minnacık destek noktaları tarafından temsil edilmektedir... Muazzam mekânlar üzerinde, deniz Sahra kadar boştur. Ancak kıyıları boyunca canlanmaktadır. Denizde dolaşmak, gemiciliğin ilk günlerindeki gibi, hemen hemen kıyıyı izlemek, "kayalıktan kayalığa yengeçler gibi gitmek" ([1]), "burunlardan adalara ve adalardan burunlara" gitmektir ([2]). Bu *costeggiare*'dir ([3]) açıklara çıkmaktan kaçınmak Belon du Mans'ın "Les campagnes de mer" "deniz kırları" dediği şeydir. Daha kesin olarak, bir Raguza teknesinin mutfak hesaplarına göre ([4]), tereyağını Villefranche'dan, sirkesini Nice'den, zeytinyağı ve içyağını Toulon'dan satın almaktır... Veya Portekizli bir kronik yazarına göre, bir deniz hanından başka bir deniz hanına geçmek, birinde öğlen, diğerinde akşam yemeğini yemektir ([5]). Sevillalı Thomé Cano İtalyanlar için "bunlar açık deniz denizcisi değillerdir" demekteydi ([6]). Adriyatik'te tekneyle dolaşan Pierre Lescalopier 1574'de Zara'da Yağlı Salı'da "maskeleri görerek eğlenmiş", ertesi gün 29 Şubatta Saint-Jean de Lalvoisie'nin önünden geçmiş ve 26 Şubatta da Spalato'da akşam yemeği yemiştir ([7]). Prensler ve bu dünyanın büyükleri, bayramlar, ziyaretler, resmi kabuller ve dinlenme vesilesiyle böylece bir kentinden, onun yanındaki kente gitmektedirler, ancak limanlarda teknenin yüklenmesi veya havanın düzelmesi beklenmektedir ([8]). Yalnızca kıyıyı görebilecekleri noktalarda savaşan filolar da böyle ilerlemektedirler ([9]). Bu güzergâhları izlemek veya bu *arti di navigare* aslında, bir ucundan diğerine, kıyı yollarının tasviri olmakta ve dilin ucuna mütevazi kabotaj kelimesini getirmektedir.

Tekne, denizin herhangi bir durumu onu şans eseri olarak açığa sürüklendiğinde, istisnai olarak kıyıyı gözden kaybetmektedir; veya uzun zamandan beri bilinen ve kullanılan üç veya dört yoldan birine harfiyen uyduğunda da aynı şey olmaktadır. İspanya'dan İtalya'ya, ister Balearlar ve Sardinya'nın güneyinden gitsin ki, buna çoğu zaman "adalardan yolculuk" adı verilmektedir, ister Messina boğazı ve Malta boğazından geçerek Matapan burnu, Girit kıyıları ve Kıbrıs tarikiyle Suriye'ye ulaşsın ([10]), isterse de rüzgâr seyrüsefere uygun olduğunda, hızlı bir yolculuk olan ([11]) ve daha Helenistik dönemde kullanılan bir yol olan Rodos'tan Mısır'daki İskendiriye'ye doğrudan gitsin. Belon du Mans 1550'de böylece "ip doğrultusunda" Rodos'tan İskenderiye'ye gitmiştir. Fakat bu yollar tam da gerçek açık deniz yolları değillerdir. Kuzey rüzgârlarına karşı paraleller yönünde bir sığınak ararken, bir adadan diğerine koşuşturmak; Rodos İskenderiye güzergâhı üzerinde, herşeye rağmen oldukça kısa süren, kimi zaman kuzeyden, kimi zaman da güneyden esen rüzgârlardan meridyenler yönünde yararlanmak, gerçekten açık denize çıkmak mıdır? Bir kıyıdan karşıdaki kıyıya gitmek için kısa güzergâhlar üzerinde tekrarlanan bir serüven. Fakat, 1571 Ocağında Kandiye'den gelen Venedik kalyonu *Foscarini e Panighetto* Korfu açıklarında kendini birdenbire sisin içinde bulmuş ve karayı görmeden körlemesine ilerlemek zorunda kalmıştır, bu durumda mürettebatı umutsuzluk sarmıştır ([12]).

Kıyının önceliği o kadar güçlüdür ki, deniz yolu basit bir nehirden ibaret olarak kalmaktadır. Kıyı topraklarına sahip olanlar, tıpkı nehirlerde olduğu gibi geçiş resimleri talep etmektedirler. Bu geçiş hakkı, limandaki gerçek bir hizmetin karşılığıymış gibi gösterilmektedir. Fakat Monaco dükü veya Savua dükü, herbiri komik bir sahil parçası sahibi olarak ve bundan da fazlası, burunlarının dibinden geçen zengin trafiğe ortak olmaya can atarak, tekneleri sahillerinden geçiyor olmak gibi basit bir bahaneyle vergilendirmeye kalkıştıklarında, durum hiç de böyle değildir. Bunların kadırgalarının yakalayabildikleri yelkenlilere eyvah ([13]). Fransızların canlarının sıkıldığı bir zamanın ürünü olan % 2'lik Villefranche resmi, XIV. Louis zamanında diplomatik bir olay haline bile gelmiştir. Hiçbir şey, seyrüseferin kıyıya yapışık olduğunu bundan iyi gösteremez. Aynı şekilde, Câteau-Cambrésis barışından beri Toskana kıyısındaki Talamone, Orbetello, Porto-Ercole ve S. Stefano *presidios*'unun mülkiyetinin ele geçirilmiş olması, II. Felipe'ye Cenova ve Napoli seyrüseferini keyfine göre kesme olanağı vermiştir ([14]). Bu durumda Berber kıyılarındaki La Goulette'in rolü anlaşılmaktadır. Bir gözetleme kulesi, kıyı teknelerinin hareketini durdurmak veya rahatsız etmek için yeterli olmaktadır.

Açık denizcilik uygulamaları, eğer Akdeniz bu alana nüfuz edememişse, bunun nedeni teknik cehalet değildir. Denizciler usturlap kullanmasını bilmekte ve uzun zamandan beri de mıknatıs taşından yararlanmaktadırlar. Her hal-ü kârda bunlardan yararlanabilirlerdi. Zaten İtalyanlar Yeni Dünya yollarında, İberya yarımadası denizcilerinin öncelleri ve hocaları olmuşlardır ([15]). Akdeniz tekneleri -İspanya'da bunlara "lövantenler" denilmektedir- her yıl İç Denizden Londra veya Anvers'e doğru yolculuk yapmaktadırlar. Okyanus onlar için bilinmedik bir yer değildir. Hatta Akdeniz tekneleri, bilinen yollardan dümdüz giderek, Yeni Dünya'ya bile ulaşmışlardır: Marsilya limanına kayıtlı *Pélerine* böylece 1531'de Brezilya'ya kadar gitmiş ve dönüşte de, Malaga'da yolun sonunda Portekiz gemileri tarafından tutuklanmıştır ([16]). 1586 Kasımında Alicante'ye gelen Toskana büyük dükünün kalyonu "Hindler" için navlun almayı kabul ediyordu; oraya Havana kalesi için mühimmat götürdü ve yolculuğu yapmaya ehil olmayan bir teknenin bıraktığı malları da oradan geri getirdi ([17]). 1610'da iki Toskana teknesi doğrudan Hindlerden getirdikleri yüklerini Livorno rıhtımlarına boşaltmışlardır ([18]). Raguza tekneleri herhalde Ümit Burnunu Vasco da Gama'dan kısa bir süre sonra geçmişlerdir ([19]), bu tekneler Yeni Dünyaya da mutlaka ulaşmışlardır.

Eğer Akdeniz, işaret ettiğimiz açık deniz yollarının dışında, eski seyrüseferinden vazgeçmediyse, bunun nedeni bu seyrüseferin ona yetmesi ve havzalarının bölümlere ayrılmış olması durumuna cevap vermesidir; Akdeniz'de birbirlerine oldukça yakın topraklara sürtünmeden dolaşmak mümkün müdür? Ve her zaman kıyı en iyi yol gösterici, en emin pusuladır; bu kıyı seyrüseferi yönlendirmektedir. Zincirlerinden boşanmakta aceleci olan şiddetli rüzgârlara, kıyıdan esenlerine karşı, sahil alçak olduğu zaman bile, bir sığınaktır. *Mistral* Lion körfezine ulaştığında, bugün bile en iyisi, sahildeki daha az çırpıntılı suların dar şeridine ulaşmak için kıyıya doğru dümen kırmaktır. Bu durumda "mıknatıs taşı" Akdeniz hayatına pek fazla katılmamıştır. 1538'de Fransız kadırgaları İspanyol kadırgalarının tersine olarak, bu taşı kullanmamaktadırlar ([20]), bir kez daha, aslında bunu kullanabilirlerdi.

Zaten kıyıyı izlemek sadece unsurlara karşı kendini garantiye almak değildir. Yakın liman aynı zamanda sizi izleyen korsana karşı bir kaçış yeridir. En kötü durumda tekne kendini kıyıya atar ve mürettebat karada kurtulabilir. 1654'de Tavernier Hyères körfezinde bir korsandan böyle kurtulmuştur; ve hatta tekneyi de kurtaracak kadar talihli olmuştur.

Bu kıyı denizciliği aynı zamanda navlun toplamaya izin vermektedir. Bu kabotaj, fiyat farkları üzerinde oynamaya, pazarlık etmeye birçok fırsat hazırlamaktadır. Miçodan kaptana kadar her denizci, teknede kendi mal payına sahiptir. Aynı şekilde, tüccarlar ve temsilcileri balyalarıyla birlikte yolculuk etmektedirler. Birkaç hafta veya birkaç ay sürebilecek olan sefer, bir yerden diğerine, karmaşık bir akım halinde birbirlerine bağlanmış satışların,alımların, takasların birbirlerini izlemesidir. Bu süreç esnasında teknenin yükü sıklıkla cins değiştirmektedir. Alınmakta, yeniden satılmaktadır ve Livorno, Cenova veya Venedik gibi baharat, deri, pamuk veya sedefin madeni paralarla değiştirildiği yerlerden geçmeye özen gösterilmektedir. Sadece, tuz veya buğday taşıyan büyük uzmanlaşmış teknelerin bugünün aceleci tekneleriyle bir miktar benzerlikleri bulunmaktadır. Diğerleri ise, biraz gezginci pazarcılar gibidirler; uğrak iskeleleri onlar için satın alma, satma, yeniden satma, takas etme fırsatlarıdır, karaya çıkmanın diğer zevklerini saymaksızın.

Teknelerin düşük tonajlı olmalarından veya yiyeceklerin hatta içecek suyun çabucak bozulmasından ötürü daha da önemli hale gelen, hemen hemen günlük olarak yiyecek, içecek, odun ikmallerinin yapılmasının avantajlarını hesaba katmıyoruz. Rabelais'nin dediği gibi, "*faire aiguade et lignade*" için sık sık durulmaktadır.

Eğer terim yerindeyse, seyrüseferin bu ayak sürümesi kıyı bölgelerinin coğrafyasını düzenlemiştir, o kadar ki aşamaları atlamaya ehil büyük bir tekneye karşılık, yiyecek peşinde tek sıra ilerleyen tırtıllar gibi olmaya yetenekli onlarca yük kayığını ve yelkenlisini hesaba katmak gerekmektedir. Karayollarının -Batı ülkelerinde güzergâhlarını Roma'nın çizdiği- üzerinde gündelik menzillerin şaşırtıcı bir düzenlilik içinde bir köyün doğumunu belirlediği gibi, aynı şekilde kıyıların su yolları üzerinde, limanlar birbirlerinden bir günlük denizle ayrılmaktadırlar. Bu limanlar çoğunlukla kumlar tarafından işe yaramaz hale getirilen nehir ağızlarının olmadığı hallerde, körfezlerin sığınaklı kıyılarını kullanmaktadırlar. Onların arasında ise, hemen hemen sadece boşluk vardır ([21]). Bazen, hinterlandı az nüfuslu olan kuzey Afrika gibi kıyılarda, liman vazgeçilmez su edinme noktası halinde, teknelerin ve balıkçıların buluşma noktası olarak ve civarında bir kara kenti olmaksızın, varolmaktadır. Bu, eğer gerekliyse bile, liman hizmetleri bir kent yaratmaya yetmediğinin işareti olmaktadır.

Bu imgeler çok renkli bir tarihin yalnızca resimsel tonları olmayıp, onun çoğunluktaki gerçeklikleridir. Sadece esas bağlantılara bakmaya çok fazla eğilimliyiz; bunlar

kopmakta, düğümlenmektedirler: herşey o kadar da kaybolmamıştır veya kurtulmamıştır. Birbirlerinin peşine takılmış tırtıllar gibi olan kayıklar, büyük tarih her zaman onların farkına varmaksızın, hiç yorulmadan ve bıkmadan denizin çeşitli bölgelerini birlikte dokumakta, yeniden dokumaktadırlar.

Portekiz keşiflerinin başlangıcında

Sonuç niyetine, XV. yüzyılın başında Atlantik'teki açık deniz gemiciliği gibi muazzam bir sorunla karşı karşıya olan -onlar için mutlak bir yenilik- Portekizlilere bir an için bakmak yararsız değildir. 1415'de Ceuta'ya karşı düzenlenen harekât sırasında deneyimsizlikleri aşikâr bir şekilde ortaya çıkmıştır; Cebelitarık akıntılarıyla ancak çok zorlukla başedebilmişlerdir ([22]). Kronik yazarı de Barros bunu açıkça söylemektedir: yurttaşları kuşkusuz o dönemde manyetik açı sapması ve usturlabın yabancısı değillerdi, fakat 1415'e kadar "açık denizde uzaklara gitme tehlikesini göze almaya alışmamışlardı" ([23]). Hatta bir tarihçi, daha Denizçi Enrique'nin sağlığında nihayetsiz Afrika kıyıları boyunca yapılan ilk Portekiz keşifleri hakkında, bunların "herşeyden önce endişeli ve korkak, en ufak bir denizci cesaretine sahip olmayan kıyı gemicileri" olduklarını bile söyleyebilmiştir ([24]). Bunlar Atlantiğe çıkmakla birlikte, sonuç olarak Akdenizlidirler. Her hal-ü kârda karavellerin -karavela- sokulmasından itibaren -Gine'den dönüşte sert rüzgârlar ve ters akıntıların çıkardıkları zorluklar nedeniyle 1439-1440'larda bu gemiler devrimci olmuşlardır- Portekizlilerin açılmaları ve Azorlara ulaşmaları ve tekrar Lizbon'a ulaşmak için muazzam bir yay çizmeleri gerekmiştir ([25]). Kendilerini açık denize salmaya başlamışlar ve çok çabuk özel intikamlar almışlardır.

Tarihin üsleri olarak dar denizler.

Akdeniz bir deniz olmayıp, aralarındaki az veya çok geniş kapılar aracılığıyla bağlantı kuran sıvı ovaların tesellisidir. Böylece, Akdeniz'in doğu ve batıdaki iki büyük havzasında, kıta kitlesinin çeşitli ilerlemeleri arasında bir dizi dar deniz, *narrow-seas* bireyselleşmektedirler. Bu dünyalardan herbirinin kendi özellikleri, kendi gemi tipleri, kendi adetleri, kendine özgü tarih yasaları vardır ([26]); ve genel kural olarak, en darları anlam ve tarihsel değer açısından en zengin olanlarıdır; insan herşeyden önce, tıpkı küçük ölçekli Akdenizleri kavramış gibi olmaktadır.

Bugün bile bu denizler yerel hayatlarına sahip olmaya devam etmektedirler, o kadar ki eski yük yelkenlileri ve köhne balıkçı tekneleri resime katkıda bulunmaktan da farklı olarak, kullanımda tutulmaktadırlar ([27]). İşte Sfax'ta üçgen yelkenleriyle mavnalar, süngerci kayıkları, çatalla balık avlayan Cerbeliler ve Kerkenlilerin bindikleri *kamaki*leriyle Sirte denizi. Acaba gerçekten şimdiki zamanda mıyız ([28])? Théophile Gautier'yle birlikte Malée burnunu geçtikten sonra Adalar Denizi (Arşipel), adaları ve sakin sularıyla başlamaktadır, "ufuk" hemen "yelkenlerle dolmakta; iki direkli gemiler, *geoletteler,* karavelalar, argosiller, mavi suyu her yöne doğru sürmektedirler..." Bu bugün bile dar denizlerin ayrıcalığıdır, büyüsüdür ([29]). Bu eski ulaşım biçimlerinin yaşamaya devam etmeleri, yüzyıllardan beri bu ulaşım akımlarının varlığı, koskoca bir soruyu ortaya çıkarmaktadır. Dün olduğu gibi, bugün de kısa yolculuklar, çok çeşitli navlunların toplanması önemlerini korumaktadırlar. Ve onları çevreleyen dar ve alışık olunan çember, onların güvencesi olmaktadır. Onlar için zorluklar, eğer doğdukları havzayı terkedecek, tehlikeli burnu aşacak olurlarsa, uzun güzergâhlar boyunca başlayacaktır. Bir Rum atasözü "Malée burnunu aşan vatanını unutmalıdır" demektedir ([30]).

Onları birbirlerine bağlayan ve büyük seyrüsefere izin veren deniz yollarıyla bu deniz mekânları, XVI. yüzyılda doğuda İyon denizinin iki geniş kesimiyle, Sardinya; Korsika, Avrupa ve Afrika'nın sınırladığı şu Batı denizinden çok daha önemlidirler. Her ikisi de (özellikle birincisi) ticaretin aceleyle kıyılarını dolaştığı veya kıyılarından geçtiği gerçek deniz Sahralarıdır.

Akdeniz'in deniz yaşamı, kitleleriyle düşman olan bu iki geniş mekânın çevresinde, dar denizlerin içinde yer almaktadır: doğuda sadece yarı yarıya Akdenizli olan Karadeniz; Ege denizi veya Adalar denizi (Arşipel, XVI. yüzyılda burası, adeta yasaymışçasına Fransızcada bile İtalyanca bir kelimeyle ifade edilmektedir: *l'Arcipelago*); ortada Adriyatik, Afrika ile Sicilya arasında özel adları olmayan denizler; batıda Tiren denizi, en mükemmelinden İtalya denizi olan Sicilya, Sardinya, Korsika ve İtalya'nın batı kıyıları arasında yer alan "Etrüsk denizi"; nihayet uzak batıda İspanya ile yakın Afrika arasında gene adsız bir deniz ki, bu "Akdeniz kanalı" doğuya doğru Cezayir yakınındaki Matifou burnundan, Valencia'nın komşusu Nao burnuna kadar çekilecek bir hatla sınırlandırılabilir ve Cebelitarık boğazı da onu Atlantiğe bağlamaktadır.

Acaba, bizzat bu denizlerin içlerinde de, bir körfez bile olsa, daha küçük alanlar, Akdeniz'in içinde tek başına karmaşık bir dünya olan, küçük bir vatan farkedilemez mi ([31])?

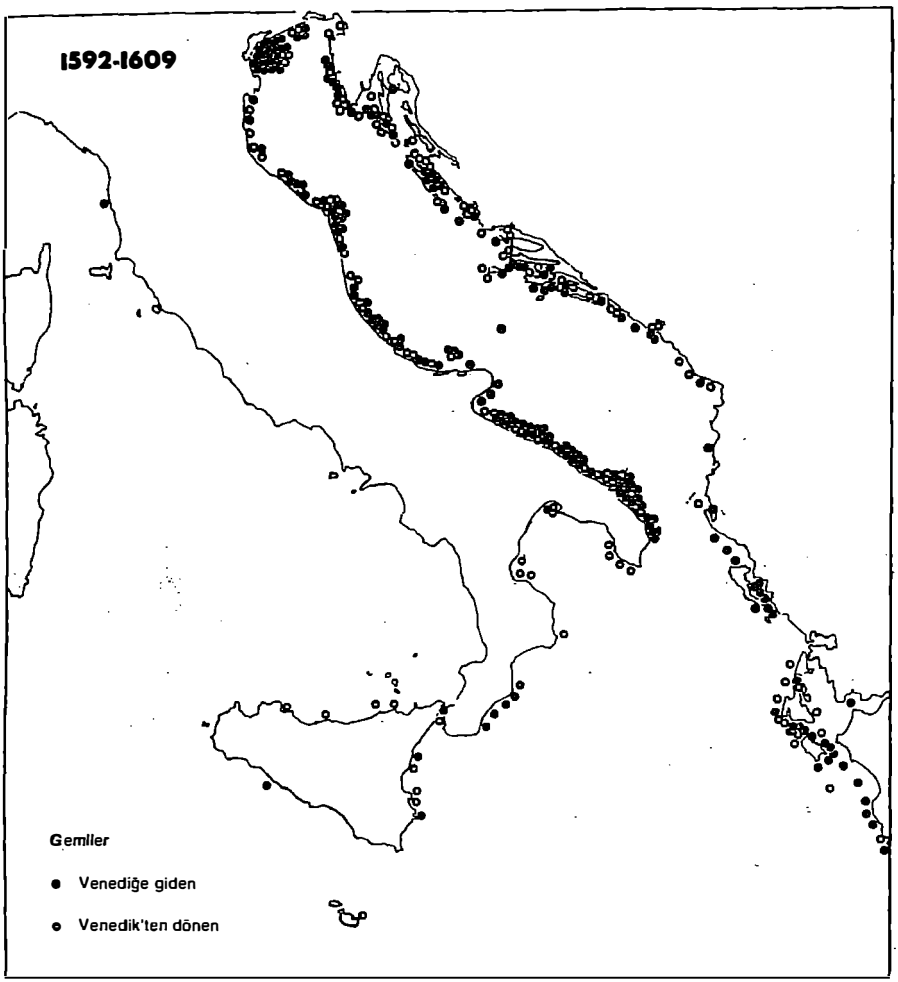
Karadeniz, İstanbul'un özel avlanma sahası

Seyrüseferin ucunda kalmış, uzak Karadeniz hem barbar, hem de barbarlaşmış bir vahşi bölgeler (birkaç istisna dışında) kitlesinin ortasında yer almaktadır. Güçlü dağlar onu güneyden doğuya doğru çevrelemektedirler. Bu düşman dağların arasından İran, Doğu Anadolu ve Mezopotamya'dan gelen yollar, zorlukla büyük Trabzon menziline ulaşabilmektedirler. Buna karşılık kuzeyde, Kırım Tatarlarının XVI. yüzyılda henüz iyi korudukları, geçit ve göçebelik bölgesi olan geniş Rusya ovaları uzanmaktadır. Yalnızca izleyen yüzyılda Rus kanun kaçakları, Kazaklar deniz kıyısına ulaşabilecek ve Türklerin zararına olmak üzere korsanlık yapabileceklerdir. Daha XVI. yüzyılda, kıştan yararlanan Moskovalılar bu denizin kıyılarına yönelik "küçük talanlar" yapmaktadırlar ([32]).

Karadeniz bu dönemde, tıpkı bütün tarihi boyunca olduğu gibi, önemli bir ekonomik alandır. İlk önce, hemen hemen bizzat kendi kıyılarında ürettikleri vardır: kurutulmuş balıklar, "Rus" nehirlerinin balık yumurtaları ve havyarı, Türk donanması için mutlaka gerekli kereste, Kafkaslardan sağlanan demir ([33]), buğday ve yün; bu sonuncu ürün Varna'da birikmekte ve büyük Raguza tekneleri tarafından, deriyle birlikte toplanmaktadır, buğdaya ise İstanbul el koymaktadır. Ayrıca Karadeniz'in aktardıkları vardır: orta Asya ve İran'a yönelik olarak ona gelenler ve bunlardan İstanbul ve Batıya yönelik olarak kervanlarla gelenler. Doğuyla olan bu çifte trafik hakkında ne yazık ki, XVI. yüzyıla ilişkin olarak az bilgiye sahibiz. İstanbul'un Akdeniz'in bu ucu ile, denizin geri kalanı arasına bir perde çekerek, onun uzak ve yakın ticaretine el koyduğu izlenimi vardır. Ulaşılması kolay olan Karadeniz muazzam başkent için, olmazsa yaşayamayacağı bir beslenme bölgesidir, çünkü İstanbul, iaşesi için Balkanlardan toplanan vergilerle (özellikle koyun sevkiyatı), ne de ona İskenderiye'den gelen buğday, pirinç, bakla, baharat ve müstahzaratla yetinemez. Belon du Mans ([34]) Doğu Karadeniz kıyılarından İstanbul'a "taze taze kesilmiş... tabaklanmamış öküz ve inek derileri içinde" taşınan tereyağından söz etmektedir. Kuşkusuz bu iş Karadeniz'de taşımacılığı sağlayan, şu sayılamayacak kadar çok Rum karamürsellerinden biri tarafından yapılmaktadır; bunlar, çoğunlukla bulutlarla kaplı ve dalgalı olan bu tehlikeli denizden ([35]) çok, Adalar

denizindeki kısa güzergâhlara daha uygun bir şekilde yapılmış olmakla birlikte, gene de bu taşımacılığı yüklenmektedirler. 1595 Ekiminde bir fırtına, İstanbul yakınlarında buğday yüklü bu teknelerden yüz kadarını bir darbede batırmıştır ([36]).

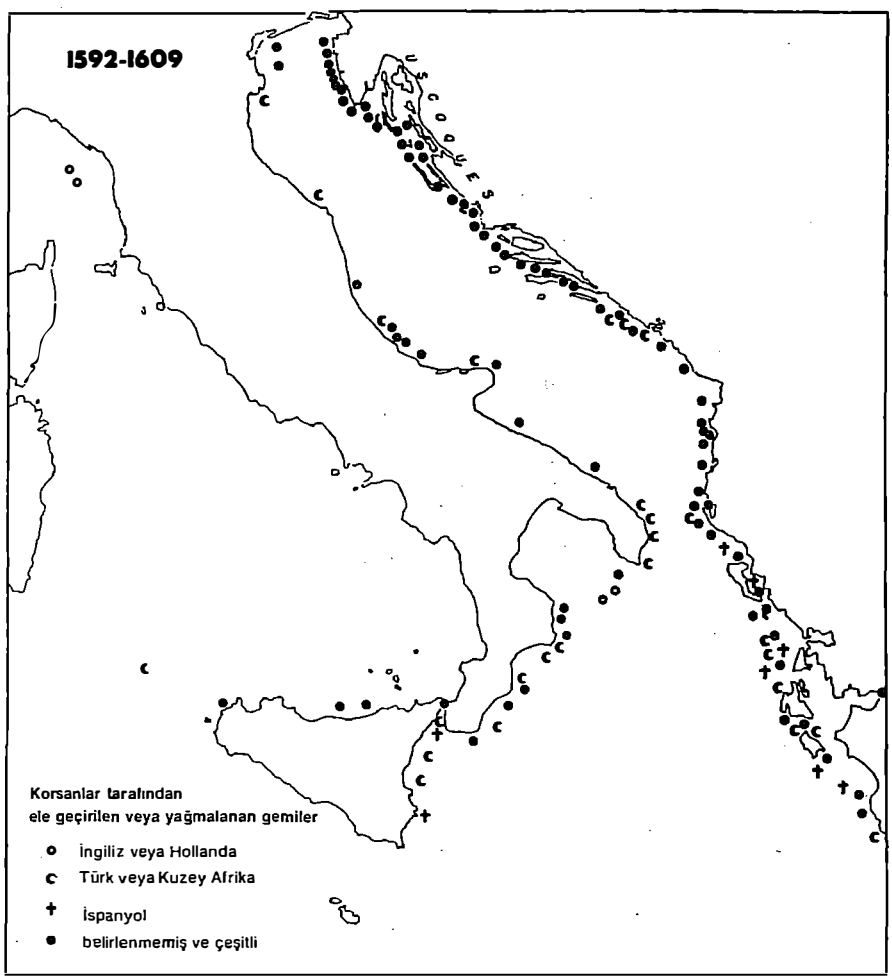
Karadeniz XVI. yüzyılda İstanbul'a bağlıdır, tıpkı eski zamanlarda Miletos'un fiefi, Atina'nın fiefi ve daha sonra 1265'den itibaren İtalyanların ve Cenevizlilerin alanı olduğu gibi ([37]). Kırım'ın güneyinde ([38]), korunaklı bir konumda Tana ve Kefe'ye yerleşmiş, Kuzey steplerinin halklarına karşı yarımadanın dağları tarafından korunan ve aynı zamanda İstanbul'a yerleşmiş olan (oradan ancak 1453 ve sonralarında çıkmışlardır) bu İtalyanlar Kırım'daki iskelelerinden en geç XV. yüzyılın son çeyreğinde uzaklaştırılmışlardır. Kefe 1479'da fethedilmiştir. Bunu takiben, denize ulaşan karayollarının büyük bir elden geçirilmesi dönemi başlamıştır: artık bunlar Kırım'a değil de İstanbul'a yönelmektedirler. Kilia ve Cetatea Alba'ya ulaşan Boğdan yollarının yerine, Galata'ya ulaşan büyük ticari yol ikâme edilmiştir, artık bu yol Tuna ticaretini ve ötelerindeki Polonya ticaretini İstanbul'a aktaracaktır ([39]).



8- 1592-1609 arasında Venediğe giden gemilerden batanlar (kaynak: A. Tenenti, *Naufrages, Corsaires et Assurances Maritimes à Venise,* 1559) bu eser kıyı yolunun önceliğini işaret etmektedir.

Bu anda itibaren Karadeniz, muazzam Türk başkentinin resmi ambarıdır. Ancak Raguzalılar buraya en azından 1590'lara kadar sızmaya devam edecek, Varna'dan büyük bir gemiyi *montonini, vacchini e buffalini* yünleri ve derileriyle yüklemek üzere Karadeniz'e çıkacaklardır. Zaten aynı trafiğe Marmara'da Tekirdağ'da da katılmaktadırlar ([40]). Belki de gümrük resimlerinden kaçınmak için? Her hal-ü kârda, XVI. yüzyılın sonuyla birlikte, bilemediğimiz koşullar altında, Raguzalılar hemen hemen aynı anda bu iki durağı terketmişlerdir. Karadeniz hiçbir zaman olmadığı kadar Batıya kapanmaktadır; en azından deniz cephesinden: çünkü ileride de göreceğimiz üzere, o devirde karayolları deniz yollarına karşı bir zafer kazanmışa benzemektedirler.

Acaba Orta Çağın sonunda "uluslararası trafiğin dağılım merkezi" ([41]) olmuş olan Karadeniz'in bu rolüne, kapıya kilit asarak, gerçekten İstanbul'mu son vermiştir? Bu kapatmanın daha uzakta başka kökenleri yok mudur? Gerçekten de Karadeniz, İpek Yolu demenin adet olduğu çok sayıda yolun, Trabzon veya Sinop'ta birbirlerine düğümlendikleri bir son noktadır. Oysa, bu yol daha XIV. yüzyıldan itibaren kapanmışa



9- Aynı dönem için ve aynı kaynağa göre gemi müsadeleri.



10- Sicilya ve Tunus Akdeniz'i ikiye bölmektedirler Pantellaria değil de, Pantelleria okuyunuz.

benzemektedir. Bu durumda Karadeniz'i zenginleştiren trafik İran yolunu tutmuştur. Her hal-ü kârda bu yolun kapanmasının kurbanı Türkistan olmuştur. Diğer yandan, XVI. yüzyılın ortasında Rusların aşağıya inmeleri hareketi Volga boyuca örgütlenmiştir. Bir cins Granada krallığı olan ve kervan ticareti sayesinde zenginleşmiş olan Kazan Hanlığı, her zaman Ruslar tarafından büyük bir iştahla arzu edilmiş ve nihayet onların ellerine geçmiştir. Çözülmesi güç karşılıklar nedeniyle yarı yarıya iflas etmiş olan Hanlığın bu durumunun, Türkistan yolunun kapanmasının sonucu olup olmadığını bilmek mümkün değildir. Korkunç İvan 1556'da Astrakan'ı ele geçirmiştir. Bu kez kapatılan kilit, tarihin bilinmeyen büyük bir olayı olan 1569-1570 harekâtına rağmen, sağlam bir kilittir ([42]).

Venedikli ve Cenevizli olan Adalar Denizi

"Yeryüzünün en konuksever denizi" olan Arşipel bir fakir adalar ve çoğunlukla da daha sefil olan kıyılar dizisidir. Bu durum da, ancak büyük bir kente bağlı olarak anlaşılmaktadır. Eskiden bu deniz Atina'nın silahlı geçit alanı olmuştur. Daha sonrasında ise, Bizans deniz ticaretine egemen olan sınıfın bizatihi üssü olmuştur. Burayı denetim altında tutması sayesinde, Bizans Ege Denizini muhafaza edebilmiş, sonra da IX. yüzyılda bir an için Girit'e yerleşen müslümanları buradan atabilmiştir. Aynı zamanda Yunan, Sicilya denizleri ve Venedik henüz yükselişe geçmeden önce Adriyatik yolları aracılığıyla, Batıyla olan ilişkiyi bu deniz korumuştur.

Yüzyıllar geçmektedir. Arşipel artık Venedikli ve Cenevizli olmuştur. İki rakip kent bu denizin adalarını aralarında paylaşmaktadırlar; buralara imparatorluklarının muhafızı yurttaşlarını, köylü senyörlerini, plantasyon sahiplerini ve aynı zamanda tüccarlarını yerleştirmişlerdir, ama gerçeği söylemek gerekirse, bunlar ortodoks nüfusun ortasında yabancı kalan koloni aristokratlarıdır. Bu yerli halk adetleri itibariyle "Latinleşebilir" bir durumdadırlar, ama aynı derecede özümlenememektedirler. Bu alışılmış dramdır: bütün sömürgecileri parmaklığın aynı tarafına atarak sona ermektedir. 1479'da Venedik, Kıbrıs'ta Cenevizin yerine geçtiğinde, her iki kente mensup plantasyon sahipleri fazla bir zorluk olmaksızın birbirlerine yaklaşmışlardır. Aşikâr, kaçınılmaz sınıf disiplini...

Arşipel'de Latinler konumlarını Karadeniz'de olduğundan daha kolay, özellikle de daha etkin bir şekilde savunmuşlardır. Bu yönde kullandıkları yöntemler, çoğu zaman onlara saldıranlarınkilerden üstün olmuştur. Ancak Negrepont (Ağrıboz) 1479'da Türkler tarafında alınmıştır; Rodos 1522'de düşmüştür; Sakız adası 1566'da tek bir kurşun bile atılmadan fethedilmiştir; Kıbrıs ise kolay bir çıkartma ve Lefkoşe ile Magosa'daki iki kuşatmadan sonra, 1570-1572'de fethedilmiştir; Girit ise 1669'da, 25 yıllık bir savaştan sonra kaybedilmiştir.

Fakat, Arşipel için verilen mücadele bu savaş-tarihin tamamını meydana getirmenin çok uzağındadır. Bu mücadele aynı zamanda, gündelik hayatla ortaya çıkan bir toplumsal savaş olarak da kendini arzetmektedir. Rum "yerliler" bir kez daha efendilerine ihanet etmişlerdir, Kıbrıs'ta ve daha sonra Girit'te olduğu gibi. Arşipel Türk zaferiyle işbirliği yapmıştır ve hatta bu zaferden önce Rum denizciler, tayfaları çoğunlukla Arşipel kökenli olan Padişahın donanmasında görev almaya koşmuşlardır. belki de Giritliler her yaz başında açılan sefer için Padişahın donanmasına en kalabalık girenlerdir. Donanmaya tayfa sağlayanlar onları Galata (Braudel Pera diyor, ama o tarihlerde henüz o mahalle Pera adıyla anılmamaktadır MAK) meyhanelerinde, tersane yakınlarında ([43]) bulmaktaydılar. Bu, Girit'in Türklerin eline geçmesinden bir yüzyıldan daha fazla bir zaman öncesinde meydana gelmektedir.

İstanbul Rumlara, askerlik fırsatının yanı sıra, Karadeniz ve Mısır yolculuklarını kârlarını da sunmaktadır. Başkent iaşesinde buğday taşıyıcısı kayık ve karamürseller (44), at ve odun taşıyıcısı gerbeler, Arşipelin bütün yelkenlileri için yer vardır. Bunlara İstanbul'un dinsel cazibesi de eklenmektedir. İstanbul ortodoksların Roma'sıdır.

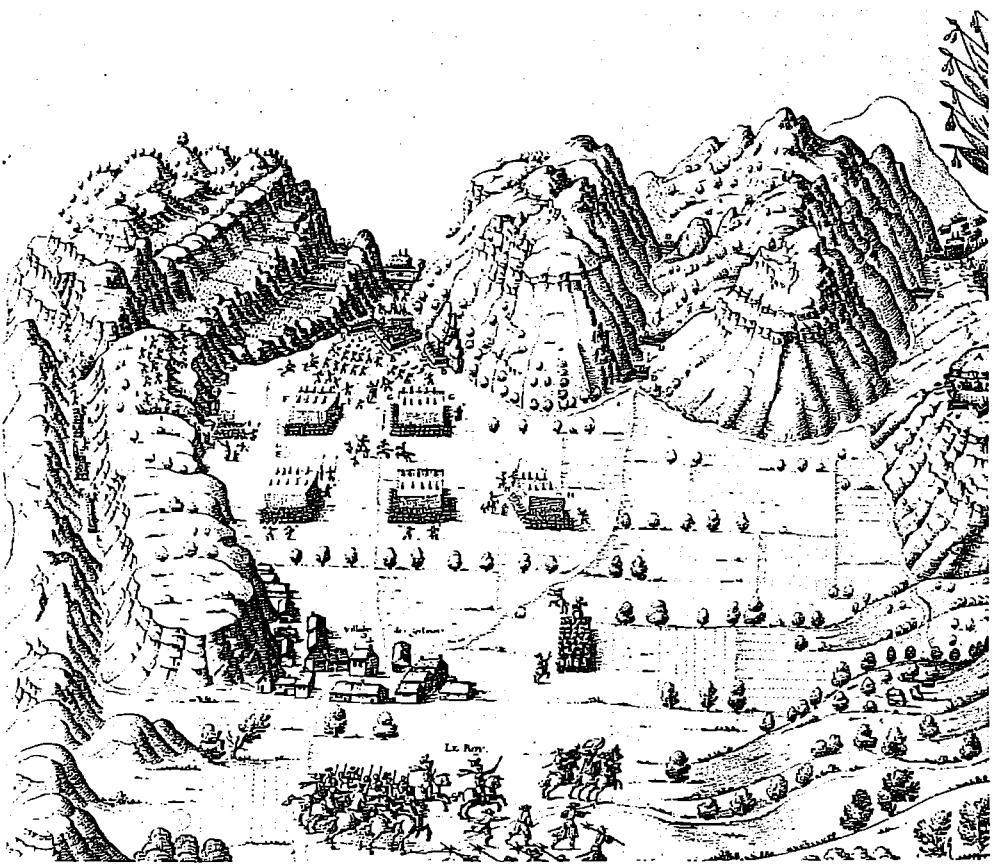
Ve XVI. yüzyılın ilk onyıllarından itibaren denizin tümü boyunca bir Rum yayılması kendini haber vermektedir. İslamlaşmış Midillililer olup Cerbe'ye, sonra da Cicelli'ye yerleşmiş, Yarımadadan kaçmak isteyen İspanyol müslümanlarının büyük taşıyıcıları, korsan ve nihayet 1518'den sonra Cezayir'in efendileri olan Barbarosların maceraları -bu macera bir rastlantı değildir-. Bir başka Rum kökenli denizci olan Turgut'unki de rastlantı değildir, o da 1540'lardan itibaren Tunus kıyılarında görülecek ve 1556'da, Berberistan kıyılarındaki Trablus'a beş yıl önce Türkler tarafından kovulan Malta şövalyelerinin yerine geçecektir.

Tunus ile Sicilya arasında

Afrika ile Sicilya arasında balıklı sığ sularını, mercan kayalıklarını ve süngerlerini, adalarını (çoğunlukla insansız, çünkü çok küçük yüzeylere sahip) sunan şu adsız, iyi bir şekilde bireyselleşmemiş denizin rolünü açığa çıkartmak zor olacaktır. Bu adalar: Sicilya'nın batı ucunda La Favignana, Maretinio, Levanzo; açık denizde Malta, Gozzo, Pantelleria; Tunus kıyılarına yakın Tabarka, Galite, Zembra, Cerbe, Kerkenna adalarıdır. Bu denizin sınırları Sicilya'dan Afrika'ya uzanmakta olan eski jeolojik "köprü"nün sınırlarına tekâbül etmektedir: Doğu'da Trablus'tan Siraküza'ya çekilen bir hat, Batı'dan Bone'den Trapani'ye çekilen bir başkası. Ana eksen Sicilya'dan Afrika'ya kuzey-güney doğrultusunda uzanmaktadır. İlişkiler doğudan batıya, Doğu Akdeniz'den Atlantiğe teknelerini ilerletmektedirler. Fakat bu yol kuzeye doğru büyük Messina boğazının meydana getirdiği yol tarafından doğrultusunda saptırılmaktadır. Ve bu boğaz Sicilya-Afrika kesiminde kuzey-güney akımlarının yoğunluğuna sahip değildir.

Bunlar bütünün bazen güneye, bazen de kuzeye doğru ağır basmasına yol açarak, herşeye hükmetmişlerdir. Aglabilerle birlikte bu bütün müslüman olmuştur. Bu fethin tarihi olan 827'den, İslamın kalesi Palermo'nun 1071'de Normanlar tarafından geri alınmasına kadar, bu böyle sürmüştür. Sicilya bu tarihten sonra Normandır veya XI. yüzyıldan sonra olma yolundadır, çünkü Napoli'den Sicilya'ya gelen Norman ilerlemesi büyük adanın fethiyle durmayacak; savaş, korsanlık, ticaret ve hatta Afrika topraklarına doğru göç yoluyla güneye doğru taşacaktır. Komşuluğun dayattığı bu siyaseti daha sonra Anjoulular ve Aragonlular sürdüreceklerdir. Bunlar birçok kereler Afrika kıyısına saldıracaklar; Tunus emirlerini haraca bağlayacaklar; 1284'den 1335'e Cerbe'yi ellerinde tutacaklardır. Ancak hristiyan tüccar heryerde, özellikle de ayrıcalık üstüne ayrıcalık elde ettiği Tunus ve Trablus surlarına yerleşmektedir. Hristiyan asker, özellikle de Sicilya'nın gelecekteki efendisi, Katalan paralı askeri (Sicilya'da katolik ayinin yapılma tarihi 1282'dir) kendi cephesinden, Afrika'da hemen hemen Doğu'daki kadar büyük maceralar bulmaktaydı. Çok erkenden, XII. yüzyılda Katalan denizciler Tabarka mercan kayalıklarını ziyaret etmişlerdir.

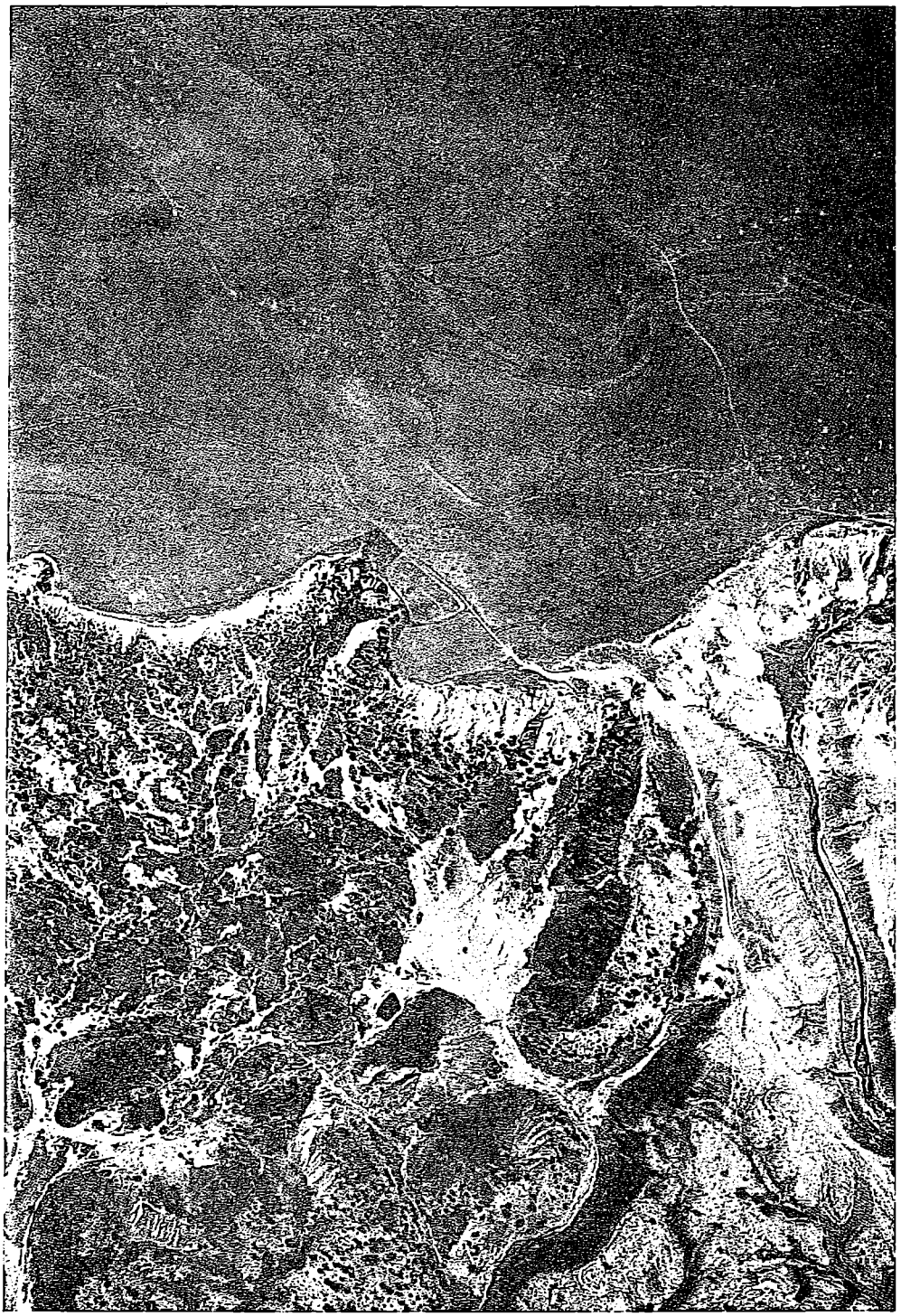
Palermo ve Messina ortamları daha XVI. yüzyılda bile İspanyol Sicilya'sı kral naiplerinin siyasal tercihlerinin doğrultusunda ve boşuna bir gayret olarak, Afrika'nın fethi projelerini önermeye son vermiş değillerdi: Bir Juan de la Vega, daha sonra bir Medina Celi dükü, daha da sonra bir Marcantonio Colonna... Bu projeler, karanlık bir şekilde hissedilen bu ortak dünyanın kıyılarını ve adalarını birleştirmek; Sicilya buğdayı, peyniri, ton balığı fıçıları ile Cerbe zeytinyağını, güney ülkelerinin deri, balmumu, yününü, Sahra trafiğinin altın tozu ve zenci köleleriyle birleştirme ihtiyacını ifade etmekteydiler. Bu,



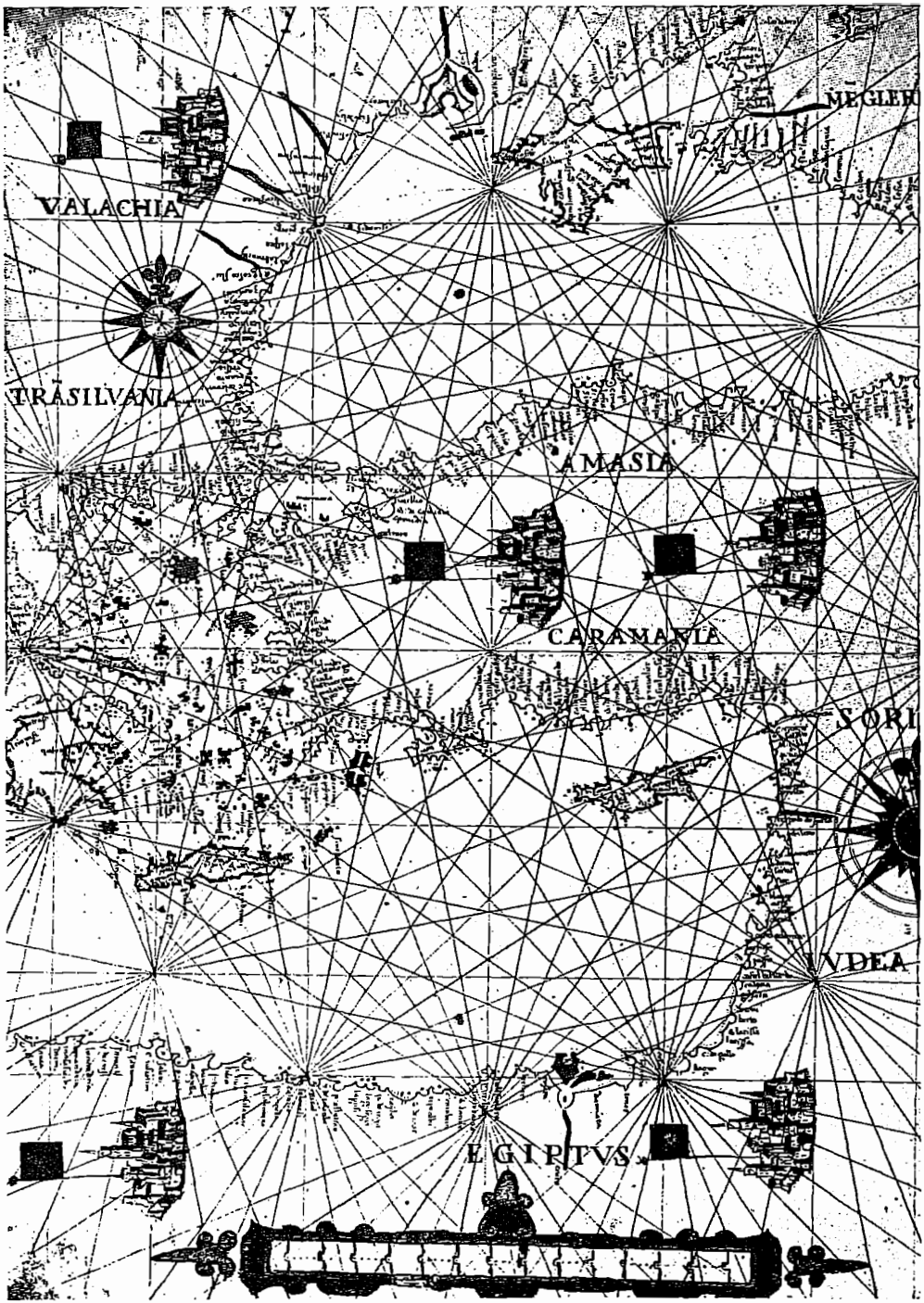
1. FRANSA İLE PİEMONTE ARASINDAKİ ALPLER. Fransa ile italya arasındaki dağlık engel nasıl canlandırılıyordu, "Desseing de l'attaquement du paz et destroict de Suze en Piémont, emporté par le Roy", 1629, Ulusal Kütüphane, Est, Id 24 varak. XIII. Louis'nin zaferi 1559'da terkedilen İtalya'nın kolayca ulaşılabilir olarak kalmaya devam ettiğini göstermektedir.



2 ve 3. ÇORAK TOPRAKLAR. Bu iki hava fotoğrafı, kış gelince dağdaki koyunların gittikleri Bardenas Reales (Navarra) hakkındaki kısmi görüntüler vermektedirler. İkinci görüntüde kuru ve yüksek bölge ile aşağıdaki toprakların nemliliği arasında zıtlık bulunmaktadır. Yakınlarda bir kanal bu talihsiz bölgeleri suya kavuşturacaktır.



Bu fotoğrafları Alfredo Floristan Samanes'ın *La Ribera Tudelana de Navarra*, 1951, adlı kitabından alarak kullanmama izin vermesine borçluyum.



4. DOĞU AKDENİZ'İN PORTULAN'I (XVI. YÜZYIL). Biblioteca Nacional de Madrid. Ms. 17 818, f 4.

deniz bütünlüğünü sağlam bir şekilde elde tutarak, kıyı asayişini, ton imalathanelerinin güvenliğini sağlayarak, XVI. yüzyılda kötü silahlanmış kayıklarıyla Cezayir korsanlarının kayıklarına saldırmakta tereddüt etmeyen şu yarı -Katalan Trapani balıkçılarının kuzey Afrika mercanlarından uzak tutarak sağlanabilirdi. Nihayet, Cezayir korsanlarına karşı güney kıyıları yönünden sürekli tehdit altında kalan Sicilya buğdayı *caricatari*'sinin de garantiye alınması gerekiyordu: çünkü, başka yerlerde olduğu gibi, burada da korsanlık tarih tarafından yanlışlanan doğal bir denge kurmaya çoğunlukla eğilimliydi. Sicilya'dan söz ederken her zaman kuzeye bakmak, Napoli'ye doğru bakmak, bu iki tarihin sıkı bir şekilde zıt olduklarını ve Napoli'nin yükselmesinin Palermo'nun düşüşü ve tersi olduğunu söylemek kuraldır. Sicilya-Afrika bağlantısını açığa çıkartmak, yani bilgilerimizin yetersizliğini ve dikkatsizliklerimizin bir bütünsel ad konulamamasına neden olduğu bu deniz dünyasının değerini ortaya koymak daha önemli olacaktır.

Akdeniz "Manş"ı

Batı Akdeniz'in ucu dar, karalar arasında sıkışmış, bu nedenden ötürü insan tarafından elde edilmesi kolay bir mekândır: bir coğrafyacının, René Lespès'in adlandırdığı gibi, Akdeniz "Channel"ı. Burası batıda Cebelitarık boğazıyla, Caxine burnundan Nao burnuna veya daha geniş olarak, Valencia'dan Cezayir'e çekilecek şu hat arasında ayrı bir dünyadır. Doğu-batı doğrultusunda seyrüsefer hiç de kolay değildir: doğuya doğru gitmek, Batı Akdeniz'in geniş mekânına açılmak demektir; batıya doğru gitmek ise, daha da geniş bir mekâna, Atlantiğe ulaşmak anlamına gelmektedir; geçişin sık bulutlar, çok şiddetli akıntılar, mercanlar, kıyılar boyuncaki kum yığılmaları yüzünden tehlikeli olduğu, boğazın ötesindeki Atlantiğe. Bunun dışında, ileri çıkmış bir burun gibi olan bu boğaz, akıntı ve rüzgâr düzeninde her zaman değişmeler kaydetmektedir. Burada bu durum özellikle nettir ve boğazın geçilmesi karmaşık bir işlem olarak kalmaya devam etmektedir.

Buna karşılık, doğudan batıya uzamış olan bu Manş'ı kuzeyden güneye geçmek nisbeten rahattır. İber ve kuzey Afrika dünyalarının kitleleri arasında bir set olmayıp, ayırdığından daha fazla birleştiren, kuzey Afrika ile İberya'yı tek bir dünya, Gilberto Freyre'nin imge yüklü ifadesiyle bir "çifte-kıta" haline getiren bir nehirdir ([45]).

Sicilya ile Afrika arasındaki deniz kolu gibi, bu deniz koridoru da Orta Çağda İslamın fethettiği yerlerden biri olmuştur. Bu fetih X. yüzyılda Kurtuba Halifeliği ani sağlamlığını kazanırken gelen geç bir fetihtir. Emevilerin bu başarısı, Magripten hem buğday, insan, paralı asker getirtme, hem de oraya bunların karşılığında Endülüs (Andaluçya) kentlerinin ürünlerini ihraç etme garantisini ifade etmekteydi. Bu su yolunun serbest veya en azından kolay kullanımı; Endülüs'ün denizcilik hayatının merkezini tekneleriyle, tershaneleriyle, ipek dokuma tezgâhlarıyla gürültülü Almeria'dan, XI. yüzyıl Akdeniz denizciliğinin nihai noktasını bulduğu Sevilla'ya (Araplar buraya İşbiliyye demektedirler MAK) kaydırmıştır. Bu durum ona zaten o kadar büyük zenginlikler getirmiştir ki, Guadalkivir nehri üzerindeki liman bir süre sonra, parlaklığıyla eski kara içi başkent Kurtuba'yla rekabet etmeye başlamıştır.

Aynı şekilde, Akdeniz'deki İslam önceliğinin ihtişamı, güney sahillerinde büyük denizci kentlerin doğmasına veya serpilmesine yol açmaktaydı: Bougie, Cezayir, Oran -bu son ikisi X. yüzyılda kurulmuşlardır-. Ve Afrika "Endülüs"ü El Muraviler ve daha sonra da El Mahadlar zamanında asıl Endülüs'ü XI. ve XII. yüzyıllarda iki kez hıristiyan baskısından kurtarmıştır.

Bağımsız İspanya İslam devletinin sonuna kadar -en azından XIII. yüzyıla hatta ötesine kadar- "Manş" Portekiz Algrave'si yakınlarından, Valencia hatta Balearlara

kadar Kuzey Afrika müslümanlarına ait olarak kalmıştır. İslamiyet bu uzun deniz çukurunu Sicilya Akdeniz'inden daha uzun süre, Las Navas de Tolosa'dan (1212) epey sonra, en azından Ceuta'nın 1415'de Portekiz kralı Dom Joao ve oğulları tarafından fethine kadar, elinde tutmuştur. Bu günden sonra, Afrika'ya doğru yol açılmış ve sadece Kastilya'daki uzun uyuşmazlıklar nedeniyle varlığı uzamakta olan Gırnata (Granada)'daki İslam dünyasının tortusu artık mahkûm edilmiştir. Granada savaşı *reconquista*'nın son sahnesi olarak 1487'de tekrar başladığında, Katolik krallar bu kıyıları Biskay tekneleriyle ablukaya alacaklardır.

Fetih tamamlandıktan sonra, hıristiyan galipler İberya-Afrika Manşı'nın güney kıyısını ele geçirmeye sürüklenmişlerdir; fakat bunu, İspanyol çıkarlarının gerektirdiği netlik ve süreklilik içinde arzu etmeksizin yapmışlardır. 1497 Mèlilla, 1505 Mers-el Kebir, 1508 Penon de Velez, 1509 Oran, 1510 Mostagnen, Tlemsen, Tenes ve Cezayir Penon'unun zaptından sonra, bu yeni Granada savaşının inatla sürdürülmemesi; bu zevksiz ama esaslı görevin İtalya seraplarına ve Amerika'nın nisbi kolaylıklarına kurban edilmesi, İspanya tarihinde bir felâkettir. İspanya'nın belki de çok kolay olacak olan nihai başarısını bilememesi, istememesi veya geliştirememesi (1492'de sekreterleri Fernando de Çafra Katolik Krallara "öyle gözüküyor ki, Tanrı Alteslerine bu Afrika krallıklarını vermek istiyor" diye yazıyordu), bu Akdeniz ötesi savaşı ilerletememesi, işte kaçırılmış tarihin büyük bölümlerinden biri. Bir denemecinin yazdığı gibi ([46]), yarı Avrupa'da, yarı Afrika'da olan İspanya böylece coğrafî görevini yerine getirememiş ve tarihin akışı içinde Cebelitarık boğazı ilk kez "bir siyasal sınır haline gelmiştir" ([47]).

Bu sınırın üzerinde savaş sürekli hale gelmiştir: bu, rastlantının tıpkı Sicilya ile Afrika arasında olduğu gibi, esaslı bağları kopardığının işaretidir. Kanalı geçmek zor hale gelmiştir. XVI. yüzyılda her zaman narin olan Oran iaşesi konusunda bu görülmektedir. Koskoca "düzenleyici istasyon" Malaga'dan *provaedores* konvoylar örgütlenmekte, tekne ve kayıklara *presidios* yönünde navlun yüklemektedirler ([48]). Bunları, özellikle kışın bu kısa güzergâh için yeterli olan hava açmalarından yararlanarak göndermektedirler. Yeter ki korsanlar bu iaşecilerin mallarını ele geçirmeyi başarmasınlar; o zaman bildik pazarlık süreçleri devreye girmekte ve mallar Caxine burnunda yeniden satın alınmaktadır. 1563'de buranın Cezayirliler tarafından kuşatılması sırasında ablukayı zorlayanlar Valencia veya Andaluçyalı *balancelle* ve *brigantin* sahipleri olmuştur (Türkçesi pergende). Bu küçük tekneler, 1565 ([49]) tarihli bir araştırmanın dediği gibi "eskiden" Kartagene'den, Cadiz'den veya Malaga'dan Cordoba külahlarını veya Toledo dokumalarını kuzey Afrika limanlarına götürülenlerin benzerleridir. Bu tekneler, Cebelitarığın ötesinde Atlantiğe sızmaya devam eden; Sevilla, San Lucar de Barrameda veya Puerto de Santa Maria'dan koskoca bir denizci halkını buralara taşıyan, avlanarak Moritanya açıklarına kadar kayan ve Fas kıyısındaki Portekiz *presidio*larından birinde pazarları ayin dinlemeye giden balıkçı teknelerinin de benzerleridir ([50]). Bu tekneler Cezayir'e pirinç, İspanya kokuları ve korumaya rağmen kaçak mallar getiren şu Valencia kayıklarınında benzeridirler ([51]).

Yüzyılın sonunda, bu yarı yarıya ölü deniz bölgesi, aniden dramatik bir tarihin içinde uyanmaktadır, fakat bu tarih İspanya'nın olağan rakipleri olan, kuzey Afrika iskelelerine her zaman alışık Marsilyalıların veya 1575'den itibaren Tunus'un cezbettiği ve muhafaza ettiği, ama bazen de Larache ([52]) ve Fas Sus'una ([53]) kadar ilerleyen yeni gelen Livornoluların olayı değildir. Yeni olay, özellikle 1590'lı yıllardan itibaren kuzeyli teknelerin kitlesel gelişleridir. Bu yabancı tekneler boğazı iki kere, gelirken ve dönerken, geçmek zorundadırlar. Dönüşte, gözlenmekte ve önceden haber alınmaktadır. Acaba, Hollandalılar iddia edildiği gibi ([54]), daha sonra öğrencileri Cezayir korsanlarına da öğretecekleri, boğazdan yeni bir geçiş yöntemi icat etmişler midir? Bu tamamen kesin

değilse bile, mümkündür. İspanyol her hal-ü kârda iyi mevsimde, sakin aylar süresince kullandığı kadırgaları ve kışın sert havalarında demir alan kalyonlarıyla geçidi gizlemeye hatta yasaklamaya gayret sarfedecektir. Bu denetimleri, bu alarmları, bu çoğunlukla zafere ulaşmayan ve XVIII. yüzyıla kadar sürdürülecek olan mücadeleleri Portekiz kıyısındaki San Vicente burnundan, Cartagena ve Valencia'yı ([55]) ve sıklık Mer el-Kebir, Ceuta ve Tanca'ya kadar, 20 Mart 1610'da zaptedilen Larache'a kadar, 1614'de işgal edilen La Mamora'ya kadar olan bir alan içinde düşünmek gerekmektedir ([56]). İspanya'nın efendileri, denizcileri ve akıl vericileri karşılıksız çözümlerin düşlerini görmüşlerdir: tekneleri daha emin olarak gözetim altında tutacak güçlendirilmiş topları Cebelitarığa yerleştirmek ([57]); Ceuta açığındaki Peregil adacığını tahkim etmek ([58]); veya İspanya hizmetindeki şu deli ve dahi maceracı İngiliz Sherley'nin tavsiyesine uyarak Mogador ve Agadir'i ele geçirmek, yani Fas'ı elde tutmak ve bu sayede Katolik Kralın *absoluto senor de la Berberia* ([59]) olması; ve bu 1622'de düşünülmüştür!

Fakat bu mücadele çıkışsız kalmıştır. İngiliz, Hollandalı, Cezayirli düşmanlar boğazdan, bir kış gecesinin uygun koşullarından yararlanarak ([60]) veya rakibe nadiren birkaç gemi kaptırarak zorla, beklenmedik bir şekilde geçiyorlardı, çoğu zaman da tekne ve toplarının üstünlüğü sayesinde muhafız kıtalarını altediyorlardı. Seyirlik yanı az veya en azından pek fazla bilinmeyen bu büyük Akdeniz dramı, onun kapılarında, hemen hemen onun dışında oynanmıştır. Bu konuya döneceğiz.

Tiren havzası

Geniş olan Tiren denizi -yüzyılın belgeleri "Korsika ve Sardinya kanalları" demektedirler-, komşu dünyalara aşırı bir genişlikte açılmıştır ve hareketsiz bir kaderi olamayacak kadar fazla zengin ve aşırı nüfuslu topraklarla çevrelenmiştir.

Bu denizin ilk ve uzak tarihi Toskana'nın efendisi olan Etrüsklerle, Büyük Yunanistan ve Sicilya kentleriyle, beraberinde imparatorluğu olduğu halde ayrı bir dünya olan Marsilya ve sonuncu pay sahibi olarak Sicilya'nın batısına, Sardinya kıyılarına ve Etrüsklerin de bulundukları Korsika kıyılarına yerleşmiş olan Kartaca arasında paylaşılmış bir mekân göstermektedir. Kaba hatlarıyla Etrüskler denizin ortay bölümüne sahiptirler, diğerleri ise mahreçleri ellerinde tutmaktadırlar: güney Yunanlıları Doğu Akdeniz yolunu; Kartacalılar Panormos (Palermo)'dan Drepanon (Trapani) tarikiyle Afrika'ya gidenini; nihayet Marsilya Yunanlıları Etrüsk denizini batıya ulaştıran yolu, daha kesin olarak İspanya yönünde, Lizbon körfezini aşmak için uygun rüzgârları beklemek için mola verilmek zorunda olunan noktayı, ellerinde tutmaktadırlar.

Bu ilk çehre, daha şimdiden Tiren dünyasının sürekli çizgilerini açığa çıkartmaktadır: gölün ortay değeri, oraya girmeye ve oradan çıkmaya izin veren deniz limanlarının önemi. Bu çehre bu aşırı geniş, aşırı açık denizin asla tek bir egemenliğin, veya tek bir ekonominin, hatta tek bir uygarlığın alanı olamayacağının nedenleri tahmin etme fırsatını vermektedir. Sadece düzeyleri eşitleyici Roma hegemonyası buna istisna oluşturmuş; onun dışında hiçbir deniz gücü burada sürekli bir üstünlük kuramamıştır, ne Bizans'ın hizaya soktuğu Vandallerinki, ne sonunda İtalya'yı ellerinden kaçıran kuzey Afrika müslümanlarınınki, ne Normanlarınki, ne de Araplarınki; birinciler Bizans'a çarpmışlar, ikinciler de hem İslama, hem de Katalanlara toslamışlardır. Piza'ya gelince, o da karşısında Cenova rekabetini bulmuştur.

XVI. yüzyılda ana yer, Korsika'nın efendisi olan Cenevize aittir. Ancak bu önceliğin zayıf yanları bulunmaktadır: Cenova deniz taşımacılığı için giderek daha fazla miktarda

olmak üzere yabancılara başvurmaktadır, bu ilk gerilemdir. Diğer yandan, Tiren denizinde güçlü konumlar sağlamış olan bir İspanya'nın karşısında bulunmaktadır. Bu konumların ilk kilometre taşları XIII. yüzyılda Sicilya'yı (1282), sonra 1325'de uzun bir Cenova direnmesine rağmen, kendileri için Sicilya bağlantısı nedeniyle gerekli olan Sardinya'yı ele geçiren "Aragonlular" tarafından kurulmuştur. Katalan yayılması (bu yayılmanın özgünlüklerinden biri) Balearlardan Sardinya tarikiyle ve Sicilya aracılığıyla doğrudan doğuya yönelmekteydi. Katalanlar bu adalarda gerçek deniz kolonileri kurmuşlardır: Sardinya'da Alghero, Sicilya'da Trapani.

Fatih, fakat tüketici bir yayılma. Geç kalmış olmasından ötürü, kendine bir yer sağlayabilmek için kapıları zorlamak, savaşmak, korsanlıkla denizciliği birbirine karıştırmak zorundadır. Bu yayılmanın harekete geçiricisi olan Barselona, yavaş yavaş başrolü Valencia'ya bırakmış ve Yüce Alfonso (1455) zamanında Napoli krallığının fethini tamamına erdirenler Valencialılar olmuştur. Zaten Valencia eylemi açılır açılmaz kapanmıştır, çünkü Aragon tacı kısa bir süre sonra Kastilya denetimine geçmiştir. İtalya savaşları döneminde, bunun sonucunda Tiren denizinde yeni bir değişiklik olmuştur: asker ve memur Kastilyalının yerine, Sicilya'da olduğu gibi, Napolide de Aragonlu geçmiştir ([61]). İspanya artık kadırgaları ve *tercios*'u aracılığıyla Tiren denizinde bir denizci, askeri ve kıtasal gücün ağırlığını hissettirmektedir. Fakat tüccar bir gücün değil: V. Carlos'un döneminden itibaren ve eski ticari ayrıcalıklara rağmen, Katalan dokumaları Sardinya ve Sicilya'ya giderek daha az miktarlarda ihraç edilmektedirler. Başka yerde olduğu gibi burada da, İberya çıkarlarına pek fazla dikkatli olmayan imparator, Ceneviz tüccarlarının kendi yünlü kumaşları bu pazarlara akıtmalarına ses çıkartmamıştır. Böylece rövanş alınmış, Ceneviz önceliği almış mıdır?

Olaylar bu kadar basit değillerdir. 1550'lere doğru Cenova Tiren denizindeki ve başka yerlerdeki denizcilik işlerinin bir bölümünü Raguzalılara terketmiştir. Bunlar yük gemileriyle, Sicilya buğday ve tuzuyla, uzun mesafeli yolculukları İspanya, Atlantik veya Doğu Akdeniz yönlerine doğru sağlamaktadırlar. Eğer Marsilyalıların varlığı olmasa (önceleri mütevazi olan bu varlık 1570'lerden sonra büyüyecektir), daha sonra hem bir yaratı, hem de canlanma olan Livorno'nun gelişmesi -çünkü Livorno hem Piza, hem de Cenova'dır- olmasaydı, Tiren denizi bir Raguza gölü olacaktı. Ve tabii ki Ceneviz Korsika'sıyla erkenden ilgilenmeye başlayan Cosimo de Medicis'nin hesapçı siyaseti olmasaydı ([62]). Nihayet Sicilya ile Sardinya arasındaki geniş kapıdan, endişelendirici bir ilerleyiş halinde, sürekli olarak Cezayir korsanları girmektedirler; bunlar deniz yollarının nihayetinde, tamamen kuzeyde Savone, Cenova, Nice, hatta Provence nehirlerini aniden basacaklardır. Elbe adasındaki Toskana engeli Porto Ferraio'yla birlikte, onları durdurmaktan çok haber vermektedir.

Bu bölünmüş ve karışık Tiren havzası demek ki, Akdeniz'in genel hayatına kişisel renklere sahip olamayacak kadar fazla karışmıştır. Ancak, hemen sadece kendi kaynaklarıyla geçinme olanağı sağlayan bu çeşitlilik, ona belli bir özellik vermektedir. Kentlerinin kendi kendilerini besleyemeyecek kadar kalabalık veya hayvancılıkla fazla meşgul bölgelerinin yedikleri buğday Sicilya'dan ve 1550'lere kadar Provence'dan -en azından Provence bu buğdayı ona aktarmaktadır, çünkü bu ürün çoğunlukla Burgonya'dan ve bazen de daha uzaklardan gelmektedir- gelmektedir. Tuz Trapani'den gelmektedir; Peynir Sardinya'dan, *greco* veya *latino* şarap Napoli'den; tuzlanmış et Korsika'dan; ipek Sicilya veya Kalabriya'dan; meyvalar, badem, ceviz, ançuez veya ton fıçıları Provence'dan; demir Elbe adasından; para, sermaye ya Floransa'dan, ya Cenova'dan gelmektedir. Geri kalanı dışarıdan gelmektedir: deri, baharat, boya odunu, yün, kısa süre sonra da İbiza tuzu.

Bu iki birbirine eklenmiş, karışmış ilişkiler hayatından, biri yakın, diğeri uzak ve dışta kalanından, iç hayat en zengin olanıdır. Bu hayat halkların, uygarlıkların, dillerin, sanatların oldukça ilerlemiş harmanını açıklamaktadır. Bu durum nisbeten sakin, sığınaklı sularıyla bu deniz mekânının en mükemmelinden bir kayık alanı olmasını açıklamaktadır. Haziran 1609'dan Haziran 1610'a biryıl içinde sadece Livorno limanına 2500'den fazla kayık ve küçük tekne girmiştir ([63]). Muazzam bir rakam! Bunlar yalnızca Tiber nehri aracılığıyla Roma'ya Ripa Grande'ye ulaşarak ([64]), oraya ve Roma kilisesine ait bir saraya yerleşecek olan bir piskoposun mobilya ve pırtılarını, ya da bir kilise mensubunun devr-i saadetinde Napoli krallığından getirttiği *greco* şarap fıçılarını taşıyan kayıklardır. Bütün istatistikler, dönemimiz açısından çok zengin olan Livorno limanınkiler, Civitavecchia, Cenova veya nihayet Marsilya'nınkiler, bu kısa mesafeli ilişkilerin muazzam önemini dile getirmektedirler. Korsika burnundan Livorno'ya veya Cenova'ya odun nakli için, veya Elbe adasındaki Rio'dan gene aynı Toskana limanına demir için... Herşey bu minicik teknelerde taşınmaktadır: kayık, *saete, landi, luiti, tartane,* fırkata, *polacre*... ([65]). Cenova'daki gümrük kayıtları, teknelerin su çekimlerinin 150 *cantara*'dan az veya fazla (aşağı yukarı 30 ton kadar) olmalarına göre, limana iki cins giriş -*venuto magna* ve *venuto parva*- arasında ayırım yapmaktadırlar. Diğer yandan, Cenova limanına yılda birkaç düzine "büyük" tekne giriş yaparken, "küçükler"den bir veya iki bini girmektedir: 1586'da 47 büyüğe karşılık 2.283 ufak; 1587'de ([66]) 40'a karşılık 1921; 1605'de ([65]) 107'ye karşılık 1787... (Bu rakamlar gerçeğin altındadır, çünkü sadece giriş resmine tabi tekneler hesaba katılmaktadır, oysa buğday, zeytinyağ ve tuz taşıyıcısı birçok tekne bu resimden muaftırlar).

Kuşkusuz kıyı denizciliği, bütün dar denizlerde olağan, bütün ticari akımların yaşamı için vazgeçilmez bir olgudur. Fakat burada, Tiren denizinde, bu kıyı denizciliği istisnai bir genişliğe sahiptir. Bu, bir de kendisi bizzat istisnai olan bir belgelenmeyle birleştiğinde, başka yerlerde ancak kapı aralığından farkedebildiğimizi, görmemize izin vermektedir; ekonomik mübadelelerde küçük yük yelkenlilerinin hesaba katılması gereken önemi. Livorno'ya birkaç fıçı tuzlanmış et ve peynirle yüklü bir Korsika kayığının patronunun ([68]), mallarını kentin sokaklarında, kentteki dükkâncıların itirazlarına rağmen,bağırarak bizzat satması nadir değildir.

Ancak bu küçük araçlar herşeye yetemezler. Eğer "Sicilya Denizi"nde hapis Kartaca, eğer Tiren denizinin uç mahrecindeki Marsilya ve eğer daha sonra Cenova bu kadar büyük rol oynayabildilerse, bu Vidal de la Blache'ın farkettiği gibi ([69]) doğu rüzgârlarına, tehlikeli *levante*'ye ve *mistral*'e tabi olan batıya yönelik büyük seyrüsefer sorununu çözebilmiş olmaları sayesindedir. Bu yolda basit kayıktan farklı tekneler gerekmekteydi. Med savaşları sırasında Marsilya gibi Kartaca'da da bu seyrüsefer için belki de diğer donanmalarınkilerden daha ağır tekneler kullanılmıştı. Başarıları da buna bağlı olmalıdır. Oldukça sonraki yüzyıllarda, Orta Çağ sona ererken teknik bir değişme sayesinde, Latin yelkenlerinin genişletilmesi sayesinde, Cenova bu uzak seyrüsefer sorunun herkesten daha iyi çözmeyi başarabilmiştir. Bundan o kadar büyük bir avantaj sağlamıştır ki, XIII. yüzyılın sonlarından itibaren gemilerini Cebelitarık boğazının ötelerinde, Flandre'a kadar gönderebilmiştir ([70]).

Cenova zaten bu büyük tonajlı teknelerin kaygısını ve ihtiyacını korumuştur. XV. yüzılda Sakız'dan veya Galata'dan Flandre'a kadar uzun güzergâhlar boyunca, bazıları bin tondan daha da yukarıya ulaşan teknelere sahiptir. 1447 yılının başında bir kaptan Floransalı dostuna "*Fornora* adlı tekneyi görmemiş olman ne yazık: *tu avresti avuto piacere maxime a vedere questa nave che ti parebbe in magnificenza*" ([71]) diye yazmaktadır. O zamanlar bundan daha yüksek tonajda başka bir tekne yoktur. 1495 yılının Saint

Martin günü iki büyük "Ceneviz *nave*'si" Barès limanını önüne geldiler "ve demirlerini liman denilen yere girmeden burada attılar". Commynes'in dediklerine bakılırsa, bunlar durumu tek başlarına Fransızların lehine değiştirebilirler, "çünkü bu iki tekne Napoli'yi geri almak için yeterlidirler; çünkü bu iki tekne güzel ve büyüktürler, biri üçbin, diğeri de ikibinbeşyüz *butte* taşımaktadırlar ve birini adı *Galienne,* diğerininki de *Espinole*'dür" ([72]). Fakat ne biri, ne de diğeri Baies limanından, en yakın büyük kente olan ulaşımı genişletmek için müdahalede bulunmamışlardır.

Bu ayrıntılar bizi, konudan ve gerçek sorundan göründüğünden daha az saptırmaktadırlar. Çünkü iktidar, üstünlük, etki alanları; bir deniz kesiminin hayatı söz konusu olduğunda, acaba bunlar çoğunlukla teknik ayrıntılardan başka şeyler midir: yelken, kürek, dümen, tekne profili, tekne ağırlığı...?

Adriyatik ([73])

Adriyatik, belki de deniz bölgelerinin en tutarlı olanıdır. Tek başına ve benzetme yoluyla, Akdeniz'in bütününün incelenmesinin gerektirdiği bütün sorunları ortaya koymaktadır.

Geniş olmaktan daha çok uzun olan bu deniz, bir kuzey-güney yolu gibi belirmektedir. Kuzeyde Trieste körfezindeki Pesaro ve Rimini'de, Po ovasının Akdeniz suyuyla birleştiği noktaları belirleyen alçak sahillere ulaşmaktadır. Batıda kısa bir mesafeyle *Sottovent*'in arka planında denize kadar bir dizi dağlık tepeyi atan -bunlardan biri meşe ormanlarıyla ünlü Monte Gargano bu diziden iyice ayrıdır- Apenninlerin kendine refakat etmelerine, rağmen sıklıkla sığ, bataklık İtalyan kıyısıyla sınırlanmıştır. Doğuda bir dağlık adalar dizisinde, Balkan kıtasının yüksek, kısır engebelerini hemen çift hale getiren Dinar dağlarında durmaktadır. -Dinar Alplerinin meydana getirdiği bu uçsuz bucaksız beyaz duvar, muazzam bir *karst* yaylasının kenarıdır ve Dalmaçya kıyısı bu yaylaya sırtını dönmektedir.- Nihayet, Adriyatik güneye doğru, İtalya'daki aynı adlı burun ile Arnavutluk'taki Linguetta burnu arasında yer alan Otranto kanalıyla İyon denizine açılmaktadır. Bu kanal dardır: deniz haritaları 72 kilometre uzunluğunda olduğunu işaret etmektedirler. Uygun rüzgâr estiğinde, M.Ö. III. yüzyıldan itibaren bütün yelkenlerini çekmiş *lembo*lar onu bir günde aşıyorlardı ([74]). XVI. yüzyılda Napoli kral naibi hesabına, haberleri Korfu veya Kefalonya'dan Napoli kıyılarına ve tersi yönde taşımakla görevli firkateynlerin de yaptıkları budur. Bir İspanyol muhtırası *Dende Cabo de Otranto se veen las luces de la Velona* ([75]) olduğunu işaret etmektedir. Uçakla Atina'ya giderken günümüzün yolcusu tek bir göz atışta Arnavutluk kıyısını ve biraz ileride Korfu'yu, Otranto'yu ve Tarente körfezini de farketmektedir; herşey bir avuca sığacakmış gibi gözükmektedir.

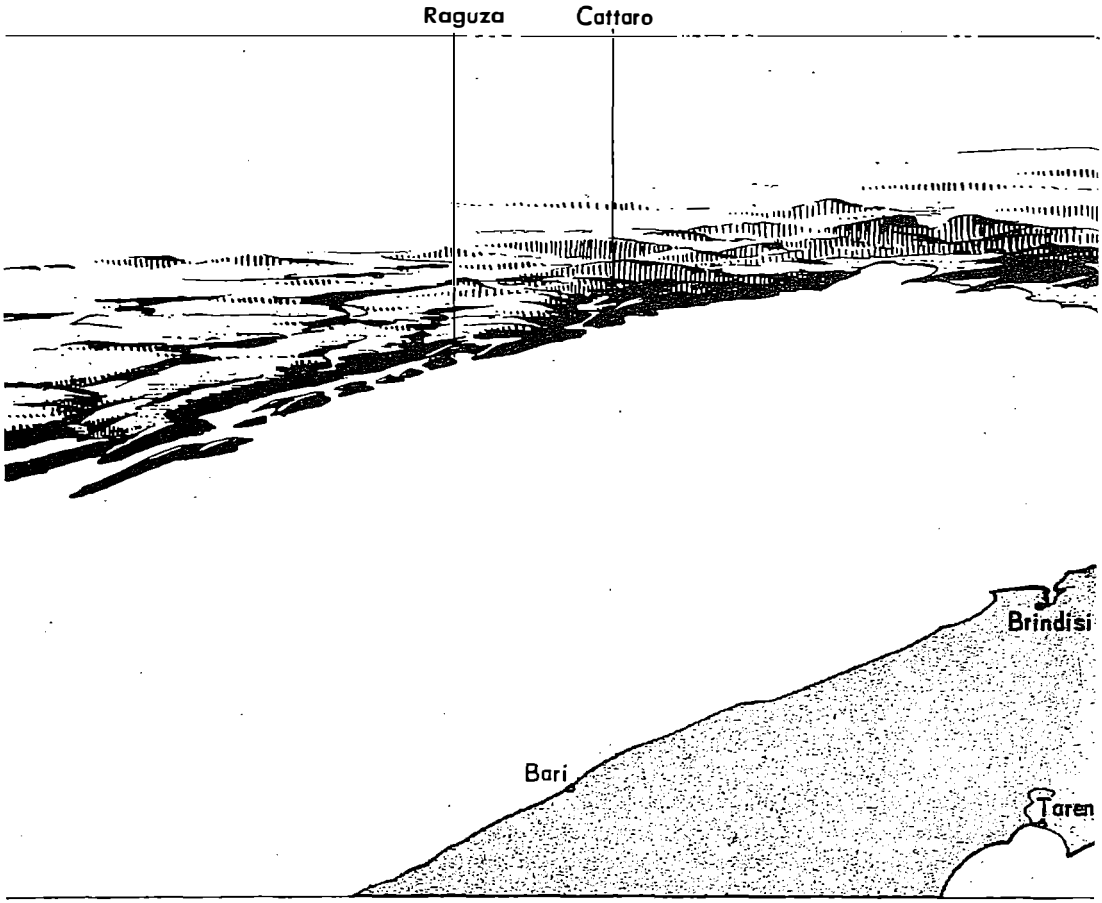
Güneydeki bu boğazlanma, havzanın esas çizgisidir: bu durum ona birliğini sağlamaktadır. Bu dar geçide egemen olmak Adriyatiğe egemen olmak demektir. Fakat sorun denizin mahrecinin nerede kavranacağı, yani nerede gözetim altında tutulacağıdır. Anahtar -konumlar faal Apulia, Brindisi, Otranto, Venediğin 1495 ve 1528'de uzun süre kalmaksızın iki kez yerleştiği, ve ticari çıkarlarının yardımıyla 1580'de yeniden yerleşmeyi düşündüğü Bari limanları değildir ([76]). Türkler de İtalyan hıristiyanlığını heyecanlandıran 1480 yağmasından sonra, bir an için Otranto'yu ele geçirmişlerdir. Fakat Adriyatiğin mahreci İtalya kıyısında olamaz. Yarımada burada "denize yarı belinden daha fazla batmıştır"; Adriyatiğe hükmeden, onun karşısındaki Balkan kıyısıdır; bu, çok katolik Kralın Madrid'deki elçisi Saint-Gouard'ın 17 Aralık 1572'de IX. Charles'a yazarken dolaylı olarak farkettiği şeydir: "Eğer padişah Quatero (Cattaro)

ağzına sıkı bir baskı yaparsa adı geçen Quatero'yu rahatça zorlar, bu durumda ben onu Adriyatiğin efendisi olarak görürüm ve daha sonra İtalya'da bir menzil ele geçirmek ve bu sayede de İtalya'yı denizden ve karadan kuşatmak onun iktidarı içine girer" ([77]).

Gerçekte evin anahtarı daha güneyde, düpedüz Korfu'dadır. Ve Venedik 1386'dan beri buraya sahiptir. Doğu kıyısından korunaklı, fakir ve dağlık ve bu nedenle de koruyucu olan bu adada işte trafik yoğunlaşmaktadır ([78]). Adriyatik'ten çıkmak ve oraya girmek, çoğunlukla Korfu'nun önünde resmi geçit yapmak demektir. Venedik senatosunun bir tutanak metninin (17 Mart 1500) dediği gibi, bu ada "seyrüsefer için olduğu kadar, tamamen başka veçhelerden ötürü de" bütün Venedik devletinin "kalbidir" ([79]). Demek ki Signoria (Venedik) ona bütün özenini tahsis etmiştir ([80]). Onu tahkim etmek için hiçbir şeyten kaçınmamıştır, 1553 tarihli bir belge ([81]) o kadar büyük miktarlar harcanarak, *che chi potesse veder li conti si stupiria* demektedir. 1572'de buradan geçen Fresne-Canaye, adanın başkenti olan küçük Rum kentinin üzerindeki, söylendiğine göre Arnavutluğa kadar menzili olan, 700 topuyla muazzam kaleye hayran olmuştur. Ancak, bir yıl önce Türklerin 500 süvariyle bu kalenin surları altında adayı çiğnemeye cesaret etmelerine şaşırmaktadır ([82]). Korfu'daki görevinin izlenimlerini aktaran bir "balyoz"un 1553 tarihli muhtırasının okunması sürdürüldüğünde, buna daha az şaşılacaktır: balyoz, eğer antik kalenin silahları yeni savaş ve kuşatma yöntemlerine uyum sağlayacak şekilde tamamlanamazlarsa, bütün bu harcamalar gereksiz olacaktır demektedir. Bu çalışma başlamıştır, ama öylesine; ve oraya gömülen 200.000 dükaya rağmen etkin değildir. Bu çalışma ne zaman bitirilecektir? O kadar yakınlarda değil, çünkü 1576 ([83]) tarihli bir muhtıra hala kalenin yetersizliklerinden yakınmaktadır: düşman "kılıcına el atmadan" toplarını kalenin metrislerinin dibine bile yerleştirebilir. Yüzyılın ikinci yarısında Venedik memurlarının yazdıkları herşeyde şu şikâyetler ortaya çıkmaktadır: Signoria'nın büyük savunmalarının modası geçmiştir, bunlar korsan saldırılarını önleme yeteneğine sahip değillerdir. Sudan yoksun dağlar sığınak olarak işe yaramazlar, Korfu'nun zavallı halkı hayatları pahasına, ister istemez kalenin içine ve kale çukurlarına sığınmak zorundadırlar. Bu durumda Türkler, köyleri terkedilmiş boş bir ülkede yayılmaktadırlar. Sonuç: "1537 savaşından önce" 40.000 kişilik bir nüfusa sahip olan Korfu, 1588'de ancak ([84]) ancak 19.000 kişiye sahiptir. Gerçektir ki, Venedik adayı savunmak için herşeyden önce Arşipel'de "Körfez"de devriye gezen altın yaldızlarla kaplı provaları olan kadırgalarına güvenmektedir.

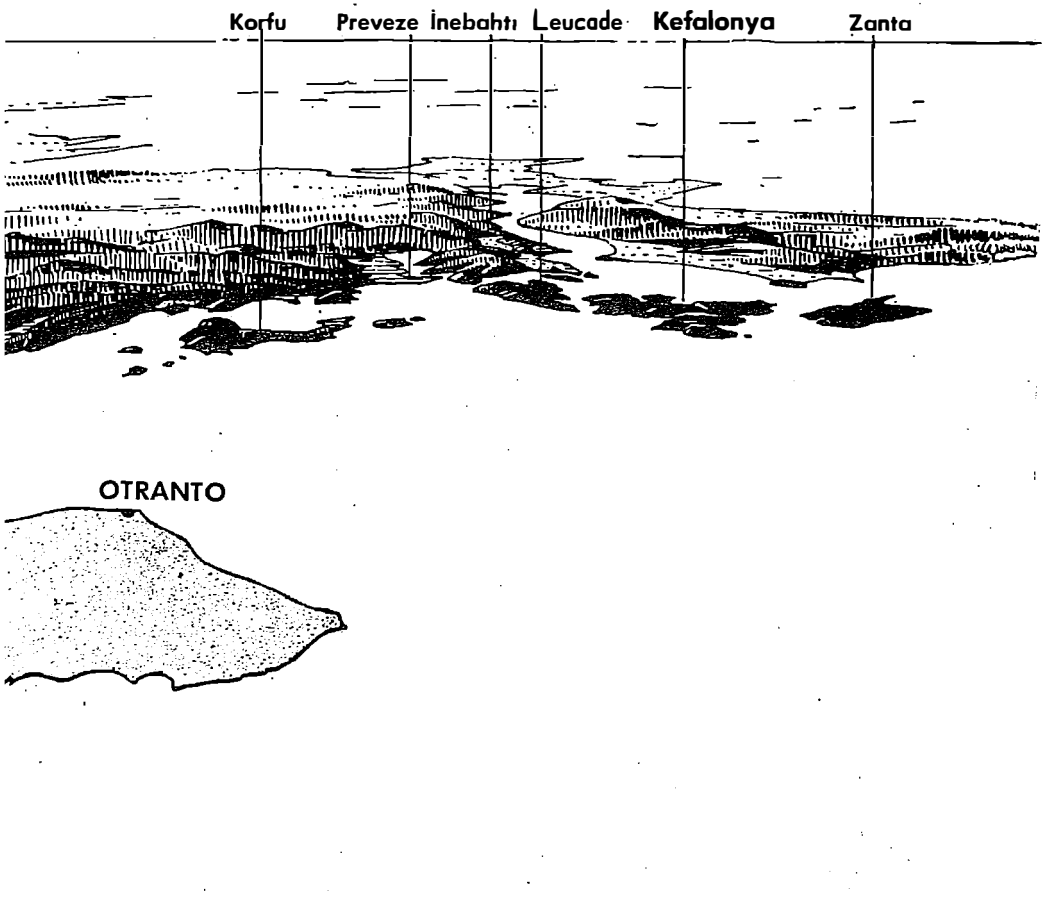
Ve fiilen, Korfu'yla ve donanmasıyla Venedik Adriyatiğin girişini elinde tutmaktadır. Bu aynı zamanda Adriyatiğin tamamı da demektir. Çünkü, denizin öteki ucunda, kuzeyde bizzat kentin kendisi ikinci anahtar konumu meydana getirmektedir: Alplere rağmen Orta Avrupa'yı Adriyatik ve Doğu Akdeniz'e bağlayan kıta yollarının ve deniz yollarının buluşma noktası. Venediğin görevi bu bağlantıyı sağlamaktadır.

Adriyatik Venediğin söylediği gibi "onun" denizi, onun "körfezi"dir. Burada herhangi bir tekneye canı isterse el koymakta, burada asayişi duruma göre beceri veya sertlikle sağlamaktadır. Trieste onu rahatsız ettiğinden, 1578'de tuzlalarını tahrib etmiştir ([85]). Raguza onu rahatsız ettiğinde kadırgalarını, bu kenti besleyen tahıl teknelerine el koymak üzere, Raguza Vecchia önündeki sulara yerleştirmiştir; 1571'de Kutsal Liga müttefiklerini ona karşı harekete geçirmiş; 1602'de Raguzalı isyancıları kalyonlarıyla ünlü Lagosta adasında desteklemiştir ([86]); 1629'da gene rakibinin teknelerine el koymuştur ([87]). Ancona canını sıkınca onunla bir gümrük savaşına girmeyi denemiştir ([88]). Ferrare rahatsız ettiğinde, onun büyük limanını ele geçirmeyi düşünmüştür. Türk'ten rahatsız olduğunda, fazla tedbirsizlik göstermeden yapabildiği her seferinde ona vurmuştur ([89]).



11- **Otranto'nun karşısında** Korfu Adriyatiğin girişi dikkat edilmelidir; Preveze 1538; İnebahtı 1571. Krok

Altın kural, *ben noto principio* hiçbir kuşkuya yer bırakmaksızın *Cinque Savii alla Mercanzia*'nın hatırlattığı gibi *ogni merce che entra nell'Adriatico o esce dall'Adriatico deve toccar Venezia,* Adriyatik'te taşınan her mal Venedik'ten geçmek zorundadır ([90]), bu, trafiğin otoriter bir şekilde temerküzüne dayalı tipik bir kentsel siyasettir ([91]). Sadece Signoria gerekli durumlarda muafiyetler tanıyabilir ki, bunlar da nadirdir ([92]). Bu onun için çıkarına olduğunu düşündüğü durumlarda akımı ayarlamak; maliyesini, pazarını, mahreçlerini, zenaatkârlarını, gemiciliğini savunmaktır. Demir yüklü bir-iki Trieste kayığına el koymak ([93]) gibi önemsiz olanları da dahil, hiçbir hareketi yoktur ki, hesaplanmış bir önemler bütünü içinde yeri olmasın. 1518'de Venedik tekelini sağlama almak işinde Napoli di Romania (Ahbolu) Korfu ve Dalmaçya taşıyıcılarının Girit'i terkederlerken, mallarını Venediğe götürmelerini garanti altına almak için, depozito bırakmalarını istemiştir. Kağıt üzerinde herşey mükemmeldir. Oysa kararnamede işte Istria unutulmuştur. Bu küçük çatlak Istria ve Dalmaçya'da dokunan ve Recenati fuarına büyük miktarlarda sevkedilen düşük kaliteli *-rasse, sarze, grisi-* serbest hale gelmelerine yetmiştir ([94]). İşte bu hırsız polis oyununda bir karşı tarafın, denizde olduğu kadar kara



tmektedir. Büyük deniz savaşlarının konumlarına
arafından çizilmiştir.

ve nehir yolları üzerinde de becerikli sahtekârların ve aynı zamanda Venedik ve Ferrare arasında önüne geçilemeyen bir kaçakçılığın olduğu konusunda bizi uyaran bir durum.

Boyun eğmek zorunda kalan Venediğin küçük komşuları, yapmanın mümkün olduğu her keresinde hileye başvurmaktadırlar.

Büyük komşulara gelince, onlar seslerini yükseltmekte, kendi lehlerine olan karşı-ilkeler koymaktadırlar. İspanyolların Cumhuriyetle giriştikleri öncelik kavgaları, teknelere el konulması konusunda sıklıkla giriştikleri tartışmaları bulunmaktadır. II. Felipe'nin Venedik'teki elçisi Francisco de Vera "Şu Venedik Signoria'sı birçok yıldan beri, hiçbir dayanağı olmaksızın körfezin kendine ait olduğunu iddia etmektedir, sanki Tanrı bu deniz parçasını da diğerleri gibi herkese yarasın diye yaratmamış gibi" diye yazmaktadır ([95]). Venedikliler ise hiç yorulmaksızın, körfezi altınlarıyla değil ama, "çok kereler akıtılan" kanlarıyla satın aldıklarını söyleyerek cevap vermektedirler.

Signoria tabii ki, büyük komşularının Adriyatik'te pencere ve kapı açarak buraları kullanmalarını engelleyememiştir. Türkler Valona'da (Avlonya) (1559), İspanyollar

Napoli'dedir; Papa yakında Ferrare'de olmayı beklerken Ancona (1598) ve Urbino'dadır (1631); Avusturya hanedanı ise Trieste'dedir. 1570'den beri II. Maximilien Venedik'ten *negotium liberae navigationus* talep etmekten söz etmektedir ([96]). Papalığın daha önceden formüle ettiği eski bir talep. Agnadel savaşını önceleyen karışıklık içinde, II. Jules Şubat 1509'da, Venedikliler tarafından kilise uyruklarına Adriyatik'te serbest dolaşım hakkının tanınması halinde Venediklilerin affedilmelerini önermiştir ([97]). Daha sonra aynı iddialar yorulmaksızın tekrar ele alınmışlardır.

Nihayet, yük gemisi filolarıyla Raguzalılar vardır. İnatçı Saint-Blaise cumhuriyeti, hem papalığın koruması altında olma, hem de padişahın bağımlısı olma ikili konumunu ileri sürmektedir. Bu tarafsızlık durumu verimlidir: Raguza tekneleri düşman bir Akdeniz'den hemen hemen hiç dokunulmadan geçebilmektedirler. Ancona ve Raguza şimdi; Trieste uzak gelecekte; bunlar hiç de ihmal edilecek rakipler değillerdir. İlk ikisi yüzyılın başından itibaren, Venediğin karabiber ve baharat bunalımı sırasındaki zorluklarından yararlanmayı bilmişlerdir. Fakat Venedik bunalımın üstesinden gelmiştir. Ve zaten rakipleri, deniz sigortası, para ödemeleri, taşımacılık konusunda ona bağımlıdırlar. Bunlar çoğunlukla onun hizmetkârlarıdır ve onu henüz Adriyatiğin bir kıyısından ötekine olan küçük trafikte rahatsız edememektedirler. Bu küçük trafik, İtalya'da satılan Trieste demiri, batı yünlü kumaşları, Apulia yün ve şarapları üzerine dayanan ikincil bir trafik olup, bu mallar Venedik'ten geçirilmeden Dalmaçya'ya sokulmaktadırlar. Venedik yetkilileri bu karaborsaya katılan Signoria uyrukluları cezalandırmayı denemektedir. Fakat tehdit ve darbelerini sıklıkla yenilemek zorunda kalmalarından ötürü, bunların ne etkin, ne de hayati gereklilikler tarafından dayatılmadıklarını düşünmek gerekmektedir ([98]).

Herşeyin sonunda, burada söz konusu olan yalnızca, günü gününe uygulanan basit asayiş eylemleridir. Kuşkusuz Venedik gözetimi yalnızca hilekârları ve rakiplerini kapsamamakta; aynı zamanda bizzat Adriyatik trafiğinin cezbettiği korsanlara karşı da olmaktadır: buğday, yüksek alkol dereceli şaraplar, Apulia ve Romagna zeytinyağları, Dalmaçya et ve peynirleri, Signoria'nın çok daha zengin uzak ihracat ve ithalatını sağlayan teknelerden söz etmeksizin. Venedik bu korsanlara karşı yaygın ve sürekli olarak yeniden başlayan bir savaş sürdürmek zorunda kalmıştır; bir noktadan kovulan korsanlar biraz ötede inatçı ve monoton bir şekilde yeniden zuhur etmektedirler. XV. yüzyıl, Sicilya'ya üslenmiş Katalan korsanlığının son güzel yıllarına tanık olmuştur. Venedik gerektiğinde iki veya üç tüccar teknesini silahlandırıp düşmanı sarsalamayı veya en azından zararsız hale getirmeyi bilmekteydi. Geriye doğru gidildikçe, bu korsanlık büyük teknelerin yardımıyla tehlikeliden çok seyirlik olmuşa benzemektedir ([99]).

XVI. yüzyılla birlikte Türk korsanlığı güçlenmektedir ([100]); bu korsanlık Arnavutluk, Split, Avlonya, Durazzo kapılarından Adriyatik'e sızmaktadır. Bu korsanlık Barbarosların ortaya çıkmalarıyla daha da ağır hale gelmiş ([101]), Türk donanmalarının korsan teknelerinin öncülüğü ve artçılığında geniş ölçekte buralara nüfuz etmesiyle daha da artmıştır. Fakat tablo abartılı bir şekilde karartılmamalıdır. Kabaca XVI. yüzyılın son çeyreğine kadar, Türkler veya Cezayir korsanları "Körfez"in içine az girmektedirler ([102]); ancak 1580'lerden sonra, başka yerlerde olduğu gibi, Adriyatik'te de herşey değişecektir. 1583 tarihli bir Venedik muhtırası bunu işaret etmektedir: bir süreden beri, özellikle Apulia kıyıları hem sahili, hem de onun toplarının gölgesinde sığınak bulabilen tekneleri koruyan, toplarla iyi donatılmış koruyucu kulelerle doldurulduğundan beri, korsanlar saldırılarını daha kuzeye yöneltmişler ve körfezi istila etmişlerdir. Buralarda onlara kadırgaları atlatma fırsatı veren kısa ve sık yağmalar düzenlemektedirler ([103]).

Bu felâketlere, daha da ağır olan bir başkası tedricen eklenmektedir. Bu yüzyılın

ortasından önce biçimlenmeye başlamıştır ([104]): Söz konusu olan Segna ve Fiume Uskolarının ardı arkası kesilmeyen korsanlıklarıdır. Arnavut ve Slav maceracıların buluşma yerleri olan bu kentler, Venedik'ten ve onun denetiminden birkaç adım uzaktadırlar. Bu hafif rakipler aslında az sayıdadırlar, müfettiş Bembo 1598'de bunların bin kadar olduklarını söylemektedir ([105]); bunlardan 400 tanesi imparator hesabına çalışmakta ve 600'ü de *sono li venturieri che altro non fano che corseggiare et del bottino vivono.* Bir avuç insan, fakat imparator tarafından korunan ve Balkan yasadışılarının kesintisiz gelişleriyle yenilenen, *per lo piu del paese del Turco.* Zaten küçük, kürekle büyük bir hızla çekilen ve gövdelerini delme tehlikesine girmeksizin kadırgaların izleyemeyecekleri kadar adaların sığ sularına girebilecek hafiflikte olan bu teknelere karşı ne yapılabilir? İşte polislere karşı her sereferinde garantili durumda olan hırsızlar. Bir Venedikli senatör, kuşlara havaları elle yasaklamanın, Usoklara denizi kadırgalarla yasaklamaktan daha kolay olduğunu söylemiştir ([106]). Bu kadırgalardan biri geniş çaplı sürpriz bir saldırıya (600 kişi) yakalanacak ve bundan kurtulamayacaktır: 17 Mayıs 1587'de Narenta ağzında olan budur ([107]). Bir teknenin ayağı sürçerse, onlara av olmaktadır.

Başarılarından cesaret alan bu *diavoli,* bu *persone... uniti per rubbare,* bu hırsızlar; demektedir Venedikliler, artık hiçbir şeye saygı göstermemektedirler. Herşey onlar için avdır. Hatta Türk bile onları kitlesel olarak müdahale etmekle tehtid etmektedir: Raguzalı bile birgün onlara karşı silahlanacaktır. Venedik kendini öfkeye terkederek, Fiume veya Segna'yı ablukaya almakta, "değirmen tekerleklerine" varıncaya kadar yakmakta, "kaptanları asmaktadır". Fakat bu operasyonlar belirleyici olmamaktadırlar. Bu macerayı harekete geçiren kent ne Fiume, ne de Segna (bu kent sadece bir an için korsanlık ürünlerini ticarileştirmeyi denemiş, ama pek başarılı olamamıştır) olmayıp, herşeyin satılıp, yeniden satıldığı Trieste'dir: Toskana büyük dükünün kadırgaları için satın aldığı Türk köleler, Venediklilerden çalınan altın işlemeli güzel kumaşlar ve ıvır zıvır. Diğer yandan rakip güçlüdür. Trieste demek, Viyana Habsurglarından ve dolaylı olarak da, Ispanya'dan arşidükler demektir. İtalyan ve Venedik tüccarları Carniole, Hırvatistan ve Istria'ya kadar boşuna ilerlemişlerdir. Gezgin satıcı köylülerin, çerçilerin ilerlemeleri kıyının arkasındaki bölgelerin ticaretine giderek daha fazla hükmetmekte; korsanlık ve dış ticarete bağlanmaktadır. İşte bu çoklu baskılara karşı Venedik ayrıcalıklarını muhafaza etmektedir. Bu durum kötülükler, tuzaklar ve sürprizlerle karşılaşılarak devam etmektedir.

Kolaylıkla bir Adriyatik kitabı meydana getirebilecek olan bu çizgiler ve diğerleri, siyasal olmaktan daha çok kültürel ve ekonomik bir birlik olan ve İtalyan renkleri altında örgütlenen "körfez" birliğini anlatmakta ve kanıtlamaktadırlar. Körfez hiç kuşkusuz Venediklidir, fakat XVI. yüzyılda bundan daha da kuşkusuz olarak, zafere ulaşan bir İtalyanlık alanıdır. Denizin doğu kıyısında Yarımada uygarlığı, sıkı ve parlak bir oya işlemiştir. Ancak bu, Dalmaçya'nın, dün ırk yoluyla yayılma propagandacılarının anladıkları anlamda "İtalyan" olmasını gerektirmez. *Retrottera'*nın bütün deniz çevresi bugün Slav halkıyla doludur ([108]). Bazı görüntülere rağmen, XVI. yüzyılda da böyleydi. Raguza'da İtalyanlık bir rahatlıktır: İtalyanca bütün Akdeniz'in ticari dilidir. Ama aynı zamanda bir moda ve züppeliktir; bu sadece büyük ailelerin çocuklarını Padua'da öğrenim görmeye göndermekte özen göstermelerinden, Cumhuriyetin kâtiplerinin iyi Latince bildikleri kadar, iyi İtalyanca bilmelerinden (Raguza arşivleri hemen tamamen İtalyanca belgelerden meydana gelmektedir) değil, fakat aynı zamanda ticaret ve siyasetin efendileri olan egemen ailelerin kendilerine, hiç tereddüt etmeksizin İtalyan soy zincirleri bulmalarındandır da. Bu gururlu *gentes* herhangi bir dağlı Slavdan inseler bile, İtalyanlaşmış adları bu Slav kökenlerini saklayamasa bile, dağ insanlarını kıyıya

göndermeye son vermese bile, Slovence kadınların ve halkın alışık olduğu, hatta herşeye rağmen seçkinlerin bile dili olan gündelik konuşma aracı olsa bile; çünkü Raguza kayıtlarında birçok kere tekrar edilen Rektörler meclisi toplantılarında, sadece İtalyanca konuşma konusundaki biçimsel emrin tekrarlandığı okunabilir. Bu konuda bir emir gerektiğine göre...

Bu kesinlemeleri verdikten sonra, XVI. yüzyıl Adriyatiğinin, ekseninde yaşadığı Yarımadanın ince uygarlığı tarafından cezbedildiği kesindir. Raguza bir İtalyan sanatı kentidir: Michelozzo Rektörler Sarayı inşaatında çalışmıştır. Fakat gene de *altra sponda* kentleri içinde Venediğin en az nüfuz edebildiğidir, çünkü kısa süreli bir istisna hariç, burası hep Venedik'ten bağımsız kalmıştır. Zara'da, Spalato'da, Cherso adasında, başka yerlerde, eğer gerekseydi, aşırı bollukta bir belgeler bütünü, buralarda yeşermekte olan İtalyan uygarlığının taşıyıcısı ve zenaatkârı olan ve Yarımadadan gelmiş olan okul öğretmenlerinin, rahiplerin, noterlerin, iş adamlarının, hatta Yahudilerin adlarını verirdi ([109]).

Fakat, Adriyatik yalnızca İtalyan değildir. Kuzeyden güneye değil de, kesin olarak kuzey-batıdan güney-doğuya yönelik olarak, Doğu Akdeniz yoludur; yani aynı zamanda, ileride göreceğimiz üzere, doğunun hastalık ve salgınlarına da açık eski trafik ve ilişkilerin yoludur. Derinliğinde uygarlığı karışıktır, Doğu burada uzamakta, Bizans burada yaşamaya devam etmektedir. Böylece herşey bu sınır bölgesinin özgünlüğü için işbirliği yapmaktadır. Katolikliği, dağları tepesinde tehditkâr ortodoks dünyanın karşısında, muazzam Türk tehlikesinin karşısında bir kavga dinidir. Dalmaçya, kötü yöndeki bu kadar değişmeye rağmen, uzun zaman önce Lamansky'nin farkettiği, gibi, Venediğe sadık kaldıysa; bunun anlamı, sadakatinin Signoria'nın ötesinde Roma'ya Katolik Kilisesine yöneldiğidir. Çıkarlarına çok düşkün, hem Türk hem de Ortodoks dünyasının içinde gömülmüş, sonuç olarak sapkın bir kâfir halkların arasında yaşayan Raguza gibi bir kent bile şaşırtıcı bir katolik tutkuya sahiptir. Dinsel temellerini araştırmak, ekonomik yapılarını araştırmak kadar ilginç olacaktır, zaten çıkarlar -niçin olmasın- manevi atılımlara karışmaktadır. Roma'ya sadakati onu tehdit altındaki sınırında korumaktadır; bu 1571'deki müthiş bunalım sırasında görülecektir. Ve XVII. yüzyılla birlikte, Venedik ve Bologna'nınkiyle birlikte, geç parlayan bir Rönesansın ihtişamının ardından ekonomik daralma başladığında, Raguza Kilise'de muhteşem kariyerler bulacak ve bunlar Kilisenin prensleri ve hizmetkârları hâline gelmiş olan eskinin tüccar ve bankacılarını bütün hıristiyan alemine, hatta Fransa'ya bile taşıyacaklardır.

Coğrafya, siyaset, ekonomi, uygarlık, din, herşey homojen bir Adriyatik dünyasını inşa etmek üzere işbirliği yapmaktadırlar. Ve bu dünya denizin kıyılarından taşmaktadır: Balkan kıtasının içlerine doğru, Latinlikle Yunan dünyası arasındaki esas sınıra kadar gitmektedir. Diğer yandan, batıda İtalyan yarımadası boyunca kuzeyden güneye narin bir kırılma hattı çizmektedir. Olağan olarak kuzey İtalya ile, yarımadasal İtalya arasında ancak çok kaba bir zıtlık görülebilmektedir. Fakat doğu-batı, Tiren İtalya'sı-Doğu Akdeniz İtalya'sı zıtlığı daha az görülür olmakla birlikte, daha az gerçek değildir. Bütün geçmiş boyunca gizli bir eklem gibi rol oynamıştır. Uzun süre doğu prim yapmış ve Yarımadanın batısının önünde yer almıştır. Buna karşılık, Rönesansı kendiliklerinden harekete geçirenler Batı, Floransa ve Roma'dır. Ferrare'ye Bologna'ya, Venediğe atılım ancak XVI. yüzyıl biterken aktarılabilecektir. Ekonomi düzleminde de aynı terazi hareketi vardır: Venedik gerilemeye başladığında Cenova zafer kazanmaktadır; daha sonra Livorno kendini yarımadanın en çok gelişmekte olan kenti olarak gösterecektir. Doğu, batı; Adriyatik, Tiren Denizi: bunlar İtalya'nın kaderleridir, aynı zamanda muazzam bir terazinin ibresi gibi bir Yarımadanın bir tarafına, bir öbür tarafına yatarak Akdeniz'in bütünün de kaderi olmaktadırlar.

Sicilya'nın doğusunda ve batısında

Dar denizler Akdeniz'in hayat dolu kısımları, gemi ve kayıkların yaşayan alanlarıdır. Ekonomik ve insani olarak esas olandırlar. Fakat, onların yanı sıra büyük deniz bölgeleri, boşluklarıyla yalnızlıkları"yla Akdeniz'in genel yapısı içinde paya sahiptirler.

Bugün bizim hızlarımızın ölçeğinde ne kadar da küçük olan İç Deniz, XVI. yüzyılda yasaklanmış, geniş tehlikeli bölgeler, dünyaları ayıran ölü mekânlar içermekteydi. İyon denizi bu hasım bölgelerin en genişidir. Libya'nın güneyinin karasal boşluğunu denize doğru uzatmakta, böylece hem kıtasal, hem de sıvı çifte bir insansız bölge yaratmaktadır ve bizzat burası Doğu'yla Batı'yı birbirlerinden ayırmaktadır ([110]).

"Sicilya kapısı"nın ötesinde bir başka deniz mekânı Sicilya veya Sardinya kıyılarından İspanya'daki Balearlar ve Magrip'e kadar uzanmaktadır. Burası da konuk sevmeyen kıyıları ve güçlü *noroit* ve *levante* darbeleriyle aşılması zor bir denizdir (buraya Sardinya denizi diyeceğiz), ve paraleller yönünde geçiş zorlukları birbirlerine eklenmektedir.

Kuşkusuz, gemiler çok erkenden bu engelleri yenmişler ve Batıyı Doğuya bağlamışlardır. Kuzeyde, Balkan kıyılarını doğudan batıya ve tersine bordalarken, sonra Napoli kıyılarını, daha sonra Messina boğazını, geçişin rastlantılara daha bağımlı olduğu tercihan Sicilya kapısını kullanmak üzere yanlarlarken. Bu büyük seyrüsefer hattı bir hıristiyan yoludur. Daha az uygun ve daha az trafiğe sahne olan İslam yolu, Sicilya kapısına verev geçmektedir. Burası Türk donanmalarının Arnavutluk kıyılarından Avlona'ya Avlona'dan Napoli ve Sicilya kıyılarına, nihayet Sicilya'dan Bizerte'ye ve bazen de Cezayir'e kadar olan alışılmış yoludur. Bu yol bir öncekinin hareketliliğine hiçbir zaman sahip olmamıştır.

Güneyde engel, hıristiyan korsanlığına dair raporların oldukça canlı bir seyrüseferi işaret ettiği Afrika kıyılarının kenarından geçilerek aşılmaktadır ([111]). Sorun Mısır'dan Trablus'tan Cerbe'den ve bazen de Cezayir'den gelen gemileri aniden açıktan belirerek gafil avlamaktır. XVI. yüzyılın başında Venedik kadırgaları hala kuzey Afrika kıyılarında *mudo* yapıyorlar ve buraya Sicilya kıyıları yoluyla ulaşıyorlardı. Yüzyıl biterken, İngiliz ve Hollandalı da kendi hesaplarına kuzey Afrika'yı Cebelitarık'tan Sicilya kapısına kadar bordalayacaklardır; onlar da Sicilya kıyılarına, sonra da Yunanistan kıyılarına ulaştıktan sonra Girit, Arşipel veya Suriye yönüne ilerleyeceklerdir. Bu tavır, her zaman değilse bile, kuşkusuz çoğu zaman Messina boğazındaki İspanyol denetiminden kaçınmak içindi.

Bütün bu güzergâhlar İyon ve Sardinya denizlerini zarf içine almakta ve oralara girmekten kaçınmaktadırlar. Bu güzergâhlar doğu Akdeniz ile batı Akdeniz arasında, veya tercih edilecekse Doğu ile Batı arasındaki büyük bağlantıyı meydana getirdiklerinden ötürü, büyük tarih açısından başat öneme sahiptirler. Bunların yanı sıra, İtalya'yı aşan yollar aracılığıyla yapılan kara trafiğini de hesapa katmak gerekmektedir. Yarımada denizin iki yarısı arasındaki bir setten başka birşey değildir. Ancona ve Ferrare; Floransa, Livorno, Cenova'ya bağlıdırlar. Venedik Cenova ve Tiren denizi yönüne ihracat yapmaktadır. Messina ve Sicilya kapısı trafiğine, İtalya'nın bir kıyısından ötekine katır kervanlarının dizi dizi taşıdıkları eklenmektedir. Tabii ki, eğer kesin istatistiğini çıkarabilseydik, bu ilave trafik ne ağırlık, ne de değer olarak gözümüze çok önemli olarak gözükmeyecekti. Fakat bunlar yüzyılın ölçeğinde belirleyicidirler. Bunlar Akdeniz mekânının, bu kitabın birliğini meydana getirmektedirler. Ama hangi birlik?

İki deniz evreni

Akdeniz'in iki havzası arasında biriken engellerin onları güçlü bir şekilde birbirlerinden ayırdığını iddia etmek, tam da yanlış olmayan, öfkeli bir coğrafyacı determinizmi olacaktır. Bu kara ve deniz yolları güçlüklerinin denizin bir havzasından diğerine, çok güçlü insan göçlerini engelledikleri doğrudur. Oldukça sık bir şekilde Emile-Félix Gautier'nin ilham ateşini andıran bir kitapta, general Brémond VII. yüzyıldan XI. yüzyıla kadarki Arap istilalarının kuzey Afrika'yı insani olarak hiç değiştirmediğini, istilacıların az sayıda olduklarını ve bu yüzden de, kolaylıkla "yerel unsurlar tarafından yutulduklarını" hatırlatmaktadır. Bu Hans Delbrück'ün V. yüzyıl Germen istilaları konusundaki tezinin buraya uygulanmasıdır. Fakat ne önemi var! Bizi asıl ilgilendiren doğudan batıya veya batıdan doğuya olan insani hareketlerin önüne, bunlar ister kara, isterse deniz yolundan yapılsın, doğa tarafından çıkartılan bu zorluktur. Herşey sanki onları durduran, sık dokunmuş telleri olan bir süzgeç varmış gibi cerayan etmektedir.

Kuşkusuz XVI. yüzyılda Batı kıyılarında doğu Akdenizliler, Livorna'da Yunanlılar; Balearlar ve Cadiz'de Kıbrıslılar; bütün önemli limanlarda Raguzalılar; Cezayir'de Doğu Akdenizliler ve Asyalılar vardır: Barbaroslar ve Cezayir'deki yeniçeriler Ege ve Anadolu'dan gelmektedirler ([112]). Bunun karşılığı olarak, Doğu'da Latin kolonizasyonunun insani izleri kalmıştır ve dönekler de tüccar tezgâhlarından daha büyük ölçüde, Türk dünyasının yeni bir kolonizasyonunu meydaa getirmektedirler. Ancak bu tırmalama izleri büyük bir öneme sahip olmamaktadırlar. İki havza, trafik ve kültürel alışveriş bağlantısına rağmen, özelliklerini, kendilerine özgü akımları muhafaza etmektedirler. Halkların gerçek harmanı onların herbirinin içinde, her türden ırk, uygarlık veya din farkını yok ederek, meydana gelmektedir.

Buna karşılık Akdeniz'in, bir ucundan öbürüne, her türden insani bağlantı bir macera olarak kalmaktadır. En azından garip birşey

Örnekler mi? Fenikeliler eskiden Kartaca'ya yerleşmişler ve oradan da Batı'ya doğru büyük tekneleriyle muzaffer bir şekilde yayılmışlar, Akdeniz *Far West*'inin uzun mesafelerini kat'etmişlerdi. Aynı şekilde Eski Çağ Yunanlıları, Kartacalılar gibi, oradan itibaren yayılacakları Marsilya'ya yerleşmişlerdi. Aynı şekilde, Bizanslılar bir dönem Sicilya, İtalya, Kuzey Afrika ve Betika'nın efendileri olmuşlardı. Aynı şekilde Araplar VII, VIII ve IX. yüzyıllarda Kuzey Afrika, İspanya ve Sicilya'yı ele geçirmişlerdi. Oysa, bu büyük zaferler ya yarınsız kalmışlar, ya da başkentlerinin veya ileri birliklerinin arasındaki kopukluklara tabi olmuşlardır: bu Marsilya'nın Kartaca'nın ve hatta X. ve XI. yüzyıllarda bütün kültürel iaşesini, şairlerini, tabiplerini, hocalarını, düşünürlerini, büyücülerini ve kırmızı etekli rakkaselerine varıncaya kadar herşeyini Doğu'dan sağlayan müslüman İspanya'sının kaderidir. Daha sonra müslüman İspanya'sı Doğu'dan kopmuş ve Berber Afrika'sıyla kaynaşmıştır, artık yaşamaya başladığı batılı bir hayattır. O dönemde Doğu'ya hac veya öğrenim için giden Magripliler kendilerini "hemen hemen yabancı bir dünya"da hissetmekten şaşırmaktadırlar. İçlerinden biri "Doğu'da İslam yok" diye haykırmaktadır ([113]). Bir tarih, XVI. yüzyıl biterken Kuzey Afrika Ocakları Türk egemenliğinden ayrılırken, fiili olarak Osmanlı himayesinden kurtulurlarken, yeniden başlamaktadır.

Bu durum denizin doğu havzasında, Haçlılar ve Latin devletlerinin simetrik tarihi tarafından, tersine olarak teyid edilmektedir. Fakat bunun üzerinde ısrar etmek gerekli midir?

Türk ve İspanyol İmparatorluklarının çifte dersi

Her deniz kendi üzerine kapanmış olarak yaşamaya, yelkenli ve kayık akımlarını özerk bir sistem halinde örgütlemeye eğilimlidir: Doğu ve Batı'daki iki geniş deniz bütünlüğünde durum böyledir. Bunlar ilişkidedirler, birbirlerine bağlanmışlardır, ancak kendilerini kapalı devreler halinde örgütlemeye eğilimlidirler; karışmalara, kaynaşmalara, karşılıklı bağımlılıklara rağmen.

Bu olgu XVI. yüzyılda, belki de çok canlı bir aydınlık içinde, siyaset tarafından vurgulanmaktadır. XV. yüzyılın ortasıyla XVI. yüzyılın ortası arasında, İspanyol emperyalizminin eski ve yeni yönlerini, Batı denizini ele geçirmek için ele geçirdiği ve istismar ettiği konumların ne kadar da güzel bir jeopolitik haritası, oklarıyla birlikte çizilebilir. Çünkü İspanya burayı ele geçirmiştir. Ve 1559'da Fransız donanmasının terhis edilmesinden, çok Hıristiyan Kral ile Sultan arasındaki siyasal bağların gevşemesinden sonra, Batı denizi hiç tartışmasız bir İspanyol denizi haline gelmiştir. Müslümanlar bu denizin, hiç de en iyisi olmayan bir yarısını, kuzey Afrika'yı ellerinde tutmaktadırlar. Burayı da ancak korsanları sayesinde tutabilmektedirler; ve İspanyol *presidio*ları tarafından frenlenen egemenlikleri hem içten, hem de dıştan sürekli tehtid altındadır. V. Carlos 1535'de Tunus'a karşı giriştiği harekâtta başarılı olmuştur; 1541'de ise Cezayir önünde ucu ucuna kaybetmiştir: bu başarısızlık telâfi edilebilir. Madrid'de *Consejo de Guerra* dosyaları arasında reis'lerin kentine karşı her zaman hazır bir projesi bulunmaktadır ve bu bir gün uygulamaya sokulabilir. Avusturyalı Don Juan döneminde ve 1601'de Gian Andrea Doria'nın ani girişimiyle bu iş az kalsın oluyordu.

İyonya denizi, "Girit'in denizi" buna simetrik olarak, Osmanli denizidir. Suriye (1516) ve Mısır'ın (1517) fethinden sonra Doğu havzasının sahillerinin efendileri olan Türkler, kendilerini, denizi fethetmeye muktedir bir de savaş donanması yaratma zorunluğu karşısında buldular.

Şıklardan birinde olduğu gibi, diğerinde de bu Büyük Akdenizlerden herbiri bu çifte emperyalizmi harekete geçirmiş, bir anlamda yaratmıştır. Zinkeisen bunu Türkiye için söylemektedir. Acaba İspanya için de doğru değil midir ([114])? İki Akdeniz, XVI. yüzyılda simgeleri zıt iki siyasal alandır. Bu koşullar altında Katolik Fernando, V. Carlos, Kanuni Sultan Süleyman ve II. Felipe döneminde ki büyük deniz mücadelelerinin ısrarla iki denizin birleştiği noktada, bunların takribi sınırlarında yer almaları karşısında şaşkınlığa düşülecek midir? Trablus (1511, 1551), Cerbe (1510, 1520, 1560), Tunus (1565, 1573, 1574), Bizerte (1573, 1574), Malta (1565), İnebahtı (1571), Modon (1572), Koron (1534), Preveze (1538)...

Siyaset gizli bir gerçeğin ancak hayalini yansıtabilmektedir. Düşman efendilerin emri altında olan bu iki Akdeniz fizik, ekonomik, kültürel olarak birbirlerinden farklıdırlar; bunlardan herbiri bir tarih bölgesidir. Fizik olarak Doğu daha karasal, daha ani ritmleri olan, yaz sıcakları daha yüksek bir iklime sahiptir ve demek ki, daha da çıplak, daha da yolunmuş topraklar; Théophile Gautier daha da "*fauve*" derdi. Ancak bunun karşısında daha insanileşmiş deniz mekânlarına sahiptir. İlişkilerde, Ege Denizinin sürükleyici rolüne ne demeli? Doğu'nun denizciliğe sunduğu bu kolaylığın üzerinde ısrar etmek uygun olacaktır, üstelik bir de bu olgu az biliniyora benzerken. İşte bu konuda 1559 tarihli belirleyici bir belge. Bir akıl verici San Marco Signoria'sının (Venedik), diğer Venedik adalarında olduğu gibi Kıbrıs'ta belli sayıda kadırga donatmasını istemektedir; daha sonra bunları Girit'e aktarmakta hiçbir güçlük olmayacaktır, çünkü geçiş St. Gregoire gününden (12 Mart) epeyi önce yapılabilir ve bu tarih İskenderiye ve Rodos

muhafızlarının çıkış tarihidir. Gerçekten de, diye ilave etmektedir, *li boni tempi usano in quelle parti più a bon hora che in queste,* burada iyi mevsim Batı'dakinden daha erken başlamaktadır ([115]). Acaba Türk donanmasının her zaman sahip oluyora benzediği önceliğin nedeni bu mudur? Saldırılarındaki hız, Ege'nin erken gelen sükûnetinin aktifine yazılmalıdır. Mevsimlerin ritminin savaşınınkine komuta ettiği bir dönemde, bunun önemi büyüktür.

Siyasetin ötesinde

İki bölge arasındaki ekonomik ve kültürel farklar ancak XVI. yüzyılda belirginleşmeye başlamışlardır ve bu iki bölgenin karşılıkla değerlerini alt-üst oluşuna denk gelmiştir. XIII. yüzyıldan beri Doğu kendine ait olan öncelikleri, maddi ve teknik uygarlığın inceliklerini, büyük endüstrileri, bankayı, altın ve gümüş kaynağını teker teker kaybetmeye ara vermemiştir.

XVI. yüzyıl, Doğu'nun bozgununu, Atlantiği yaratırken, bir zamanların "Hindlerin" zenginliklerinin yegâne deposu olan Doğu Akdeniz'in eski ayrıcalığını ortadan kaldıran öncelsiz ekonomik dram esnasında sona ermiştir. Artık bundan sonra, tekniğin ve endüstrinin hergün ilerlemesiyle alt-üst olmuş Batı'yla, Batı'dan gelen paranın otomatik olarak değer kazandığı ve daha yüksek bir satın alma gücüne sahip olduğu bu ucuz hayat dünyası arasındaki farkı artırmaktadır.

Fakat bu düzey farkı, iki havza arasında belli bir ekonomik birliği yeniden yaratmakta, siyasetinki de dahil bütün engellere rağmen ve korsanlık da dahil bütün araçlarla bunu zorunlu kılmaktadır. Akımları belirleyen voltaj farkıdır: düzey farkı arttıkça, akımlar daha da zorunlu hale gelmektedirler. Doğu Batı'nın üstünlüklerine ortak olmak, ondan kendi payını ucu ucuna almak zorundadır: Doğu Batı'nın değerli madenlerinin, yani İspanyol gümüşünün peşindedir; ve Avrupa teknik ilerlemesini izlemek onun için mutlaka gereklidir. Bunun karşılığı olarak, büyümekte olan Batı endüstrisi artıklarını ihraç etmek zorundadır. Bunlar, bu kitabın geri döneceği koskoca sorunlardır. Çünkü bu derin ihtiyaçlar, bu kopuşlar ve bu denge telâfileri, bu zorlama mübadelelerin hepsi harekete geçirilmiş ve uzaktan yönetilmişlerdir ([116]).

2. Kıta sahilleri

Akdeniz her zaman, deniz insanları için seçilmiş bir vatana benzemiştir. Bu söylenmiş ve yeniden söylenmiştir. Bir kıyının düzensiz olması onun hemen iskân edilmesine ve denizciler tarafından iskân edilmesine yetmektedir. Akdeniz fiili olarak Kuzey denizlerinin veya Atlantiğin denizci ırklarının bolluğuna sahip değildir. O denizci halkları, ancak az sayıda ve sadece belli bölgelerde üretmiştir.

Deniz halkları

Çünkü tabii ki daha fazlasını bekleyebilecek durumda değildir. Akdeniz suyu karadan hiç de daha zengin değildir. O kadar övülen *frutti di mare* burada ölçülü bir bolluk içindedirler ([117]), dalyanlar, Commanchio lagünaları, Tunus veya Anadoluçya kıyıları (burada ton balıkçılığı yapılmaktadır) ([118]) gibi birkaç nadir yer hariç verimlilikleri şöyle böyledir. Derin ve çöküntü alanı olan Akdeniz'de, suya hemen hemen batmış durumda olan balık alanları, deniz-altı kaynaklarının kaynaştıkları 200 metreye kadar olan kıyı sahanlıkları bulunmamaktadır. Hemen heryerde, dar bir kaya ve kum bayırı, kıyıları açıktaki çukurlara yöneltmektedir. Jeolojik olarak çok eski olan Akdeniz

suyu, Okyanus bilginlerinin söylediklerine göre, biyolojik olarak tükenmiş olmalıdır bile (119). Kayıkların göç etmesiyle yapılan büyük deniz avları, ancak mercan toplamak için yapılanlarıdır ki, bu da doyurucu bir av değildir. Kuzeyin Terre-Neuve'e veya İzlanda'ya doğru olan büyük yer değiştirmeleriyle veya Kuzey denizinin morina alanlarıyla kıyaslanabilecek herhangi birşey yoktur. 1605 Şubatında balık yetersizliği karşısında, Cenova Signoria'sı *Careme* sırasındaki tüketimi kısıtlamayı denemiştir (120).

Nafaka yetersizliği, balıkçıların yetersizliğini ve bunun devamında da, Akdeniz egemenliklerinin büyük girişimlerini her zaman sinsi bir şekilde frenlemiş olan denizcilerin yetersizliğini açıklamaktadır. Siyasetlerin hülyalarıyla gerçekler arasında sürekli olarak bu engel yer almıştır: donanma inşa etmeye, donatmaya, kullanmaya ehil insanların nedreti. Livorno'nun zor gelişimine bakınız: kenti, ihtiyacı olan yeni denizcilerle donatmak için bir hayatın bütününün, Cosimo de Medicis'ninkinin, tüm mesaisinin harcanması gerekmiştir ve o Akdeniz'in tümüne başvurmak zorunda kalmıştır. Aynı şekilde, Türklerin donanmalarını inşa edebilmeleri veya Cezayir korsanlık merkezinin gelişebilmesi için, koşulların lehte çalışmaları gerekmiştir. Akdeniz'de mücadele eden bütün armadalar için, kadırga donatmak, herşeyden önce bir insan sorunudur. Eğer köleler, savaş tutsakları ve zindanlarından küreklere zincirlenmek üzere çıkartılan mahkûmlar olmasalardı, kürek için gereken adamlar nereden bulunacaktı? XVI. yüzyılın ortasından itibaren, belgeler kendi istekleriyle gelen kürekçilerin, *buonavolia,* nedretinden yakınmaktadırlar: artık zaman, insanların eskiden bir Venedik amiralinin, Cristofero de Canal'in (1541) delillendirdiği gibi, kendilerini satacakları kadar sert değildir (121). Hatta Venedik Girit'teki kadırgaların ve 1542-1545'den itibaren de bizzat kendi kendi için *condannati* kadırgalarını donatabilmek için bir milis sistemi, gerçek bir zorunlu hizmet tesis etmek zorunda kalmıştır. Ve eksik olan sadece kürekçiler değildir. Bunalım tayfa konusunda da hüküm sürmektedir. Belgeler Venediğin deneyimsizliğini ve kötü örgütlenmesini vurgulamaktadırlar: şuna veya buna dikkat edilseydi, daha iyi ücret ödenseydi Venediğe ait toprakların denizcileri yabancı teknelerde, Türk hatta Batı donanmalarıda hizmet etmeye gitmeyeceklerdi. Bu belki de doğrudur. Bundan daha kesin olanı, Akdeniz'deki bütün gemileri donatmaya yetecek kadar adam olmadığıdır; ve eğer bunlar doğal olarak, hayatı onlar için daha kolay kılana gidiyorlarsa, bunun nedeni XVI. yüzyılda yeteri kadar adamı olmakla övünen ülke olmamasıdır.

İşte bu nedenle, yüzyılın sonundan itibaren Akdeniz kentleri ve devletleri Kuzeyli denizcileri istihdam etmeye başlamışlar veya istihdam etmeyi denemişlerdir. 1561'de katolik bir İskoç bir kadırgayla İspanyol hizmetine girmiştir (122). Yenilmez Armada'dan daha sonraki tarihlere ait bir belge, II. Felipe ve danışmanlarını İngiltere'den denizci sağlamakla meşgulken göstermektedir (123). Ferdinando de Medici'nin Livorno'da yalnızca Akdenizli denizcilere değil, aynı zamanda kuzey Avrupalılara da başvurması, onun siyasetinin belirleyici çizgilerinden biri olacaktır (124). Ve Cezayir korsanlık merkezi de aynı kuralı XVI. yüzyılın sonuna kadar uygulayacaktır (125).

Akdeniz, kendinden daha iyi mücehhez olan Kuzeyden, adamların dışında, yeni teknikleri de ödünç almaktadır. "Yumurta kabuğu", büyük taşıyıcı, sağlam bir şekilde inşa edilmiş, başlangıçta tek direkli ve tek bir kare yelkeni olan, kışın kötü havalarına dayanabilecek olan *kogge* böyledir. Bu teknenin niteliklerini Akdenizlilere gösterenler Bayonnelu Bask korsanları olmuşlardır (126). Bu tekne, XIV. ve XV. yüzyıllarda hem Baltık'ta hem de Akdeniz'de tipik yuvarlak gemi haline gelmiştir. Buna karşılık, *Pierre de la Rochelle*'in 150 yıl kadar sonraki Dantzig yolculuğu, büyülenmiş Dantziglilere yeni bir gemi tipini göstermiştir. Adı *caraque* olan bu geminin doğum yeri tartışılmaz bir şekilde güneydedir; bu gemi yumurta kabuğundan (*kogge*) türemiştir, fakat çok sayıda direk ve

yelkenlerle beslenmiş -bu bir Akdeniz geleneğidir- ve kare yelkenlerle latin yelkenlerini birleştiren bir yuvarlak tekne olarak ortaya çıkmıştır. Bir güney teknesi demiştik; fakat Okyanus güneyinin, çünkü bunu 1485'de Okyanus ve Akdeniz'de olağan tüccar teknesi haline gelmeden önce, ilk geliştirenler Biscayelılar olmuşa benzemektedir ([127]).

Böylece Okyanus, denizcilik alanındaki mükemmelleştirmeleri, devrimleri yüklenmiş olmaktadır. Kuzey üstünlüğünün şampiyonlarından biri, bir iç deniz olan Akdeniz'in yerel önemden daha büyüğüne sahip tekneleri geliştirmeyi hiçbir zaman bilemediğini iddia edecek kadar ileri gitmiştir ([128]). Oysa, İç Deniz ile Atlantik arasındaki doğrudan ve düzenli seferlerin yaratıcıları eskiden Akdenizliler olmuşlardır. Bunlar XVI. yüzyılda bu yolculukların efendileridir, fakat daha sonra bu üstünlüklerini yavaş yavaş kaybetmişlerdir. Önce Atlantik menzilinden düşmüşlerdir: XV. yüzyıldan, hatta daha erken tarihlerden itibaren Biscayelıların ve *balaneros*'larının, Brötonların, 1550'lerde itibaren İspanya ve Alçak Ülkeler arasındaki trafiğe egemen olan arkası yuvarlak Flaman teknelerinin önemleri bir düşünülsün. Daha sonra da güzergâhın tümünden düşmüşlerdir: XV. yüzyılın sonlarından 1535'e kadar, İngilizler Akdeniz'de geniş bir şekilde zuhur etmişler ve bir fasıladan sonra, 1572'ye doğru buranın yolunu kesin bir şekilde tutmuşlardır; üstelik Hollanda konvoylarına 15 yıl kadar fark atarak. Denildiğine göre, Akdenizliler artık kuzey ve Atlantik denizcilerine karşı XV. yüzyılın sonunda girişilen dünya egemenliği yarışını nihayet kaybetmişlerdir.

Denizcilik sektörlerinin zayıflıkları

Eğer Akdeniz'deki denizciler az sayıdalarsa, onların kuşaklarını her zaman yaşatan -ve faaliyetleriyle ılık suda bir deniz adamları kalabalığının kaynadığı yanılsamasını uyandıran- kıyı kesimlerinin de az sayıda olmalarıdır: Dalmaçya kıyısı; Yunan kıyısı ve adaları; Suriye kıyısı (XVI. yüzyılda o kadar umutsuzdur ki, ihmal edilebilir: 1550 ile 1560 yılları arasında İstanbul'daki Venedik balyozlarının mektuplaşmaları Beyrut'tan kalkan, ancak tek bir tekneden söz etmişlerdir); Sicilya kıyıları (özellikle batıdakiler); Napoli'nin bazı sahilleri; Korsika burnu kıyıları; nihayet Ceneviz, Provence, Katalonya, Valencia ve Andaluçya ülkelerine hemen hemen bitişik rivieralar. Toplam olarak, İç Denizin deniz kenarlarının çok küçük bir kısmı. Ve bu kısımlar, tıpkı Ceneviz rivierası gibi çanların kaynadığı, ne kadar da kalabalık yerlerdir ([129]).

Uzun bir sahilin faaliyeti çoğunlukla birbirlerinden çok uzakta küçücük birkaç limanın faaliyetleriyle özetlenebilir. Raguza'nın önündeki dar ve korumasız Mezzo adası ([130]), kente büyük yük gemileri kaptanlarının çoğunu sağlamaktadır. Paresto ([131]) yüzyılın sonunda 4000 *fatti* adamına sahiptir (silah taşıyabilecek durumda), ama 50 tane, küçükle büyük arası tekneye sahiptir. Fiilen her tür vergiden muaf olan *Perastani*, tek yük olarak, girişini Venediğin hesabına korudukları uzun Cattaro körfezinde asayişi sağlama göreviyle karşı karşıyadırlar: onların sayesinde *colfo, sicurissimo de mala gente*'dir. Napoli krallığında, adları ünlü Salermo ([132]) veya Amalfi ([133]), veyahut da Kalabriya kıyısında S. Maffeo del Cilento ([134]), Amantea ([135]), Viestris ([136]) veya Peschici ([137]) gibi bir dizi limanın faal ve gizli hayatlarını hayal edelim. Bu sonuncu liman Napoli *Sommaria* belgelerine göre faal bir gemi inşa merkezi olarak hiç işsiz kalmamaktadır, üstelik Raguzalı tekne yaptırıcıları da onun müşterileridir: bu kentin plajlarında büyük tekneler suya indirilmişlerdir; Temmuz 1572'de suya indirilenlerinden biri 6.000 *salme*, yani aşağı yukarı 750 ton ağırlığındadır ([138]).

Meskûn veya değil, bu deniz illeri Akdeniz yarımadalarının uzunlaması boyunca, öncelikle kuzeyde yer almaktadırlar; bunlar genellikle ormanlık dağlara sırtlarını yaslamışlardır. Güney zincirleri, kuraklıkları yüzünden orman açısından ve buna bağlı

olarak da gemi inşacılığı açısından hep dezavantajlı durumda olmuşlardır. Bougie yakınlarında istisnai olarak bulunan koru olmasaydı, acaba İbn Haldun'un XIII. ve XIV. yüzyıllarda çok faal olarak gördüğü bir denizcilik oralarda olabilir miydi? Suriye kıyılarının denizcilik hayatını frenleyen Lübnan orman rezervlerinin azalması olmamış mıdır? Ceyazir'e yalnızca denizciler değil, Çergel'in arkasındaki ormanların işletilmesine rağmen, tekne inşaatı için gereken kereste de dışarıdan gelmek zorundadır; kürekler buraya Marsilya tarafından gelmektedir.

Bütün başarılı denizcilik dünyaları için ya belgelere göre (Livorno ve Venedik'te olduğu gibi, diğerleri arasında tersane muhasabe kayıtlarının saklandığı yerlerde), ya da geleneğe göre, veya denizcilik sanatına dair incelemelere bakarak, inşaat kerestesinin nereden geldiğini söyleyebiliriz. Tıpkı Portekiz gibi, yük gemileri inşaatında uzmanlaşmış olan Raguza, kerestesini Gargano tepesinin meşe ormanlarından (buraya aynı zamanda Sant'Angelo da denilmektedir) sağlamaktadır. 1607 tarihli ([139]) bir inceleme onların Portekizlilere nazaran üstünlüklerini, eğer Portekiz'de de bir Sant'Angelo tepesi olsaydı dünyanın en iyi kalyonlarını yapabilirlerdi, diyerek kaydetmektedir. Türk karamürselleri, suya çok dayanıklı olan ve mükemmel bir kereste veren büyük çınarlardan inşa edilmektedirler ([140]). Kadırgaların uzun süre dayanabilmeleri için, amaçlandıkları parçaya göre bir dizi farklı kerestenin biraraya getirilmeleri gerekmektedir: meşe, akçam, Mavi çam, karaağaç, karaçam, kayın, ceviz ([141]). En iyi kürekler Narbonne'a Aude nehri ve kanalıyla gelen tahtalardan yapılanlarıdır ([142]). Güney İtalya'da 1601 Nisanından Ağustosuna ([143]), bir teknenin yeniden inşaı için kesilecek ağaç peşinde dolaşan bir Raguzalının yolculuk günlüğü yararlı bir şekilde kullanılabilir; veya Toskana ormanlarında Ispanyollara önce verilen, sonra da iptal edilen ağaç kesme hakkına ilişkin belgelerde ([144]); hatta Cenova'nın aynı şekilde Toskana'dan yaptığı kereste alımlarından ([145]) veya Barselona'nın özellikle kadırga imalinde ünlü ([147]) Katalonya Pireneleri meşe ve akçamlarını kullanmakla birlikte, Napoli'den yaptığı alımlardan ([146]) da yararlı sonuçlar çıkartılabilir. Pier Loise Summonte'nin *Sommario* ile *fornitere delle galere regie* (bunlar Napoli'de inşa halindedirler) için imzaladığı sözleşmelerin benzerlerini nerede aramalı bu sözleşme ile Kalabriya'dan Napoli'ye Nerticaro, Ursomarso, Altomonte, Sandonazo, Policastrello ormanlarından kestireceği keresteleri taşıtmayı üstlenmektedir ([148]).

Tabii ki önemli olan, istisna değil de bütündür. Bu kereste kıtlığı, Venedik veya İspanya belgeleri okunduğunda tahmin edilmekte, Akdeniz'in batısında ve merkezinde yer alan, özellikle Sicilya ve Napoli'de (bu kentte II. Felipe'nin en büyük donanma inşa faaliyetlerinden biri yer almıştır) işaret edilen şu artan ormansızlaşma görülebilir. Özellikle teknelerin gövdesinin yapıldığı meşe ağacı kıtlığı söz konusudur. XV. yüzyılın sonundan itibaren bu ağaç nadirleşmiş ve Venedik, ormanlarından geri kalanlarının imhasını önleyebilmek için sert tedbirler almıştır ([149]). İzleyen yüzyıllarda bu sorun Signoria için daha da ağır hale gelecektir. Ancak İtalya'da gene de önemli orman rezervleri kalmıştır; fakat buralarda XVI. yüzyılın tümü boyunca geniş kesimler uygulanmaktadır. Ormansızlaşmanın hızlı bir ilerleme kaydettiği kesindir. Örneğin Sant'Angelo tepesi değerli bir istisna olarak kabul edilmektedir. Türkler henüz, daha iyi durumdadırlar: geniş Karadeniz ve Marmara ormanları ve özellikle de İzmit'teki ormanlar ([150]) İstanbul tersanesinin hemen karşısında bulunmaktadırlar. İnebahtı savaşından sonra Venedik, Kutsal Liga nezdinde, kalabalık olmalarına rağmen, denizcilik konusunda birşeyler bilen bütün Türklerin öldürülmeleri konusunda bütün gayretleri göstermiştir. Çünkü demektedir, ne tahtası, ne de parası eksik olmayan Türk için tekneleri inşa etmek kolay olacaktır, eğer *rihaver li homini* yapabilirlerse ([151]). Onun için telâfisi mümkün olmayan yalnızca insanlardır.

Akdeniz bahriyeleri yavaş yavaş, kendi ormanlarında bulabilecekleri şeyleri başka yerlerde arama alışkanlığını edinmişlerdir. XVI. yüzyılda kuzey kerestesi Sevilla'ya tek yükleri tahta tabakalar veya latalar olan gemilerle gelmekteydi. Yenilmez Armada'nın inşaı için II. Felipe Polonya'dan kereste almayı denemiş, hiç olmazsa kesilecek ve taşınacak ağaçları işaretlettirmiştir. Hatta Venedik, eskiden mevzuatın bütün uyruklarına resmen yasakladıklarından vazgeçmiştir: dışarıdan yalnızca tahta değil, aynı zamanda, sonradan Venedik'te tamamlanan tekne gövdesi ve hatta tamamen bitirilmiş tekne alımı. Böylece, 1590'la 1616 arasında ona Hollanda'dan 11, Patmos'tan 7, Karadeniz'den 4, İstanbul'dan 1, Bask Ülkesinden 1, Cebelitarık boğazından 1 tekne gelmiştir ([152]). Bu tahta bunalımının Akdeniz denizcilik teknik ve ekonomilerinin gelişmesine dair büyük açıklamalardan birini sunduğu konusunda hiçbir kuşku yoktur ([153]). Bu gelişme tonajların düşürülmesine, inşaatların pahalılanmasına, kuzeyli rakiplerin başarısına yabancı değildir. Fakat bu gelişmede başka etkenlerin de rolleri olmuştur, herşey hammaddeye bağımlı olmayacağı üzere, yalnızca fiyat hareketleri ve emekgücünün pahalılığı rol oynamış olsa bile ([154]).

Zaten eğer başlangıçta denizcilik her zaman kıyı dağlarının yakınlarında örgütlendiyse, bu sadece ormanları yüzünden olmayıp, aynı zamanda bu dağların Akdeniz'in kuzey kıyılarında, yatıştırılması mümkün olmayan kuzey rüzgârına, şu Akdeniz gemiciliğinin büyük düşmanına karşı, birçok korunağıyla birilkte ([155]) bir perde germesindendir de. Bir Ege atasözü "yelkeni genç güney rüzgârı olduğunda veya yaşlı kuzey rügârı olduğunda çek" demektedir ([156]). Diğer yandan, bu dağlar göçlerini doğal olarak denize yöneltmektedirler ve cazip su ovası, çoğunlukla kıyının bir noktasından ötekine en iyi yol, hatta yegâne yol olmaktadır ([157]). Böylece deniz hayatı ile dağ ekonomisi arasında bir ortaklık kurulmaktadır. Buraları birbirlerinin içine nüfuz etmekte ve birbirlerini tamamlamaktadırlar ([158]). Buna bağlı olarak tarlaların, bahçelerin, meyvalıkların, balıkçılığın, deniz yaşamının şu şaşırtıcı ortaklığı ortaya çıkmaktadır. Bir Dalmaçya adası olan Mljet'te bir seyyahın işaret ettiğine göre, bugün bile insanların çalışması, tıpkı diğer komşu Dalmaçya adalarında da olduğu gibi, toprakla balıkçılık arasında paylaşılmaktadır ([159]). Aynı şekilde Pantellaria'da balıkçılığa, bağlara, meyva bahçelerine mükemmel bir katır cinsinin yetiştiriciliği eklenmektedir. Bu, Akdeniz'in toprağın zayıf kaynaklarıyla denizin zayıf kaynaklarını birleştiren eski denizcilik temellerine uygun bir yaşam formülüdür. Eğer bu ortaklık bugün bozuluyorsa, hemen her zaman dramları harekete geçirerek meydana gelmektedir: Pelion bölgesindeki Yunanlı balıkçılar "giderek daha fazla miktarda, yalnızca denize bağlanarak, bahçelerinden ve kulübelerinden vazgeçerek, ailelerini liman mahallesine taşımak zorunda kalmışlardır". Fakat, eski dengeli hayatlarının çerçevesinden uzaklaşınca, hükûmet yasaklamalarına rağmen, artık yalnızca dinamitle avlanan kaçak balıkçıların sayılarını artırmışlardır ([160]). Bunun anlamı, denizin kendi adamını tek başına besleyecek kadar zengin olmadığıdır.

Zaten toprak da, zayıf dağlarında daha zengin değildir ve eski kırsal köylerin komşu kıyıların ekonomik gelişmelerinde oynadıkları rolün nedeni budur. Katalonya sularına tepeden bakan, beyaz evleri ağaçların arasında kendilerini belli eden köyler görülmektedir: işte geniş dağ kitlesini taraçalar halinde düzenleyerek, buralarda bahçecilik şaheserlerini sürdürenler bunlardır. Bu yukarıdaki köylere sıklıkla, aşağıda, bazen yarı yarıya su üzerinde kurulmuş, bir balıkçı köyü tekâbül etmektedir: Arenys de Mount'un altında Arenys de Mar; Lievaneres'in altında Caldates; Cabrils'in altıda Cabrera ([161]). Aynı şekilde, yukarıdaki eski köylerin çok büyük sıklıkla balıkçılık limanlarının, deniz kenarında *scala*larının olduğu Ceneviz Rivierasında ([162]), bütün İtalya'da ve başka

yerlerde, bu ortaklık yüzlere örnek itibariyle bulunmaktadır ve bu ortaklık bir kattan diğerine küçük eşeklerin gidiş gelişleriyle kendini ortaya koymaktadır. Bunun anlamı, daha sonraki tarihlerde kurulmuş olan deniz köyünün, çoğunlukla sıkı sıkıya bağımlı kaldığı kırsal köyün bir yaratısı olmasıdır. Bu durum açıklamasını ve varlık nedenini, kıyı kitlelerinin ekonomisinde, iki köyü ortaklığının bile bolluğa dönüştürmeyi beceremediği, varlıkların korkunç yetersizliğinde bulmaktadır: Katalonya'daki Rosas ve San Felin de Guixols'de, balık dolu bir denizin kıyılarıda olunmasına rağmen, daha dün bile (1938), yiyecek maddelerinin pazarda hangi küçük miktarlarda satılabildiklerini görmek karakteristikdir; bir avuç sebze, dörtte bir piliç ([163]). 1543'de Cassis halkı, onları "büyük tehlikelere rağmen denizde dolaşmak ve balık avlamak" zorunda bırakan fakirliği suçlamaktaydılar ([164]). Böylece, çıplak, hemen her zaman çıplak bir hinterlandın sefaletinden yüzlerce Akdeniz kıyı köyü doğmuştur.

Büyük kentler

Fakat, taban hücreleri olan deniz köyleri, yaşayan bir deniz bölgesi yaratmaya yeterli değillerdir. Oralara; direk, bez, yelken, bunların levazımatını, katran, halat ve ip, sermaye sağlayan büyük bir kentin ikâme edilmez desteği gereklidir; dükkânları, yük sağlayanları, sigortacıları ve kentsel bir ortamın sunduğu çoklu yardım biçimleriyle bir kent gereklidir. Barselona olmaksızın, zenaatkârlarının, Yahudi tüccarlarının, hatta maceracı askerlerinin ve Santa Maria del Mar mahallesinin binlerce kaynağı olmaksızın, Katalonya rivierasının denizcilik alanındaki gelişimini anlamak güç olacaktır. Bu başarı büyük kentin müdahalesini, dirsek temasını, emperyalizmini gerektirmiştir. Katalonya rivierası XI. yüzyılda *tarihsel olarak* görülebilen bir denizcilik yaşamının içine doğmuştur. Ama genişlemesi ancak iki yüzyıl sonra, bizzat Barselona'nın gelişmesiyle birlikte başlayabilmiştir. O tarihten sonra ve hemen hemen üç yüzyıl boyunca, Katalonya rivierasının küçük limanlarından çıkan teknelerin resmi geçidi, bunların dışında Balear yelkenlilerinin, her zaman biraz rakip Valencia gemilerinin, Biscaye balina gemilerinin, ve her zaman müşteri olan Marsilya ve İtalya teknelerinin yanaştıkları Barselona "plajı"nı, gidiş gelişleriyle canlandırmaya ara vermemişlerdir. Fakat Barselona Aragon kralı Juan'a karşı olan uzun mücadelesinden sonra bağımsızlığını kaybedince, özgürlüklerini kaybedince ve daha az vahim bir olay olmayan, 1492'de "Yahudiliği"ni, *Juderia*'sını kaybedince; nihayet kapitalistleri riskli işlerden yavaş yavaş vazgeçerek onların yerine *Taula de Cambi*'nin ([165]) daha düzenli gelirlerini veya kent yakınında toprak alımını tercih ettiklerinde; işte bunlarla aynı anda büyük tüccar kentin ve onun hayatına bağlanmış Katalonya rivierasının gerilemesi ortaya çıkmıştır. O kadar ki, Katalan ticareti Akdeniz alanından hemen hemen silinmiş ve kontluğun kıyı kesimi, Valois'larla Habsburglar arasındaki savaşlar sırasında, Fransız korsanları tarafından, kendini savunamadan talan edilmiştir -daha sonra da, daha az tehlikeli olmayan ve sanki evlerindeymiş gibi, Ebro deltasının yalnızlıklarına yerleşen Cezayir korsanları tarafından-.

Barselona'nın Katalan kıyılarında oynadığı rolü, Marsilya, Cenova veya Raguza, kendilerini çevreleyen küçük limanlar üzerinde oynamışlardır. Bazen büyük kentin, kendine tabi olan kıyının üzerinde yer almadığı durumlar da olmuştur ([166]). Dalmaçya kıyısındaki Istria veya uzaktaki Yunan adalarının karşısında Venediğin durumu böyle olmuştur. Bu durum aynı zamanda, kendi cephesinde, tamamen hizmetinde olan Provence rivierasının kaynaşan dünyasının dışında, Korsika burnunun büyük bir kesrinin deniz bölgesini kedi cephesinde toplayan Marsılya'nınkidir de. Veya Raguza yük gemilerinden yararlanan Cenova'nınki.

Cazibe merkezlerinin gücü, denizcilerin, başka yerlerde olduğu gibi Akdeniz'de de serseri, göçlere ve taşınmalara karşı hazır olmaları olgusuyla daha da anlaşılır hale gelmektedir. Bu bütün zamanların ve bütün yerlerin gerçeğidir. 1461'de Venedi senatosu tayfa ve kürekçi eksikliği karşısında endişelenmiş ve bilgi toplamaktadır: denizciler "bizim zararımıza ve başkasının yararına daha iyi ücret aldıkları... Piza'ya gitmektedirler". Bu denizcilerin çoğu kaçmaktadırlar, çünkü ya borçları vardı, ya da *Cinque Savii* veya *Signor de nocte* -bundan Venedik gece polisini anlayınız- tarafından ağır para cezalarına çarptırılmışlardır ([167]). 1526'da bir mahkemede görülen bir dava bizim için *Santa Maria de Bogona* adlı teknenin muhasebe kayıtların muhafaza etmiş olmasından ötürü değerlidir. Bu tekne Atlantik'te yolculuk yapmış, Cadiz'de demir atmış zencilerden meydana gelen yüküyle Santa Domingo adasına ulaşmadan önce, Lizbon'a ve Sao Tome adasına uğramıştır ([168]). Bu olay bizi İç Denizden uzaklaştırmaktadır, ama teknedeki *marineros* (denizciler) ve *grumetes* (miçolar) arasında Yunanlılara, Toulonlulara, Lipari, Sicilya, Mayorka adalarından olanlara, Cenovalılara, Savonelilere rastlanmaktadır. Ne macera buluşması! 1532 Mayısında La Haye'de de, denizcilerin "her zaman yer değiştirmeye hazır olarak" Lübeck'e gitmek üzere Hollanda ve Zelanda'yı terketiklerinden yakınılmaktadır ([169]). 1604'de bir grup Venedikli gemici "çok düşük ücretlerden ötürü artık Signoria teknelerinde yaşayamadıklarından" Floransa'ya ve kuşkusuz Livorno'ya kaçmışlardır ([170]). Bunlar çeşitli gündelik olaylardır. Koşulların yardımıyla bunlar birbirlerine eklenmekte ve büyük ölçekli değişimler meydana gelmektedir.

Denizcilik hayatının altı ve üstü

Sürekli olarak yeniden başlayan bu göçler deniz kesimlerinin, kabaca söylenirse, oldukça basit hayatlarının açıklamasını tamamlamaktadırlar. Denizin genel hayatına bağlı olarak, bitkise bir hayat sürmekte, ölmekte, ve genel hayatın kesin emirlerine tabi olarak canlanmaktadırlar.

Bir kez daha Katalonya örneğini ele alalım: doğumunda dışarıdan gelen bir etkinin büyük payı olmuştur. Katalonya'da İtalyan, Cenevizli ve Pizalı göçmenlerin dersleri, onların yanındaki çıraklığı sayesinde XI. yüzyılda Büyük Pere, Pere lo Gran'dan iki yüzyıl önce, büyük deniz yaşamı doğmuştur. Oysa, büyük tarihin getirdiğini, gene büyük tarih er veya geç geri almaktadır. XV. yüzyıldan itibaren farkedilebilen Katalan gerilemesi, XVI. yüzyılda aşikâr hale gelmiştir. Bu dönemde, denizcilik hayatı Marsilya, Balearlar yönüne olan kayık güzergâhlarına inmiştir. Bir tekne nadiren Sardinya, Napoli ([171]) veya Sicilya veyahut da Afrika *presidio*larına kadar gitmektedir. XVI. yüzyılın sonunda, Barselona ile İskenderiye arasında bazı yolculuklar yeniden başlayacaktır. Fakat bu tarihe kadar, Katalonya rivierasında egemen olan o kadar büyük bir hareketsizliktir ki, II. Felipe 1562 Büyük Meclisinde geniş bir denizcilik teçhizatlanması için karar aldığında, siparişlerini İtalya'ya vermek zorunda kalacaktır. Ve Barselona tersanesini canlandırmayı denemek için Cenova'daki San Pier d'Arena gemi inşa şantiyelerinden ustalar getirtecektir ([172]).

Birbirlerinin ardı sıra ne kadar da çok denizci toplumun başa güreştiği Akdeniz'de sık rastlanan bu ani gerilemeler, genel olarak şu anlama gelmektedirler: insan bakımından çok zengin olmayan deniz illeri, refah dönemleri adını verdiğimiz şeyi, çalışma ve aşınma olgusundan ötürü, uzun zaman sürdüremezler. Deniz hayatı geniş ölçekte, zenginlik ve onun arkadaşı boşgezerliğin düzenli olarak çürüttükleri bir proleter hayatıdır; Venedik donanmasının bir müfettişi 1583'de, denizci balık gibidir; bozulmaksızın suyun dışında uzun süre kalamaz ([173]) demekteydi.

Diğer yandan, bir aşınma belirtisi ortaya çıkar çıkmaz, bu durum rekabet tarafından çoğunlukla istismar edilmekte, ağırlaştırılmaktadır. XVI. yüzyılın ilk yılları süresince Biscaye *balanero*larının Barselona limanındaki varlıkları, bu aşınmanın veya bu rekabetin erken göstergelerinden biridir. Cenova tarihi çerçevesinde de böyle erken bir gösterge bulunmaktadır; Raguza yük gemileri ve denizcileri XVI. yüzyılda *Dominante*'nin hizmetine koşmaktadırlar. Fakat bu duyulmamış talih, işte kendi hesabına, birkaç kilometrelik sahili olan ve yetersiz adalarla bu sahili iki katına çıkartabilen küçük Raguza dünyasının müsrifçe harcanan güçlerini tüketmektedir. 1590'la 1600 arasında meydana gelen birkaç olay, o zamana kadar taşkın bir durumda olan refahı alaşağı etmek için yeterli olmuştur.

Bu söylediklerimizin anlamı, bunalım dönemleriyle birlikte deniz yaşamının bu dünün ayrıcalıklı bölgelerinden kaybolduğu değildir. Bu hayat, buralarda hemen hemen tahrip edilemez nitelikteki gündelik mütevazi yaşam biçimi altında uyuklamaya başlamaktadır. Böylece, XVI. yüzyılda azalmış bir canlılık içinde Suriye ve Katalonya kıyıları uyuklarlarken, aynı anda Sicilya, Napoli, Andaluçya, Valencia ve Mayorka "denizcilikleri"nin de faaliyetleri yavaşlamıştır. Bu sonuncu bütünlüğe ilişkin olarak, buraların gerilemesi ile Barbarosların korsanlık faaliyetleri arasındaki bağ açıktır. Ancak, alışılmış bilgi kaynaklarımızda gözüktüğünden daha canlı bir kıyı denizciliğinin unsurları yaşamaya devam etmişlerdir. Alicante, Almeria, şu eski denizcilik merkezi Palma de Mayorka, yüzyılın sonunda hıristiyan rövanşının etkin unsurları olan hızlı firkateyneler, boşluktan zuhur etmemişlerdir.

Bu sessiz yaşamı, sadece birkaç küçük olay, tarihin geri planında işaret etmektedirler. Cezayir korsanlarına rağmen, Afrika kıyısı sahanlığına kadar açılabilen Trapani mercancılarından daha önce söz etmiştik. 1574'de kurulan Tunus'taki Fransız konsolosluğu belgeleri, Sicilya kayıklarını ve aynı şekilde küçük Napoli kayıklarını sık sık zikretmektedirler ([174]). Buna karşılık, XV. yüzyılda buradaki varlıkları alışılmış bir durumda olan Napoli mercan avcılarının, diğerleri arasında Terre del Greco'dan gelenlerin, Sardinya sığ sularındaki yokluklarını kaydetmek ilginç olmaktadır. Bu yokluğun büyük nedenleri olmuş mudur? Belki, hayır, çünkü Napoli kayıkları ne Roma'da, ne Civitavecchia'de, ne Livoro'da, ne de Cenova'da eksik değillerdir.

Güney Ispanya kıyılarından Kuzey Afrika kıyılarına doğru *balancelle,* kayık, pergendelerin aynı karınca gibi gidiş gelişleri söz konusudur. 1567 tarihli bir belge, Cezayir'de buraya özgür olduklarından ötürü ticaret yapmaya gelmiş bir dizi Valencialı denizcinin varlığını işaret etmektedir ([175]). Yüzyıl sona erdiğinde başka Valencialılar, Cezayir zindanlarından tutsak kaçırma maceralı endüstrisine girişeceklerdir. Ve bunların öyküleri Cervantes'in en güzel anlatılarından daha güzel olmaktadır ([176]).

Sonuç olarak, bir denizcilik kesiminin görünüşteki ölümü, aslında hayat ritmindeki bir değişmeden başka birşey değildir. Alternatif olarak kıyı denizciliğinden uzun mesafeli yolculuklara, veya eğer istenirse tarihsiz hayattan tarihsel hayata geçmekte ve karanlık yaşamına geri döndüğü her seferinde dikkatlerimizden ve meraklarımızdan sıyrılmaktadır. Herşey sanki düzenli bir yasa varmış ve bu yasa bizzat deniz halklarını hayatının devresiymiş gibi cereyan etmektedir.

3. Adalar ([177])

Akdeniz adaları, olağan olarak sanılanın aksine, hem daha çok sayıdadırlar, hem de özellikle daha büyüktürler. Oldukça kalın olan bazıları minyatür kıtalardır: Sardinya, Sicilya, Kıbrıs, Girit, Rodos... Daha küçük olan diğerleri, komşularıyla birlikte

takımadalar, ada aileleri meydana getirmektedirler. Küçük veya büyük, bunların önemi uzun deniz yolları boyunca zorunlu duraklar meydana getirmelerine ve aralarında veyahut da bazen kendi kıyılarıyla kıtanınkiler arasında seyrüsefer için tercih edilen, nisbeten sakin sular sunmalarına bağlı olmaktadır. Böylece Doğu'da sonunda onunla karıştırılacak kadar, deniz mekânına öylesine dağılmış Ege Arşipel'i böyledir ([178]); Sicilya ile Afrika arasıdaki denizin ortayında yer alan adalar grubu böyledir; Kuzeyde İyon denizi adaları ve Balkan kıyısının tüm uzunlaması boyunca, kıçlarında San Marco'nun bayrağı olduğu halde tekne konvoylarını birbirlerinin peşi sıra uzatıp giden Dalmaçya adaları da böyledir. Fakat tek bir filo yerine iki filotilla'dan söz etmek gerekmektedir: birincisi İyon denizinde olup Zanta, Kefalonya, Sainte-Maure ve Korfu adalarını içermektedir; ikincisi ise Adriyatik'te olup güneyde Meleda ve Lagosta'dan, kuzeyde Istria'nın arkasında Quarnero, Veglio, ve Cherso'ya kadar arap saçı halinde birbirlerinin içine girmiş Dalmaçya adaları. İyon ve Dalmaçya konvoyları arasında misafirden hoşlanmayan Arnavutluk kıyılarıyla Raguza'nın küçük topraklarını kapsayan uzun bir inkita yer almaktadır. Fakat bunların birbirlerine eklenen menzilleri Venedik'ten Girit'e kadar götürmekte ve Girit'ten itibaren büyük bir ticari yol Kıbrıs'ı Suriye'yle birleştirmektedir. Gücünün ekseni üzerindeki bu adalar, Venediğin hareketsiz filosunu meydana getirmektedirler.

Batıdaki ada grupları daha az önemli değillerdir. Bunlar: Sicilya'nın yakınlarındaki Stromboli, Rüzgâr altı Adaları, Lipari adaları, daha kuzeyde Elbe adasında Cosimo de Medicis'nin XVI. yüzyılın ortasından itibaren Porto Ferraio kalesini inşa ettirdiği Toskana arşipeli, Provence açıklarında Hyeres adaları, Or (Altın) Adaları; daha batıda, geniş ve derin yalnızlıklarının ortasında Balear takımadası, Mayorka, Minorka, Ibiza tuz adası -ve ulaşılması zor Formentara kayası-. Bu grup her zaman belirleyici bir öneme sahip olmuştur: bütün bir deniz kesimi onun etrafında dönmektedir.

Büyük ve oldukça büyük adalar bunlardır. Diğerlerini, küçüklerini ve miniklerini sıralamak (ama bunların bazıları da ünlüdür, Cezayir adacığı, Venedik, Napoli, veya Marsilya'daki adalar), kayıp bir çaba olacaktır. Fiili olarak kıyının hiçbir kesimi yoktur ki, adalar, adacıklar ve kayalıklar halinde kırılmış olmasın ([179]). Sicilya kıyılarını, fırsat bekleyen veya içme sularını yenileyen korsanlardan temizlemek, Sicilya kral naiplerinin mektuplaşmalarında sözü edilen bir konudur: *limpiar las islas,* adaları temizlemek, yani herbiri klasik bir pusu yeri olan birkaç on tane adacığın demir atma yerlerini denetim altında tutmak.

Münzevi dünyalar mı?

Küçük veya büyük, her biçim ve ölçekteki bu adalar, onları denizin genel tarihine nazaran hem çok geride bırakan, hem de çok ileri geçiren benzer zorlamaların üzerlerine çöktüğü ölçüde tutarlı insani ortamlardır; denizin genel tarihi onları sıklıkla kaba bir şekilde köhneliğin ve yeniliğin şu iki kutbu arasında paylaştırmaktadır.

Sardinya ortalama bir örnektir: boyutlarına rağmen, dönemin coğrafyacılarının ve her zamanın Sardinyalı kronikçilerinin söyleyecekleri ne olursa olsun, bu ada belirgin bir öneme sahip değildir. Büyük bir rol oynamak için denizde çok fazla kaybolmuştur, örneğin Sicilya'yı İtalya'ya ve Afrika'ya bağlayan cinsten zenginleştirici temasların çok uzağında kalmıştır. Dağlık, aşırı bir şekilde bölümlere ayrılmış, fakirliğinin esiri olarak ([180]), esas olarak kendi üzerine kapanmış bir şekilde yaşamaktadır; diliyle ([181]), adetleri, köhne ekonomileri ve istilacı çobanlık yaşamıyla -birçok bölgesinde hala Roma'nın onu tanıdığı zamandaki türde çobanlık devam etmektedir-, tek başına bir kıta gibidir. Adaların bu köhneliği -Sardinya'nınki ve diğerlerininki- yüzyıllar boyu antik uygarlık

biçimlerini veya *folklore*'larının karışımını muhafaza etme konusundaki garip güçleri o kadar sık olarak işaret edilmiştir ki, bu konuda uzun uzadıya ısarar etmenin yararı yoktur ([182]).

Fakat, bu içe kapanmanın zıddında ve aynı zamanda, bu adaların efendi veya talih değişmesinin rastlantısı içinde yeni bir hayat, uygarlık tarzını aynen kabul etmeleri söz konusu olabilmektedir; bunlar adetleri, hatta bir dili bile depolayıp yüzyıllar boyu dokunulmaksızın muhafaza edebilirler ve böylece ilga edilmiş devrimlerin canlı tanıkları olarak ortaya çıkarlar. Bunun nedeni "inziva"nın nisbi bir gerçek olmasıdır. Denizin onları dünyanın herhangi bir yanından çok daha fazla çevreleyip, dünyanın geriye kalanından ayırdığı, ancak bunların deniz hayatının büyük akımlarının fiilen dışında kaldıkları durumlarda doğrudur. Fakat adalar bu akımların içine girdiklerinde, şu veya bu nedenden ötürü (çoğunlukla dış ve beleş nedenler) bu zincirin halkalarından biri haline gelmekte, bir önceki durumun tersine olarak dış hayata faal olarak katılmakta, ve dış dünyadan oralarıyla ancak birkaç aşılması çok zor geçitle ilişki kurulabilen bazı dağlardan çok daha az kopuk olmaktadırlar.

Sardinya örneğine geri dönersek; bu ada Orta Çağ'da Piza'nın, sonra da Cenova'nın akımı içinde yer almıştır, adanın altın madenleri ona bu kentlerin müşfik dikkatlerini sağlamıştır. XIV. ve XV. yüzyıllarda Katalan genişlemesi, geçerken buraya da çengel atmıştır: batı kıyısındaki Alghero bugün hala Katalanca konuşmaktadır ve bilim adamları burada ilginç bir İspanyol-Gotik mimarinin varlığını işaret etmektedirler. XVI. yüzyılda, kuşkusuz daha erkenden itibaren, ada Akdeniz'in peynir ihracatında ilk sıradaki ülkesidir ([183]). Bunun sayesinde Sardinya, Cagliari limanı aracılığıyla batı dünyasının geri kalanıyla ilişkiye girebilmektedir, adanın *cavallo* veya *salso* peynirleri yakındaki İtalya'ya, Livorno'ya, Cenova'ya, Napoli'ye, hatta Milano ve Auvergne peynirleri gibi rakiplere rağmen, Marsilya'ya, hatta Barselona'ya kayık ve kadırgaların tüm yükünü meydana getirecek şekilde ihraç edilmektedir. XVI. yüzyılda Cezayir korsanları tarafından kesintisiz olarak ziyaret edilmek de, Akdeniz hayatına katılmanın bir biçimidir. Bu korsanlık her zaman muzaffer değildir; bunun sonucu olarak nadir de olsa, esir alınan korsanlar olmaktadır. Bundan daha kalabalık olanı, Cezayir korsanları tarafından kaçırılarak her yıl Cezayir kentindeki zavallı esirlerin veya zengin dönekelerin sayılarını artıran, Sardinyalı balıkçılar veya kıyı halkıdır.

Hemen hemen hiç geçirgen değilmiş gibi tasvir edilen Sardinya demek ki, dışarıya doğru açılan pencerelere sahip olmuştur, o kadar ki, bazen bu adadan tıpkı rasathaneymiş gibi, denizin genel tarihini keşfetmek mümkündür. Bir tarihçi, P. Amat di S. Filippo, XVI. yüzyılda Cagliari'deki müslüman kölelerin fiyatlarını bulmuştur ([184]). Bunlar ne göstermektedirler? 1580'lerden sonra bir fiyat düşüsü ki, bu doğal olarak Cagliari pazarındaki köle sayısında önemli bir artışa tekâbül etmektedir. Bunun bir diğer anlamı da, 1580 öncesinde adada bir deniz kazasından kurtularak kıyıya ulaşabilen veya talanları esnasında halkın eline geçebilen, ancak birkaç Cezayirli korsanın köle olarak satıldığıdır ([185]). 1580'den sonra, mezatlık esirler tamamen başka bir kökendendirler: bunlar hıristiyan korsan tekneleri, özellikle de Almeria ve Alicante limanlarına mensup hafif firkateynler tarafından getirilmekte ve Cagliari bunlar için uygun bir durak meydana getirmektedir. Böylece Sardinya Cezayir korsanlığının bir cins karşıtı olan ve Balearlar, Güney İspanya, Napoli ve Sicilya'nın faal merkezleri olduğu bu hristiyan korsanlığının yeniden doğuşundan, kendi tarzına göre etkilenmiş olmaktadır. Kuşkusuz bu tanıklığın, Sardinya'nın tamamınınki olmak yerine Cagliari'ninki olduğu; Cagliari'nin biraz marjda kaldığı ve denize bakarken adanın geri kalan tarafına sırtını çevirdiği noktalarına dikkat çekilebilir. Bu hem doğru, hem de yanlıştır: Cagliari yakınındaki ovaya, dağlara, adanın bütününe bağlı her hal-ü kârda bir Sardinya kentidir.

Narin hayatlara dair

Bütün adalar, denizin yaygın hayatına karşı duyarlı ve aynı zamanda (sadece ithal ve ihraç trafiklerine sahip olsalar bile) içe doğru, büyük tarih metinlerine bağlı tarihçinin ilk bakışta göremediği şu köşeye dönük, birbirlerine benzeyen kentlere sahiptirler: bu köşe içe kapanık ve endişeli hayatları, doğa bilimcilerinin uzun süreden beri işaret ettikleri kapalı kaptaki biyolojilerdir ([186]). Hiçbir ada, insani ilginçliklerinin dışında, günlerin birinde veya diğerinde başkalarıyla paylaşabileceği bitkisel veya hayvansal özgünlüklere sahip değildir. 1580'de yayınlanan Kıbrıs tasvirinde, R.P.Estienne ([187]) (söylendiğine göre Lusignan krallık hanedanına mensuptur) adanın "özel otları"nı ve "ıtriyatı"nı anlatmaktadır: bir cins *ache* olan ve şekerlenmiş olarak yenilen beyaz *apium;* aynı adlı likörün yapımında kullanılan *oldanum;* nar ağacına benzeyen, üzüm gibi salkımlarıyla meyva veren ve yaprakları kaynatıldığında "orada olağan olarak görüldüğü üzere" soyluların atlarının kuyruklarının boyanmasına yarayan şu portakal rengi boyayı veren Kıbrıs ağacı denilen ağaç. Pamuk tohumlarının kıyılmış samanla karışımının hayvan yemi olarak kullanılmasına da şaşırmaktayız. Ve nihayet ne kadar da çok ilaçlık ot bulunmaktadır. Ve ilginç hayvanlar arasında "öküzler, eşekler ve yaban domuzları" ve binlerce fıçıyla Venediğe veya Roma'ya sirkeye batırılmış olarak gönderilen şu "bağ" kuşları (*ortolan*).

Fakat bu ilginç kaynaklar asla bolluk ifade etmemektedirler. Hiçbir ada ertesi günkü yaşamını garantiye alamamıştır. Bu adaların herbiri için asla çözülemeyen veya yetersiz bir şekilde çözülebilen koskoca sorun, kendi kaynaklarıyla, kendi toprağıyla, kedi meyvalarıyla, kendi sürüleriyle geçinebilmek ve muktedir olmamakla birlikte, dışa açılabilmektir. Bu adaların hepsi, birkaç istisna dışında, (özellikle Sicilya) aç dünyalardır. Uç örnek Doğu Akdeniz'deki Venedik adalarından gelmektedir: Korfu ([188]), Girit ([189]) veya Kıbrıs, yüzyılın ikinci yarısında sürekli olarak açlık tehtidi altındadırlar. Tanrısal Trakya buğdayıyla yüklü karamürsellerin istenilen zamanda gelmemeleri veya kalelerdeki depoların buğday veya darı stokları tükendiğinde, onlar için gıdasal bir felâket meydana gelmektedir. Zaten bir karaborsa, bu Doğu Akdeniz adalarının etrafında örgütlenmiştir: bunun sonucunda, soruşturma raporlarının zikrettikleri çok sayıda memurun görevlerini kötüye kullanma olayları meydana gelmektedir.

Durum heryerde bu kadar narin değildir ([190]). Ancak Balearlar tüccar veya askeri kentlerini ucu ucuna taşıyabilmektedirler ([191]). Üstelik toprak kullanımı burada pek fazla ilerlememiştir: Minorka'da arkadaki Mahon ovasındaki tarlaların taşlarının temizlenmesi, XVIII. yüzyıldan önce bitirilemeyecektir ([192]). Demek ki, Sicilya'dan, hatta kuzey Afrika'dan yapılacak tahıl ithalatına yaslanmak gerekmektedir. Malta'da da aynı rahatsız durum vardır. Adanın hem Sicilya, hem de Fransa'dan buğday ithal etmesine izin veren çok sayıdaki ayrıcalık belgesine rağmen, Malta her zaman iaşe sıkıntısıyla karşı karşıya bulunmaktadır, o kadar ki, yaz gelince şövalyelerin kadırgaları Sicilya *caricatori* çıkışında buğday yüklü tekneleri müsadere etmektedirler; tıpkı Trablus korsanları gibi.

Açlık tarafından tehdit edilen adalar, aynı zamanda bu XVI. yüzyılın ortasında hiçbir zaman olmadığı kadar savaşçı olan denizin bizzat kendisi tarafından da tehdit edilmektedirler ([193]). Balearlar, Korsika, Sicilya, Sardinya, sadece iyi bildiklerimizden söz etmek için, kuşatma altında yerlerdir. Buralarda sürekli olarak kendini savunmak, gözetleme kuleleri inşa etmek tahkikat yapmak, yeniden yapmak, bunları toplarla donatmak -ya buralara top yollayarak, ya da çan yapımcılarının basit yöntemleriyle yerinde top dökmek üzere dökümcüler göndererek- ([194]), gerekmektedir. Nihayet buralara limanlar boyunca garnizonlar ve hava iyileşir iyileşmez ve onunla birlikte askeri

harekât mevsimi başlar başlamaz, destek birliklerini iyileştirmek gerekmektedir. Demek ki İspanya için Sardinya'yı elinde tutmak, hatta Minorka kadar yakın bir adanın güvenliğini sağlamak o kadar kolay bir sorun değildir ([195]). 1535'de Mahon'un talan edilmesinden sonra, V. Carlos yeni tehlikelere karşı bir önlem olarak, Minorka halkını Büyük Baleara düpedüz tahliye etmeyi düşünmüştür ([196]). Toskana Arşipel'indeki Elbe adası örneği daha az trajik değildir. XVI. yüzyılda Cezayir korsanlarının ilerlemeleri karşısında gafil avlanınca, düşman tarafından sürekli dövülen bir deniz sınırı haline gelmiştir. Kıyıdaki kentleri -sahilde yer alan büyük köyler diye anlayınız- kendiliklerinden tasfiye olmuşlardır. Halk içerideki dağlara kaçmak zorunda kalmıştır, Cosimo de Medicis 1548'de Porto Ferraio tahkimatının inşaatını ele alıncaya kadar.

Bu zayıflıklar, en zenginlerinin bile kurtulamadıkları, bütün adaların bağrında yer alan tarihin fakirliğini açıklamaktadır. İlkel bir çoban ekonomisinin zaferini daha önce işaret ettiğimiz Korsika ve Sardinya'da, Kıbrıs'ın yüksek kesimlerinde veya Girit dağlarında, tabii ki evleviyetle diğer adalarda, Akdeniz'in en karakteristik olgularından biri olarak, fakirlerin, haydutların, kanun dışıların sığınağı olan bir *no man's land* uzanmaktadır. Sicilya'nın, zengin Sicilya'nın bile ortasında ne bulunmaktadır? Yolsuz bir ülke, köprüsüz nehirler, fakir bir hayvancılık, düşük kalitesini ıslah etmek için XVII. yüzyılda Berberistan'dan koyun getirtilmek zorunda kalınan bir hayvan varlığı ([197]).

Büyük tarihin yollarında

Narin, dar tehtid altında bir hayat, adaların payına düşen budur. Eğer istenirse, mahrem hayatları da denilebilir. Fakat dış hayatları, tarih sahnesinin önünde oynadıkları rol, bu kadar sefil dünyalardan beklenmeyecek bir genişliktedir. Gerçekten de büyük tarih sıklıkla adalarda son bulmaktadır. belki de ondan yararlanır demek daha doğru olacaktır: Kültür aktarımı konusunda, adaların menzil rolüne bakınız: Mısır'a Hindistan'dan gelen şeker kamışı, Kıbrıs'a geçerek buraya yerleşmiştir; kısa bir süre sonra, XI. yüzyılla birlikte Kıbrıs'tan Sicilya'ya ulaşmıştır; Sicilya'dan da Batı yolunu tutmuştur, Denizci Enrique onu Madera adasına götürmek için aratmış, böylece Madera Atlantiğin ilk "şeker adası" olmuştur; şeker kamışı ekimi kısa süre sonra Madera'dan Azor adalarına, Kanarya adalarına, Yeşil Burun adalarına ve daha da ötelere, Amerika topraklarına ulaşmıştır. İpek böcekçiliğinin yolculuğunda ve gene içlerinden bazılarının çok karmaşık olduğu kültürel yayılmaların çoğunda, genel olarak aynı adasal atlama taşı rolüyle karşı karşıyayız. XV. yüzyılda Kıbrıs'ta muhteşem Lusignan sarayı, Tangların değerini yitirmiş ve eski Çin'inden bazı yıldızların ışıklarının Yerküremize ulaştığından daha yavaş bir şekilde gelen şu modaları Batı'ya yaymakta değil midir? Tarihimizin bir dönemine damgalarını vurmuş olan, çünkü VI. Charles'ın biraz deli Fransa'sını ve Berry dükünün "*Riches Heures*" ünü hatırlatmaya yeterli olan burnu kıvrık ayakkabılar veya yüksek ve komik kadın başlıkları, V. yüzyıl Çinlilerinin hoşlarına gitmekteydi. Ve Batı bu uzak mirası bir gün Kıbrıs krallarından almak zorunda kalmıştır ([198]).

Buna şaşırmak gerekir mi? Güçlü deniz yollarının güzergâhı üzerinde bulunan adalar büyük ilişkilere katılmaktadırlar. Büyük tarihin bir kesimi onların olağan varlıklarının üstüne eklenmektedir. Ekonomileri, bazı çağrılara direnme yeteneğine sahip olmadıklarından ötürü, bu durumun karşı darbelerine düzenli olarak maruz kalmaktadırlar: varlık nedenlerini ancak Akdeniz, hatta dünya pazarına borçlu olan yabancı ürünler, böylece ne kadar da çok adayı istila etmişlerdir. İhracat için olan bu ürünler adasal hayatın dengesini sürekli olarak tehtid etmektedirler; bunlar yukarıda sözü edilen tehtidkâr açlıklardan sıklıkla sorumludurlar. Bu durum "Atlantik Akdeniz'i" adalarının büyütülmüş örneğinde, kör edici bir netlikte görülmektedir:

Madera, Kanarya adaları, Sao Tome ki, hepsi şeker kamışı tek ürünü tarafından tam anlamıyla mahvedilmişlerdir. Tıpkı daha sonra kuzey-batı sömürge Brezilya'sının olacağı gibi. Başlangıçta kereste adası olan Madera, şeker kamışı değirmenleri ve bunların yakacak talepleri nedeniyle çabucak orman örtüsünün büyük kısmını kaybetmiştir. Oysa bu devrim, değerli ürünü talep eden bir Avrupa'nın, yalnızca onun çıkarlarının doğrultusunda yapılmakta; ve adaların bizzat bu işten hiçbir çıkarları olmamaktadır. Çünkü şeker kamışıyla birlikte gelen afet, bunun toprağı işgal ettiği heryerde, ara ürünleri yasaklaması ve yiyecek ekim alanlarını daratmasıdır. Eski dengeleri yerle bir eden bu yeni gelen konuk, bir de güçlü XVI. yüzyılda Lizbon'da olduğu kadar Anvers'de de, heryerde yerden biter gibi fışkıran bir kapitalizm tarafından desteklendiğinden ötürü daha da tehlikeli hale gelmektedir. Buna karşı direnilemez miydi? Genel olarak ada halkları bu hayati aşınmaya pek tahammül gösterememişlerdir: Kanarya adalarında şeker, hiç kuşkusuz ilk fatihlerin sertlikleri kadar, yerli halkın Guanchoların yok olmalarından sorumludur. Ve nihayet, köle işgücünü dayatan da o olmuştur; Kanarya adalarından gelen hıristiyan korsanların Afrika kıyılarından yağmaladıkları Berber köleler ve özellikle de, yüzyılın ortasıyla birlikte şeker yüzünden Amerika anakıtasının kıyalarına ulaşacak olan Gine zencilerinin köleleştirilmesi. Bunlar Okyanus'tan alınma örneklerdir. Fakat tamamen Akdeniz'e ait örnekler de eksik değillerdir. Sicilya'daki istilacı buğday tarımına bakınız; Sicilya en azından 1590'lara ve epeyi ötelerine kadar İç Denizin Batı dünyalarının Kanada'sı veya Arjantin'i idi. Sakız adasında hem reçine, hem de içki yapımında kullanılan mastika yetiştirilmekteydi ([199]). Kıbrıs'ta ise pamuk, üzüm ve şeker üretilmekteydi ([200]). Girit ve Korfu'da üzüm ([201]); Cerbe'de zeytin. Bunların hepsi dışarıdan dayatılan ekonomiler olup, Almanların *Volkswirtschaft*'ları adını verecekleri şeye çoğunlukla zararlıdır. Kıbrıs'ta kanıt, Türkler adayı Venedik'ten aldıklarında, 1572'de ortaya çıkacaktır. Signoria döneminde adanın zenginliği, bağlarla birlikte pamuk plantasyonları ve şeker kamışı tarlalarıydı. Zenginlik ama hangi zenginlik? Eski ve muhteşem evleri bugün Lefkoşe'nin eski kesiminde hala görülebilen bir Cenevizli ve Venedikli aristokrasinin zenginliği. Ve bu hiç de yerlilere, Rum ortodokslara ait bir zenginlik değildir. Türk fethi bir toplumsal devrimin zincirlerinden boşanmasına yol açmıştır: bir İngiliz denizcisi 1595 tarihli ilginç bir tanıklıkta bunu aktarmaktadır. Kıbrıslı bir tüccar ona adanın tarihini anlatmıştır, ona Türklerin, köylülerinden aldıkları inanılmaz miktarlara karşı haklı bir ceza olarak öldürttükleri Venedikli ve Cenevizli eski senyörlerin harabe halindeki eski saraylarını göstermiştir ([202]). Zaten tam felâket sırasında Venedikliler kendilerini kır ve kentteki Rumlar tarafından terkedilmiş olarak hissetmişlerdir. 1570'de Lefkoşe'ye karşı girişilen Türk saldırısı sırasında "her konumdan bütün halk... hemen hepsi uyumak için evlerinde kalmışlardı" ([203]). Venediklilerin adayı terketmelerinden sonra, pamuk ipliği veya ham pamuk ihracatında bir düşüş, bağlarda çok belirgin bir gerileme olduğu doğrudur; o kadar ki, şarap imalatında kullanılan kırbalar adada artık gereksiz hale geldiklerinden Venedik bu değerli malzemeleri yeniden satın alabilmiştir. Fakat, bütün bunlara bakarak, Kıbrıs'ın gerilediğinden söz edilebilir mi? Türk egemenliğinin ada halkı için bir hayat düzeyi düşüklüğüne yol açtığını gösteren hiçbir şey yoktur ([204]).

Korfu ve Girit de benzeri düşünce malzemeleri sunmaktadırlar. Buralarda da, Kıbrıs'ta olduğu gibi insanlar tarafından, bağların yani kuru üzüm ile Malvoisie denilen bir şarabın lehine işlenen bir manzara hayal edelim. Korfu'da bağ dağları terkederek, işlemesi daha kolay olan ovalara, *pianure*'ye yerleşmiştir ([205]). Buğdayı kendi kârına olmak üzere kovmuştur; fakat tek ürün sonucu aşırı üretim ve kötü satış buhranları mümkündür. Girit'de tahmin edileceği üzere, öfke haykırışlarıyla birlikte, 1584'de bağlar emir üzerine sökülmüşlerdir. Bu emrin kurbanları "Signoria uyruğu olmakla Türk'ün uyruğu olmak arasında hiçbir ayırım" gözetmeyeceklerini ilân etmeye kadar

varmışlardır ([206]). Bu "sömürge" ekonomisinin tabii ki kendi başarıları ve başarısızlıkları bulunmaktadır. Bağcılar, mal sahipleri, denizciler, tüccarlar ve uzaktaki tüketicileri birbirlerine bağlayan sistemin işleyebilmesi için birçok koşul gerekmektedir. Gerçekten de şarap ve üzüm, geniş çaplı eski bir ticaretin konusudurlar. İngiltere bile bu Malvoisie şarabının, XVI. yüzyıl toplumunda bizim toplumumuzdaki Porto şarabının oynadığı rolü oynayan bu lüks malın tadına ve alışkanlığına sahiptir. Bandello *Öyküler*'indeki kişilerinden biri için "o kadar duygulanmış, o kadar üzülmüştür ki, ona bir kadeh Malvoisie şarabı aramaya gitti" demektedir.

Tek ürüne dair son örnek, Tunus kıyılarının güneyindeki Cerbe'ye ait olanıdır. Venedik adalarının şarap adaları olmaları gibi, burası da zeytinyağı adasıdır. İyice aydınlatılmamış koşullar altında, Kıta Tunus'u Roma döneminde çok geniş olan zeytin ormanlarını kaybederken, Cerbe kendininkini muhafaza etmiştir. Ve kurtarılmış bu zenginlik ona XVI. yüzyılda hala özel bir önem sağlamaktadır ([207]). Cerbe adası, genelde ve özellikle güneye doğru acı tereyağı ülkesi haline gelmiş olan Tunus ve Trablus bölgelerinin arasında bir zeytinyağı vahasıdır. Mükemmel, ucuz, kalın ve ince yünlü kumaşların işlenmesine bile uygun bir zeytinyağ; Afrikalı Leon'un yüzyılın başında farkettiği üzere, kolaylıkla ihraç edilebilen bir zeytinyağ. 1590'lardan sonra, o zamana kadar onlara İspanya'nın sağladığı zeytinyağını, bizzat almak üzere İngilizler Cerbe'ye geleceklerdir.

Fakat coğrafya Cerbe'yi yalnızca hissedilir med-cezirlerin meydana geldiği kanallarıyla alçak bir ada ([208]) ve büyük tarih de 1510, 1520 ve 1560 çarpışmalarının meydana geldiği bir savaş alanı olarak tanımaktadır. Ancak, en önemlisi olan sonuncu savaş sırasında, zeytinyağ da rol oynamıştır. Hristiyan donanması Trablus'a kadar ilerleyemediğinden, Cerbe'de durmuştur. Eğer bu donanma, üstelik yaklaştığından haberdar olduğu Piyale Paşa donanmasına gafil avlandıysa, bunun nedeni, hristiyan teknelerinin mal ve özellikle de zeytinyağ yüklemekle zaman kaybetmeleridir. Bozgundan sonra *visitador* Quiroga'nın raporundan ortaya çıkan budur ([209]).

Ancak fidye olarak çok tahripkâr bir tek-ürün tarımına mahkûm olmadıklarında, bu geniş faaliyetler, yaşamları için gerekenleri sağlamakla yetinseler bile, adaların esas zenginlikleridir. Bunlar onların haklı ünlerini sağlamaktadırlar. Ibiza tuz adasıdır; Naksos tuzu da aynı derecede ünlüdür, tıpkı "*clairet* şarabı gibi olduğu kadar beyaz da olan" yerli şarabının olduğu gibi ([210]); Elbe ise demir adasıdır. Lomelinilerin alanı olan mercan adası Tabarka'yı, ayrıca başka birçok yetenekleri de olan (buğday, deri ihracı, burada sığınak bulan esirlerin geri alınması) adayı hatırlatmak gerekir mi? Veya Berber kıyılarındaki ünlü la Galite balık avlanma alanlarını? Veya 1558 tarihli bir belgeye göre Sardalya alanlarını, birgün aniden Pelagosa kayalığına doğru kaymasından ötürü kaybeden Dalmaçya adası Liesena'nın balık alanlarını ([211])? Rodos hem şövalyeler, hem de 1522'den sonra Türkler zamanında, bizzat konumundan kaynaklanan bir çözüm bulmuştur: "diğer adalar üzerinde egemenlik ve bütün Akdeniz'in amiralliği" ([212]). Arşipel'deki Patmos, daha iyisi olmadığından, "Samos'takinden sonra adalı halkların en kötü" olanını beslemekte ve "hristiyanlardan olduğu kadar Türklerden de yaptığı" talanlarla yaşamaktadır ([213]).

Adalı göçmenler

Fakat adaların dünyanın geri kalanına katılmalarının en ortak biçimi, göçlerinin örgütlenmesidir. Bütün adalar (tıpkı bütün dağlar gibi, zaten Akdeniz adalarının çoğu dağdır) insan ihracatçısıdırlar ([214]).

Bu noktaya tekrar geri dönmeden, Arşipel'in bütününü, Girit de dahil etkileyen şu Rum göçlerini bir kelimeyle hatırlatalım. Ancak, bunların XVI. yüzyılda en mükemmelinden göçmen adası olan Korsika'daki göçlere eşit bir yaygınlığa ulaşmış olmaları kuşkuludur. Kaynaklarına nazaran, insan yönünden çok zengin olan Korsika bütün yönlere doğru yeni arı kolonileri göndermiştir ve kuşkusuz hiçbir Akdeniz olayı yoktur ki, bir Korsikalı karışmış olmasın ([215]). Hatta Cenova'da bile Korsikalılar vardır, *Dominante* durumdan dehşete kapılmaktadır, çünkü yaşamak gerekmektedir. Venedik'te de bunlardan vardır. Daha XV. yüzyılda Toskana Maremme'si topraklarına çalışmaya gitmektedirler; XVI. yüzyılada Cenevizin sarsaladığı Niolo köylüleri, şu sıtmalı İtalyan topraklarını ve hatta sıklıkla servet yaptıkları Sardinya'yı bile kolonileştireceklerdir ([216]). Roma'da kalabalıktırlar, bazıları hayvan tüccarı olarak yerleşmiştir ([217]) ve kayıkları Roma'nın Tiber üzerindeki limanını, Civitavecchia'yı ve Livorno'yu sık sık ziyaret etmektedirler ([218]). Cezayir'de Korsika göçmeni kaynamaktadır, özellikle *Capocorsini*'ler. Sampiero 1562 Temmuzunda, onu İstanbul'a kadar götürecek olan yolculuğu sırasında, bu kentten geçtiğinde, yurttaşları onu "kralları" olarak selamlamak üzere limana koşmuşlardır: bir Ceneviz raporu durumu böyle anlatmaktadır ([219]). Demek ki Cenova düşmanı, Fransa'nın dostu, yurttaşları için Sultanın yardımını dilenmeye giden bu Sampiero popülerdi ve kendi insanları tarafından sevilmekteydi.

Bu Cezayir Korsikalıları nedir? Bazıları forsadır. Diğerleri, limanda iş yapan denizci ve tüccarlardır. Bazıları kentin zengin dönmeleri arasında yer almışlardır: Korso Hasan Cezayir "kral"larından (dayı MAK) biri değil midir? 1568'de bir İspanyol raporu ([220]) Cezayir'deki 10.000 dönmeden 6.000'inin Korsikalı olduğunu bildirmektedir. Kent, Ceneviz belgelerinin tanıklığına göre esirlerin geri alınmasında etkin aracılar olan Korsikalılarla, ama aynı zamanda yabancı devletlerin resmi ajanlarıyla, boğazına kadar doludur. İkâmetgâhı ilke olarak Valencia olan ve, 1569 yılında, Valencia kral naibi tarafından gönderildiği Cezayir'e yerleşen şu esrarlı Francisco Gasparo Corso böyledir. Burada Uluç Ali ile görüşmüş ve Granada savaşının en kritik günlerinde onu Katolik Kralın çıkarları doğrultusunda olabildiğince ikna etmeye çalışmıştır. Adeta bir ad olmayan bu ad altındaki adam aslında kimdir? Valencia ile Cezayir arasında bir pergende ile izin verilen mallarla, yani İspanyol yasalarının yasakladıkları "kaçak" malların -tuz, demir, güherçile, barut, kürek, silah- dışındaki mallarla gidip geldiği bilinmektedir. Cezayir'de bir erkek kardeşi, Marsilya'da bir veya birçok kardeşleri, bir tane de Cartegena'da kardeşi bulunmaktadır ve bunlarla olan mektuplaşması böylece bütün Akdeniz'i kucaklamaktadır. Herşeyi karıştırmak üzere, Cezayir zindanlarında, hemen orada ortaya çıkan bir noter tarafından düzenlenen kurallara uygun bir sözleşme ile, bir İspanyol esirin Gasparo Corso'yu kaçakçılık yapmak ve çift taraflı ajan olmakla suçladığını ilave edelim ([221]). Bu küçük sorunu aydınlatmayı denemeksizin, bu şaşırtıcı adalı ailenin Akdeniz çevresindeki dağılımını aklımızda tutalım.

Istanbul, Sevilla, Valencia'da başka Korsikalılar da bulunmaktadır. Fakat XVI. yüzyılda en çok tercih ettikleri kent, bugün de olduğu gibi Marsilya'dır; elimizdeki belgelerden ortaya çıktığına göre, yalnızca limana bakılacak olursa, bu kent XVI. yüzyılda yarı yarıya Korsikalıdır ([222]).

Bu göçün sorumluluğunu kuşkusuz adanın Cenevizli efendilerine ne yüklemek, ne de bu sorumluluğu onlardan almak gerekmektedir. XVI. yüzyılda aşikâr olan olgu, Korsikalıların Ceneviz yönetimine tahammül edemedikleridir. Böylesine bir yargı haklı veya haksız temellere dayansın, bütün kötülüklerden ötürü Fransız entrikalarını veya Valoisların altınını itham etmek, her hal-ü kârda hiç de ikna edici olmayacaktır. Ancak

bunu böyle söylemek, ada ile Fransa arasındaki bağlantıyı inkâr etmek, çok sayıda uyum halindeki kanıyı reddetmek, adam, firkateyn, hatta barut göndermelerinin sıklıkla tekrarlanmalarını görmezden gelmek anlamına gelmektedir. Fransa daha büyük bir takipçilik, ondan da daha büyük olanaklarla, ama daha az talihle Cosimo de Medicis'nin kendi cephesinden oynadığı oyunun benzerini yürütmektedir. Oysa (bu tartışmanın önemli olan yanı budur ve bu bizi konumuza geri getirmektedir), eğer Fransız politikası adeta istemeksizin Korsika dağ halkını kolaylıkla ayağa kaldırabiliyorsa, bunun nedeni önceden düşünülmüş planların başarısından daha çok, o zamanlar mekân bakımından zengin bir Fransa ile insan bakımından aşırı zengin bir ada arasındaki hayati bağda aranmalıdır. Fransa, yayılma alanlarının en genişi ve en verimlisi olarak göçe açılmışken, İtalya aşırı nüfusludur ve Fransa'nın tersine Korsika'yı kendi kullanımı için sömürgeleştirilecek bir toprak olarak kabul etmektedir.

Çok Hristiyan Kral'ın Korsikalılar için denizde sağladığı etkin koruma avantajını hesaba katmaksızın; bunlar Marsilya'ya yerleşmişler, burada Fransa kralının uyrukları haline gelmişler ve bu yeni kimlikleriyle 1570'lerden itibaren kentin gelişmesine katkıda bulunmaktadırlar. XVII. yüzyılda Tabarka'nın karşısındaki *Bastion de France*'da yerleşmiş Korsikalılar yok mudur? Bu kıyıdaki Ceneviz adası Lomellini'den kaynaklanan bir belge, buraya *la costa che guarda no li Francesi in Barberia* adını vermektedir ([223]). Diğer yandan, bu mercancılar kıyısında Korsikalıların düşmanlarını, *la Dominante*'yi Tabarka kalesi biçiminde tekrar karşılarında bulmaları ilginçtir; Sanson Napollon 1663'deki girişimi esnasında bu kalenin önünde düşecektir.

Ve denizin çevrelemediği adalar

Aşırı bölümlenmiş bu Akdeniz evreninde, denizinkini saymaksızın, toprağın işgalinde büyük boşlukların kaldığı bu evrende gerçek olanlarından başka adalar da yok mudur? Sıkı sıkıya münzevi, Yunanistan veya karasal surlarla kapanmış ve gerçekte denizden başka çıkışı olmayan yarımadalar gibi -Kelime akla adayı getirmektedir (Fransızcada yarımada *presqu'ile*'dir, bu ise tam bir çeviride adeta ada karşılığını vermektedir)- başka dünyalar yok mudur? Roma'yla sınırı meydana getiren dağların kalınlığı tarafından engellenen Napoli krallığı bu anlamda bir ada değil midir? Coğrafya ders kitaplarımızda kayıtlı bir Magrip "adası" Cezire-tül Magrip vardır ve bu Batı Adası, Okyanus, Akdeniz, Sirte denizi ve Sahra arasında kalmaktadır. Burası Emile-Félix Gautier'nin işaret ettiği üzere, tıpkı adalarda olduğu gibi ani değişmelere sahne olan bir dünyadır.

Lombardiya dünyası için de, Alpler, Apenninler, kırsal Piemonte ve Venediğin yarı yarıya Bizanslı dünyası arasında bir ada olduğu söylenecektir. Birazcık abartarak, bir dizi çevre adasının, Portekiz, Andaluçya, Valencia, Katalonya'nın Kastilya aracılığıyla İberya kitlesine bağlandıkları söylenecektir. Denize açık olan Katalonya'nın tarihin rüzgârlarına göre Karolenjler ve daha sonra trubadurlar ve *Cours d'Amour*'lar çağında bazen Fransa'ya; XIII., XIV., ve XV. yüzyıllarda bazen Akdeniz'e ve nihayet XVIII. yüzyılda Yarımadanın henüz endüstrileşmemiş ve kaba ülkelerine yönelmekte ne kadar çabuk olduğuna bakınız. İspanya'nın kendine gelince, Maurice Legendre buraya *plusqu'ile* (adadan da fazla) adını vermeye kadar varmıştır; bunu söylerken ulaşılmazlığını, boyun eğmez özgürlüğünü vurgulamak istemiştir.

Akdeniz'in doğudaki ucunda, şu deniz ile çöl arasındaki durak olan Suriye de bir adadır. Buradan itibaren herşey dağılmaktadır: insanlar, teknikler, emperyalizmler, uygarlıklar, dinler. Suriye Akdeniz dünyasına alfabe, cam sanatı, kumaşların erguvan rengine boyanması, *dry-farming*'in sırlarını (Fenikeliler çağında) taşımıştır; Roma'ya,

sonra Bizans'a imparatorlar vermitir; tekneleriyle eskiden, tarihteki Akdenizlerin ilki veya hemen hemen ilki olan Fenike denizine egemen olmuştur; nihayet 1516'da -643'de olduğu gibi- fatih İslamiyet (VII. yüzyılda Araplar, XVI. yüzyılda Türkler) bu belirleyici dünyayı ele geçirdiklerinden, Suriye bu sayede Akdeniz büyük tarihi düzeyine yükselmiştir.

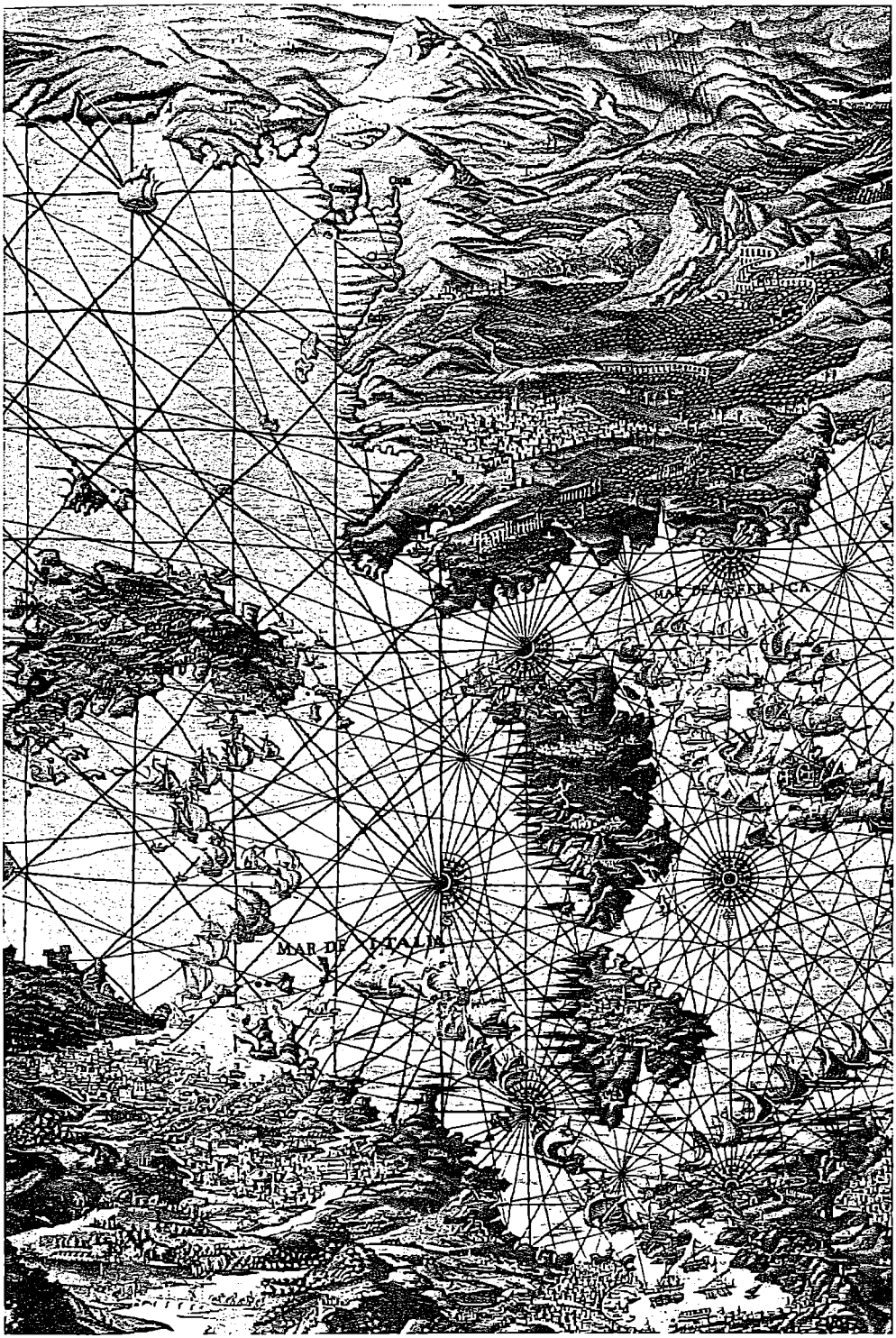
Bu oyunda yarımadasallık fikrini geniş ölçüde kötüye kullandığımızda hiçbir kuşku yoktur. Ama, bu açıklamaya yardımcı olmaktadır. Akdeniz ülkeleri, birbirlerinden soyutlanmış bölgelerin bir toplamıdır ([224]); ama bunlar gene de birbirlerini aramaktadırlar: bu nedenle, onları ayıran günlerce yürümeye veya denizde seyretmeye rağmen, insanların göçebeliğinin kolaylaştırdığı bir gidiş-geliş meydana gelmektedir. Fakat kurdukları temaslar, şiddetli ve sürekliliği olmayan elektrik boşalımları gibidir. Bu Akdeniz hayatının içinde adaların tarihi, bazı büyütülmüş imgeler gibi açıklamanın en iyi tarzı olarak ortaya çıkmaktadırlar. Belki de bu her Akdeniz bölgesinin, ırkların, dinlerin, adetlerin, uygarlıkların olağanüstü bir harmanında hiç de yok edilemeyen bir özgürlük, çok şiddetli bir yerel kokuyu muhafaza edebildiğini daha iyi anlatmaktadır.

Yarımadalar

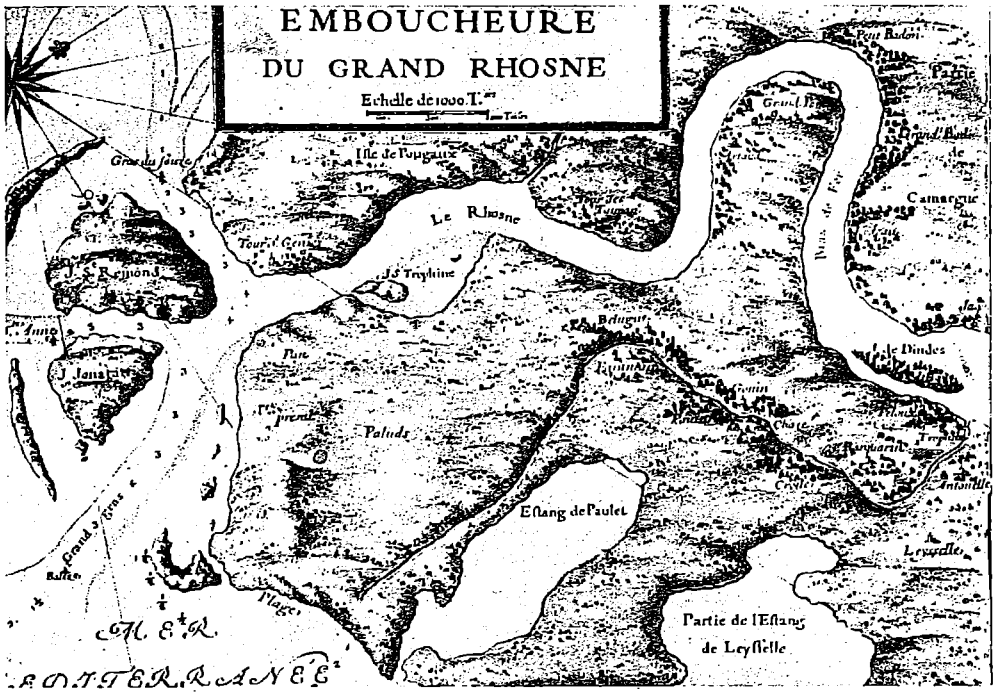
Deniz hayatı dümen suyundan yalnızca ada denilen şu karaparçalarını, kıyı denilen şu dar şeritleri sürüklemekle kalamamaktadır. Kıtaların derinliklerine kadar girmektedir. Kendine doğru dönmüş bu dünyaları ve özellikle de yarımadaların meydana getirdiği şu geniş toprak bloklarını çaba sarfetmeksizin kendi varlığına dahil etmektedir. Bunların kitlelerinin arasına ne kadar sıkışırlarsa, deniz mekânları onları o kadar gelişmiş cephelerde çevrelerler. Yarımadaların herbiri ayrı bir özerk kıta meydana getirmektedir: İberya, İtalya, Balkan Yarımadası, Küçük Asya, Kuzey Afrika; bu sonuncusu görünüşte Afrika'nın bütününden pek açılmışa benzememekle birlikte, Sahra aracılığıyla ondan ayrılmaktadır. Théobald Fischer'in İberya için söylediği "o tek başına bir dünyadır" sözü, aralarında karşılaştırılabilir nitelikte ve heryerde hazır ve nazır dağlar, yaylalar, ovalar, girintili çıkıntılı kıyılar, ada resmi geçitleri gibi aynı malzemelerden yapılan bütün diğer yarımadalar için geçerlidir. Hayat tarzlarında olduğu gibi, manzaralarında da kendiliğinden mütekabiliyetler meydana gelmektedir. Akdeniz iklimi, Akdeniz göğü gibi kelimelerden parlak imgeler çıkmaktadır: bunların hepsi az veya çok, ama hepsi denizin içine dalmış büyük kara bloklarına atıf yapmaktadırlar. İşte bu ülkeler, özellikle de İtalya ve İspanya aracılığıyla, Batılı seyyahlar İç Denizle düzenli olarak temas kurmuşlardır. Ve kuşkusuz onların izinden giderek, ilk intibaya bağlı kalarak bu ayrıcalıklı dünyaların tek başlarına Akdeniz'in bütünü olduğunu düşünmek kuşkusuz bir hatadır. Bunlar Akdeniz'in esasıdırlar, ama tamamı değillerdir.

Çünkü bir yarımadadan diğerine bağlantı ülkeleri sıralanmaktadır: Lion körfezinde Aşağı Languedoc ve şu Hollanda gibi olan Aşağı Rhône; Adriyatik'te Aşağı Emilia ve Venezia; daha doğuda, Karadeniz'in kuzeyinde Tuna deltasından Kafkasların ucuna kadar giden örtüsüz ve çıplak ülkeler; nihayet, bu sefer güneye doğru, yanaşmanın çoğu zaman güç olduğu, güney Suriye'den Gabes ve Cerbe'de Tunus'a kadar koşan şu kör kıyıların çok uzun şeridi, İç Denizin üzerinde *yabancı* bir dünyanın uzun ve fakir ön duvarı.

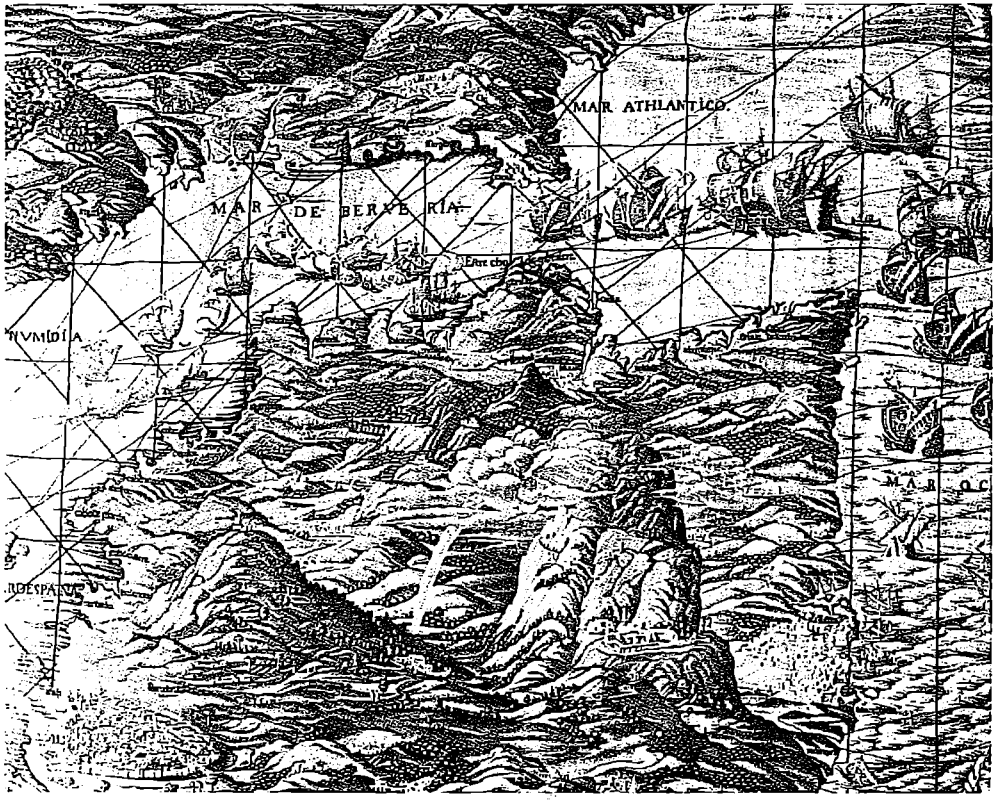
Bu durum yarımadaların insan ve olanak bakımından Akdeniz mekânının en zengin kısımları olmalarını engellememektedir. Bunlar her zaman oyunu yönetmiş, güç toplayıcısı ve sonra da herbiri, kendi zamanı geldiğinde bu gücü israf eden belirleyici varlıklardır. Michelet'nin Fransa hakkında söylediğini tekrarlarsak, bunlar hemen hemen kişidirler, ama kendi bilinçlerine çok az sahip kişiler. Birlikleri aşikârdır; ancak



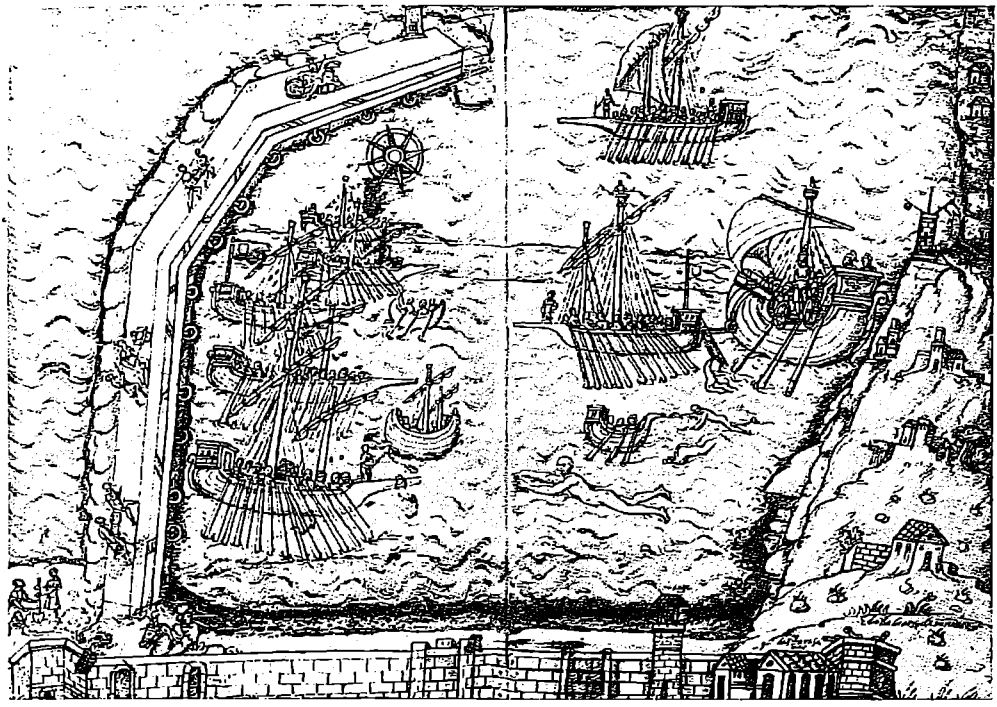
5. Cenova ile Tunus arasındaki deniz, 7. numaralı fotoğrafın alt yazısına bakınız.



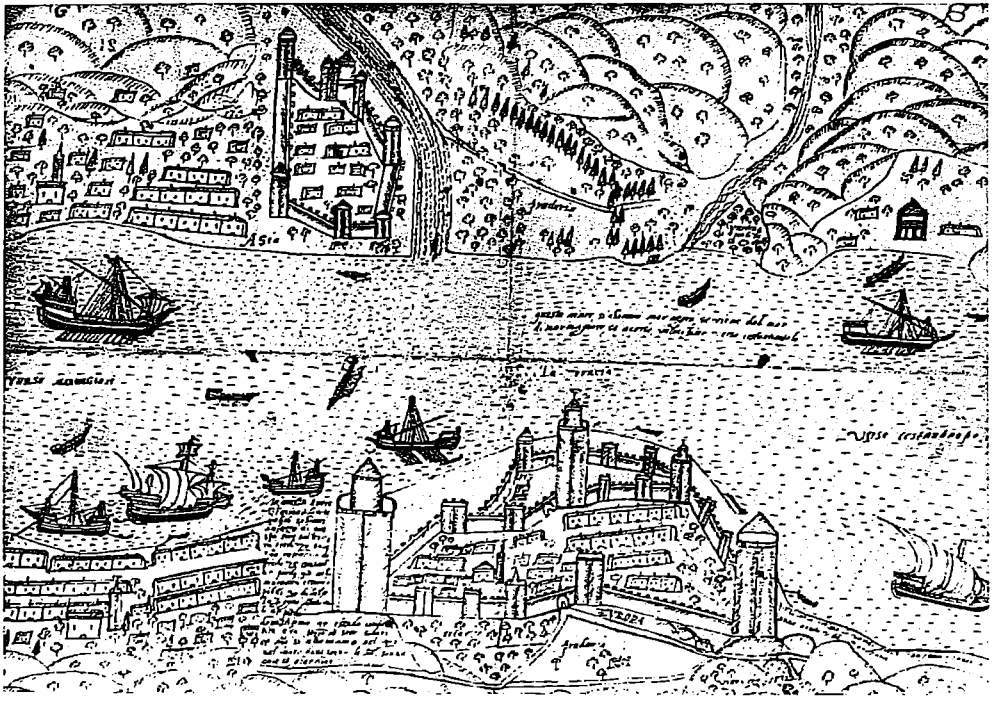
6. RHONE DELTASI. Kamışla yapılmış, sonradan renklendirilmiş çizim. Paris, Service hydrographique de la Marine, 1001 (s.2, levha 15, 1680'ler)



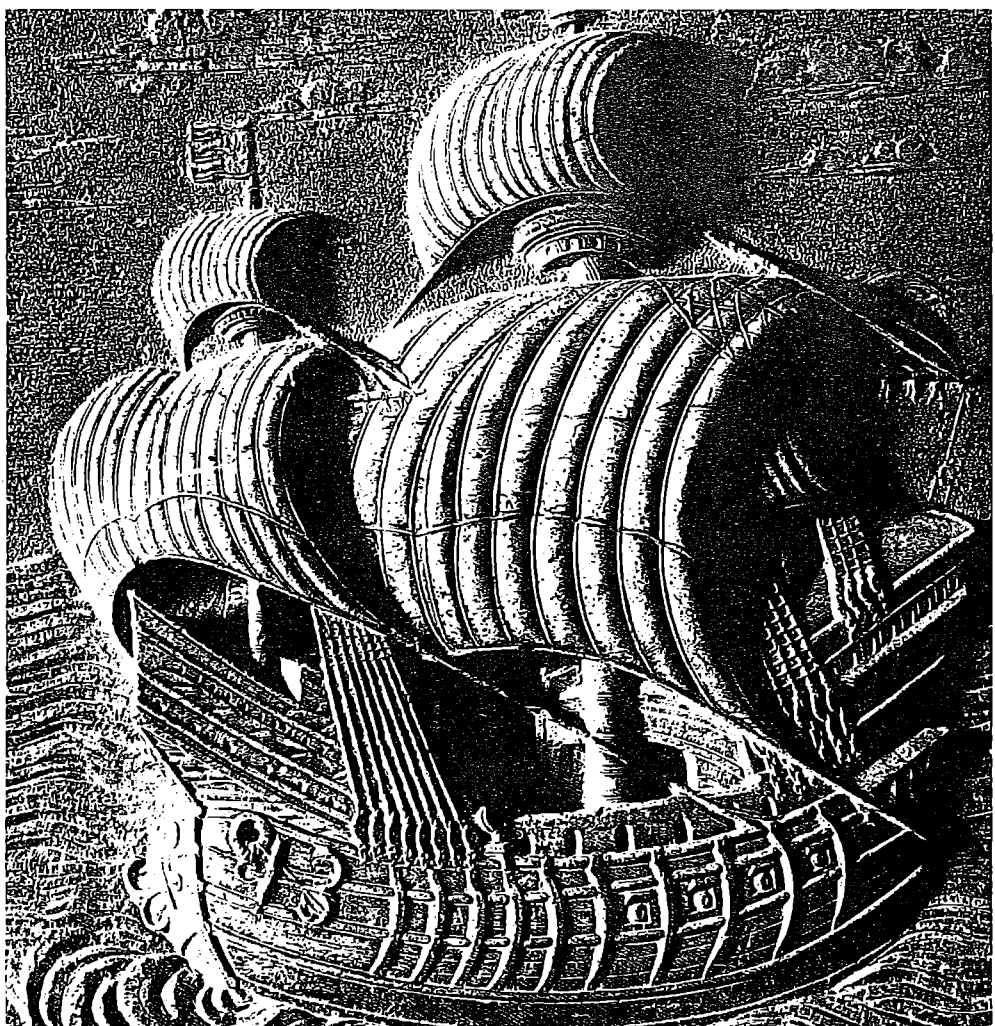
7. HARİTA OLAN HALILAR. İmparatora refakat etmiş olan Flaman ressamı Vermeyen'in, V. Carlos'un Tunus



8. BARSELONA LİMANI. Dalgakıran gözüktüğüne göre geç tarihli olan bu kroki, XVII. yüzyılın başına aiti. Yuvarlak bir tekneyi çeken bir kadırga görülmektedir. Tersane alt kısımda yer almaktadır.



9. BOĞAZİÇİNDE. Boğaza hükmeden ilk



10. YUVARLAK TİCARET GEMİSİ. Alessandro Contarini'nin Padova'daki Saint-Antoine Bazilikasında bulunan kabrinin alçak-kabartması.

Valoislar Fransa'sının ne iç tutarlığına, ne kendine güvenine, ne de siyasal ve ulusal ihtiraslarının şiddetine sahiplerdir: tıpkı Habsburglarla işbirliği yapılmasına taraftar olan Montmorency'nin 1540'da iktidardan uzaklaştırıldığında olduğu gibi ([225]); veya tıpkı düğümü çözmeksizin St. Barthélémy katliamının durdurduğu, 1570'den 1572'ye kadar süren şu uzun bunalımda olduğu gibi; veya daha da iyisi, tıpkı yüzyılın sonunda IV. Henri'nin göz kamaştırıcı başarısına yol açan şu diğer bunalım gibi.

Fakat, doğa tarafından damgalanmış bu yarımadasal birlikler, Fransa'nın daha yapay birliği gibi, belki de insanlar tarafından aynı ihtirasla arzu edilmemişlerdir.

Aşikâr bir İspanyol milliyetçiliği hiç de yok değildir. 1559'da II. Felipe'nin etrafındaki başlıca görevliler arasından, İspanyol olmayan danışmanları bu milliyetçilik temizlemiştir. O zamanın Fransızları hakkında defalarca tekrarlanan değer yargılarını -güvenilmez kişiler, kavgacı, palavracı, ilk başarısızlıkta cesaretini kaybeden, ama bozgunlarını veya tavizlerine geri dönemde inatçı- ilham kaynağı da bu milliyetçiliktir. Bu İspanyol milliyetçiliği hiç de homojen veya geniş şekilde ifade edilen bir düşünce değildir. İhtişam yılları birbirlerine eklendikçe, bu milliyetçilik ifade edilmeye, temalarını bulmaya ve kendini imparatorluk ideali olarak görmeye başlayacaktır. Bu karma biçimiyle milliyetçilik, kurucuları olan V. Carlos veya II. Felipe dönemlerinde değil de, geç tarihlerde, İmparatorluğun "Planet" kral IV. Felipe ve danışmanı dük Olivarès döneminde gerilemeye başlamasıyla, Velásquez, Lope de Vega, Calderón çağında serpilmeye başlayacaktır.

İtalya'da hiçbir şey bu kadar tutarlı değildir. Ancak, burada da en azından bir İtalyanlık iftiharıyla, her İtalyanda varolan en uygun ortama ve en şanlı geçmişe ait olma inancıyla, inkâr edilemez bir milliyetçilik kendini göstermektedir. Şimdiye gelince, acaba o kadar sefil midir? "Günboyu İspanyol ve Portekizlilerin Yeni Dünya'yı keşfettikleri tekrarlanmaktadır, oysa yolu onlara ilk önce biz İtalyanlar açtık" diye Bandello öykülerinden birinin başında yazmaktadır ([226]). Tarihçi di Tocco vatansever (kelimenin yaygın kullanımından önce) İtalyanlara Cateau-Cambrésis antlaşması ve artık İspanyolların çaresi olmayan zaferlerinden sonra ([227]), Yarımada özgürlüklerinin sonunun ilham ettiği öfke ve yakınmaları özenle sıralamaktadır. Ve o kadar da çok birlik hülyalarını; bir Machiavelli'nin muhteris çığlıklarını, yaşamakta olduğu yılların öncesindeki İtalyan geçmişini tek blok halinde sunan Guicciardini'yi nasıl unuturuz ([228])? Ne kadar dağınık olurlarsa olsunlar, belli bir milliyetçiliğin ve birliğin işaretleridir.

Toskana dilinin gelişimi daha da önemi bir milliyetçilik meydana getirmektedir (çünkü siyaset bu tutarlı kaderlerin esası değildir). Ve XVI. yüzyılda bütün İberya yarımadasına yayılan Kastilya dili içinde aynı şey söylenebilir. Bu dil V. Carlos döneminden itibare Aragonlu yazarlar tarafından kullanılan bir edebi ifade dili haline gelmiştir. II. Felipe'nin çağdaşı Aragonlu bir soylu, aile kayıt defterine Kastilyaca yazmaktaydı ([229]). Hatta bu dil Camoenlerin büyük döneminde Lizbon'un edebi çevrelerine kadar ulaşmıştır. Aynı anda, bu dil bütün İspanya'nın yüksek sınıfları tarafından kabul edilirken, arkasından Kastilya'nın edebi temalarını, dinsel temalarını, ayin biçimlerini de sürüklemiştir. Madrid'in köylü azizi olup, Katalonya'ya kadar, birçok loncanın piri olan ve eski köylü inançlarının kutsal efendileri olan Aziz Abdon ile Aziz Senne'i tahtlarından indirmeye giden Aziz İsidore'un öyküsü çok ilginçtir. Bu eski azizlere ait heykeller her antik kilisede kalmıştır; fakat Katalonya köylüleri XVII. yüzyıldan itibaren, yeni gelene katılmak üzere onları terketmişlerdir ([230]).

Yarımadasal çitlerin arkasında korunakta olan tarihsel mekânların tutarlığı konusunda dikkatleri işte bu çekmektedir. Bu çitlerin aşılamaz hiçbir yanları yoktur; Ramon Fernandez'in dün İspanya'nın etrafında varolduğunu hayal ettiği şu "elektrikli sınırlar"

yoktur. Böylesine sınırlar ne Pirenelerde, ne Alplerde veya ne Tuna'da, ne Balkanlarda veya yollar ve etnik karışımlar bölgesi olan Doğu Anadolu dağlarında veya ne Toros, ne Atlas, ne de küçük Afrika'nın güneyindeki Sahra'da asla varolmamışlardır. Ama bu durum kararlı bir şekilde ileri doğru çıktıkları kıta yönünden, bu yarımadaların değişim ve ilişkileri sınırlayan engellerle hudutlanmadıkları anlamına gelmez. Metternich'in formülünü şerhederken, Augustin Renaudet XVI. yüzyıl İtalya'sı için, parçalı, sınır çevresi itibariyle belirsiz (sadece Piemonte tarafında olsa bile), sadece bir coğrafi ifade olduğunu söylüyordu ([231]). Fakat bir coğrafi ifade bu kadar da az birşey midir? Bu, bir bakıma bu mekânın esirleri olan, her zaman aşamadığı bu sınırların engeli dibinde ayak sürüyen aynı büyük olayların kolaylıkla geçtiği, işlediği bir tarihsel bütünün resmidir.

Gioacchin Volpe'ye göre, İtalyan birliğinden söz edildiğinde anlaşılması gereken aşağı yukarı budur. Iberya için de aynı şey söz konusudur; İslam fethinin ve yeniden fethin dramı, bizzat kendi hayatının ortasında süren yedi yüzyıllık dramı, İberya kendi sınırlarının içinde tuzağa düşmüştür. İberya birliğinin asıl bölümü tamamlanmış, onu başkalarından ödünç aldıklarını dönüştürecek hale getirmiştir; Avrupa'dan gelen Gotik sanatını kabul edecek, ama onu süsleyecek ve müslüman sanatının etkileriyle birlikte benimseyecek ve daha sonra da Barok'a sahip çıkarak ondan kendi *Churriguerrissimo*'sunu çıkartacaktır. Tıpkı, onun gibi İslamiyet tarafından istila edilen, ona özel tonalitesini veren ve sonra da tedricen "İslamiyeti, doğululuğu tafsiye ederek" marabutlar tarafından "berberleştirilen" kuzey Afrika gibi ([232]).

Yarımadaların yüksek çitleri, bunların herbirini, kendi özgünlükleri, kendi lezzeti ve kendi özel vurgusuyla marjda bir dünya haline getirmektedirler ([233]).

Bu yarımadasal birliklerden birinin kendini siyasal düzlemde ifade ettiği her seferinde bazı büyük değişikliklerin ortaya çıktıkları görülmektedir. Uzak geçmişi Makedonya tarafından gerçekleştirilen Yunan birliğinin veya Roma'nın kârına olan İtalya birliğinin sonuçlarına bakınız. XVI. yüzyılın başında Katolik krallar İspanyol birliğini tavında dövmektedirler: bu infilâk eden bir güç olmuştur.

Çünkü yarımadalar, Avrupa'nın Asya'nın veya Afrika'nın yarımadaları kara tarafından kıta kitlesine yarıdan fazla kapalı olmakla birlikte, buna karşılık denize geniş bir şekilde açıktırlar, güçlü olduklarında saldırgandırlar ve kendilerini savunamaz hale geldiklerinde de fethedilmektedirler.

Acaba bunların ikişer ikişer ilginç bir şekilde ortaklık kurarak yaşamalarının nedeni bu mudur? İtalya, Roma zamanında, denizlerin efendisi olduğundan, bunların hepsine egemen olmuş olmakla birlikte bu bir istisnadır: bu istisna bir istisna olarak kalmaktadır. Genelde yarımadadan yarımada fethi bu genişliğe sahip olmamaktadır. Bunlar teknelerin basit birbirlerine yanaşma eylemine indirgenmektedir. XIV. yüzyılın sonuyla XV. yüzyılın başında Küçük Asya'nın muazzam Balkan yarımadasını ele geçirerek büyük Türk fethinin yolunu açması böyle olmuştur; veya daha hızlı bir şekilde VIII. yüzyılda Kuzey Afrika'yı komşu İberya'nın üzerine atanı. Böylece, az veya çok uzun dönemler için, yukarıda sözünü ettiğimiz, çifte-kıtalar meydana gelmiştir: Bizanslılar ve sonra Türk İmparatorluğu döneminde Anadolu ve Balkanlar; Orta Çağda Kuzey Afrika ve İberya, bu sağlam bir ortaklıktır ([234]), fakat 1492'deki kopuş bunu yüzyıllar boyunca yaralı hale getirmiştir. Bu o denli verimli bir ortaklıktır ki, zaten hiçbir zaman tamamiyle yok olmayacaktır. Bu kitabın incelediği yüzyılda iki yeni yanaşma daha meydana gelmiştir: Batı Akdeniz'deki karşılaşmaların yol açtığı çok sayıdaki husumete rağmen 1559'da mühürlenen ve bir yüzyıldan fazla süreceği beklenen birlik olarak İspanya ile İtalya arasındaki ([235]); Balkanlarla, uzun zamandan beri sahipsiz kalmış olan şu Kuzey Afrika teknesi -bilindiği üzere Türkler buraya yarım egemen olmuşlardır- arasındaki.

Birileri bozulup, diğerleri kurulan bu bağlantılar, bu çifte hayatlar, denizin tarihini özetlemektedirler. Sırasıyla fetheden ve fethedilen olan yarımadasal evrenler, hayatlarının suskun aşamaları boyunca, gelecekteki patlamaları hazırlamaktadırlar. Böylece, İspanya'nın VIII. yüzyılda Berberler tarafından istilasından önce Magrip'te nüfus artışı olmuştur; aynı şekilde çok daha sonraları, Balkanların Türkler tarafından fethedilmesinden önce, Küçük Asya'da tedrici bir aşırı nüfus görülmüştür ki, burada tek başına açıklayıcı olan, göçebelikten yerleşik hayata geçiş oluyora benzemektedir. Bunun tersine olarak bütün fetihler, aşınmadır; İtalya Roma'yla birlikte bütün deniz ülkelerinin devasa fethini tamamladığı andan itibaren nüfus azalmasına sahne olmaya başlamıştır.

Böylece siyasal üstünlük ve onunla birlikte diğer bütün üstünlükler, ekonomik olanı gibi, uygarlık alanındaki üstünlük de yarımadadan yarımadaya geçmektedir. Fakat bu aktarımların hepsi aynı anda olmamaktadır: bunlar bir yarımadayı bütün bağışlarla aynı anda, nadiren donatmaktadırlar. Bunun sonucunda bu hareketli dünyaları birbirlerinde nazaran tasnif etmek olanaksız olmaktadır. Şunlar, bunlardan daha güçlü, daha parlak veya daha gelişmişler midir? Cevap zordur. Böylece Magrip, Emile-Félix Gautier'nin kitaplarında sunduğu gibi, en geride ayak sürüyeni değildir; onun da bir parlaklık, hatta üstünlük dönemi olmuştur. Pön Kartaca'sı da tek başına birşeydir. Ve İspanyolların VII. yüzyılda, Sicilya'nın IX. yüzyılda, Mısır'ın X. yüzyılda fethedilmeleri birşey değil midir? Manevi düzlemde Apuleius ve Aziz Augustinus dönemlerinde Kuzey Afrika Kilisenin ve Latin kültürünün en büyük dayanağı olmuştur. Bu dönemde, İtalya ona nazaran, karşılaştırılamayacak kadar daha az zengindir ([236]).

Malta'da yapılan önemli arkeolojik kazılar sonunda çabucak darağacına yollanan L.M. Ugolini'nin varsayımları ([237]), İç Deniz uygarlığının sanıldığı gibi doğuda değil de, M.Ö. ikinci binden oldukça önce batıda, İspanya ve Kuzey Afrika'da uyandığını ileri sürmektedirler. İspanya ve Afrikadan hareketle, uygarlık İtalya ve Doğuya ulaşmış olmalıdır. Sonra, ama sonra, hareket tekrar Batıya yönelmiştir. Güzergâh gerçek olmasa bile, kıyıları ve deniz yolları boyunca, meşalenin bir adadan diğerine, bir yarımadadan ötekine geçişini hayal etmek hoşumuza gitmektedir. Yüzlerce veya binlerce yıllık aralardan sonra, meşale eskiden parladığı yerden yeniden geçmektedir. Fakat artık asla aynı meşale değildir.

Bütün bunlar rüya mıdır? Ancak, bu uzun geçmiş gecesinde, az veya çok zorlayıcı bir fizik yasa rol oynamıştır. Deniz hayatı, bu güç, herşeyden önce en hafif parçaları, en az maddi olanlarını (adalar, kıyı parçaları) kavramış ve kuzeyin med-cezirli denizlerinin çakılları yuvarladıkları gibi, onları sürekli olarak süreklemiş ve yuvarlamıştır; bu hayal edilebilir ve muhtemeldir ([238]). Daha güçlü, daha talepçi olan bu bütünsel yaşam, kendi hareketinin içine yarımadalar gibi daha ağır cisimleri de çekmektedir: böylece denizin tarihi tonunu yükseltmektedir. En büyük anlar, denizin cazibesiyle gerçek kıtaların bütün kitlelerini kendine doğru eğdiği zamandır. Galya'da Caesar veya Elbe ötesinde Germanicus, veya İndüs'te İskender veya Çin'de Araplar, veya Nijer'de Faslılar.

Bu büyük anlarda, tarihin Akdeniz'i ölçüsüz olarak genişlemektedir. Bu durumda onun alanını nereye kadar büyütmek gerekir? Tek başına zor ve tartışmalı bir sorun; belki de en mükemmelinden bir problem olan Akdeniz'in kendini aydınlatmak söz konusudur.

3

SINIRLAR YA DA EN BÜYÜK AKDENİZ

Bu bölüm ortaya birçok zorluk çıkartmaktadır. Ancak bölümü okuyan okuyucu bunları farketmeme tehlikesiyle karşı karşıyadır. Ona Akdeniz kıyılarından çok uzaklara doğru yapılacak yolculuklar önerilmektedir. Bu yolculukları yapmayı düşünecektir. Fakat bu aynı zamanda, gözlenecek alanın zahiren aşırı bir şekilde genişletilmesini kabul etmek olmaktadır. Belli bir *globale* Akdeniz'in XVI. yüzyılda Azorları veya Yeni Dünya kıyılarını olduğu kadar, Kızıldeniz veya İran körfezi veya Baltık ile Nijer ağzını da ilgilendirdiğini iddia etmek, Akdeniz'i aşırı genişleyebilir bir mekân-hareket olarak görmektir.

Ve bu alışılmış sınırlamaları reddetmektir. Coğrafyacıların en alışılmış, en dar olan sınırlandırmalarını: onlara göre, Akdeniz kuzeyde zeytin sınırından, güneyde palmiye sınırına kadar uzanmaktadır. Kuzeyden gelirken karşılaşılan ilk zeytin ağacında ([1]) İç Denize ulaşılacak ve ilk palmiye görüldüğünde de terkedilecektir. Bu önceliği, hiç kuşkusuz insan hayatının belirleyici işçisi olan, iklime vermek demektir. Fakat bu durumda bizim En Büyük Akdeniz'imiz ortadan silinmektedir. Bu Akdeniz'i jeolog ve insani coğrafyacıların başka türlü geniş sınırlarıyla da daha büyük çizilmiş olarak görmemekteyiz. Bunlar Akdeniz'i ip biçiminde uzun bir bölge, dünya kabuğunun geniş ölçeğine göre basit bir çizgi biçiminde resmetmektedirler: jeologlar için Akdeniz, Atlantik'ten Hind Okyanusuna çekilen şu nihayetsiz yumurtadır, burada tektonik kırılmalarla yeni kırılmalar birbirlerine karışmaktadırlar; insani coğrafyacılar için burası heryerinde, Azorlardan çok uzaktaki Keşmir vadisine kadar olan bölgenin bazı karakteristik bitki ve hayvanlarının bulunduğu, paraleller yönünde dar bir alandır.

Tarihin boyutlarında bir Akdeniz

Oysa, tarihin talepleri açısından, Akdeniz ancak, kıyılarının ötesine doğru düzenli bir şekilde ve aynı anda bütün yönlere doğru uzanan, dar bir alandan başka birşey olamaz. İmgelerimiz doğrultusunda, Akdeniz bir güç alanı -ya manyetik, ya da elektrik-, ya da daha basit olarak sonsuza kadar kalsın diye bir kere çizilmiş ve gölge ile ışık arasındaki paylaşımı gösterecek bir çizginin mümkün olamayacağı, çünkü aydınlatma alanının sürekli olarak bozulacağı bir ışık kaynağıdır.

Gerçekte, artık bitkiler veya hayvanlar, engebeler veya iklim değil de, hiçbir sınırın durduramadığı, bütün engelleri aşan insanlar söz konusu olduğunda, hangi sınırları



12. Akdeniz dünya ölçeğinde

Kendi ekseni üzerinde dönebilen bu haritanın yönüne göre, vurgu Akdeniz'in dünya ölçeğindeki bağlantılarının üzerine sırasıyla vurulacaktır: Atlantik, Sahra, Hind Okyanusu, Avrupa ile. Alışılmamış yönlendirmeyi yeğleyerek Sahra'yı Akdeniz'in üzerine yerleştirerek, denizin çölün muazzamlığı tarafından ne denli ezildiğinin altını çizmek istedik. Bu çöl İç Denizden Afrika'nın tropikal ormanlarına kadar yayılmaktadır. Akdeniz suyunun rolü bu insansız toprakların kıyısında yer almak, onları güney Avrupa (burası da kendi hesabına kuzey ormanlarına kadar uzanmaktadır)'dan ayırmak ve eğer Kızıldeniz, Hind Okyanusu ve İran Körfezi eklenecek olursa, bu çölün kitlesini çatlatmaktır. Uçlardaki noktalı alanlar insanların az veya çok erkenden yoğun bir şekilde iskân ettikleri alanlara tekabül etmektedirler; bu aynı zamanda Akdeniz'in yüksek bölgelerinin bunun tersine, boşluklarını işaret etmek için bir fırsat olmaktadır. Okuyucunun bütün yönlerdeki bitişmelerini ve menzillerini hayalinde canlandıracağı kara ve deniz bağlantıları, En Büyük Akdeniz'in mekân-hareketini yaratmaktadırlar. Harita Jacques Bertin tarafından çizilmiştir.

çizmeli? Akdeniz (ve ona refakat eden en Büyük Akdeniz) insanlar onu nasıl yapıyorlarsa öyledir. Onların çark-ı feleği Akdeniz'inkini de saptamakta, onun alanını genişletmekte veya daraltmaktadır. Roma, asıl Akdeniz dünyasını yarı kapalı bir sistem halinde inşa etmeyi, buradan kaçan yolların önüne set çekmeyi başarmış, ama aynı anda da (bu belki de onun hatalarından biridir), Avrupa'nın sınırlarını eline almayı, Hind Okyanusu veya Afrika'nın derinliklerine serbestçe ulaşmayı ve bu uzak dünyalarla besleyici ve serbest ilişkiler kurmayı reddetmiştir. Fakat, aslında nisbi olan bu set çekme olayı, Akdeniz tarihinin kuralı değildir. Kural, deniz hayatının kıyılarından uzaklara güçlü etkilerle yayıldığı ve ardı arkası kesilmeyen geri dönüşlerin bu ilerlemelerin tamamlayıcısı olduklarıdır. Denizden yola çıkan ve ona dönen, sonra tekrar ondan kaçan şeyler vardır. Kastilya'nın Amerika'nın beyaz madeninden bastırdığı küçük gümüş paralar olan sekizlik sikkeler, XVI. yüzyılın ikinci yarısı boyunca Akdeniz pazarlarını istila etmiştir; fakat bu *de a acho reales* sikkeler Hind ve Çin'de de bulunmaktadır. Bu ya gerçek ya da gayrimaddi, insan, mal dolaşımı Akdeniz'in etrafında birbirlerini izleyen sınırlar, hareler çizmektedirler. Aynı anda yüz tane sınırdan söz etmek gerekmektedir: bazıları siyasi boyutta, diğerleri ise iktisat veya uygarlığın ölçeğinde. Goethe'nin İtalya'ya kavuşup, Akdeniz'le buluşması, bu konuda ne söylemiş olursa olsun, yalnızca Brenner geçidinden, sonra da Toskana Apenninlerindeki geçitten geçmesi değildir. Daha kuzeyde, Tuna'nın meydana getirdiği şu büyük kültürel sınır üzerinde katolikliğin ileri noktası olan Ratisbonne'a vardığında zaten Akdeniz'le karşılaşmamış mıydı? Ve daha da kuzeyde, Frankfurt'tan hareket eder etmez, Roemer kenti Akdeniz değil miydi?

Eğer dağınık hayatı olan bu geniş mekân, bu En Büyük Akdeniz kaale alınmayacak olursa, İç Denizin tarihini kavramak çoğu zaman sancılı olacaktır. Trafik yoğunlaşması, biriken sonra yeniden aktarılan ve bazen telafisi mümkün olmayan bir şekilde kaybedilen zenginlikler, Akdeniz kendini bunların yayılma alanına göre tartmaktadır. Dış kenarlarında Akdeniz'in kaderi, karışık faaliyetlerinin kalbindekinden çoğu zaman daha kolay okunmaktadır. Bir kesimde rahatsız olan denizin genel hayatı, başka bir kesimde mutlaka gerekli olan tamamlamayı bulmaktadır; bu çağı yaşayanların her zaman kavrayamadıkları ve bazı tarihçilerin de tanıdıkları izlenimini edindikleri bir denge yasasına göre olmaktadır. Böylece XV. yüzyılda Türk ilerlemesi Doğu Akdeniz ülkelerini karıştırmıştır: bu durumda Batı ticareti hiçbir zaman olmadığı kadar inatla Kuzey Afrika'ya yönelmiştir ([2]). Aynı şekilde XVI. yüzyılın sonunda belli bir ekonomik ilerleme Akdeniz hayatını, Güney Almanya ve Orta ile Doğu Avrupa yönlerine sürüklemiştir. Burada da kuşkusuz söz konusu olan, bir eksikliğin tamamlanmasıdır. İtalya'nın 1620'ye, hatta daha da ötelere kadar hayatta kalabilmesi, bu kuzey ve kuzey-doğu yönündeki macera olmaksızın anlaşılamaz. Venedik uzun zaman bu olanaklara doğru açılmış bir kapı olmuştur. Aslında nisbi olan gerilemeye gelince, bu Okyanus ile İç Deniz arasındaki uzun mesafe ilişkilerinde vaktinden önce ortaya çıkacaktır. Kısaçası, denizin tarihi, kara kitleleri ile onu yakından veya uzaktan çevreleyen deniz mekânları içinde çeşitli biçimlerde kaydedilmektedir.

1. Sahra, Akdeniz'in ikinci çehresi

Akdeniz üç yanından, Eski Dünyayı Atlantik Sahra'sından Kuzey Çin'e kadar kat'eden muazzam çöl zincirine değmektedir. Üç yandan; Sahra'nın yayıldığı Libya kıyılarının güneyinde; "Dünya'daki en güçlü göçebe kitlelerinden birinin" ([3]) yanındaki Suriye çölünün başladığı Anti-Lübnan dağlarının doğusunda; Orta Asya'nın açılışı olan güney Rusya steplerinin ulaştıkları Karadeniz'in kuzeyinde. Bu geniş ön duvarların üstünde, birçok kervan Akdeniz'e özgü trafiklere ulaşmakta, onlara kendini kabul ettirmekte ve sırası geldiğinde onlara tabi olmaktadır. Bağlantılar sadece Mısır veya

XVI. yüzyılda prestiji yüksek Doğu Akdeniz ticaretinin geçtiği Suriye gibi ana kapılar üzerinde değil, sınırların bütün uzantısı üzerinde meydana gelmektedirler. 1509'daki İspanyol fethinin sonucunda hinterlandından kopan Oran, XVI. yüzyılın ortasında hala küçük bir zenci köle ticaretinin ulaştığı noktadır, ancak bu ticaret gene de önemlidir, çünkü yerel yetkilileri endişelendirmektedir ([4]).

Böylece Akdeniz tarihi alanı içinde geniş bir çöl kutbu bulunmaktadır; tıpkı bir dünya kutbunun bulunduğu gibi. Akdeniz bu umutsuz kıyılar tarafından çekilmekte ve kendi sırası geldiğinde o da onları kendine çekmektedir: paradoksu, özgünlüğü çöl halinde bir kıtanın kıyılarında, muazzam bir su kitlesini geniş bir şekilde yayması ve hatta Karadeniz menzili ve Hind Okyanusuyla onu kitlesinin içine katmasıdır.

Sahra: Yakın ve uzak sınırlar

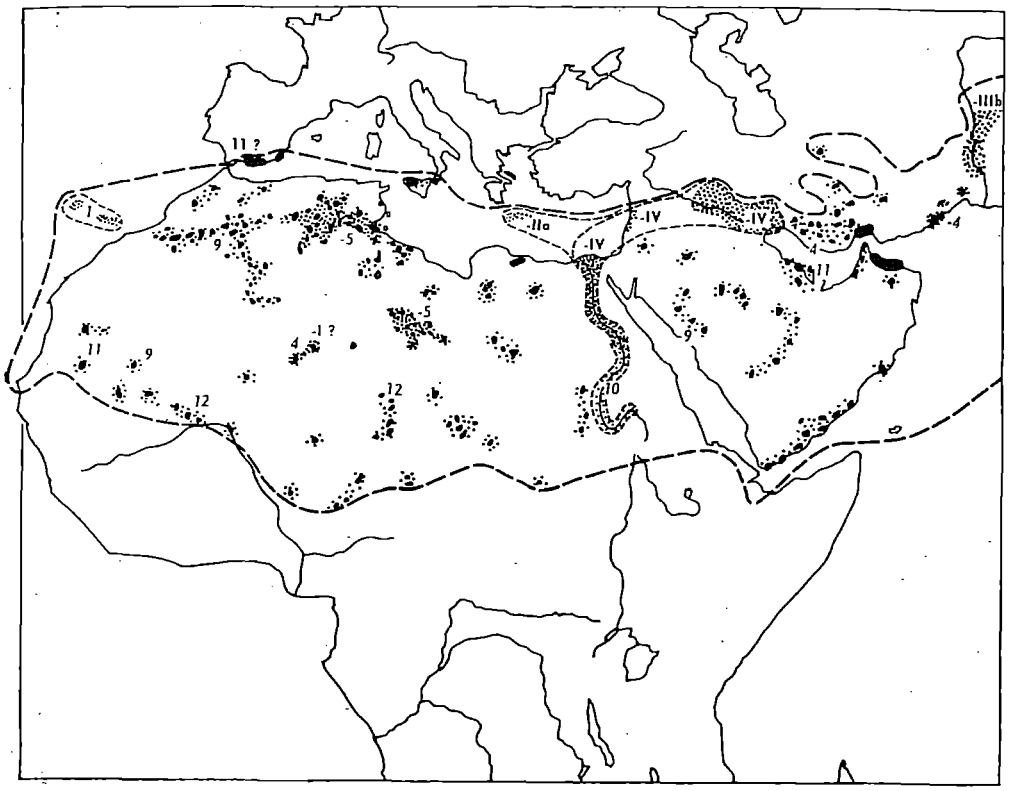
Atlantik'ten Çin'e kadar olan çöl zinciri, İran yaylalarının iki yakasında çift hale gelmektedir: Batıda sıcak çöller, kuzeyde ve doğuda soğuk çöller uzanmaktadır. Fakat bu çıplak mekânlar arasında süreklilik vardır ve buralardaki kervancılık sayesinde Asya devesiyle Hecin devesi Anadolu ve İran'da buluşmaktadırlar.

Aşikâr olan, Akdeniz'i öncelikle ilgilendirenin geniş anlamda Sahra (İran ve Arabistan'a kadar olan sıcak çöllerin tamamı) olduğudur. Güney Rusya steplerindeki yol Asya'nın merkezindeki soğuk çöllere varmakta, fakat sonuç olarak ancak denizin dükkân arkasına çıkmakta ve XIII. ile XIV. yüzyıllarda "Moğol Yolu"nun ihtişamında olduğu gibi, arada bir rol oynamaktadır ([5]).

Geniş anlamda Sahra, hem Afrikalı, hem de Asyalı olarak Akdeniz'in yakın sınırlarıyla, ondan muazzam uzaklıklarda bulunan sınırlar arasında yer almaktadır. Bu yakın ve uzak sınırı, kişimizin bir ilk taslak halinde belirebilmesi için, kabaca çizmek gerekmektedir.

Akdeniz'in yakınlarında, geçişin nadiren sert olmasına rağmen, çizilmesi kolay olan sınır çizgisi, doğudan batıya hemen hemen hiç kesintisiz olarak, Pencap'tan -sonra Irak, Suriye- Aşağı Mısır ve çeşitli Atlas güneyleri, Atlas Okyanusuna kadar birbirlerini izleyen, palmiyelerin uzun bölgesinin kuzey sınırına tekâbül etmektedir. Kaba bir sınırlama için, bu sınır kuraklık sınırlamalarından elde edilecek olanıyla eşdeğerli olmaktadır ([6]). Krokimiz (14 numaralı şekil) bunu göstermektedir: bütün bu palmiye alanı yavaşça, çok yavaşça, insan tarafından tesis edilmiştir.

Fakat acaba bu azamet güneye ve doğuya doğru nerelere kadar yayılmaktadır? Tabii ki İç Denizden binlerce fersah uzaklara kadar. Hayalimizde Nijer kıvrımına, Yukarı Nil'e, dağlık Habeş Ülkesine, Kızıldeniz'e, Arabistan'a, İran'a, İndüs'e, hatta Türkistan'a, Hindistan'a Hind Okyanusuna taşınmak gerekmektedir. Bu çöl-evren devasa boyutlarıyla bizi çarpmaktadır: Akdeniz'de bir kentten bir başkasına bir günlük veya bir haftalık yolculuk gerektiren mesafe, burada haftalar ve aylar gerektirmektedir. 1576 tarihli mutırasında ([7]) Venedikli Giacomo Soranzo İran'dan söz ettiğinde, buranın gayri insani muazzamlığını bir cümleyle kaydetmektedir: "burada başka hiçbir yere çıkmadan dört ay boyunca dolaşılabilir" Aloys Sprenger'in ([8]) eski bilgin kitabının sağladığı mesafeler takvimi de bunu açıklıkla ifade etmektedir: Akdeniz'den Sahra'ya gidildikçe menzillerin ve boşlukların büyümeleri, ölçeğin değişmesi söz konusudur. Ulaşımın önceliği artmakta, herşeye egemen olmaktadır. Bu bitmez tükenmez yollar boyunca "tıpkı denizde olduğu gibi pusula ve usturlap yardımıyla ilerlemek gerekir" diye kaydetmektedir Didier Brugnon ([9]). Bomboş mekânların aşırı bolluğu, toplumları ve ekonomileri, heryerinkinden daha masraflı, sürekli bir hareket haline zorlamaktadır.



13. İndüs'ten Atlantiğe Palmiye yerleşim alanları
Romen rakamları binyılları, arap rakamları yüzyılları işaret etmektedirler. Başlarında (-) işareti olduğunda İsa'dan önceki döneme ait olmaktadırlar. İtalik rakamlar palmiyelerin belirmesini değil de, belgelerin onların farkına vardıkları basit bir tarihi işaret etmektedirler. Bu harita yayın aşamasında olan J.J. Hémardinquer, M. Keul ve W. Randles tarafından düzenlenen yetiştirilen bitkiler geçici tarihi **Atlas**'ından alınmıştır. Bu harita insan tarafından zorlukla meydana getirilenlerin aşikâr yavaşlığını göstermektedir: palmiyeler ve yollar İndüs'ten Atlantiğe olan geniş alandaki palmiye-hurma ağacı bölgesinde, açık bir şekilde birbirlerine bağlanmışlardır.

İnsanların aşırı hareketlilikleri, çobanlık hareketlerinin genişliği, eski ve güçlü kervan seyrüseferi, kentlerin faaliyetleri, herşey bu emredici duruma cevap vermekte, cevap vermeye çalışmaktadır. Kentler bu ortamda tükenmektedirler. Eğer "köylerin terkedilmesi" Avrupa batısının bir karakteristiği ise, kentlerin terkedilmesi de kurak bölgelerin tarihinin güçlü çizgilerinden biridir. Birkaç yıl içinde çöl kumları bir başkenti, evlerini, caddelerini, su kemerlerini örtebilmektedir ([10]). Herşeyi yiyen mekân Homeros'un "hasat edilemez" denizi gibidir, insan buraya ancak "yolcu ve geçici konuk" olarak girebilmekte ([11]), burada ancak geçici olarak konaklayabilmektedir. Burası İç Denizden çok daha geniş olan "susuz deniz"dir.

Sefalet ve fakirlik

Muazzamlık, boşluk, yani çıplaklık, fakirlik. Bir Arap şair "tıpkı parmaklarının eğirdiği iplikleri elinde sıkı sıkıya tutan becerikli bir eğirici gibi, ben de açlığımı içimin kıvrımları arasında hapsetmeyi biliyorum" demektedir. Bu, Hz.Muhammed'in arkadaş-

larından biri olan Ebu Hureyra'dır ve Peygamberden söz ederken "bu dünyadan, açlığını bir kere bile arpa ekmeğiyle bastırmadan göçtü" ([12]) demiştir. Varlıklı ülkelerin göbeğinde bile, Bağdat'ta, ne kadar da çok fakir tıpkı *Binbir Gece Masalları*'nın mütevazi kahramanları gibi buğday unundan yapılma tereyağlı çöreklerin düşünü görmektedir! Hatta heryerde kara ekmek ve kaba kuskus -maaş- yiyememektedirler Magribin fakirleri: çoğu zaman kabaca öğütülmüş tahıl tanelerinden yapılan galetalarla, arpa ve nadiren de buğdaydan yapılan ilkel *kessera* ile yetinmek gerekmektedir.

Fakir ülke; susuz. Kaynaklar, nehirler, bitkiler, ağaçlar burada bulunmamaktadır. Sefil bir bitki örtüsü burada "otlak" adını almaktadır. Orman nadirden de nadirdir. Kurak bölgeyle birlikte taştan evler başlıyorsa da, Hindistan'dan tropikal Afrika'ya kadar bitmez tükenmez kent dizisi aslında "çamurdan kamplar" dan başka birşey değildir. Kâgir inşaat, varolduklarında olağanüstü şaheserler meydana getirmektedirler; bunlar hiçbir ahşap malzeme kullanmaya gerek göstermeyen bir teknikle, taşların üst üste konulmalarıyla inşa edilmektedirler. Tahta yoktur: İslam ülkelerinde değerli sedir sandıklar ne kadar da pahalıdırlar. Bunun zıddında olarak, İtalyan Rönesansının güzel mobilyalarını, büfelerini, Toledo sanatının demir ve altınla işlediği yazıhaneleri düşünelim. Tahta yoktur: bu durum artık Akdeniz'de olduğu gibi bir kadırga veya tekne inşaı sorunu değil de, basit gündelik mutfak sorunu halindedir; iki taş arasında yakılan mütevazi kamp ocağı sorunu. Herşey bu ocağı beslemektedir: birkaç dal parçası, kökler, kuru otlar, saman, palmiye-hurma ağacı kabukları, "güneşte kurutulmuş deve, at veya sığır dışkısı" ([13]). Ayrıcalıklı kentler bile bu sürekli yoksunluktan kurtulamamaktadırlar. Kahire'de kurutulmuş hayvan dışkısı veya şeker kamışı "samanı" veya tekne veya kadırgaların Küçük Asya veya İskenderiye'den getirdikleri çok nadir ve çok değerli odun, yakacak olarak kullanılmaktadırlar. Bütün bunlar narin çözümlerdir: 1512 Kasımında ([14]), mal gelmediğinden subayların mutfakları bile çalışamaz hale gelmiştir. Kahire çevresinde nerede odun bulunabilir ki?

Bu hasım mekânda, çoğunlukla gerçek bir "*anoekoumenos*" olan bu mekânda, bitkiler, hayvanlar, insanlar herşeye rağmen, sanki boşluğa karşı yalnızca fizikî bir dehşet değil de, aynı zamanda biyolojik bir dehşet de varmış gibi varolmaya devam etmişlerdir. Bir coğrafyacı böyle konuşmaktadır ([15]). Gerçekte, dördüncü zamanın geniş salınımları ve iklimsel felâketleri sırasında insan, tıpkı bütün canlı varlıklar gibi, çoğu zaman gafil avlanmış, tuzağa düşmüş, olabildiğince uyum sağlamak zorunda kalmıştır. Tortusal halklar Arabistan Araplarının arasında olduğu kadar Tuareglerin yanında da bulunmaktadır. Her hal-ü kârda olağan olarak pek fazla geniş olmayan vahalar hariç, insan ancak küçük gruplar halinde tutunabilmiştir. Sürüler olmaksızın bu oyunu oynamak olanaksızdır. Binlerce yıldan beri bu çöller, eşeğin, atın, devenin ve Hecin devesinin vatanıdırlar. Sahra'da Hecin devesi başrolü oynamaktadır. Alışılmış formüle göre "insan burada devenin asalağıdır". Ve çölün büyük tarihi onunla başlamaktadır. Ancak "göçebeleşmeyi ve buna paralel olarak daha az yerelleşmiş bir insan varlığını mümkün kılarak, Hecin devesi insana giderek daha geniş ve çeşitli alanların bitki örtüsünü kullanma kolaylığını sağlamıştır", bir iyi bilen ([16]) Hecin devesinin "çölleşmenin aracı, sorumlusu" olduğunu ilave etmektedir. Bu oldukça mümkündür. Her hesap yapıldıktan sonra, deve sahibi sürülerinin sütü, yağı veya peyniriyle çok zorlukla geçinebilmektedir; bunların etinden de çok az yemektedir. Deve sahibi bütün "kıtlık gıdaları"nı bilmektedir: Air Tuaregleri ([17]), başta *drinn, mrokba,* yabani *fonio, kram-kram tawit* taneleri, *berdi* kökleri ve filizleri olmak üzere yirmiden fazla yabani bitkiden yararlanmaktadırlar ([18]). Eğer öyle denilebilirse, komşuları Tuburlar "ekmeklerini *dum* meyvasından sağlamaktadırlar" ([19]). Bunlara av ürünleri eklenmektedir. XVI. yüzyılda henüz vahşi koyun, eşek, sığır, deve ve gazel ile antilop bulunmaktadır ve İran'daki Fars bölgesinde toy ve keklik avı canlı rekabetlere yol açmaktadır ([20]). Bir

XVII. yüzyıl seyyahı ([21]) "Babil (Bağdat MAK) ile Halep arasında develere yiyecek olarak arina, *caprier* ve ılgından başka birşey yoktur ve eşek, at, gazel ve geyikten başka hiçbir hayvan yoktur, bunlar bazen *cafle*'lerin (Arapça *kafila,* Türkçe kafile, kervan karşılığı) arasından o kadar büyük sayılarda geçmektedirler ki, yolculuğumuz engellenmektedir" diye yazmaktadır. Suriye çölünün ortasında en beğenilen av hayvanı bir faredir ve bunun eti, boğazına düşkün olanların peşinde oldukları bir yiyecektir ([22]). Bu hayatın güçlüğü hayal edilebilir, ama aynı zamanda şiir ve hayal gücünün katkısıyla cazibelerinin de olduğu kabul edilecektir. Tıpkı bunu bugün kabul eden Iraklı bir yazar gibi "Bedevilerin yiyeceklerinden tadan, bunlardan hiçbir zaman vazgeçemez" ([23]).

Demek ki göçebeler otlaklara, bir su kaynağından diğerine bir kabotaja bağlıdırlar. Kurak dönem boyunca hiçbir sürü bir kuyudan 50 km.'den daha fazla uzaklaşamaz *tanezrufi*'ların aşılması bir macera olarak kalmakta, saman ve su stokunu taşımak üzere develeri şart kılmaktadır. Aşikârdır ki, en fakir otlakların sahipliği için çatışmalar çıkmaktadır. Görünüşte *res nullius* olan bu topraklar iyice belirli, ama korunmaları gereken geleneksel yasalara tabidirler. Bu nedenle kavgalar ve yağmalar eksik olmamaktadır. Fakat yerleşiğe saldırmak daha da kârlıdır. Suriye ve Mısır XVI. yüzyılda bu yağmalara, bu böcek sokmalarına karşı kendilerini iyi savunmamaktadırlar. Pierre Martyr d'Anghiera Katolik Kralların Sudan'a gönderdikleri ve 1502'de Mısır'a ulaşan şu hümanist bunu hemen farketmiştir; eğer bu sayılamayacak kadar kalabalık ırk *semper versans, semper in motu,* Kendi içinde bölünmemiş olsaydı, gecikmeden Nil ülkesini ele geçirirdi ([24]). Onlara karşı girişilen başarılı bir cezalandırma harekâtından, eller nasıl da boş olarak dönülmekte veya birkaç bedevi kadın veya çocuğundan meydana gelen fakir bir ganimetle yetinilmektedir ([25]). Göçebeler hergün veya en azından istedikleri zaman, Halep ([26]), İskenderiye ([27]) veya Kahire kapılarına gelmektedirler. 1518 Kasımında "devamlı artan Bedevi haydutluğuna karşı" hacıların eşyalarını korumak üzere Akabe'ye bir garnizon birliği göndermek gerekmiştir ([28]).

Yerinde yapılan araştırmaların ışığında, içinden bakıldığında bütün bu çöl toplumları ilk bakışta o kadar basit gözükmekle birlikte, karmaşık örgütlenmeler, hiyerarşiler, uygulamalar, göz kamaştırıcı hukuki inşalar ortaya koymaktadırlar. Fakat dışarıdan bakıldığında, rüzgârın havalandırdığı ne kadar da büyük bir insani toz tabakası. Karşılaştırmalı olarak, Akdeniz'de bize ilk başta ne kadar da hareketli görünen dağ toplumları, aniden ağır ve kireçlenmiş olarak gözükmektedirler.

Uzun mesafe göçebeleri

Çöldeki insan grupları arasında iki göçebe tipini birbirinden ayırmak gerekmektedir. Önce yer değiştirme çabaları düşük olan dağlı göçebeler: bunlar kat değiştirerek kışı çölde geçirmektedirler; bu bugün bile güney Oran'daki Ulad Sidi Şeyh kabilesinin, Aecer veya Hoggar Tuareglerinin, İspanyol Sahra'sında "Zemmur Yarına" giden Rgeybat'ların durumudur. İkinci kategori: yazları Sahra'nın dışında, onun stebe benzer sınırlarında geçiren göçebelerdir. Bunlar sıklıkla uzun mesafe göçebeleridir. Suriye çölünden kalkıp Akdeniz'e yönelen Rvallar; veya mevsimlerin ritmine göre Laguat ile Mayıs-Haziran'da ulaştıkları Tiareti'in yüksek yaylaları arasında 800 kilometre kadar salınan Beni Larba kabilesi; veyahut da Akdeniz'e sırtını dönerek, kurak mevsimde Senegal nehri kıyılarına giden Moritanyalılar ([29]) gibi.

Bizi yalnızca, mevsimlere göre düzenli olarak, İç Denize doğru geri dönen uzun mesafe göçebeleri ilgilendirmektedir.

Her kış, Akdeniz ona yağmur getiren Atlantik bunalımları tarafından istila edilmektedir. Bu yağmur güneye ve doğuya doğru denizin dar sınırlarını aşmaktadır.

Mekke bölgesinde, Akdeniz kökenli kış yağmurları, kısa ve bazen de şiddetlidirler. General Brémond "Cidde sokaklarında bir metreye kadar yükselen sular gördüm" diye kaydetmektedir. Fakat sulamanın düzenli olması gerekir. Bu yıllık yağmurlar (daha uzak bölgelerde iki yılda veya dört yılda bir yağmur yağmaktadır) besleyici stepler; muazzam, dağınık, kısa ömürlü otlaklar yaratmaktadırlar. Uedlerin geniş çökelti alanlarında bile ot birikintileri, birbirlerine 20 metre kadar uzaklıktadırlar. Kış başından itibaren bitmeye başlayan ot, baharın sonundan itibaren güneyden kuzeye doğru tedricen sararmaya başlamaktadır. Bu ot sürülerin önünden kaçmakta ve onları; hasattan sonra ulaştıkları Akdeniz kıyılarına sürüklemektedir. Fakat saman ve kuru otlar hala hayvan yemidir. Yaz bitince, sürüler bitecek olan yeni ota doğru aşağı inmektedirler.

Bu gidiş gelişler güçlükler olmadan gerçekleşememektedirler: uzun menziller için, ya ilk sonbahar yağmurlarından, ya da son ilkbahar yağmurlarından yararlanmak gerekmektedir, çünkü Akdeniz'de yağışlı mevsim kıştan evvel başlayıp, kış sona erdikten sonra bitmektedir. Ve sıklıkla meydana gelen gecikmelerin tekrarlamaları ve hiçbir otu olmayan menzillerin, ölü bölgelerin aşılma zorunluğunun belirmesi muhtemeldir. Kurak yıllarda (1945 böyle bir yıldı ve özellikle öldürücü oldu) güney otlakları zamanından çok önce kurumaktadırlar. Binlerce koyun yol boyunca ölmekte, develerin hörgüçleri tehlikeli bir şekilde erimekte ve göçebeler alışılmış güzergâhlarının dışına çıkarak, hayatları olan otu aramaktadırlar.

XVI. yüzyılda göçebe çobanlar, bugünkünden çok daha geniş bir şekilde deniz kıyılarına kadar gelmekteydiler. Bugün sağlamlaştırılmakta olan, yerleşiklerin kurdukları engeller, o dönemde henüz narindirler. Küçük Asya'da, Suriye'de göçebeler kendi evlerindedirler. Belon du Mans onları yazın Adana yakınlarında görmüştür ([30]). Bütün Magrip'te, büyük göçebelik yolları ülkeyi güneyden kuzeye kesmektedirler; özellikle hiçbir şeyin onlara karşı savunmadığı Tunus stebi boyunca veya batıda Oran bölgesinin kuru ve geniş açık yaylaları boyunca. Her yıl Temmuzun sonuna doğru, Diego Suarez uzun zaman garnizon tutacağı Oran yakınlarına, Uled Abdala kabilesinin geldiğini görmektedir; bunlar geçen sonbaharda deniz kıyısında birkaç tarlaya tohum atmışlardır ve hasatlarını, komşu kabilelerin kötü niyetlerine karşı garantiye almak istemektedirler. İspanyol çakmaklı tüfeklerini kullanan silahşörleri taşıyan develeriyle Arapları görmüş olan asker-kronikçi de onları barışçıl bir şekilde gözlemiş ve bunu o kadar yakından yapmıştır ki, onların kendi yağlarında kızartılmış etlerini pişirme ve muhafaza biçimlerini, *alcuzcuzu*'larını (kuskus) yeme ve *lebent* adını verdikleri ekşi sütlerini içmelerini görmüştür ([31]).

Tunus'ta da aynı gidiş-geliş söz konusudur. Eğer Avusturyalı Don Juan Kasun 1573'de hiç kurşun atmadan Tunus'u ele geçirdiyse, bunun nedeni göçebelerin kuzey Tunus'u daha önceden terketmiş olmalarıdır. Bunun tersine 1574 Ağustosunda Türkler La Goulette kentini ve kalesini, göçebeler yanlarında olduğundan ve metris kazmak ile taşımacılıkta onların yardımını aldıklarından ötürü, zaptedebilmişlerdir. Yüzyıllardan beri tekrarlanan tarih: daha 1270'de Tunus ordusu saflarında hizmet eden göçebeler, mevsim geçince (tam da bu sırada Aziz Louis ölmüştür) "adetleri gereği güney otlaklarına dönmekle" tehtid ediyorlardı ([32]).

Stepten ileri doğru hareketler ve sızmalar

Göçebeleri denize doğru, sonra da denizden çöle iten bu geniş hareketler, nasıl olur da Akdeniz tarihinin büyük zorlamalarından birini, veya eğer tercih edilirse, ritmlerinden birini meydana getirmez? Eğer alçalma ve yükselme, med cezir kesinliği içinde cereyan etseydi, bütün işler iyi giderdi. Fakat aralıklarla tekrarlanan kuraklıkların

dışında, mekanizmanın ayarını bozmak ve göçebeliğin kendine bırakılan alanlarla yetinmemesi için bin tane neden vardır. Demek ki, yerleşikle çatışmaya girmek için bin tane neden bulunmaktadır. Göçebe hayata, esas olarak otlak gerekmektedir. Fakat aynı zamanda, gerektiğinde işlenecek topraklar, hatta ona iaşe noktaları olarak hizmet edecek ve siyasal inşalarının üsleri olacak kentler de gerekmektedir.

Bir örnek: 1550'ler civarında Tunus'un çöl alanı olan güney kesimlerinde Şabbiyaların küçük devletinin şöyle böyle karışık olan tarihi düğümlenmektedir ([33]). Bu Şabbiyalar başlangıçta basit bir göçebe kabileydiler. Kesinleştirmenin güç olduğu koşullar altında, bu kabile kuzeye doğru Kayruan'a, yani zeytinlerin, arpa ve buğday tarlalarının gerçek Akdeniz'ine yaklaşmayı başarmıştır; başka güçlü bir cezbedici olan bir kutsal kenti de ilave edelim. Şabbiyalar Tunus'un ve krallığının efendisi olan, fakat Küçük Afrika'nın gerilemesi ve hristiyan sonra da Türk yabancıların müdahaleleriyle hastalanmış olan Hafsilerin bozulma ve karışıklıklarından yararlanarak buraya yerleşmişlerdir. Sadece Kayruan kentine dayanan (doğuda Sahel'in büyük kentsel kasabalarını ve muhtemel vergi mükelleflerini ele geçirmeyi boşuna denemişlerdir). Türkler ve Turgut Reis 1551'de kente girdiklerinde Şabbiyaları buradan kolaylıkla sürüp atmışlardır. Kökünden kopan Şabbiya devletinin, bu durumda ölümü hiç gecikmemiştir. Kaynakların pek fazla kesin olmayan bir şekilde söylediklerine göre, hanedan arkasında bir kutsallık izi bırakarak, batıya doğru kaybolmuştur; ve hepsi bu kadar olmuştur: hiçlikten gelen bu hanedan, yerleşik hayata tırnaklarını geçirmeyi ancak bir an için başardıktan sonra, kaybolmak üzere hiçliğe geri dönmüştür.

Bin kere tekrarlanan tarih. Böylece XVI. yüzyılda Trablus çevresinde başka göçebe devletleri aynı koşullarda ortaya çıkmışlar ve meyvalarını toplamaya fırsatları olmadan, çabucak ortadan silinmişlerdir. Fakat gerçekte, Fas dünyasını derinden değiştirmiş olan El Muravilerin, Merinilerin, Hilalilerin çok büyük maceraları acaba başka bir cinsten midirler? El Muraviler birkaç yıl içinde Senegal kıyılarından İspanya'nın kalbine, El Cid'in Valencia'sının surlarının dibine kadar ilerlemişlerdir. Büyük bir göçebe başarısına dair, ne de seyirlik bir örnek.

Fakat bu şamatalı olayların, bu kalabalıkların yanı sıra sessiz istilalar meydana gelmektedir. Bu, Orta Çağın sonundaki Anadolu'nun durumudur ([34]). Marco Polo bu ülkeden geçtiğinde, köylüler Rum *landlord*'ların oturdukları kentlere karşı ayaklanmışlardı. Buraları İslama geçince ve safları Türk göçebeliğine açılınca, kentler de kendi hesaplarına İslamiyete geçince, bu biraz önce sözünü ettiğimiz büyük dönüşüm olmuştur: yavaş yavaş nüfusu artan bu dünya, yatışmakta yerleşikleşmektedir ([35]). Çünkü, göçebe kök salmaktadır. Vahaların yarı tropikal tarımlarına uyum sağlayamayan göçebe, kendini bazen Akdeniz yerleşikleri tarafından evcilleştirmeye bırakmakta, onların basit çoğu zaman da ilkel ekim yöntemleri karşısında eğilmektedir. Fas bu konuda örnekler sunacaktır.

Demek ki yüzyıllar boyunca stepten Akdeniz'e geçiş birçok kereler meydana gelmiştir. Bugün yerleşiklik muazzam ilerlemeler kaydetmiştir. Aynı anda, stepten gelen baskılara karşı konulan engeller de özellikle güçlendirilmiştir. Ancak 1912'de Sahralılar El Muravilerin cesur girişimlerini, Marabut Ma el Aynin'in oğlu olan "Mavi Sultan" El Hiba ile tekrarlamak istemişlerdir. Merakeş'e galip olarak girmişler, fakat Fransız ordusu kısa bir süre sonra onları çöle geri atmıştır ([36]). 1920 ve 1921'de bu kez Cezayir'in güneyinde Fransız yetkililer, açlıktan ölen ve hayvan varlığının üçte ikisini kaybetmiş olan büyük Larba kabilesini kamplarda toplama bilgeliğini göstermişlerdir. Kendilerini kurtarma konusunda serbest olsalardı, bu aç insanların neler yapabilecekleri tahmin edilebilir. Aynı şekilde, 1927'de T.E. Lawrence'ın sözleriyle Arabistan göçebelerinin bir cins toplayıcısı olan Necd'de, çölün işsiz ve biriken güçleri infilak etme tehditini

taşımaktaydılar: Alfred Hettner ([37]) "İngiliz polisinin denetimi olmasaydı, Arap istilaları yeniden başlardı" diye yazmaktadır. O kadar ki Suriye'den itibaren, tıpkı eskiden olduğu gibi, Süryani sınırlarında Lübnan yağmurlarının nisbi bolluğundan ötürü, buranın bugün bile göçebeliğin bir birikme alanı olmasından yararlanarak, yeni unsurların katılmalarıyla büyüyebilirlerdi.

Başka dramatik örnekler daha bulunmaktadır. 1940'tan 1945'e kadar, normal ulaşım olanaklarından yoksun kalan Kuzey Afrika, göçebe ulaşımının savaş öncesi yıllardakilerden daha geniş ve özellikle de kuzeye doğru, daha uzaklara kadar yeniden ortaya çıktığını görmüştür. Benzin yokluğundan kamyonlar terkedilmiş olduklarından, buğday eskiden olduğu gibi kocaman çifte heybelerle, develerin iki sağırlarında taşınmaktadırlar. Bu heybeler çöl kadınları tarafından ya keçi kılından, ya da deve tüyünden elde dokunmuşlardır. Bu ileriye doğru hareket kuşkusuz Küçük Afrika'da eskinin salgınlarının, ilk sırada da eksantemik tifüsün yayılmasına yol açmıştır.

Böylece Bedevi ile yerleşiğin çatışması, yalnızca sürekli olmakla kalmamaktadır. Bedevi rahatsız ettiği eve, sıklıkla davet de edilmektedir. Eskiden ve bugün uygulandığı haliyle Akdeniz tarımı, toprakların hızlı bir aşınımına yol açmaktadır; bu tarım bu topraklar, göçebelerin koyun ve keçilerinin yaptıkları söylenerek onların itham edilmesine yol açan zarardan daha fazlasını vermektedir. Bu sonuncuların gelmeleri demek ki, topraklar için büyük bir dinlenme ihtiyacına tekâbül edebilir. Bir coğrafyacı "göçebe ve yerleşik kuşkusuz uyuşmaz hasımlardır" diye yazmaktadır ([38]). "Fakat aynı zamanda bunlar birbirlerini tamamlamaktadırlar; bundan da iyisi, birbirlerini davet etmektedirler. Hep aynı tarlayı işleme konusundaki saçma inadıyla Tell ötesindeki maceracı çiftçi çobanlara bir yol hazırlanmaktadır; fakat çiftçilerin imparatorluğu bir kez kurulduktan, güvenlik sağlandıktan, ulaşım düzenli ve kolay hale geldikten sonra, göçebe tıpkı bugün Tunus stebinde yaptığı gibi, yerleşik hayata kalmaktadır". Tarımın iyileştirilmesi, ürün dönüşümünün ve ekim değişimi uygulayan çağdaş bir tekniğin yerleşmesi, aşikâr bir şekilde göçebe hayatı yok etmektedirler. Ticaret, yüksek yaylaların göçmen çiftçiler tarafından tarıma açılması, buraların buğday tarlaları haline getirilmeleri, birkaç onyıldan beri, eskiden buralarda çok sayıda olan develi göçebeleri, hemen hemen tamamiyle bu bölgeden kovmuştur.

Ancak, Akdeniz ile yakınındaki çölün çatışması, saban ile sürü arasındaki rekabetten daha başka birşeydir. Ekonomiler, uygarlıklar, toplumlar, sanatlar karşı karşıya gelmektedirler. Rus tarihçilerine göre, stebin bütün ileri doğru hareketleri, öncel olarak bu toplumların yapı değişikliklerine, yani böylece ilkel aşamadan "feodalize" bazı biçimlere geçişe sahiptirler ([39]). İslamiyetin fetihçi hareketlerinde dinsel mistisizmdeki bazı yükselmelerin rolü bilinmektedir. Ve nüfus artışlarınınki de daha az biliniyor. değildir. Göçebe yerleşiğin bütün hatalarından, bütün zayıflıklarından, kuşkusuz tarımındakilerden ve diğer alanlarındakilerden, yararlanmaktadır. İyice oturmuş uygarlıkların bu iradi veya gayri iradi suç ortaklıkları olmaksızın, bu salınımlı dramdan birşey anlamak mümkün değildir.

Emile-Félix Gautier, XVI. yüzyıl Kuzey Afrika'sının göçebeler tarafından, olağandan daha fazla doldurulduğunu düşünmektedir ([40]). Yarımada o dönemde bir dizi bunalıma sahne olmaktadır; Sahra trafiğinin bozulmasıyla ekonomik kriz; Portekiz, İspanyol ve Türk fetihleriyle yabancılarla yapılan savaşlarda kriz. Sonuncu fatihler, Türkler Magrip'in doğusunda ve merkezinde düzeni yeniden sağlayacaklardır, fakat uzatmalı karışıklıklar dramatik ve devrimci bir durum yarattıklarından, bu düzen gene de tartışmalı olmaktadır. Tuat vahalarına kadar kaçan Andaluçya sürgünleri, dinsel merkezlere kutsal savaş çağrısı yapmak ve davranmak konusunda yardım edeceklerdir. XVI. yüzyıldan XVIII. yüzyıla kadar son derece net olan Marabut merkezlerinin güneye

doğru çekilmesi olayı her halü kârda büyük bir tarihi olgudur ([41]). Böylece, şu beklenmeyen şeyin gerçekleştiği görülecektir: sonuç olarak çöle ait olan Sus kökenli Şeriflerin Fas'ta düzeni sağlamaları. Cezayir, Tunus, Trablus Ocaklarında XVI. yüzyılın sonundaki karışıklıklar, İspanyol metinlerinin *Alarabes* -göçebe Arapları anlayınız- dedikleri halk arasındaki karışıklıklarla bağlantı halindedir. Bunlar sıklıkla istilacı Türklere karşı kentlerdeki *moros* ile anlaşma halindedirler.

Bu durum, XVI. yüzyılın en son on yılı süresince Akdeniz'in güney kıyılarında, Cebelitarık'tan Mısır'a kadar salgın halinde ortaya çıkan kıpırdanmaların önemini açıklamaktadır. Demek ki, göçebe Küçük Afrika'da artan bir rol oynamaktadır, fakat aslında yüzyıl boyunca diğer unsurların yükselişleriyle birlikte, göçebe yaşamın da ilerlediğini söylemek daha doğru olacaktır. Zaten sonunda göçebe ne Türklerin çakmaklı tüfekleri ve topçuları, ne de Faslı şeriflerin topları karşısında haklı çıkamayacaktır. Şurada veya burada yerel başarılar sağlayabilir, beklenmedik saldırılarda başarı elde edebilir, büyük bölgelerin ayrılıkçı hareketlerine katılabilir, fakat son söz onun olmayacaktır. Bunun anlamı, askeri açıdan oyunun kurallarının değiştiğidir. O zamana kadar her zaman galip gelen, kıyaslanamaz süvari, eşdeğeri olmayan göçebe, top barutu tarafından devre dışı bırakılmıştır. Bu, Volga üzerindeki Kazan göçebeleri veya Çin'in kuzeyindeki Moğollar için olduğu kadar, Afrika ve Yakın Doğu kabileleri için de geçerlidir ([42]).

Altın ve baharat kervanları

Göçebelerin sıradan tarihini, büyük kervan ilişkilerinden, çöllerin bir ucundan diğer ucuna yapılan ve Akdeniz'i yüzyıllardan beri, bir yandan Uzak Doğu'ya, diğer yandan da Bled es Sudan'a yani Kara Afrika'ya bağlayan uzun mesafeli yolculuklardan ayırmak gerekmektedir. Bunlar göçebe yaşamından tıpkı açık deniz yolculuklarının kıyı denizciliğinden farklı oldukları gibi, ayrılmaktadırlar. Kervanlar tüccarların, yani kentlerin, geniş dünya ölçeğindeki faal ekonomilerin işidir; bunlar bir lüks, bir macera, karmaşık bir üründürler.

XIV. yüzyıl bunu miras almıştır; yaratmadığı bir aracı kullanmış, bunu bozulmaksızın muhafaza etmiş ve gelecekteki yüzyıllar da onu daha fazla bozmaksızın kendilerine mal etmişlerdir. Gobineau'nun, G. Schweinfurth'un ([43]), René Caillé'nin, Brugnon'un, ([44]) Flachat'nın ([45]) tasvirleri, Tavernier'ninkileri tekrar etmektedirler; hatta 1586 yılına doğru Mekke'ye giden hacıların muhteşem kervanını izleyen şu adı bilinmeyen İngilizinkiyle tamamen aynı şeyleri çerçevelemektedirler ([46]). Bu kervan Kahire'ye üç fersah uzaklıkta "Birka"da Ramazan bittikten 20 gün sonra oluşmakta ve 40.000 kadar katır ve deve ile 50.000 kadar insanı biraraya toplamaktadır; mallarını koruma konusunda kaygıları olan tüccarlar önde yürümekte ve yol boyunca bazen ipek, mercan, kalay, buğday veya pirinç satmaktadırlar, ama bunları esas Mekke'de takas etmektedirler; sadece kendileriyle ilgilenme durumunda olan hacı adayları ise, kaygısız bir şekilde artçı olarak ilerlemektedirler. Bu, zenginle fakir insanlardan meydana gelen grubun bir muhafız komutanı, kervan "reis"i bulunmakta, ayrıca kervanda rehberler de yer almaktadırlar; bunlar geceleri yolu aydınlatmak üzere kuru odunları yakıp, ellerinde tutarak ilerlemektedirler. Çünkü, sabahın ikisinden güneş doğana kadar yürüyüş yapmak, gecenin serinliğinden yararlanmak için tercih edilen bir usuldür. Kızıldeniz kıyısındaki yağmacı Araplara karşı bir refakat birliği öngörülmüştür. 200 sipahi ve 400 asker, ayrıca bir sahra topçusu ki, bu da 12 deve tarafından çekilen 6 parçadan meydana gelmektedir, bu topçunun amacı Bedevileri korkutmak ve Mekke'ye girerken bir zafer girişi edasıyla gürültü yapmaktır; anlatıcının dediği gibi *to make triumph*

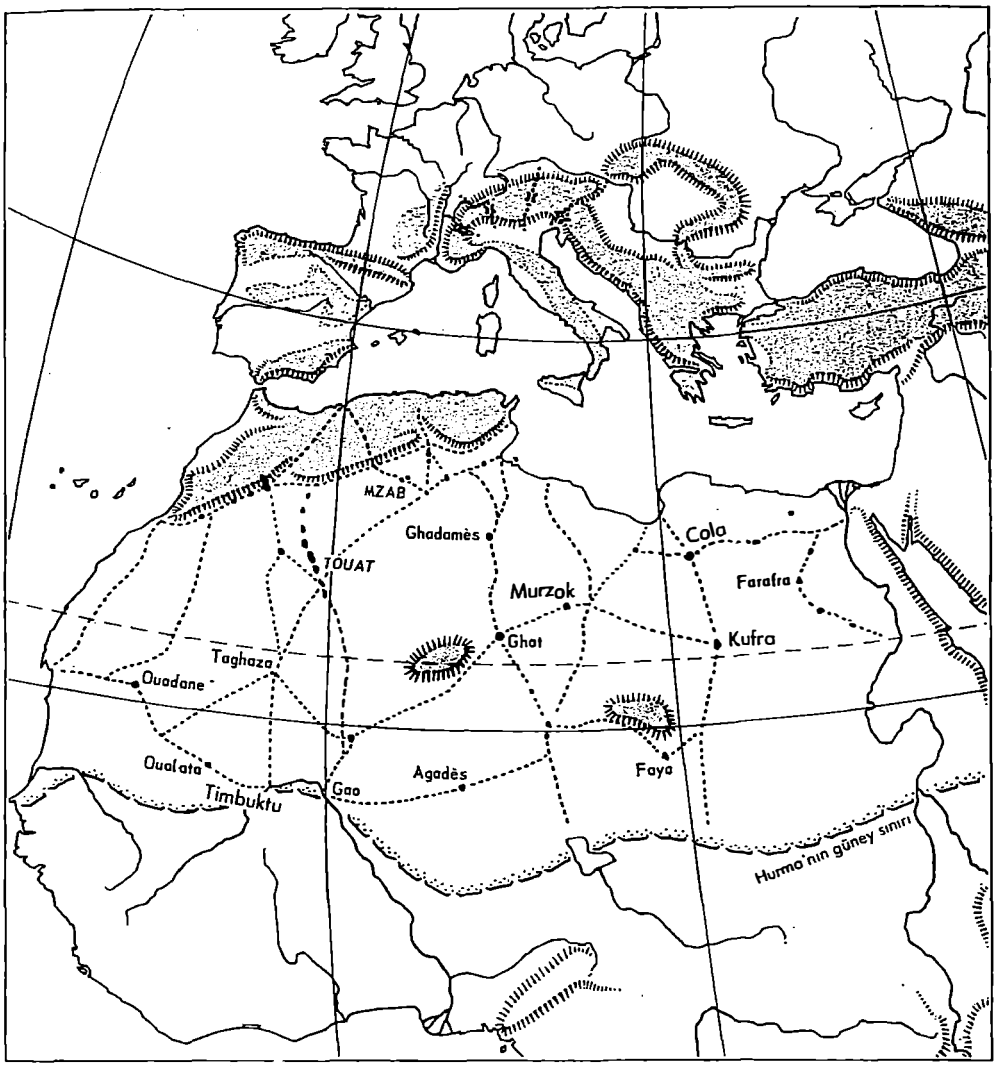
Bu yarı-dinsel, yarı-ticari ve hızlı giden kervanın muazzam olduğu görülmektedir: bu kervan Kahire'den Mekke'ye giden zor güzergâhı 40 günde aşmaktadır. Her seferinde aşırı bir koşum hayvanı bolluğu (Türk ordusunun iaşesi için bir seferinde 30 ilâ 40 bin kadar deve müsadere edildiği olmaktadır) ve konvoyun kesin disiplinine tabi olan aşırı bir yolcu bolluğu düşünelim. Bu yolcular kendi olanaklarıyla yaşamlarını sürdürmekte ve geçtikleri yerlerden yalnızca su ile mutfak ve hayvanların bakımı için gerekli olan yakacaklardan başka birşey talep etmemektedirler. Demek ki, bu masraflı ve güçlü araçları işletebilmek için gelir getirici bir ticaret gerekmektedir. Sahra'da tuz, köle, dokuma ve altın ticareti; Suriye'de prestijli baharat, müstahzarat ve ipek toptancılığı. Ve bunların yanı sıra tüm düzenli ticaretler.

Sahra ticaretinin bütünü itibariyle, XV. ve XVI. yüzyıllarla birlikte, hatta Portekizlilerin büyük keşiflerinden sonra da ve onlara rağmen büyümüş olması muhtemeldir. Kuşkusuz 1460'lı yıllardan itibaren Portekizlilerin Gine kıyılarına yerleşmeleri, Sahra ticaretinin bir kısmını bu yöne saptırmıştır; bunun sonucu olarak, tekrar döneceğimiz bir altın bunalımı meydana gelmiştir. Ancak bu durum XVI. yüzyılda, büyük Sahra yollarının değerli madeni Küçük Afrika ve Mısır ([47]) yönüne taşımaya devam etmelerini ve buna bağlı olarak, güneye doğru bu altın akımını telafi edici insan ve mal akımının sürmesini engelleyememiştir. Cezayir "dayı"sı Salih Reis'in 1556'da Uargla'ya kadar uzanan girişimini bu altın sevkiyatındaki kesintilerle açıklamak cazip olacaktır. Veya Paşa Cuder'in Faslıları ve İspanyol dönmeleriyle birlikte ([48]) 1591'de Sahra'yı bir ucundan diğerine kadar geçerek Timbuktu'ya kadar yürüttüğünden ötürü, kuşkusuz daha önemli olan talan harekâtını. Bu harekât, üç yıl sonra İngiliz Modoc'un Merakeş'e altın yüklü 30 katırın gelişini görmesini açıklayabilir mi ([49])?

Belgelerimizin ışığında bunlar kısmi gösterimlerdir. Habeşistan'dan Mısır'a ve tersine yönelik ticaretin doğal yolu olan Yukarı Nil vadisini hareketlendiren ticaret de çok fazla net bir şekilde belirlenememektedir. Yeniçerilerin ve sipahilerin serpuşlarına taktıkları devekuşu tüyleri işte bu yoldan, Türkiye'ye kadar ulaşmaktadırlar ([50]). Burası aynı zamanda bir altın yoludur: XVI. yüzyıl için bunun kanıtına sahibiz. XVII. yüzyılda Tavernier bunu hala işaret etmektedir ([51]). II. Felipe döneminde Avrupa, Amerikan, gümüşü rejimine geçerken, Türk imparatorluğu hala Afrika altınıyla yaşamışa benzemektedir. Ancak, bu altını bol miktarda elde ettiği anlamına gelmemektedir, çünkü Türkler hıristiyan aleminden giderek artan miktarlarda değerli maden ithal etmeye başlamışlardır. Herşeye rağmen, Türkiye'nin yüzyılın sonunda, şu gümüş bölgesi Safeviler İran'ına nazaran, bir altın bölgesi olarak ortaya çıkması ilginçtir ([52]).

Yakın Doğu'da başlıca iki kervan bölgesi bulunmaktadır: bunlardan biri Suriye veya Kahire'den yola çıkan Mekke yollarına tekâbül etmektedir; diğeri de Halep'ten Dicle'ye gitmektedir ([53]). Tavernier'nin söylediklerine göre, Fırat değirmenler yüzünden 1638'e kadar seyrüsefer dışı kalmıştır, bu tarih Türk ordusunun Fırat'ı ulaşım yolu olarak kullanmaya başladığı tarihtir ([54]). Dicle ancak Bağdat yakınlarında kullanılmaktadır ([55]).

İki yol demeti Hind Okyanusuna doğru yönelmektedirler; bunlardan biri İran körfezi yönünde, diğeri de Kızıldeniz yönünde ilerledikten sonra, Tor ve Süveyş gibi Mısır limanlarına, bunun ötesinde hacıların limanı olan ve Kızıldeniz'i Hindistan ve adalarına bağlayan seyrüseferin son durağı olan Cidde'ye varmaktadırlar ([56]). Bu bağlantılar yüzyıllardan beri vardırlar ve XII, XIII. yüzyıllarda başlamış olan müreffeh dönemleri hala yerli yerindedir. Bunlar deniz taşımacılığı ile kervanı, koşullara, menzil kaymalarına ve rekabetlere rağmen onların sayesinde -ama bunlar korunan sistemin etkin olarak kalabilmesi için her zaman ayarlanmaktadırlar- ortak kılmaktadırlar. Bu, Akdeniz'in ve onu Hind Okyanusuna doğru uzatan dünyanın, Jacop Burckhardt'ın güzel ama aşırı



14. Sahra kervanları, XV.-XVI. yüzyıllar
Şema esası itibariyle Vitorino Magalhaes Godinho, **Os descobrimlentos e a economia mundial,** 1963 adlı eserden alınmıştır, kitap özellikle XV. yüzyıla ilişkindir. Kuzey Afrika'yı kat'ederek Oran veya Tunus'a yönelen yollar ancak taslak halindedirler. Cezayir'in yıldızı ancak XVI. yüzyılda ve geç olarak parlamıştır. Doğal olarak, Magrip'ten zenci topraklarına uzanan yollar yer değiştirmelere ve değişen faaliyetlere maruz kalmışlardır. Habeşistan'a doğru Nil en büyük yoldur.

formülüne göre "tek bir canlı varlık olması" anlamına gelmemektedir. Kuşkusuz coğrafya, geçit yerlerini İran körfezinden Suriye kıyısına kadar olan karasal mesafelerin, bundan da fazlası Süveyş kıstağındaki mesafenin darlığı nedeniyle, önceden belirlemiştir. Fakat bu doğal kolaylıklar herşeye hükmedememekte ve bu çöl alanlarının aşılması bizatihi bir engel olarak kalmakta ve buraları büyük çabalar pahasına geçilebilmektedir.

Böylece, buluşmalarında muazzam avantajlar olan, ama özerk ve kendi içlerine kapalı olarak yaşamaya alışkın iki ekonomi temasa geçmiş olmaktadır. Vasco da Gama

öncesinde olduğu gibi, sonrasında da Hind Okyanusu kendine ve bir evren ve aşağı yukarı kendine yeterli bir dünyadır: buğday Diu tarafından, pamuklu kumaşlar Kambaiya tarafından, atlar Hürmüz tarafından, pirinç ve şeker Bengal tarafından, fildişi, köleler ve altın güney Afrika kıyıları tarafından sağlanmaktadır. Üretim ve ihtiyaçları ayarlamak için gereken herşey burada vardır. Hindli dışarıdan keyfe keder olanları talep etmektedir: Pasifik'den ipek, porselen, bakır, kalay, baharat; Batı'dan dokumalar ve bundan da fazlası gümüş sikkeler. Beyaz sikkelerin sürekli artışı olmasaydı Hind Okyanusu'nun geniş hayatı bu kadar da kolay rayından çıkmazdı. Akdeniz'in beyaz madene karşı ihtiras olmasaydı, belki de bu talep boşuna olurdu.

Aşırı bir basınçtan kaynaklanan Doğu Akdeniz ticareti, doğal ve serbest olmanın dışında herşeydir. Bu ticaret çabaların birbirlerine eklenmelerini, eğer onlar olmasaydı, işlemlerin mümkün olamayacakları bağlantı noktalarını gerektirmektedir. Şiddetli bir darbe olduğunda, sistem şirazesinden çıkmaktadır. Şu Hind'den gelen karabiber çuvallarının veya Hind adalarından gelen şu baharat çuvallarının bir Halep, sonra da bir Venedik, sonra da bir Nuremberg dükkânına ulaşabilmek için ne kadar da çok elden geçtiklerini bir düşünün.

Vahalar

İnsanların ve sürülerin göçebeliği, kervan kafileciliği, yürüyüş halinde halklar; batılı açısından kurak bölgelerin en çarpıcı özelliği olarak gözükeni budur.

Ancak çöl sadece hareket değildir. Eğer bu unutulursa, hareketsiz kentler ve onları çevreleyen bilgin köysel uygarlıkların şaheserleri olan nehir suyu, kaynak suyu veya yeraltı suyunun kullanımıyla yaratılan değerli topraklar ihmal edilmiş olacaktır. Binlerce yıldan beri Yakın Doğu insanı tarafından kazanılmakta olan ve Tanrı bilir nerede başlamış olan, ama işte çok uzun zamandan beri hem Mısır'da, hem Mezopotamya'da veya İran'da olduğu kadar, Türkistan'da, İndüs kıyılarında devam etmekte olan bu zafer; aktarılan, öğretilen ve bunlar olurken yenilenen ve zenginleştirilen bu zafer Kuzey Afrika ve Güney Akdeniz yönlerine doğru yayılmıştır.

Bu vahalar sadece minik dayanak noktalarıdır. XVI. yüzyıl Mısır'ı işlenen deltaların çifte bir şeridinden ve insan tarafından tam fethedilmemiş bir deltadan ibarettir. Mezopotamya Antik ihtişamı sırasında, 20 ilâ 25 km²'lik bir alanı kapsayan verimli bahçelerden ibaretti ([57]): harita üzerinde hemen hemen hiç. Fakat bu vahalar nüfus yoğunlaşması, paralel sokakların sulama kanallarına koştukları gerçek tarımsal kentlerin alanıdırlar. Bu vahaların hayatlarını anlamak için güney Cezayir'in meyvalık bahçelerinin imgesini bulmak gerekmektedir. Bu bahçeler toprak duvarlarla örülmüştür ve su konusunda bilgince bir yasamaya, dikkatli yönetimlere ve Akdeniz ovalarındakilerden daha tiranca rejimlere sahiptirler. Hammurabi kanununun düzenlenmiş hayatının yanında, dirsek teması içindeki Lombardiya pirinç tarlaları nedir ki? Hatta Valencia ve sulamanın katı yasalar getirdiği diğer yerlerde bile bir yarı-serbestlik için yer vardır. Vaha ise mutlak bir zorlamayı dayatmaktadır. Ve en gerçeğinden ovalar gibi, o da çok fazla sayıda insan talep etmekte ve tüketmektedir.

İnsan burada hasım bir iklim içinde kendini tüketmektedir; burada birçok salgına ve bunların arasında sıtmaya da av olmaktadır. Belon du Mans Mısır'da yüzünden o kadar fazla böcek tarafından sokulmuştur ki, kızamık çıkarıyora benzemektedir ([58]). Bu hayat demek ki, sürekli olarak bir insan mübayaasını gerektirmektedir. Amerika'dan çok önceleri Sahra vahaları zenci köleciliğini tanımışlardır. Aynı şey Mısır için de söylenebilir: bu ülke tüm tarihi boyunca Habeşistan ile sürekli bir ilişki içinde olmuş ve

bunu sürdürmüştür; buna bağlı olarak fellahların çoğunu damgalayan kara kan katkısı ortaya çıkmıştır. Mezopotamya'ya gelince, burası kendini kuzeyden ve doğudan çevreleyen dağlara insani katkı bakımından bağımlı kalmışa benzemektedir. Orta Çağda İran'ın bir şubesi burada uygarlığın bütün çiçeklerini serpiltme alanı bulmuş ve büyük hacılarıyla, başkentlerini buraya yerleştirmiş değil midir? Türklerin ilgisizlikleri yüzünden Mezopotamya'daki Fars bahçelerini öldürdükleri söylenir. Gerçekte, İran'dan kopartılan Mezotopamya, vazgeçilmez insani mübayaa kaynağından kopartılmış olmaktaydı. Bedevi, artık sürülerini bu can çekişen dünyanın sınırlarına sürmekte ve yerleşik çırağı olarak yaptığı ilkel tarımını burada tesis etmekte hiçbir zorlukla karşılaşmamıştır.

Bahçelerin -ova veya vaha bahçeleri- sürekli olarak yeniden yaratılmak, sürekli olarak iş başında olan düşmana karşı korunmak zorunda oldukları ölçüde, ne kadar da narin olduklarını ölçmek için mükemmel bir fırsat: Mezopotamya örneğinde, kum, kanalların dolması, setlerin çökmesi, artı sanki karşıda çekirge sürüsü varmış gibi korunulması gereken civar steplerde göçebelik yapan şu adeta-ilkeller. XIX. yüzyılın sonunda bile hiçbir Mezopotamya köyü yoktur ki, çobanların baskınlarını haber vermek üzere kurulmuş gözetleme kulesine ve gözcülere sahip olmasın ([59]). Zaten, Bedevi vahanın tropikal hayatına, herşeyden önce bitkisel olan besinlerine alışabilir mi? Bedevi, göçebelerin ait oldukları zayıf bacaklı ve geniş göğüslü şu atletik tipten, Alman antropologlarının *Brustrasse,*'sindendir. Vahada yaşayan ise *Bauchrasse*'ye mensuptur, Sancho Pança gibi göbekli, bitkisel gıdalarla şişmiş bir köylü. Aynı şekilde, Fergana tarihinden İran kökenli yerleşiklerin oynadıkları role bakınız. Siri Derya vadisini düzenlemişe, çoğunlukla balta girmemiş ormanlarla kaplı bayırların ağaçlarını yok etmişe, kamışlarla kaplı bataklıkları kurutmuşa benzeyenler onlardır; bu işleri yapanlar onlardır, civarda kıpırdanıp duran göçebeler ve göçebelerin karmaşık dünyası değildir ([60]).

Küçük veya büyük bütün vahaların iktidar üsleri oldukları konusunda hiçbir kuşku yoktur. Erken tarihlerde edinilmiş olan bu vahalar "Doğu uygarlığının" üzerinde oluştuğu verimli adacıklar olmuşlardır ve İslamiyet, bu "Doğu uygarlığı"nın doğumundan binlerce yıl sonra bir kez daha canlanmasından başka birşey değildir. Bu vahalar ağaçları, akar suları ve gülleriyle ilk "cennetler" olmuşlardır. Eğer birçok yararlı bitki ve saban gibi tarım araçları zorunlu olarak burada bulunmamışsa da, bütün bu unsurlar burada çok erkenden işleme sokulmuşlardır. Bunun anlamı, Alfred Hettner'in savunduğu gibi, bunların Doğunun temelinin tümü olduğu değildir. Çöl hayatının iki zıt ve tamamlayıcı unsuru arasında, coğrafyacıların sanki bu ikisi birbirlerinden ayrılabilirmiş, sanki göçebe kentlerin kararlı dengesinden beşlenmiyormuş ve kent de göçebelerin koşuşturmalarından nasibini almıyormuş ve özellikle, sanki bu iki unsurun her ikisi de kendilerininkinden daha büyük bir tarihin ortak unsurları, bilhassa, çölün çocuğu olan İslamiyetin büyük ve özgün tarihini anlamak için gerekli unsurlar değillermişçesine; görüşlerinin temeli olarak tercihlerini bunlardan birinin lehine kullanma konusunda çoğu zaman inad etmişlerdir.

İslamiyetin coğrafi alanı

Çünkü "İslamiyet çöldür" diye yeniden ileri sürmektedir denemeci Esat Bey ([61]). Çölün boşluğu, çilekeş sertliği, ona içkin olan mistisizm, parlak güneşe olan saygısı, efsanelerin üniter ilkesi; ve bu insani boşluğun binlerce sonucu. Aynı şekilde, Akdeniz uygarlıkları da denizin boşluğunun belirleyiciliği altında büyümüş olmalıdırlar. Burada teknelerin ve kayıkların dolaşımı canlanmakta, orada kervanların ve ebedi olarak göçebe olan

halklarınki. Tıpkı deniz gibi, çöl de harekettir, İslamiyet harekettir. Vidal de la Blache cami ve minareler kadar, pazarlar ve kervansaraylar da onun uygarlığının karakteristikleridir demekteydi ([62]). Ve çöl bu hareketliliğe, inkâr edilemez insani homojenliğini borçludur. "Bir Mançurya Tatarını bir Beserabya Tatarına yaklaştırınız, onları ayıran şu 1500 fersahlık aralığı boşuna arayacaksınız, iklimin etkisi azdır, yönetiminki de aynı şekildedir" diye yazmaktaydı Baron de Tott ([63]).

Ancak, karmaşığı çok basite indirgemekten kaçınalım. İslamiyet uyuşan ve aynı zamanda uyuşmayan insani gerçeklerin, işaret ettiğimiz şu coğrafi sınırlar ailesinin dayattıklarının toplamıdır. Daha da sayalım: büyük kervan yolları, nehir bölgeleri, çünkü İslamiyet şu Sahel'lerden, Akdeniz'in karşısına yerleşmiş şu yerleşik hayat sınırlarından, İran körfezi boyuna, Hind Okyanusu ve Karadeniz'e ve aynı zamanda Sudan ülkesiyle de temas halinde olan yerlere kadar yayılmıştır; Hettner'in başat saydığı vahalar ve buraların iktidar yoğunlaştırmaları. İslamiyet bunların hepsidir: Atlas Okyanusundan Pasifik Okyanusuna kadar uzun bir yol Eski Dünya'nın güçlü ve katı kitlesini delmektedir. Roma da Akdeniz birliğini kurduğunda bundan fazlasını yapamamıştı.

Demek ki İslamiyet, VII. yüzyıldan itibaren onu Eski Dünya'nın birleştiricisi yapan şu tarihsel şanstır. Bu yoğun insan kitleleri arasında -geniş anlamda Avrupa, Kara Afrikalar, Uzak Doğu- İslamiyet zorunlu geçitleri tutmakta ve kârlı aracı işlevi sayesinde yaşamaktadır. Onun istemediği veya hoşgörmediği hiçbir şeyin transiti yapılmamaktadır. Merkezde geniş deniz yollarının esnekliğinin olmadığı bu katı dünya için, İslamiyet daha sonra yeryüzü ölçeğinde muzaffer olan Avrupa'nın olacağı gibi, bir egemen ekonomi ve uygarlıktır. Bu yüceliğin zorunlu olarak zayıflıkları bulunmaktadır: kronik insan yetersizliği; yetersiz bir teknik; dinin temel olduğu kadar, bahane de olduğu iç çatışmalar; İslamiyetin başlangıç dönemi için soğuk çöllere egemen olmadaki, onları en azından Türkistan veya İran yüksekliklerinde tutmak konusundaki ırsi zorluk. Bütünün zayıflığı, Cungarya kapısının civarında veya arkasında; Moğol ve Türk çifte tehlikesinin arasındadır.

Sonuncu zayıflık: İslamiyet kısa bir süre sonra belli bir başarının, şu dünyanın merkezinde olma rahatlatıcı duygusunun, etkin çözümler bulmuş olmaktan ötürü başkalarını aramaya gerek duymamanın esiri olmuştur. Arap denizciler Kara Afrika'nın hem Atlantik, hem de Hindli iki cephesini bilmektedirler, Okyanusun bunları birleştirdiğinden şüphelenmekte, fakat bundan endişe duymamaktadırlar ([64]).

XV. yüzyılla birlikte muazzam Türk zaferi bunların üstüne gelmiştir: ikinci bir İslamiyet; bu kez toprağa, süvariye, askere bağlı ikinci bir islami düzen. Bu islamiyet "kuzeylidir" ve Balkanların ele geçirilmesiyle de dehşet verici bir şekilde Avrupa içlerine dalmıştır. Birinci İslamiyet koşusunun sonunda İspanya'ya ulaşmıştır. Osmanlıların macerasının kalbi Avrupa'da yer almaktadır, Osmanlıların zaferinin simgesi olan bir deniz kenti, aynı zamanda onlara ihanet edecektir. İstanbul'un yerleşikleştirme, örgütleme, planlama konusundaki bu tutkulu inadı Avrupa tarzındadır ([65]). Bu kent padişahların gereksiz çatışmalara girmelerine yol açarak, gerçek sorunları onlardan gizlemiştir. 1529'da başlamış olan bir Süveyş kanalını kazmama; 1538'de Portekizliye karşı sonuna kadar bir mücadeleye girmeme ve bir kardeş kavgasında, sınır alanlarının boşluğunda İran'a çarpma; 1569'da Aşağı Volga havzasının fethi fırsatını kaçırma ve ipek yolunu yeniden açamama, Akdeniz'in gereksiz savaşları içinde kendini kaybederken asıl sorunun büyük dünyanın dışına çıkmak olduğunu görememe: bir sürü kaybedilmiş fırsat ([66]).

2. Avrupa ve Akdeniz

Karadeniz'den Cebelitarık boğazına kadar Akdeniz kuzey cephesi üzerinde Avrupa topraklarının kendine refakat ettiklerini görmektedir. Başka yerlerde olduğu gibi, tarihçi eğer sınırlamak isterse burada da, coğrafyacıdan daha fazla tereddüt edecektir. Henri Hauser "Avrupa, karışık kavramı" diye yazmaktaydı. Burası tarihin farklı şekilde işlediği varlıklardan ve mekânlardan meydana gelen çift veya üçlü bir dünyadır. Akdeniz, Avrupa'nın güneyini güçlü bir şekilde damgaladığı ölçüde, bu aynı Avrupa'nın birliğine muhalefet etmekten de geri kalmamıştır. Onu kendine cezbetmekte, onu kendi çıkarı doğrultusunda çatlatmaktadır.

Kıstaklar ve meridyenler yönündeki yollar

Avrupa'nın Akdeniz'in mavi suları ile, kuzeyin şu diğer Akdenizleri olan Baltık, Kuzey Denizi ve Manş Denizi arasına yerleştirdiği toprak kitlesi Batıya doğru tedricen daralmaktadır. Bu topraklar meridyenler yönündeki bir dizi yol tarafından kesilmektedirler, bu doğal kıstaklar bugün bile mübadeleler için belirleyicidirler: Rus kıstağı, Polonya kıstağı, Alman kıstağı, Fransız kıstağı.

Batıya doğru Iberya yarımadası aynı şekilde yollarla kesilmiştir, fakat bu yollar batıdan doğuya, denizden Okyanusa doğrudurlar: Barselona'dan Navarra'ya ve Bask ülkesine Ebro üzerinden ulaşan yollar böyledir; Valencia'dan Medina del Campo'ya ve Portekiz'e ulaşan önemli yatay yol veyahut da Cebelitarık'tan geçmekten kurtulmayı sağlayan, Alicante ile Malaga ve Sevilla arasındaki kestirmeler de böyledirler ([67]). Bu İspanyol yolları şu an için bizi ilgilendirmeyeceklerdir. Bunların yönelimleri onları çok ayrı bir yere koymakta ve eski soru hep sorulmuş haliyle kalmaktadır: İspanya tam anlamıyla Avrupalı mıdır? Bu durumda jeologların Gaskonya'dan Kafkasyalara kadar çizdikleri büyük hatta geri dönelim. Bizim için bu hattın kuzeyindeki yollar, Akdeniz'le olan bağlantıları içinde, gerçek Avrupa sorununu ortaya koymaktadırlar. Gerçek sorun, veya daha iyisi gerçek sorunlar dizisi.

Çünkü Akdeniz mekânının kuzeyindeki bu Avrupa'nın, eğer Akdeniz topraklarının şiddetli bir zıddıysalar, homojen olmaları gerekmektedir. Güneyin meyva bahçeleri ve bağlarının karşısında, burası en mükemmelinden yoğun orman ([68]), çıplak ovalar, çayırlar, seyrüsefere uygun nehirler ülkesidir ve Akdeniz'in güvencesi olan yiyecek sağlayıcı ağaç ve ağaççıklara nadiren sahiptir. Burası geniş alanlar boyunca, tekerlekli taşımanın ülkesidir, o kadar ki, 1522 sonbaharında Anvers'den Bruges ve Calais'ye giden Dantiscus, doğal olarak şöyle yazmaktadır: *ex Antverpia per currus ut hic fieri solet,* burada bu durum ne kadar da alışılmış bir şeydir ([69]). Buna karşılık güney katır kervanlarının alanıdır. Gelecekte İspanya kraliçesi olacak olan Elisabeth de Valois ve maiyeti, 1560 Ocağında İspanya sınırına arabaları ve yükleriyle vardıklarında, onları Yarımadanın kalbine kadar taşıyacak olan yük hayvanları konvoyuna aktarılmışlardı ([70]). Yarım yüzyıl kadar önce, 1502'de Yakışıklı Philippe'in İspanya yolculuğunda da aynı şey olmuştur.

Kuzey biranın, fermante edilmiş tahıllardan yapılan içkilerin ülkesidir. Daha Tacitus zamanındaki Germania da böyleydi. XVI. yüzyılda ilk bira imalathaneleri Konstanz'a yerleşiyorlardı ([71]); Dominiken rahipleri birayı Lorraine'e sokmuşlardır; bira kısa bir süre sonra, halk şarkılarının söyledikleri gibi, doğal olarak şerbetçi otuyla ve Reformasyonla birlikte İngiltere'ye girmiştir ([72]). 1590-1591 kışında Venediğin buğday alımı için gönderdiği şu kâtip, Marco Ottobon, Dantzig'de yaz gelince, hepsi de kötü durumda, silahları iyi olmayan iki yüz Hollanda teknesinin ikinci kalite tahılları *gli grani*

per birra almaya geldiklerini görünce şaşırmıştır.

Bir Akdenizli için buraları (ve yalnızca Polonya değil) garip ülkelerdir, burada şarap bir lüks olup, inanılmaz bir fiyattan satılmaktadır. 1513'de bir süre Alçak Ülkeler'de esir olan Bayard, parasız pulsuz olmasına rağmen, zengin sofralar kurdurtmaktadır, fakat "öyle günler oldu ki, şarap için 20 ekü harcadı" ([73]). Bu ülkelerdeki yabancı eğer Akdenizliyse, onları kaba, incelikleri olmayan barbarlarla meskûn kabul edecektir. Bunlar çoğu zaman büyük bir dinsel itikada sahip (ister Luther öncesi Almanya ([74]) veya I. François dönemindeki Normandiya olsun) ([75]) iyi "barbarlar"dır; aynı zamanda bunlar dürüsttürler de (şu aynı Marco Ottobon Polonya için, orada *l'oroin mano senza pericolo di essere offeso* yolculuk yapılabileceğini söylemektedir). Ve sonra büyük bir avantaj olarak, hayat burada İtalya'da olduğundan daha ucuzdur. Venediklimizin farkettiğine göre, Dantzig'de "adam başına haftada iki taler ile diyebilirim ki sabah ve akşam ziyafet çektim" ([76]).

Fakat genelleştirmeyelim. Akdeniz yük hayvanının rastlandığı yegâne bölge olmadığı gibi, kuzeye doğru onun devamı olan Avrupa da ne biranın, ne de tekerlekli taşımanın tartışılamaz tekeline sahiptir. Başka yerlerde de olduğu gibi, Fransa'da da yük hayvanları taşımacılığın büyük bölümünü sağlamaktadırlar. Arabalar sıklıkla kentsel ve arabalı vahaların düşük çapları içinde, kent yakınlarında yolculuk yapmaktadırlar ki, bu istisna Akdeniz ülkelerinin kalbinde de görülmektedir. Ve sonra Akdeniz'in de ilkel bir itikada sahip ve hayatın ucuz olduğu geri bölgeleri bulunmaktadır.

Şunun yeniden söylemek gerekmektedir: uygarlık kuzey Avrupa'ya farklı yollardan, çeşitli tarihlerde nüfuz etmiştir; güney yollarından çok erken ve inkâr edilemez bir Akdeniz vurgusuyla; hristiyan Batı yönünden daha geç, paralel hatlar boyunca, hem deniz yollarıyla (Lübeck hukukunun Baltık'ta nasıl yayıldığına bakınız), hem de kara yollarıyla (Magdeburg'un fetihçi hukukunun ne kadar uzaklara, ama daha yavaş yayılışına bakınız).

Bunun sonucu olarak Akdeniz dünyası, Avrupa kadranı üzerinde, kendi karşısında ne kökenleri, ne de kültürel veya ekonomik düzeyleri bakımından aynı olmayan bölgeler ve toplumlar bulunmaktadır. Bunlar ne aynı renklere, ne de aynı yaşa sahiptirler ve Akdeniz'in cezbedici gücünü farklı derecelerde hissetmektedirler.

Kabaca, *en azından* dört Avrupa grubundan söz etmek gerekmektedir; bu dört grup kıstakların büyük meridyen bağlantılarına tekâbül etmekte, herbiri az veya çok güçlü bir şekilde, zenginliklerin taşıyıcısı olan sıcak denize bağlanmış dört tane tarih alanı. Bunlar aynı zamanda birbirlerine de bağlıdırlar, fakat bu gözlemi basitleştirmemektedir.

Rus kıstağı : Karadeniz'e veya Hazar Denizi'ne doğru

XVI. yüzyılda bir Rus kıstağı olmadığını, bağlantı rolünü oynayan ve Akdeniz'e doğru geniş mübadele hareketlerini yönlendiren bir kıstağın olmadığını söylemek ve hemen hemen de kanıtlamak kolay olacaktır. Rusya'nın bütün güneyi boştur ve yalnızca, atlarının hızlı adımlarıyla Kafkasların kuzeyi veya Hazar kıyıları veya Moskova civarında -1571'de burayı yakmışlardır ([77])- olduğu kadar, korkunç bir şekilde çiğnedikleri Tuna ülkelerinin göbeğinde de görülebilen ([78]), Kırım Tatarlarının göçebe grupları tarafından geçilmektedir. XVIII. yüzyılın sonunda Rus iskân hareketinin burada karşılacağı, hala bir boşluktur; deve ve at yetiştiricisi birkaç yağmacı göçebenin muazzam güzergâh alanlarının boşluğu ([79]).

Bu yağmacıların saldırıları muazzam stebi (ki burada tek bir kent bile bulunmamaktadır) korsan seyrüseferinin denizi doldurmasından daha fazla insanla doldurmamak-

tadır. Fakat, bunlar bu toprağın muazzamlığı karşısında az sayıda olmakla birlikte, burayı tehlikeli bir bölge haline getirmeye yetmektedirler. Kara tarafından engebeleri sayesinde korunan Kırım'a dayanan, burada bazı müstahkem yerlere sahip (biri Kefe) Türkler tarafından desteklenen bu güney Tatarlarına ancak, tıpkı Kazan ve Astrakan Tatarları için de olduğu gibi, "Büyük Dük" tarafından boyun eğdirtilebilmiştir. Bunun nedeni Türklerin, Rusların onların üzerinde sahip olabilecekleri tek üstünlüğü giderici bir şekilde, onları çakmaklı tüfek ve toplarla silahlandırmış olmalarıdır ([80]). Aynı zamanda, Tatarlar talan harekâtlarının sonunda bütün Türk ev ve köylerine Slav hizmetkâr ve işçi sağlamaktadırlar. Onların gayretleriyle, muazam miktarda Rus ve bazen de Polonyalı köle İstanbul'a kadar ulaştırılmakta, ve burada düşük bir fiyata satılmaktadır ([81]). Bu insani mal yağmaları o kadar büyüktür ki, Giovanni Botero 1591'de bunları Rusya'nın düşük bir nüfusa sahip olmasının nedenleri arasında zikretmektedir ([82]). İnsan azlığı belki de, Rusların XVI. yüzyılda Karadeniz kıyılarına ulaşmayı denememelerini açıklamaktadır; bu gayri-insani ülkelerde, kışın donmuş nehirler artık askeri birliklerin ilerlemesine engel çıkartmadıklarında, birkaç karşı-yağma düzenlenmekle yetinmektedirler. XVII. yüzyılın başında Rus yasadışıları, bir cins Uskok veya Hayduk olan Kazaklar hafif tekneleri silahlandırarak Karadeniz'deki Türk seyrüseferini rahatsız etmek üzere geleceklerdir. Daha 1602'de "Polonyalı" Kazaklar Tuna ağzını bir kadırga ile tutmuşlardır ([83]).

Eğer Ruslar henüz güneye çok yetersiz bir şekilde bağlanmışlarsa, bunun nedeni aynı zamanda, onların bu yönde ilerlemek için ciddi çabalar sarfetmemiş olmalarıdır. Ruslar kuzeyin ilkel ülkeleri, Baltık bölgesinin ekonomik gelişimi ([84]) ve Batı tarafından karşılarında olan Avrupa ülkeleri -Polonya, Almanya- tarafından cezbedilmektedirler. Nihayet bu durumun bir nedeni de, Hazar üzerinde eksenlenmiş olarak İran'a yönelmekte olmalarıdır. Onların hayatını güney değil, güney-doğu yönlendirmektedir.

Rusya henüz Avrupa değildir ([85]), ama o tarihlerde Avrupalılaşmaktadır. Alpler, Bohemye ve Polonya tarikiyle Batı yolları Moskova'ya kadar İtalyan mimar duvarcılarını, soğan başı biçimindeki çan kulesi yapımcılarını getirmektedirler. Batıdan ona top barutunun değerli teknikleri gelmektedir. Polonyalılar bu aktarımın tehlikelerinden yüzlerce kere yakınmışlardır ([86]). Çar 1558'le 1581 yılları arasında Narva'yı ele geçirip ([87]), böylece Baltığa bir "pencere" açınca, Polonya kralı Moskof'un eline geçen fırsatlar karşısında yeniden tutuşmuştur. Moskof'u zaptetmenin yegâne yolu onu "barbarlığı ve cehaleti" içinde bırakmak olacaktır. Kral Sigismond 6 Aralık 1559'da kraliçe Elizabeth'e Dantziglilerin "Narva"ya giden İngiliz teknelerini tutuklamakla, bu yüzden iyi bir iş yaptıklarını yazmaktadır ([88]). Bu kavga uzun sürecektir ve yalnızca İngilizleri kısıtlamakla kalmayacaktır. 1570 Haziranında Dieppe limanına kayıtlı bir Fransız tekneli olan *l'Espérence* Narva'ya giderken Dantzigli sahte korsanlar tarafından müsadere edilmiştir ([89]). 1571'de Alba dükü, Almanya'nın ve belki de bütün Hıristiyanlığın şu düşmanlarını silahlandırmaya yönelik top ve savaş malzemesi ihracatı konusunda Alman *Reichstag*'ını uyarıyordu ([90]). Bu olaylar ve birkaç tane başkası daha, Rus ekonomisinin ağırlık merkezinin yavaş yavaş kuzeye yaklaştığını, fakat geniş alanlarda güneyin ve özellikle de güney-doğunun büyük yerini koruduğunu göstermektedir.

Moskova'da Rum, Tatar, Ulah, Ermeni, İranlı, Türk tüccarlar vardır ([91]). Özellikle Volga boyunca olmak üzere bir trafik bulunmaktadır: inerken askerler, toplar, buğday; çıkarken tuz, kurutulmuş havyar balığı ([92]). 1551 ve 1556'da Ruslar tarafından Kazan ve Astrakan'ın işgal edilmelerinden sonra ([93]), nehrin bütün yatağı ele geçirilmiş ve düzenli trafik ancak uzun aralıklarda Kazak ve Nogay Tatarlarının talanları tarafından rahatsız edilmiştir ([94]). Aynı biçimde, Tatarlara yaslanan Türkler Astrakan'a kadar ilerlemeyi

deneyeceklerdir (Don'u Volga'ya bağlayan bir kanal açarak, böylece İran'da savaşmakta olan birliklerinin iaşesini Hazar denizi üzerinden sağlama projesiyle birlikte) ([95]); girişimleri 1569-1570'de önemli bir Rus direnci karşısında mecra değiştirerek sona erecektir. Çünkü bu güney anteni Moskof devletine güney-doğu göçebeleriyle ve İran ve onun eski parasal ekonomileriyle olan ilişkilerini sağlamaktadır; Çar parasal vergilerini bu güney eyaletlerinden sağlarken, kuzeydekiler onun hazinesine çoğu zaman yalnızca deri ve kürk sağlayabilmektedirler ([96]). Zaten bu kürkler Balkanlar, İstanbul ve İran yönlerine doğru önemli bir Rus ticaretini beslemektedirler ([97]), çünkü Türk-Rus ilişkileri 1570'de Novossiltsof'un elçiliğiyle yumuşamıştır ([98]).

Fakat büyük tarih açısından daha ilginç olanı, gene 1556-1581 yılları arasında İngilizlerin Karadeniz yönüne değil de (bir Türk gölünde ve iyi korunan bir Türk gölünde mahreç bulmak neye yarar ki?) Hazar Denizi yönünde doğrudan bağlantı kurmak için yaptıkları girişimdir. Bu girişimde Akdeniz'i dolanma yönünde fiili bir deneme bulunmaktadır; fakat bu deneme Portekizlilerin 1498'de başardıkları gibi bir su yolundan olmayıp, kara ve deniz yolunu kapsayan karma bir yoldan olacaktır ([99]).

Fiilen yüzyılın ortalarına doğru, İngiliz tekneleri Akdeniz'den kaybolmuşlar ve onlarla birlikte, bu yolculukların İngiliz tüccarlarına sağladıkları doğuyla olan mübadelelerin kârları da yok olmuştur. Bu tüccarlar artık, Akdenizlilerin ve İberyalıların tekelinde olan Hind ticaretine verimli bir şekilde katılmaktan başka birşey düşünmemektedirler. Londra'nın *Merchants Adventurers* bu durumda yeni bir yol bulmak ve böylece Magellan'ın dünya çevresini dolaşmasını kuzeyden tekrarlamak umuduyla, kuzey kutup bölgesine tekneler ve kâşifler göndermiştir. Bu teknelerden biri olan *Chancellor's* 1553'de tesadüfen Arhangelsk'in uzağında olmayan Saint-Nicolas koyunda karaya ulaşacaktır. Bu tesadüfü kullanma konusunda atlanılmamış ve ülkenin kaynakları olan balmumu, balina yağı, kürk, keten, kenevir, fok dişleri, morina; yünlü kumaş ve para karşılığında erkenden İngiltere'nin yolunu tutmuşlardır.

Moscovie Companie ilkel projenin Rus mekânı boyunca gerçekleştirilebilir olduğunu, Hazar denizi yoluyla baharat, karabiber ve ipeğe ulaşılabileceğini çabucak farketmiştir. 1561'de bir İngiliz temsilcisi mallarıyla birlikte İran'a gelmiş ve birkaç yıl içinde düzenli yolculuklar çabucak tesis edilmiştir: birkaç yıl içinde, Doğu'nun bütün harikaları, Saint-Nicolas koyundaki İngiliz teknelerine yığılmak üzere, Volga boyunca yukarı çıkmaya başlayacaklardır. Gerçekten de yalnızca birkaç yıl içinde. Projenin nihai başarısızlığı siyasal nedenlere ve 1575'den itibaren İngilizlerin Akdeniz'e yeniden doğrudan bir yol bulmuş olmalarına bağlıdır. Hazar Denizine ve İran'a yönelik uzun yolculuklar bütün çekiciliklerini kaybetmişlerdir. Fakat bu yolculuklar gene de sürmektedir: Ruslar başlıca Doğulu ortakları olan İran'da vazgeçmemektedirler ([100]); daha sonra 1581'de Narva'dan atılınca, büyük kuzeyde kendilerine kalan yegâne pencere olan Arhangelsk'le ilgileneceklerdir ([101]) ve kısa bir süre sonra Hollandalılar gemilerini buraya kadar göndereceklerdir ([102]).

Bu arada İngiliz macerasına geri dönelim. Kuşkusuz bu macerada büyük miktarlarda mallar söz konusu olmamıştır (ancak gene de İngiliz tüccarlarına iyi kârlar sağlayacak ve Londra'daki İspanyolları bir miktar endişelendirecek yeterlikte). Ancak bu macera, Akdeniz hayatının tümü, Okyanus ile İç Deniz arasındaki trafiklerdeki rahatsızlık ve sonra da Akdeniz'in kuzeylilere yeniden açılması hakkında tanıklık etmektedir. Sonuç olarak, İngiliz-Akdeniz ticareti, birkaç yıl süreyle, kendine Rusya üzerinden bir geçit açmayı denemiştir. Harekete geçirenlerin düşüncelerinde, bu girişim çok daha önemli boyutlarda olmalıydı; bir yandan Portekiz, diğer yandan da Suriye ticaretini tersten ele geçirmek söz konusuydu. 1582'de bile, Hazar Denizi üzerinden baharat ticaret yolunu saptırarak, onu İstanbul'da merkezileştirmeyi hedefleyen bir oluşuma izin verecek bir

Türk-İngiliz antlaşmasının yapılması gündemdeydi. Devasa bir proje, bu kez bir kısmı İngilizlerin elinde olan tekel projesi; fakat bu proje zaten birçok nedenden ötürü gerçekleştirilemez nitelikteydi. İlginç olan, Père Joseph'in 1630'lara doğru kendi hesabına, bu kez Rus servis yolunu kullanmayı düşünmüş olmasıdır ([103]). Kuşkusuz Türklerle antlaşma yapmak için değil de, tamamen tersine, bu yol aracılığıyla onların konumunu ve ticari ayrıcalıklarını saptırmak için. Bu proje de tıpkı önceki gibi, Rus kıstağının Doğu Akdeniz'e doğru yol olarak değerinin ve buradan da deniz tarihinin bazı kıta derinliklerini gözlemede yararının olduğunun altını çizmektedir. Bu aynı Rus yollarının Orta Çağda ([104]) İngiliz projesinden önce ([105]) ve onlarınkinden sonra XVIII. yüzyıldaki ([106]) bazı ilginç İtalyan projelerindeki rolüne bakınız; koşulların yardımıyla bu projeler denizin tüm trafiğini alt-üst etme yeteneğine sahiptirler.

Ve bu yollar Rus ekonomisinin ritmlerini belirledikleri gibi, bu ekonomiyi dünyanın bütünsel hayatına bağlamaktadırlar. Bu, XVI. yüzyılda Rus devletindeki fiyat hareketleri üzerinde, yakınlarda yapılan bir incelemenin kanıtladığı durumdur ([107]). Bu fiyatlar Avrupa'daki genel dalgalanmalara göre değişmektedirler. Bu bağlantı kurulduktan sonra, XVII. yüzyılın geniş ekonomik gerilemesinin, o dönemlerde toplumsal karışıklıklar tarafından yenilip yutulmakta olan, en azından 1617'den itibaren dış başarısızlıklara sahne olan Rusya'nın örgütünün bozulmasında sorumluluk payına sahip olduğu düşünülecektir (aşırı bir temkinlilikle) ([108]). Bu felâketlere, Volga boyunca Kazak gruplarının şu veya bu *staritza*'ya (kervan) karşı saldırılarına rağmen, kayıkçıların, yük hayvanlarının, kış gelince kızakların faaliyetleri büyük yolu canlandırmaktan geri kalmamaktadırlar ([109]).

Balkanlardan Dantzig'e : Polonya kıstağı ([110])

Polonyalı adını verdiğimiz kıstak XVI. yüzyılda Karadeniz üzerinde eksenlenmiş veya artık eksenlenmiş olmayıp, Balkan yarımadasına yöneliktir. Batıya doğru net bir şekilde sapmış olan bu kıstak, Baltık'tan Tuna'ya ve düzensiz bir şekilde İstanbul'a (belki de daha ötelere) götürmektedir. Acaba, Cenevizliyken Türk olan Karadeniz'in Polonya için cazibesini mi kaybettiğini düşünmek gerekmektedir? Hem evet, hem hayır. Kefe'nin (1475), Kilya'nın (1484) ve Bialograd'ın (1484) Türkler tarafından fethi ([111]), o zamana kadar faal olan bir toptan ticareti kesintiye uğrattıysa da, Doğu Akdeniz ticaretindeki bunalımı da hesaba katmak gerekmektedir. Nihayet, Tatarların yüzünden güney yollarının güvensiz olmalarının da sorumlulukta payları vardır. Bu durumda, XIII. yüzyıldan itibaren Polonya'yı Doğu Akdeniz ürünleriyle ve başlıca karabiber ve baharatla Karadeniz'den, özellikle de Kefe'den beslemiş olan uzun mesafeli bir kıtasal ticaret fakirleşmiştir.

Fakat eski bağlantı yaşamaya devam etmiştir: XVII. yüzyılın ortalarına doğru, Tavernier hala Varşova'dan Kefe'ye 50 gün gerektiren bir yolculukla, arabalarla yapılan bir taşımacılıktan söz etmektedir ([112]). Ancak, bu eski yollar ve Moldavya üzerinden doğrudan Polonya'ya, doğrudan Balkanlara ve hem Türk, hem de Doğu Akdeniz mallarına ulaşma olanağı sağlayan faal yolların önemi abartılmamalıdır. Eğer Polonya ülkesi, söylendiği gibi ilginç bir şekilde bir cins serbest mabadele bölgesiyse -bundan minimum gümrük vergisi ve geçiş hakkı ödenerek serbest geçiş yapılan bir bölge olduğunu anlayınız-, burası aynı zamanda M.de Valence'ın IX. Charles ve Cathrine de Médicis'ye 1572'de Polonya hakkında verdiği raporda dediği gibi "iki defa Fransa" olan muazzam bir mekândır da ([113]). Karadan yapılan taşımalar burada zorunlu olarak, gözleri faltaşı gibi yerlerinden uğratan bedellere malolmaktadırlar. Krakov'dan Vilna'ya bir *last* buğday taşınınca, fiyatı iki katının üstüne çıkmaktadır ([114]). Demek ki, su yollarını maksimum düzeyde kullanmak, düzenli akımlardan yararlanmak (örneğin tuz

akımı), veya yükte hafif pahada ağır malların taşınmasına ağırlık vermek gerekmektedir. İşte ciddi birçok engel.

Özellikle de, Moskof devleti için geçerli olan Polonya için de geçerlidir. Polonya da Baltığın fetihçi ekonomisi tarafından kavranmış ve daha uzaklarda da buğday, yulaf ve orman ürünleri alıcısı Alçak Ülkelerin talepleri tarafından ele geçirilmiştir. Amsterdam, fiyatları ve dalgalanmaları uzaktan yönetmektedir ([115]). Bu koşullarda Dantzig'in rolü büyümüş, hem de sınırlanmıştır. "Danimarka boğazının ötesinde" en müreffeh ve en uygun yerdir. 1591'de bir Venediklinin kaydettiğine göre ([116]), Konigsberg veya Elbing civarındaki küçük yerlerden değil de, "iş yapılan insanların heryerde olduğundan çok daha fazla güvenli, zengin ve daha az barbar olmaları" nedeniyle, buradan satın almak daha uygundur. Para ödemeleri için Dantzig'e, aynı kentte kurulan St.Dominique fuarı sırasında veya Gniezno'ya Saint-Barthelemy veyahut da Poznan'a (Posen) Sanit-Michel fuarları sırasında ulaşmak, nisbi olarak daha kolaydır. Bunun dışında Viyana, Breslau, Krakov ve bizzat Dantzig'de etkin olan Nuremberg'in mali kolaylıkları bulunmaktadır.

Fakat Polonya'nın azgelişmiş ekonomisiyle komşu bölgeler arasında, Dantzig, kutsal-aziz *freie handel und commercien* ilkesi uyarınca, sömürücülük yapmaktadır ve diğer yandan ona egemen olan Amsterdam bu kenti, onu sürekli olarak aşan bir sistemde aracılık rolünü verdiği sınırlı bir oyun içinde oynatmaktadır, Dantzig'in rolü Thorun (Thorn) ve Lublin'de kurulan kış fuarlarından tahıl (ve başka ürünler, ama özellikle tahıl) satın almaktır. Senyörler hasatlarını bu fuarlarda satmaktadırlar (kışın sapından ayrılan bu tahıl, buzlar çözülünce, Nisan-Mayıs aylarında taşınacaklardır). Dantzig bunları depolamakta, ticari kalitesini gözetmekte ve satmakta acele etmektedir, çünkü en iyi olasılıkla geçen yılın buğdayı söz konusudur ve onu uzun süre ambarda muhafaza etmek olanaksızdır. *Sono bisogni di danaro* diye eklemektedir, Ottobon; yeni alımlar, yeni yatırımlar ve hatta Nuremberg'de olağan % 3 faiz haddi üzerinden borçları ödemek üzere nakit paraya ihtiyaçları vardır. Acaba, aralarında yedi ay yaşamış olan bizim Venediklinin şöylediklerine göre, Dantziglilerin elde ettikleri düşük kazancın nedeni bu mudur? Bundan da fazlası, buğday alıcılarıyla satıcılarının taleplerinin arasında kalmış değiller midir? Bu alıcılar, Hollandalılar, İngilizler, Fransızlar, Portekizliler, İspanyollar ve kısa bir süre sonra da Akdenizlilerdir. Sonuç olarak, henüz geri Polonya ve civar ülkeler pazarlarını manipüle etmede yegâne araç olan vazgeçilmez nakit parayı onlara sağlayanların insafına kalmışlardır. Marco Ottobon, Dantzig tahıl piyasasının iki büyük koşulunu, yani konjonktürünü tanımladığında bunu söylemiştir: geçen yılın hasadı, çünkü sadece eski buğday ticarileşmektedir; yolun kısalığı ve karşılık olarak sunduğu nakit para olanağı yüzünden, ama aynı zamanda Akdeniz'e yapılan sevkiyatla, yüzyılın sonundaki bunalım yılları hariç, karşılaştırılamayacak kadar büyük olan, piyasaya ağırlığını koyan Portekiz (İberya demeyi tercih ederdim) talebi ([117]). Nihayet, eğer Dantzig bir komisyoncu rolünün üzerine yaslanıp, denizciliğini ihmal ettiyse, bu düşük kâr oranının muazzam buğday miktarı geçişleri üzerinden, 1562'den beri yılda aşağı yukarı 80.000 ton üzerinden elde ediliyor olmasındandır ([118]). Ne olursa olsun, bütün Polonya bu belirleyici kente ulaşmaktadır; Dantzig Polonya'nın dünyayı sayesinde gördüğü "göz"dür; tabii ki her zaman lehine olarak değil.

Ülkenin ağırlık merkezi yavaş yavaş kuzeye doğru kaymış olmaktadır. 1569'da o zamana kadar yalnızca hükümdarlarının aynı kişi olmasıyla bağlantılı olan Polonya ile Litvanya arasındaki birlik tamamlanmıştır. 1590'da başkent Krakov'dan Varşova'ya aktarılmıştır ([119]). XV. yüzyılda henüz mütevazi bir dükalık kasabası olan bir kentin bu ani talihi, güçlü bir ekonomik ve bunun uzantısında, siyasal bir başaşağı yuvarlanışı ele vermektedir. Yüzyılın sonlarında Polonya; İsveç ve Rusya'ya karşı; saltanatının son

dönemlerinde hem Fransa'yı, hem de İngiltere'yi hizaya getirmek için girişilen harekâtı hatırlatan, önceden kaybedilmiş "İspanyolvari" bir kavga içinde mücadele edecektir.

R. Rybarski'nin ([120]) araştırmalarıyla gün ışığına kavuşan Polonya ticaret istatistiklerinin tanık oldukları üzere, siyaset ve ekonomi aynı yöne eğilmektedirler. Hesap dengesi Polonya'nın lehinedir, sermaye birikimi soyluluğa yaramaktadır; buğdayın, çavdarın, hayvanın (kışın besiye çekilen ve soylu öküzleri denilen sığırlar) satmakta ve köylülerin tüketimleri için imal edilen bira satışlarından bile kâr sağlamakta dikkatli *szlechta*'nın lehine. Herşey Polonya'nın bir lüks ticaretine, kentlerini ve fuarlarını ziyaret eden yabancı tüccarlara ve İskoçya kökenli şu gezgin perakendecilere, saray çevresini yolculukları sırasında izleyen, büyük senyörler tarafından korunan, ve tıpkı Polonya'da olduğu gibi "çok cömert ve çok muhtaşem" ([122]) müşterileri olan büyük toprak sahiplerini teşvik ettikleri dünün şu sömürge Brezilya'sındaki "*Mascates*" e biraz benzeyen "*Szocki*"lere ([121]) açılması için biraraya gelmişlerdir.

Fakat güneye doğru iki tüccar bölge dikkatimizi hak etmektedirler; biri yakın, oldukça faal; diğeri uzak denetlenmesi güç.

Moravya ve Macaristan'dan itibaren kısa mesafede herşeyden önce söz konusu olan, artık hiç bağı kalmamış olan bir Polonya'ya doğru şarapların düzenli akımıdır. Heryıl buraya yeni şarabın gelmesi, ortaklaşa sevinç için bir vesile olmaktadır. Meyhanecilerin muhtemel hilelerine karşı, Krakov'daki her dükkân Moravya veya Macar şarabı satmasına göre, dükkan levhasına bir saman demeti veya yeşil bir dal asmak zorundadır ([123]). Lwov'a, güneye yerleşmiş Macar göçmenleri tarafından üretilen Eflâk şarabı gelmektedir ([124])

Bu yakın ticaret, özellikle Boğdan'dan itibaren, canlı hayvan da sağlamaktadır, bunların çoğu sığırdır, çünkü düzlüklerin sayılamayacak kadar çok koyunu İstanbul'un sınırsız iştahını gidermek üzere, düzenli bir şekilde müsadere edilmektedir. Boğdan sığırları, bir ülkenin bu yolla ya Transilvanya (Erdel) kentlerinden, ya da Polonya'dan yerinde imal edilen kaba dokumaları, köylü hayatının talep ettiği zorunlu demir aletleri - pulluk demiri, pulluk bıçağı, orak, nacak, çivi- olduğu kadar, iplik, ip, kayış, koşum ([125]) gibi şeyleri de sağladığı mübadele parasıdır. Bu mübadeleler sınır fuarlarında, özellikle Sniatyn, Sipienizi ve Lintesti'de yapılmaktadır ([126]). Fakat Boğdan'ın beyaz sığırları Almanya, Venedik, hatta bir tarihçinin ileri sürdüğüne göre, Dantzig'e kadar ihraç edilmektedirler ve bu sığırlar bu limandan hareketle XV. yüzyıldan itibaren İngiltere yolunu tutacaklardır. 1558'de İstanbul'daki İngiliz elçisi bir antlaşma imzalamıştır, buna göre İngiliz yünlüleri ile "beyaz hayvanlar" mübadele edilecek ve bu hayvanlar İngiltere'ye gönderilmek üzere Dantzig'e kadar transit gideceklerdir ([127]).

Bu Boğdan sığırları kuzey yollarında Podolya, Rutenya, Volinya, Litvanya ve bizzat Polonya sığırlarına katılmaktaydılar; olağan trafiğin pek ulaşmadığı ve sadece kendilerine yetecek kadar tahıl üretmekle yetinen bütün bölgeler hayvan ihraç etmektedirler. Bu hayvanların uzun kafileler halinde Poznan'dan Leipzig'e, hatta Frankfurt'a kadar kendi kendilerin taşımak gibi bir üstünlükleri bulunmaktadır. R.Rybarski'ye göre ([128]) heryıl Polonya'dan 40 ilâ 60 bin sığır yola koyulmaktadır. Türk-Polonya sınırlarına ilişkin belgeler, belki de abartarak, yüzbinlerce hayvandan söz etmekte, fakat bazen benzeri bir dekor altında, sömürge Amerika'sındaki kaynaşan hayvan imgesini de uyandırmaktadırlar: bu dekor, insan tarafından tam ele geçirilememiş mekânlar, muazzam bataklıklar, kitlesel ormanlar, bitmez tükenmez yollar, bitmez tükenmez yarı-vahşi hayvan sürülerinden meydana gelmektedir.

Güneye doğru, Krakov, Lwov, Kalas'ın ötesinde, Macaristan'dan ve buranın sık savaşlarından kaçınan bir ticari cadde Balkanlar'a ve onun da ötesinde İstanbul'a ulaşmaktadır. Bu yönde kürkler, deriler, biraz amber, Polonya kumaşları (ucuz) veya lüks ama reeksport olan kumaşlar, demir, belki de düşük ayarlı paralar gitmektedir ([129]) Bunun karşılığında, Ermeni ve Yahudi (özellikle 1550'den itibaren) tüccarlar ve Türk veya Rum tüccarları (İstanbullu bir Rum tüccar Andrea Karakandella ([130]), 1534'de padişahın da desteğiyle Polonya'nın tümünde serbestçe ticaret yapma hakkını elde etmişti) atlar, daha sıklıkla baharat ve ipekliler götürmektedirler. 1538 yılının St. Thomas gününün arefesinde yapılan bir itiraz Krakov'da Türkiye'den dönen Polonyalı bir tüccarın başındaki sıkıntıları göstermektedir; Stanislas Zijemijanij adındaki bu tüccar dönerken, herbirinin değeri 10 florin olarak tahmin edilen 40 parça deve tüyü kumaş, *petias czambeloti mtegras;* herbiri 4 florinlik 34 küçük parça kumaş; 102 libre misket çiçeği; 24 libre misket cevizi getirmiştir ([131]). Eğer ona borç verenle arasındaki uyuşmazlık tam anlaşılırsa, bu adam ona Krakov'dan hareket etmeden önce, para ve mal avansında bulunmuştur.

1530 ve 1531'de aynı şekilde Kamieniec'li Ermeni tüccarların Lublin fuarına Türkiye kökenli safran ve pirinç getirdikleri görülmektedir ([132]). 1548'de Lublin Türkiye ve Yunanistan'dan ithat edilen çeşitli *res aromatica*'yı muayene edebilme konusunda bir ayrıcalık elde etmiştir ([133]). O dönemde o küçük kent, fuarlarının tanık olduğu üzere, çok özel bir talebe mazhar olmuştur. Burası güneydeki Lwov ile Varşova arasında, Dantzig yolu üzerinde rahat ve uygun bir konak yeridir ve ayrıcalıkları olup bunları savunan Lwov'dan farklı olarak, bu kentin "menzil" resmi, *sklad,* almama gibi bir avantajı bulunmaktadır. Mallar Lublin'e tüccarların keyfine göre girip çıkmaktadırlar. Lwov'da ise, bu malları indirmek ve satışa sunmak gerekmektedir.

Yahudi, Doğu Akdenizli ve İtalyan tüccarların toplandıkları bu sonuncu kente, bu tüccarlarla birlikte güney ticareti akmaktadır. 1571'de Hureanlar firmasının -Valenciennes kökenli ve Anvers'e yerleşmiş tüccarlar- bir acentesi, Dantzig'den Lwov'a, sonra da buradan İstanbul'a gitmiştir ([134]). Krakov'a yerleşmiş yurttaşlarından birinin hizmetinde olan bir İtalyan, 1575'de Lwov'dan Malvoisie ve misket şarapları satın almıştır; tabii ki bu değerli içkiler, tıpkı kentte tüketilen tatlı Yunan şarabı gibi, Doğu Akdeniz kıyılarından gelmektedirler ([135]). Nihayet, arabaların ve tüccarların meydana getirdiği bir grup olan, kentlerin hanlarında konaklayan, yetkililerin korumasından bazen yararlanan, bazen de yararlanamayan, bazen arazinin ortasında kamp ateşinin etrafında da mola veren, adına "Polonya kervanı" denilen ve İstanbul'a yönelik kervan, oldukça düzenli olarak Lwov'dan geçmektedir. Fakat öküzler ([136]) veya atlar tarafından çekilen bu ağır arabaların Boğaziçi kıyılarına kadar neler taşıdıklarını her zaman bilemiyoruz.

Uzun yolculukları hakkında çok kısa anlatılar bırakmış olan Bolognalı tüccar Tomasso Alberti de bu zor yollar üzerinde yolculuk yapmaktadır. İstanbul'a denizden ulaşmıştır; burayı 26 Kasım 1612'de terketmiş, Edirne'den geçmiş, Dobruca'yı aşmıştır. Arabacılar Türk olduklarından, Bayram günü onlarla birlikte komşu bir köydeki ziyafete katılmaya gitmiştir. Bu bitmez tükenmez Rumen ovaları seyyahın üzerinde "kara üzerinde bir denize benziyor"muş izlenimini bırakmıştır. Eğer daha önce arabaların tekerlek izleri onlara doğru yolu işaret edemeden silinmişlerse, buralarda kaybolunmaktadır. Seyyahımız Yaş'a ulaştığında kar yağışı da başlamıştır. 6 gün daha sonra ise Lwov'a ulaşmış, burada mallarını satmış, başkalarını satın almış ve ilkbaharda herbirine 6 at koşulmuş 60 arabayla yeniden İstanbul'a doğru yola koyulmuştur. 23 Mayıs 1613'de Balkanlardaki zor geçitlerden birinde bir araba devrilmiştir. "Bu arabada çanta başına 500 olmak üzere, İspanyol riyali dolu 30 çanta, ziblinler ve diğer mallar bulunmaktaydı". Herşey kurtarılmış ve kafile 1 Haziranda İstanbul'a ulaşmıştır.

Tüccarımız 21 Haziranda bu kentten gene ayrılmıştır. 27 Temmuzda yeniden Lwov'a varmış, sonra da Krakov, Prag, Nuramberg ve Milano üzerinden yoluna devam ederek, 25 Ekimde Bologna'ya ulaşmıştır ([137]).

Bu renkli ayrıntılara ve Polonya'nın güneye doğru olan ticaretinin aşikâr bir şekilde açık vermesine rağmen, bu gidiş gelişlerin Polonya'yı yakınındaki Almanya'ya bağlayan çoklu mübadeleyle kıyaslanabilir bir yanları yoktur. Bu bağlantıları Oder üzerindeki Frankfurt'ta kürk alıcısı Nuremberg'de veya bazen sükut-u hayale uğrayan Wroclawlı (Breslau) tüccarların ihtirasını kabartan tarife kavgalarıyla Silezya üzerinden olmaktadır ([138]). Aynı şekilde güney ticareti ile Breslau, Leipzig, Nuremberg, Augsburg ve güney Almanya'nın sayesinde İtalya'ya koştukları, Venediğe gidip, geri döndükleri dikine ticaret arasında da karşılaştırma nesnesi bulunmamaktadır. 1564 Haziranında Venedik Signoria'sı Polonya kralının temsilcisine 100 vücut zırhı, 500 çakmaklı tüfek ve 30 çift taraflı baltanın da yer aldığı koskoca bir silah teslimatı yapılmasına karar vermiştir ([139]). İtalya'dan ([140]) ardı arkası kesilmeksizin sanatçılar, tüccarlar, zenaatkârlar gelmektedirler: bu zenaatkârların üç tanesi 1533'de Krakov'da bir tuğla ocağı kurmuşlardır ([141]). Lüks veya sahte-lüks kumaşlar da gelmektedir. Venedik ve Napoli'de gevşek dokumalı ama sonradan aprelenerek sıkıştırılan bir ipekli kumaş imal edilmektedir ([142]); bu ipekli *robbo epr Polonia* adıyla bilinmektedir. 1567'de ([143]) bütün Polonya'da 15 ilâ 20 *botteghe d'Italiani* bulunmaktadır ve bunlardan biri çok zengin tüccarlar olan Soderinilere aittir. Fakat yüzyıl ilerledikçe, İtalya'dan gelen insanlar ve mallar daha fazla olacaktır; sanki yüzyılın sonunda Akdeniz'in kuzeyliler tarafından istila edilmesini telafi etmek istermişcesine, İtalya'dan harekete geçen bir insan ve mal istilası Orta Avrupa ve daha şimdiden Doğu olan bölgelere yönelmiştir; bu bağlamda, Almanya boyunca kaydedeceğimiz hareket Polonya için söylediklerimize benzemektedir. İtalyan tüccarları Polonya'da, Krakov'da, Varşova'da, Lublin'de, Sandomir'de, uzun süre heryerdedirler. Onların buradaki varlıklarının büyük dönemi XVI. yüzyılın sonundan XVIII. yüzyılın sonuna kadar uzanmaktadır ([144]). Bu İtalyanlardan birinin 1645 yılına ait hesap defteri ([145]), bu tüccarın özellikle Lublin'deki olmak üzere, Polonya fuarlarındaki faaliyetlerini göstermektedir. Bu defter elden geçen ve üzerinde oyun oynanan paraları, fiyatları, miktarları, arabayla yapılan taşımaları ve Lublin'de satılan her kökenden kumaşların akılda tutulması zor listesini işaret etmektedir: Londra'dan gelen *verdagio a onde,* Floransa'nın *verde piano* kadifesi, Napoli'nin *caravaccia nera*'sı Venedik'ten bir *raso azuro piano,* Lucca'dan bir *rosa seccha* ve bir *rosa nero* kumaş. Bu adlandırmaların kimliklerini, ne de çoğu zaman samimi olmayan kökenlerini belirlemek çok kolay değildir. Fakat bunlar, tıpkı Tomasso Alberti'nin anıları gibi, XVI. yüzyılın epeyce öncelerine varan İtalyan varlığı hakkında tanıklık etmektedirler. İtalyan tüccar, işçi, mimar, duvarcı, ustaları, taş yontucuları ve askerlerinin aşikâr bir faaliyet sürdürdükleri komşu Transilvanya (Erdel) için de aynı gözlemler yapılabilir ([146]).

Yukarıdaki şema Polonya'nın bütünsel kaderini anlamaya yardım etmektedir. XVI. yüzyılda Polonya'da eksik olan şey, kanıtları hiç de eksik olmayan bir yaşam atılımı olmayıp, faal ve geniş bir parasal ekonomidir. Eğer Polonya ekonomisi derinliklerinde bu kadar narinse ve kral "iktidar kullanımından çok temsil için varsa ([147]) bu durumun nedeni, "Cumhuriyet'in toplumsal ve siyasal düzeninden, aynı zamanda önemli para kaynaklarını toplayabilme güçlüğünden ve bunun sonucunda modern bir orduya sahip olamamasından kaynaklanmaktadır. Türk ve Tatar uçlarında sınır savunması Kazaklara emanet edilmiştir, bir İspanyol metni, *bandoleros agregados de todas naciones,* bütün uluslardan devşirilmiş haydutların biraraya gelmesi demektedir ([148]); aynı metin "savaşçı her zaman hareket halinde ve endişeli, ve dünya da yoksunluklara en fazla dayanabilen ve aynı zamanda dünyanın suç işlemeye en yatkın halkı" diye ilave etmektedir. Her hal-ü

kârda, hareketlerinde özgür bir halk ve hiç de modern bir ordu değil. 1591 Ocağında, Moskof sınırındaki garnizonların ücretlerinin ödenmesi, o sırada Varşova'da toplanmış olan diyet'in karşısına çözülmesi zor sorunlar çıkartmıştır. Askerler bu arada paralarını beklerlerken, sınırın hem bu, hem de öteki tarafında ayırım gözetmeksizin talan ettikleri bölgenin sırtından geçinmektedirler ([149]); bildiğimiz üzere bu durum Batı'nın en zengin ülkelerinde de meydana gelmektedir.

Daha önce de kaydettiğiniiz gibi, ekonomi Polonya siyasetinin kuzeyle ilgili olmasını açıklamaktadır; yani ticaretin ve Narva ile Baltık için olduğu kadar, iki büyük ülke arasındaki belirsiz sınır üzerinde de meydana gelen çatışmaların yönünde. Bunun sonucu olarak, Polonya siyaseti güneyde tercihan barışçıdır. Türkler ve Polonyalılar karşı karşıya gelmekte aceleci değillerdir. 1572'de Kutsal Liga müttefikleri Polonya'yı padişaha karşı itmek konusunda boşuna vakit kaybetmişlerdir. Türkler ise kendi cephelerinden, 1573'de Anjou dükünün Polonya kralı olarak seçilmesine yardım etmişlerdir. 1590'da Türklerle İmparatorluk arasındaki savaşın arefesinde, İngilizler Türklerle Polonyalılar arasında bir dostluk antlaşmasının yapılabilmesi için müdahale edeceklerdir. Zaten bu iki ülke de, kendiliklerinden anlaşmaya yatkın olduklarını göstereceklerdir. Ocak 1591'de Polonya Kazaklarının hakları olmayan zor alımlarından sonra, Padişahın şikâyeti üzerine, kral Diyet baronlarının onayıyla *cento timpani de zibellini* ödemeyi veya daha iyisi sunmayı kabul etmiştir ki, bu 30.000 florin gibi önemli bir tutara ulaşmaktadır. Bu harcamayı telafi edebilmek için yalnızca 1591 yılında adam başına bir florinlik bir verginin, Krallık Yahudileri üzerine salındığı da doğrudur ([150]).

Böylece güneyde barış vardır, ama bu durum tek başına, bugün müzelerde hala örneklerinin korunduğu Türk giyim kuşamı ile görkemli Türk çadırlarının Polonya'daki modasını açıklayamaz. Acaba güney yönündeki ticari ilişkilerin değerini tam kestiremiş olmayalım?

Alman kıstağı : bütünsel bir şema

Alman kıstağından; Batı'da Fransa'dan Doğu'da Macaristan ve Polonya'ya; Kuzey'de Kuzey Denizi ve Baltık'tan güneyde Adriyatik ve Tiren denizlerine kadar olan alan içindeki Orta Avrupa'yı anlıyoruz. Toplam olarak çok sayıda ülke, mübadele, yol dizileri; tıpkı F.Von Rauers'den ([151]) aldığımız haritanın bu konuda verdiği ilk fikir gibi ([152]).

Bu mekânı iki hatla sınırlandıracağız: bunlardan biri Cenova'dan (veya en fazlasından Marsilya'dan) Londra'ya; diğeri de Venedik'ten Dantzig'e çekilecektir. Bunlar aşikâr bir şekilde keyfi çizgilerdir, fakat ele alınması gereken genel bir taslak olmalıdır. Avrupa'nın ortasının meydana getirdiği bu geniş blok, kuzeyde ve güneyde deniz kıyılarıyla sınırlanmıştır. Kuzey Denizi, Baltık, Akdeniz. Veya daha doğrusu bu blok, bu ana deniz mekânları aracılığıyla kendini uzatmaktadır. Bu blokun, kuzey denizlerinin ötesinde İsveç'e (XVI. yüzyılın sonuyla, XVIII. yüzyılın başında, Venedik ticareti burada çok ilginç bir şekilde kâr olanakları aramaktadır) ([153]), Norveç'e ve özellikle de, büyük Atlantik macerasına katılmış olmakla birlikte, Avrupa'yla olan sağlam bağlarını kopartmaya hiç de niyetli olmayan İngiltere'ye kadar uzatmanın gerekli olduğuna hiçbir kuşku yoktur. İngiliz ticaretinin en önemli kısmı kumaşa ilişkin olanıdır; bu malın ihracatı koşullara göre Emden ([154]), Hamburg ([155]), Bremen veya Anvers ([156]) (ve fırsat çıktığında Rouen) üzerinden yapılmaktadır. Böylece İngiltere -ve İngiliz kumaşları, örneklerin sadece en iyisidir- yakınındaki kıtaya, şu an için ondan ayırdığımız şu özel alana, ortak olmaktadır. Kuşkusuz burası faal bir bölge, kara taşımacılığı üzerinde temellenen bir ekonominin belki de şaheseri, XVI. ve XVII. yüzyıllarda daha o zaman

bile patlama halinde olan Kuzey-Güney ilişkilerinin buluştukları yerler olan Champagne fuarlarının bir eşdeğeridir.

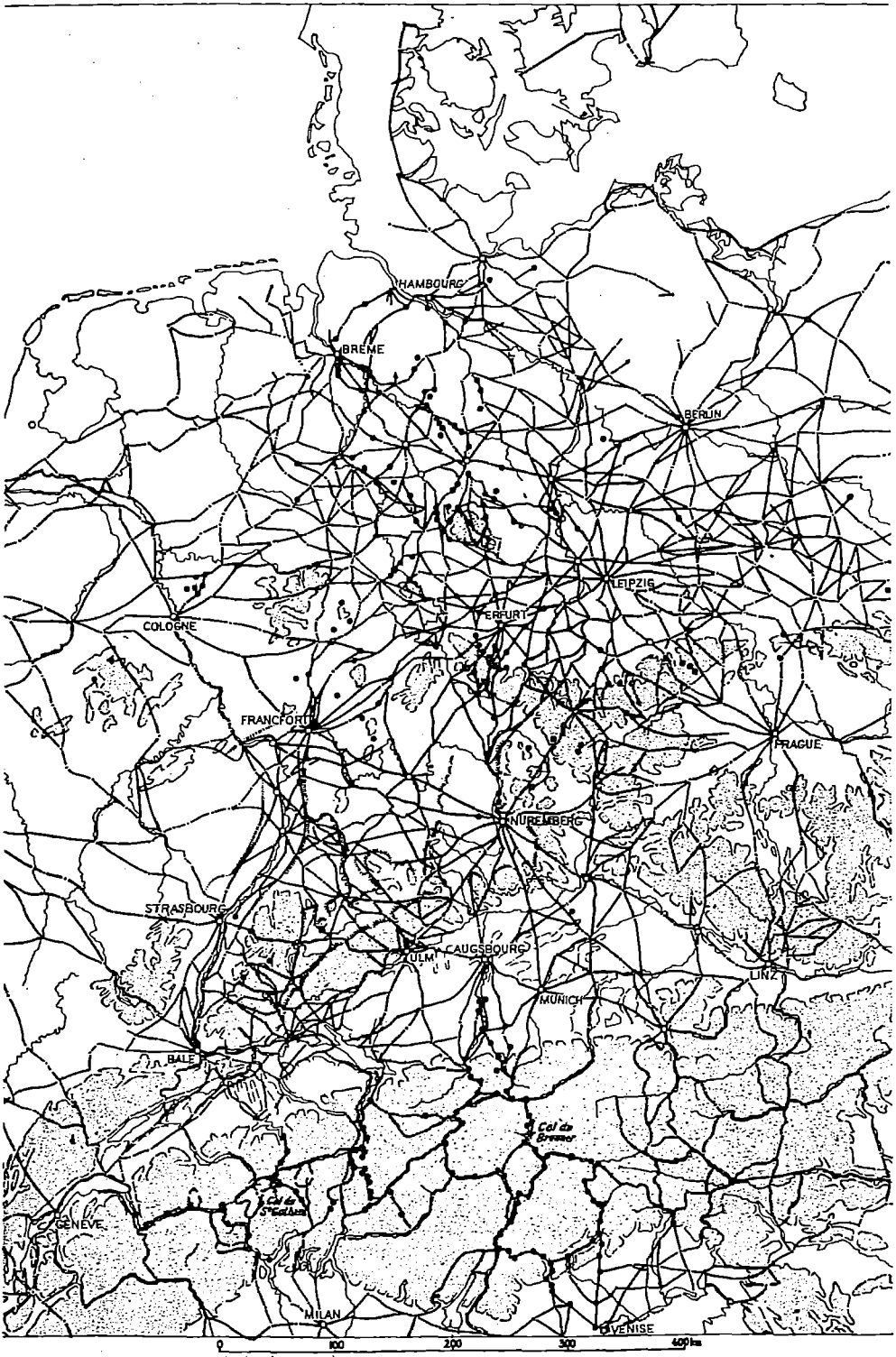
Kabaca, bu mekân özel bir biçime sahiptir: güneye doğru Kuzey İtalya ile sınırlanmıştır, Alplerin ötesinde ise geniş bir kıtasal kitle halinde genişlemektedir. Polonya kralının 25 Temmuz 1552'de gönderdiği V.Carlos nezdindeki elçisi Dantiscus'un Anvers'de sabırsızlıkla beklediği mektup, hemen hemen 50 günlük bir yolculuktan sonra, ancak 12 Eylül'de yerine varabilmiştir ([157]). Başka boyut: Marco Ottobon 1590 kışı boyunca, molalar da dahil Venedik'ten Dantzig'e 39 günde varabilmiştir ([158]). Piemonte, Lombardiya, Venezia ovalarının birbirlerine bitişik, deniz mahreçlerine yakın düzlükleriyle, Alplerin kuzeyindeki bu geniş ülkeler arasında kuşkusuz hiçbir ortak yan yoktur. Güneye doğru yollar birbirlerine yaklaşmaktadırlar: kuzeye doğru ise yelpaze açılmaktadır. Böylece Alpler Orta Avrupa'yı "kalın ve uzun çizgiyle" ([159]) kesmektedirler ve her iki yandaki parça, yüzölçümü ve yüzyıllarına göre, önem bakımından çok eşitsiz olmaktadırlar.

Demek ki "Alman kıstağı" sırasıyla, İtalya -özellikle Kuzey İtalya-, Alpler, sonra da bir yandan Meuse ve Ren, diğer yandan da Oder ve Vistula arasındaki Orta Avrupa'nın muazzam ova ve yaylalarıdır. İtalya'yı takdim etmek gereksizdir. Bu kitap onun kentlerine ve belirleyici kırlarına tekrar tekrar dönmek üzere, çok fazla fırsata sahip olacaktır. Fakat, herşeyin sanki doğalmışçasına tamamlandığı şu sihirli dağlar olan Alpleri birkaç satır içinde konumlandırmak gerekmektedir. Bunların meydana getirdiği duvar Orta Avrupa'yı rahatsız etmiş ve burada çok erkenden gedik açılmıştır. Burada gidiş geliş çok zordur ve kendiliğinden örgütlenmektedir. Bu dağların toplumları ve köyleri, sadece "tepelerin" aşılmasını ve lütüfkâr seyrüseferi uzağa, kuzeye ve güneye doğru uzatmak üzere varoluyora benzemektedirler.

Alpler

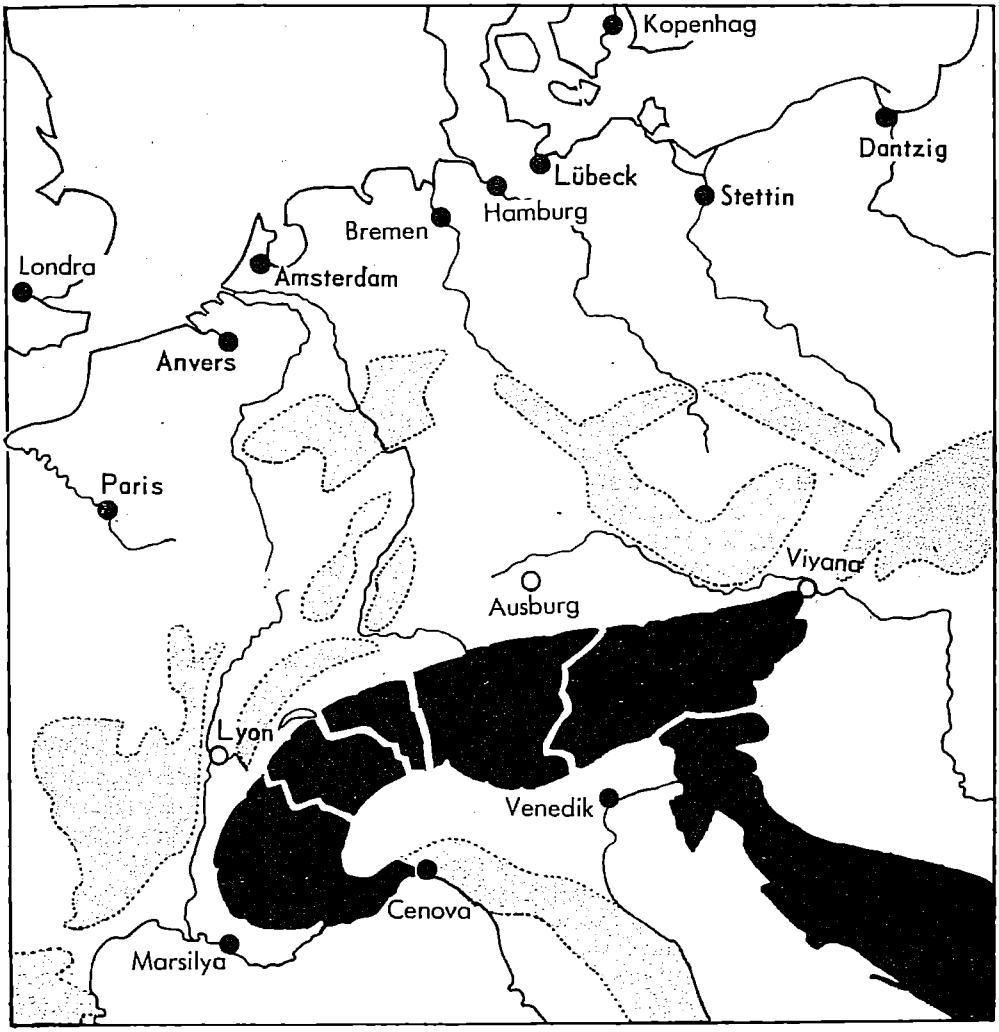
Bunun nedeni Alplerin toplumları, katı kat ekonomileri mekân içinde birbirlerine ortak kılan bir geometriye sahip olmalarıdır: ekim alanlarının en üst sınırında mezra ve köyler; dipteki vadilerin kasabaları; nehirlerin deldiği yerlerde bazen "Lombardiyalıların" bir dükkânı ve birkaç zenaatkâr atelyesiyle mütevazi kentler; nihayet çevrede ovalarla, göllerin, ırmakların ve nehirlerin teknecileriyle temas halinde olan, seyrüseferin hızlı adımlarla cereyan ettiği yerlerde *etek* kentleri yer almaktadır: Cenevre, Bale, veya Zürih, Salzburg, Vilach veya Klagenfurt, Suse, Verceil, Asti, Côme, Bergamo, Brescia veya Verona; bunlar çoğu zaman fuar kentleri (Zurzach, Hall, Linz, Bolzano), sıklıkla büyük taşıma şirketleri tarafından hareketlendirilen (Corie, Chiavenna, Plurs), her zaman kuzey ve güney arasında "arabulucu" kentlerdir, ve dağlı buralarda gündelik yaşam için vazgeçilmez nitelikte olan ürünleri "giyim için harc-ı alem kumaşlar, araçlar için madenler ve hepsinin üstünde, hayvan yetiştiriciliğinde başrolü oynayan tuz"u bulmaktadır ([160]).

Böylece insanlara, hayvanlara, sürülere, mallara yer değiştirten, tamamen Alpli bir trafik vardır. Bu gündelik gidiş gelişin üzerinde, aynı insanlar, aynı araçları kullanan ve zinciri her iki yanından da aşan, bir diğeri yer almaktadır. Bu geçişler, eğer yollarının kendilerine sağladıkları kârları kıskançlıkla koruyan arabacı ve sırt hamalı köyleri olmasaydı, mümkün olamazlardı. Vicenze Alplerinde, Brenta vadisi boyunca yer alan Primolano 1598'de ancak 50 haneli bir "viletta"dır, buranın halkının "hemen tamamı arabalarıyla yaptıkları mal taşımacılığından elde ettikleri ücretlerle geçinmektedirler" ([161]). Yüzlerce diğer köy zikredilebilir. Kural, meydana gelmekte olan veya iyi bir şekilde yerleşmiş bir yol üzerindeki köylerin işbirliği yapmalarını, zahmeti aralarında paylaşma-



15. Alman kıstağındaki yollar

F. von Rauers *tarafından* düzenlenmiş olan bu harita çok küçük bir ölçekte burada iktibas edilmiş olmasına rağmen, XVI. yüzyıllardaki Alman karayolları ağı ile Alpaşırı büyük yolların yoğunluğunu iyice göstermektedir. Batıya doğru Fransa'da da aynı yoğunlukta bir yol ağını hayalde canlandırmak gerekmektedir; burada Fransa'ya ait yolların



16. Alp engeli

Şematik amaçlı bu harita Kuzey İtalyan mekânlarının Alplerin ötesindeki topraklara nazaran nasıl dar olduklarını göstermektedir. Bu Kuzey İtalya Batıda, kuzeyde, doğuda (Dinar Alpleri) duvarlarla çevrelenmiştir. Büyük Alp yolları (Cenis, Simplon, Saint-Gothard, Brenner, Tarvi ve birkaç diğeri) engeli kırmaktadırlar. Kroki büyük nehirlerin çizdiği yolu ancak bunların seyrüsefer tarafından geniş ölçüde kullanılmaya başladıkları noktadan itibaren vermektedir.

larını, menzilleri saptamalarını, yolcuların ve malların taşınmalarını ve güvenliğini sağlamalarını ve bazen de ek bir ücret karşılığında onları hiç mola vermeden, gece gündüz taşımalarını, gerektirmektedir. Septimer yolu ([162]) bunun iyi ama tek olmayan bir örneği olacaktır.

Bu noktadan sonra artık bu eşgüdümlü hareketlerin içinde, herşey kendiliğinden oluyora benzeyecektir. Kış bunları hiç de engelleyememektedir; aksine kızakların kolaylığını onlara sunmaktadır ([163]). 16 Aralık 1537'de Verceil'li bir taşıma girişimcisi, Cenevre'den aldığı 132 balya malı, izleyen 4 Ocakta Ivrée'de 42 tanesini teslim etmeye "*saulve le temps*" söz veriyordu. Venedik Signoria'sını Fransa'da temsil edecek olan

Marco Dandolo 1540 Aralığında Mont-Cenis'yi tahtırevanda taşınarak geçmiştir ([164]). Gerçekte, bu olaya dair olan anıları kötüdür, tıpkı 1577 Nisanında burayı aşan Girolamo Lippomano'nukiler gibi: "Atlar ve katırlar karınlarına kadar karın içine gömülüyorlardı ve ancak büyük çabalar pahasına kendileri kurtarabiliyorlardı" fakat diye eklemektedir, "Sayılamayacak kadar çok insandan meydana gelen bir kalabalık İtalya, Fransa, İngiltere ve birçoğu da İspanya'ya gitmek üzere burayı aşmaktadır". Ne tahıl, ne de şarabı olan Novalesa köyü, görevlerinde ihmal göstermeyen *marroni* rehberler sağlamaktadır. Ve Lippomano, bu yükseltilerin Savua'sı ne kadar da garip bir ülke diye düşünmektedir "yılda ancak üç ay güneş alan ve buğday ekili tarlalarından 1'e 2 verim elde eden" bu ülke ne gariptir ve bu durum inişlerin kızaklarla yapıldığı Lanslebourg, hatta Saint-Jean-de Maurienne'e kadar böyledir ([165]).

Bu bilinen resimlerden ve birçok diğerlerinden ve Aloys Schulte'nin ([166]), dün dikkatli bir sabırla Orta Çağ için derlediği dosyalardan ne sonuç çıkartılmalıdır? Alplerin 21 geçidinden de yararlanılabilir. Ama koşulların buna olanak sağlamaları gerekir. Çok sayıda başarı, yarı-başarı, deneme ve terk tarafımızdan bilinmektedir. Koskoca bir karşılaştırmalı tarih ve muazzam arşivler kendilerini merakımıza sunmaktadırlar. Doğal olarak, kentlerin ve tüccarların da söyleyecek sözleri vardır. XIII. yüzyılda, o tarihte devrimci olan Saint-Gothard yolunu Milonolu tüccarlar inşa etmişlerdir; bunun devamında Yukarı Ren vadisine ulaşabilmek için aynı Splügen, Maloia ve Septimer geçitlerini de kullanacaklardır, sonucu geçit XVII. yüzyılda Valteline'in işgaliyle siyasal tarihte ünlü olacaktır. Bu birbirlerine fazlasıyla yakın geçitler aralarında rekabet etmekte ve siyasal yahut ticari konjonktürlere, hatta Alplerin uzağındaki yollarda meydana gelen bozulmalara bağlı olarak, birbirlerini ikâme etmektedirler. 1464'de Lyon, Kraldan karabiber ve baharatı doğrudan elde etme iznini sağlayınca ([167]), bu durum Aiguesmortes ve Rhône yolunun avantajlarının sonu ve Mont Genèvre, Mont Cenis ve Küçük ile Büyük Saint-Bernard'ın kazancı olmuştur. Büyük ve minik kavgaları büyülteçle gözlemek gerekmektedir. 1603'de Venedik Grison kantonuyla siyasal bir antlaşma imzalayınca, yol Morbegno'dan Chiavenna'ya tamamlanmış ve Bergamo'nun çıkarına olarak Milano'ya doğru olan trafiğin bir kısmını ele geçirmiştir; bu durum bir ayrıntı üzerinde, Venediğin Alp trafiğine gösterdiği dikkati yeniden bulmak için bir fırsatır ([168]).

Açıktır ki herşey bir günde yer değiştirmemektedir, coğrafya, değiştirilmesi zor engeller ve sürekli avantajlar yaratmaktadır: böylece göl ve nehir yollarını birleştirme, Isère, Bouget gölü, Cenevre gölü, Constanz gölü, Rhône, Ren, Inn veya güney tarafında İtalyan gölleri ve özellikle de, üzerinde çeşitli yetki mercileri tarafından gerilmiş zincirlerin yer aldığı Adige gibi bir nehir ne odunların sudan taşınmasını, ne de kayıkla taşımacılığı engeleyebilmektedirler. İtalya'da Anvers hesabına yapılan taşımalara ilişkin istatistikler 1534-1545 için ([169]), merkezi konumundan yararlanılan Saint-Gothard'ın net üstünlüğünü işaret etmektedirler: bu geçit Cenova'ya olduğu kadar, Venediğe de götürmektedir. Doğuda Brenner geçidi Alpleri kesen diğer büyük yoldur, burası bütün Alp tepelerinin en alçağıdır (1374 m.) ve birbirlerinden uzaklaşan iki su yolunu (Inn ve Adige) kullanma ile Venediğin ulaşım avantajlarına sahiptir. Bunun dışında, bağ bozumu bittikten sonra Venezia'nın hatta Istria'nın yeni şarabını almaya giden şu kocaman Alman arabalarına -Alplerin bu tarafında *carretoni* denilmektedir- ulaşan bir yol sunmaktadır. Bu muazzam trafik Venedik 1597'de olduğu gibi yasaklamazsa -ki bu ender bir durumdur-, heryıl tekrarlanmaktadır ([170]). Venedik olağan olarak bu trafiğe izin vermekte ve Marche ile Adaların daha sıcak şaraplarını kendine saklamaktadır. Brenner, şarabın da yardımıyla, XVI. yüzyıldan itibaren ve yüzyılın sonlarında daha da fazla olmak üzere, Alplerin en canlı yollarından biridir, ama mutlak bir önceliğe sahip değildir. 1530'dan itibaren Salzburg başpiskoposu ([171]) o zamana kadar yalnızca bir

saumweg, bir katır yolu ola Tauern yolunu, arabaların geçebilecekleri bir yol haline dönüştürmüştür; Tirol eyalet devletleri Brenner yanlısı ve onun savunucusu olarak bu rekabete karşı çıkmışlar, Romalılar kralı Ferdinand'ı kategorik bir zıtlaşmanın içine -ayrıca boşuna- çekmeye uğraşmışlardır. Örnek yeterli olabilir: tek başına bu Alp yollarının esnekliğini anlatmaktadır; insan onları inşa etmekte, idame ettirmekte, gerektiğinde de değiştirebilmektedir.

Üçüncü kişi, çok çehreli Almanya

Alplerin ötesinde ormanlar, daha şimdiden büyük tekneleri taşıyabilen geniş nehirlerle kesilen, arabaların iz bıraktığı ve kış geldiğinde çok soğuk olan yemyeşil bir Avrupa yayılmaktadır. 1491'de o kadar kar yağmıştır ki, Nurembergli tüccarlar, kendi kentlerinden Cenevre'ye kadar kızaklarla gidebilmişlerdir ([172]).

Bu Almanya'ya, güneyden kuzeye meridyenler doğrultusunda veya batıdan doğuya paraleller doğrultusunda yaklaşılabilir. Bu onu, birbiri arkasına farklı biçimlerde görmek olacaktır: fakat onun birçok çehresi vardır.

Meridyenleri izlemek, İtalya'dan gelirken, vurguyu en azından bize göre, Kolonya, Frankfurt ve Nuremberg'e kadar uzanan yukarı Almanya'ya vurmak demektir. İtalyanlıkla damgalanmış, Alplerin güneyinde imal edilen şarapların müşterisi olan bu bölge, yüzyıllardır Yarımadanın kentleriyle, başta Cenova, Milano, Floransa, Venedik ama aynı zamanda Roma, Napoli ve safran satın alınan Aquila ile ve yol boyunca geçilen diğer bütün kentlerle ilişki halinde olmuştur. Böylece bu Almanya güney doğuya doğru *Fontego dei Todeschi*'ye bitişmektedir ([173]). Bu (Venedik'teki) *Canale Grande* üzerinde Rialto köprüsü ve meydanının karşısında inşa edilmiş, hem denetim altında, hem de ayrıcalıklı muazzam bir bina olup, minyatür bir Almanya'dır, bu bina 1505 yangınından sonra görkemli bir şekilde yeniden inşa edilecektir. Alman tüccarların burada önceden belirli odaları bulunmakta ([174]) ve buralara mallarını depolamaktadırlar. Ve bazen *Fontego*'nun tavana kadar fistan (*futaine, fustian,* boylamasına keten, enlemesine pamuk iplikleriyle dokunan şu devrimci kumaş) ile dolduğu da olmaktadır. *Fontego*'da aynı zamanda bakır, kalay, gümüş, bakır eşyalar da bulunmaktadır. Kuzey yönüne doğru ise, baharat, karabiber, pamuk, müstahzarat, *südfrüchte*'nin yeniden ihracı yapılmaktadır ([175]).

Venedik ünlü veya daha az ünlü Alman seyyahlarıyla da dolup taşmaktadır; Kutsal Topraklara gitmek üzere kentten geçen hacılar, Jacob Fugger gibi tüccar çırakları, Albert Dürer gibi sanatçılar, sırtında çakmaklı tüfeği olduğu halde Padua üniversitesine giden ve Venedik polisinin tutuklamayı uygun gördüğü şu Dillingenli Bernard Müller gibi üniversite öğrencileri ([176]). Cateau-Cambrésis (1519) barışından beri İsviçreli paralı askerler ve Wurtemberg *landsknecht*'leri için büyük günlerin bitmiş olmasına rağmen (Alplerin bu tarafında), askerler de bulunmaktadır. Ama daha sıklıkla daha basit insanlar görülmektedir: fırın işçileri, hizmetçiler, yün zenaatkârları, meslekte Floransalılar veya Ferrarelilerle rekabet eden meyhane veya han garsonları ([177]). Venedik'te tabii ki Alman hanları bulunmaktadır, *Beyaz Aslan, Kara Kartal* ([178]). İtalya'nın başka kentlerinde de bu hanlardan vardır: 1583'te Ferrare'de *Il Falcone* veya Milona'daki *Tre Rei* gibi ([179]). Güney Almanya böylece, Kuzey İtalya'nın ihtişamı, ama aynı zamanda yetersizlikleri sayesinde ve onun gölgesinde, ileri çıkmış ve olgunlaşmıştır. Ortak işte, Güney Almanya tali işlerle görevlendirilmiştir, pamuk işlenmesi -XVI. yüzyılın *ersatz* dokuması-, ucuz kumaşlar, demir, bakır, deri işlemeciliği. Eğer onun sürekli desteği olmasaydı, ne Cenova ticareti, ne Venediğinki, ne de Milano'nun faaliyeti düşünülebilirdi. Girolamo Priuli 1509'da "Almanlar ve Venedikliler, eski ticaretimizden ötürü biz tamamen biriz" diye yazmaktadır ([180]). Almanlar ve *İtalyanlar* demeliydi.

Bu ortak hayat, bugün bile sadece evlerin ön cephelerine bakarak tanınabilecek olan, İtalyan uygarlığının çok canlı bir şekilde kuzeye doğru yayılmasının kökeninde yer almaktadır ([181]). Bunun devamında güney lehine aşikâr bir sömürü doğmuştur. Fakat, İtalyan bunalımları bazen Yukarı Almanya için kârlı olmuşlardır. Nuremberg'e brokar ve ipek kadife endüstrisini getirenler İtalya'dan kaçan protestanlar olmuşlardır ([182]). XIV. yüzyılda Floransa'daki iflaslar Alman tüccarlarına bazı avantajlar sağlamıştır. Alman uygarlığı da güneye doğru yayılmış, erkenden Adige vadisini piskopos kenti Trente'ye kadar işgal etmiştir. 1492'de piskopos tarafından bu kentte kabul edilen şu Venedikli yanılmış olamaz; yemeğe Alman adeti uyarınca salatayla başlanmış, balık ve et bir arada sunulmuş, Bavyera modasına göre bunların servisi buğday ekmeğiyle yapılmıştır ([183]).

Eğer şimdi Almanya'ya paraleller yönünde yanaşmak istersek, Ren'den yola çıkmamız gerekir. Doğuya doğru gidildiği ölçüde, Almanya giderek daha yeni, giderek daha az mamur bir ülke olarak gözükecektir. XV. yüzyılda ve XVI. yüzyılın ilk onyıllarında hızlı bir madencilik gelişimi buralarda bir dizi yeni, anlık ve biçimlenmeleri hızlı olan kentlerin yaratılmasına yol açmıştır. Bu kentler daha sonra, 1530'lardan veya daha doğrusu 1550'lerden sonra Amerika'dan gelen beyaz madenin rekabeti karşısında gerilemeye başlamışlardır, XVI. yüzyılın ortasındaki ekonomik gerileme demek ki bu durumun tek sorumlusu değildir. Ortaya çıkan ve yüzyılın sonuna, hatta daha da ötelere kadar sürecek olan toparlanma ile, Almanya ve daha da geniş olarak Orta Avrupa, çok biçimli bir endüstriyel gelişmeye tanık olacaktır ve Bohemya'nın, Saksonya'nın ve Silezya'nın keten bezleri bunun en büyük bölümüdür, ama tek olanı değildir. Demek ki, Almanya'nın (ve komşu bölgelerin) Luther'in ölümünün (1546) ertesinde sönmeye başladığı doğru değildir ([184]). Uzun süreli olan Augsburg barışı (1555) aşikâr iyi etkilerin gelişmesine yardım etmiştir. Ve hatta doğuda çok uzaklara kadar ışıklarını yansıtan kentlerin sağlıklı durumları, hiç de yanıltmayan işaretlerdir. 1574'de Pierre Lescalopier Transilvanya'daki Alman kentlerine hayran olmuştur ve ilk rastladığı olan "Saksonların Coronestat adını verdikleri" Brasov ona "kent o kadar güzel ki, evlerin dışları yağlı boya ile boyanmış ve böylece Mantova"ya gelmiş olma izlenimini vermiştir ([185]).

İzlenen iki yol bize iki Almanya gösterdi. Alçak Ülkeler'le temas edildiğinde bir diğeri daha Kuzey Denizi kıyılarında Emden'de, Bremen'de, Hamburg'da, ortaya çıkmaktadır. Bu kentler hem Alçak Ülkeler'de (Anvers sonra Amsterdam) kendi yakınlarına kadar gelen Atlantik hayatından, hem de bu hayatın yüksek ekonomik voltajından ve bağrından çıkacak olan uyuşmazlıklardan yararlanmaktadırlar. Daha güçlü Hamburg Otuz Yıl Savaşlarının bile kesintiye uğratamayacağı büyük kariyerine başlamaktadır ([186]). Bu kentin tüccarları Alçak Ülkeler'deki isyandan yararlanmışlardır, Hamburglular bu çatışmada tarafsız kalmışlar veya Başkan Vilgius'un mektuplarından birinde dediği gibi "iki taraflı oynadıklarından, büyük kazanç ve kâr sağlamışlardır" ([187]). Zaten Alçak Ülkeler ve Kuzey Denizi'nin suyuyla temasta olan bu Almanya'dan hareketle büyük bir kazanç hazırlanmaktadır ki, bu Germen ülkesini derinliklerine kadar sarsacaktır. Baltık kıyılarında, diğer elkabı arasında sömürgeci de olan eski bir tarikat, çok güzel dekorları muhafaza etmektedir.

Bu birbirlerini izleyen gerçekler, bir tarihçinin Johannes Müller'in ([188]) oldukça eski (1908) tarihlerde sunduğu imge içinde özetlenmektedirler. Ona göre, çeşitli Almanya'ların eskiden Ren üzerindeki Kolonya'da olan merkezi, doğuya doğru, Batı Almanya ile Doğu Almanya arasında yer alan, İtalyanlaşmış güney ile, Atlantiğin çocuğu olan ve modern dünyanın nefesini hisseden kuzeyin ortasında bulunan bir Orta Almanya'nın kalbi durumundaki Nuremberg'e kadar kaymıştır. Merkezde artık Nuremberg vardır, Fuggerlerin Augsburg'u değil. Bütün bunlar bir tarihçinin eğilimlerini yansıtan bir

konuşma biçimidir. Yakınlarda yayınlanan kitabında Jean-François Bergier: "Modern Çağların şafağında güney Almanya; kuzey İtalya'dan Alçak Ülkeler'den Lyon hatta Marsilya Fransa'sından, İmparatorluk Viyana'sından çok daha iyi bir şekilde Batı dünyasının cazibe merkezi haline gelmiştir" ([189]) diye yazmaktadır. Tabii ki bu bir abartmadır. Fakat sonuçta, Modernliğin eşiğinde, yalnızca denizin ayrıcalıklı kıyılarında Lizbon, Sevilla ve Anvers'de, ticari kapitalizmin yeniliklerini, şamatacı başarıları görmemek gerekir. XVI. yüzyıldaki gelişim Avrupa'yı kıtasal derinliklerine kadar işlemiştir.

Cenova'dan Anvers'e Venedik'ten Hamburg'a: ulaşım koşulları

Böylece Akdeniz hayatı, çağın koşulları gözönüne alınınca, istisnai olan bir kara ulaşımı aracılığıyla kavranmış, yakalanmış ve kuzeye doğru uzatılmıştır. Lyon ve Viyana arasındaki Alplerin kuzeyindeki bu mekânda herşey modernlik, son moda faaliyet değildir; fakat canlı bir kan dolaşmakta ve eğer özellikle inceleme alanımıza Alplerin ve Rhône vadisinin kenti olan Lyon da eklenirse, belki de Fransa'dakinden daha canlı bir kan. Kuşkusuz burası birçok modern çizgileri olan bir bölgedir. Çok sayıda firma burada gelişmiş, aynı anda İtalya, Alçak Ülkeler ve İberya yarımadası kentlerinde kök salmışlardır. Biraz kendi içlerine kapanık, büyük aile firmaları, gerçek devler (Fuggerler, Hochstetterler, Welserler, Affaitatiler), yerlerini daha küçük ölçekli, daha kalabalık ve özellikle de genel tarihlerimizin söylediklerinden daha faal firmalara terketmişlerdir: yakınlarda haklarında bir kitap yayınlanan Alçak Ülkeler'deki della Faille'ler ([190]); Nuremberg ve Breslau'da Tomiglianiler, Bartolomeo Viatis (ve ortağı Fürst), Viyana'da Pestalozziler, Bartolomeo Castello, Krakov'da Montelupiler ([191]); bunlar sadece yüzyılın sonunda yabancı ülkelerdeki birkaç İtalyan firmasını örnek olarak zikretmek üzere verilmiş olan adlardır. Bunlara başka bir çoğu eklenebilir ([192]).

Yeni uygulama: bu firmalar, onları temsil etmeyi ve onların hesabına hareket etmeyi kabul eden başka tüccarlara dayanarak, komisyonla çalışmaktadırlar. Bu daha az masraflı işlem yapmak demektir. Bir tarihçi ([193]) "Orta tüccar sayısındaki muazzam artış, XVI. yüzyıl ticari gelişmesinin yeni ve en önemli olayını meydana getirmektedir" diye yazmaktadır. Diğer yandan, bu gelişme kendini tüm Orta Avrupa'da göstermektedir. Bazı firmalar ulaşım alanında uzmanlaşırlarken, bu olgu başka faaliyet alanlarından kaynaklanmaktadır. Anvers ve Hamburg'da büyük taşımacı firmalarını tanımaktayız: Ledererlere ([194]), Cleinhauslara ([195]), Annonilere ([196]) ve birçok başkalarına ait olanları sıklıkla Alp kökenlidirler. Lyon'da ([197]) ve Venedik'te de gelişme aynıdır. Bu XVII. yüzyıla ait tarihsiz bir Venedik belgesinin belirlediği durumdur: "Venedik'ten Lombardiya'ya ([198]) ve Almanya'ya taşınan mallar tüccarlar tarafından taşımacılara (*conduttori*) emanet edilmektedirler. Bunları belirli bir bedel karşılığında bu malları belirlenen yerlere iyi koşullarda ve parti başına saptanan sürelerde ulaştırmayı üstlenmektedirler". Bu *conduttori* de kendi hesaplarına yükleri kayıklarla, arabalarla veya yük hayvanlarıyla, handan hana konvoy halinde götüren *spazzodori*'nin hizmetlerinden yararlanmaktadırlar. Bu hanlardaki hancılar onlara gerekli hayvan ve arabaları sağlamaktadırlar ([199]). Son ayrıntı: bu *conduttori* ve kuşkusuz bu *spazzodori* Venedikli olmayıp, gene kuşkusuz kuzeyden ve Alplerden gelen "yabancılar"dır. Her hal-ü kârda, uzmanlaşma, işbölümü, rasyonelleştirme vardır. Aynı şekilde, XVI. yüzyılla birlikte posta hizmeti örgütlenmiştir ve bu iş yalnızca, Habsburgların denetimi altındaki alanda mektup taşıma tekeline sahip olacak büyük ve ünlü Tassis ailesi tarafından gerçekleştirilmeyecektir ([200]). Bunun sonucu olarak, nakit paradan yana çok zengin olmayan işe yeni atılan tüccarlara daha açık, daha faal bir ticari hayat ortaya çıkmaktadır ([201]). Aynı şekilde, gene bu orta

mekânda, kapitalist tipten, belirleyici ([202]) bir dokuma endüstrisi gelişmektedir. Bu endüstri tıpkı daha önce zikredilen Saksonya ([203]), Silezya ve Bohemya ([204]) keten bezi endüstrisi gibi, uzak pazarlarla bağlantı halindedir. Alçak Ülkeler'deki savaştan yararlanarak, endüstriler Almanya'da gelişmeye başlamışlardır; tıpkı İsviçre kantonlarının ipekli ve yarı-lüks eşya üretmeye başlamaları gibi ([205]).

Bu büyük mesafeli mübadeleler ancak taşıma maliyetini telafi edebilecek belli fiyattaki mallar üzerinde olabilirdi: bakır, gümüş, bakır eşyalar, karabiber, baharat, Doğu Akdeniz pamuğu (ki Venedik bu malın hep büyük ithal ve kuzeye doğru yeniden ihraç limanıdır), ipek, *südfrüchte,* nihayet ve özellikle her zaman öncelikli olan dokumalar. Bir yöne hareket edenler İngiltere *carisee*'leri (daha 1513'te bir Venedik belgesi ([206]) "dünyanın neresinde olursa olsun, ticaretin en önemli temellerinden biri" demekteydi), bezler, *sayette*'ler (Hondschoote, sonra Leyden'in) koca taneliler (Lille'in), "karma" dokumalar (fistan, *burat, bombasin*), Alman veya İsviçre kentlerinin bezleri. Diğer yönde, İtalya'dan itibaren kadifeler, taftalar, çuhalar, altın işlemeli veya simli ipek kumaşlar, çok lüks kumaşlar, Anvers firması della Faille bir tane Venedik'te, bir tane de Verona'da şube açmıştır, bunlar ham ipek satın almakta ve bunları o kadar ciddi bir özenle yerinde eğittirmektedir ki, ürünlerin kalitesi eşsiz olmaktadır ([207]). Firmanın iş rakamları trafiğin gerilediğine dair bir izlenim uyandırmaktadır, aslında bunun çok uzağındadır.

Bu mal hareketi para akımlarını harekete geçirmektedir. Kuzeyden güneye, güneyden kuzeye ([208]). Böylece 1585 yılının büyük olayı, o zamana kadar mal fuarlarıyla tanınan Main üzerindeki Frankfurt kentinin kambiyo kenti ve fuarı mertebesine yükselmesidir. Böylece bu kentin talihi açılmış olmaktadır. Bu olay başkaları tarafından izlenmiştir; 1609'da Amsterdam Bankasının (dünya çapında önemi olduğu bilinir), 1619'da Hamburg Bankasının, 1621'de Nüremberg Bankasının kurulması ([209]). Bütün bu dolaşım o zaman tam anlamıyla ortaya çıkamamış, fakat bu dolaşımın yollarını, araçlarını ve menzillerini saptamıştır.

Ticaret dengesi ve ticari göçler

Bütün bu siyasal veya siyasal olmayan oyunlardan, bütün bu henüz kavranılmaktan çok tahmin edilen konjonktürlerden bir bilanço çıkmakta mıdır? Biz bunu tercihan iki farkına varışa indirgeyeceğiz: 1. Mübadele dengesinde güneyin lehine bir fazlalık vardır; 2. muhtemelen 1558'den itibaren ([210]) İtalyan tüccarlarının tüm Almanya boyunca büyük bir istilaları kaydedilmektedir; bu istila Otuz Yıl Savaşlarındaki Alman felâketlerine kadar duraklamışa benzememektedir.

Bu ticaret bilançosunun kuzeyin aleyhine gerçekleşmesinden daha doğal birşey olamaz. Kuzeyin bu kentleri, bu tüccarları, bu zenaatkârları, gözlerini güney kentlerine dikmiş öğrencilerdir. Güneyin işadamları uzun süre yerel cehalet ve geriliği sömürmüşlerdir. Nuremberg kendi düzenlediği Orta Avrupa kupasında ne idiyse, Milano veya Venedik Nuremberg'in bizzat kendinde ve başka yerlerde öyle olmuşlardır. Diğer yandan, bütün çıraklıkların bedeli vardır ve bu ödeme uzun sürer. Daha çok sayıda ve birim fiyatları daha yüksek olan güney ürünleri, kuzeyden ithal edilen ürünlerle dengelenememektedirler. Bu dengesizlik ve onun sonucunda ortaya çıkan nakit ödemeleri hakkında ele gelir kaynaklara sahibiz: Venedik ve Floransa'da her zaman alıcıların emrine amade kambiyo senetleri (kuzey ülkelerine çekilmiş) bulunmaktadır; Cenevizliler bu durumu iyi bilmekte ve İspanya kralıyla olan *asiento*larının gerektirdiği tutarları bu yolla kuzeyde ödeme olanağını çoğu zaman bulmaktadırlar. Bu, kuşkusuz İtalya için lehte bir bilançonun kanıtıdır; daha ele gelir bir kanıt ise Alman kentlerinin

XVII. yüzyıldaki sürekli şikâyetleri tarafından sağlanmaktadır. 1620'lerde (yani geç bir tarihte) Augsburg tüccarları "büyük miktarda has parayı İtalya'ya" gönderdiklerinden ötürü kınanmaktadırlar (211). Aynı kınamayla daha sonraları Frankfurt tüccarları da karşılaşmışlardır (212). Ve daha başka örnekler bulunmaktadır (213). Hollandalılar Venediği yakaladıklarında, 1607'de *Cinque Savii*'nin tanıklığına göre, bilançoları henüz açık vermektedir (214).

Böylece Almanya ve genel olarak kuzey, İtalya'nın refahına belli bir katkı sağlamakta, ona destek, avantaj sunmakta ve bu ülkeyi samimi bir şeklide kendi faaliyetlerine ortak etmektedirler. Oysa bu faaliyetler XVII. yüzyılın ilk onyılları süresince hala canlıdırlar. Augsburg fiili zenginliğinin en üst noktasına 1618'de ulaşmıştır (215), 1628'e doğru Nuremberg Bankasının işlerini geliştiğine tanık olmuştur (216). Ve Venedik ödeme telafileri için *clearing* yeri rolünü oynamaya devam etmektedir, (Cremonalı) bir İtalyan tüccarın kısaca söylediği gibi: *auf Frankfurt gezogen und... gen Venedig remittient,* Frankfurt'a çekilmiş ve Venedik'te ödenmiş (217).

Nihayet, bu İtalyan tüccarların Alman piyasalarına nüfuzu, muazzam bir deneme olmuştur. 1558'den itibaren en önde Venedikliler bulunmaktadır (218). Bu tarihe kadar *Fondaco*'nun Alman tüccarları Alplerin kuzeyindeki Venediğe yönelik atılımların -atlar, silahlar, gıda maddeleri hariç- tekeline sahip olmuşlardır (219). XVI. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte eski ayrıcalıklar uygulama dışı kalmaya başlamış ve Venedikli tüccarlar Alman pazarlarına giderek daha az müdahele etmeye başlamışlardır. Söz konusu olanlar Venedik Venediklilerinden çok, yeni bir tüccar kuşağı olan *Terra Ferma* Venediklileridir. 1550 yılında 12 yaşındayken Nuremberg'e gelip burada bilek gücüyle Kochların yanında birinci sırayı elde eden, bir Bergamolu olan Bartolomeo Viatis'in durumu budur (220). Burada bezler, Doğu Akdeniz ürünleri, devekuşu tüyleri, deve derileri üzerinde geniş bir ticaret yürütmektedir; *Fontego dei Tedeschi*'de birçok odası vardır ve Marco Ottobon'un Dantzig'teki misyonunun dışında, kendi öz çıkarlarını bir yana bırakarak Venedik Signoria'sına çok büyük olan kredisiyle yardım etmektedir. Yıllarla ve ailesiyle yüklü olarak 1664'de öldüğünde, bir milyon florin olarak hesaplanan bir servet bırakmıştır. Herkes böylesine seyirlik bir başarı kazanamamaktadır, fakat bunların da işleri çoğu zaman büyük hacimleri temsil etmektedir; Kolonya'da olduğu kadar (çok sayıda iflasa rağmen) Nuremberg, Prag (221) veya Augsburg'da, yükselen kentler olan Frankfurt ve Leipzig'de.

Aşikârdır ki, bu göçmen tüccarlar kentlerinin; XVII. yüzyılda yavaş yavaş "yeni ana noktalarını" bulan ve belkemiği kuzeyle güney arasında yeni Frakfurt Leipzig hattı üzerinde ve az veya çok Hamburg-Venedik ekseni üzerinde oluşmakta olan bu Almanya'ya uyum sağlaması için yardımcı olmuşlardır. İtalyan tüccarların yerel ve bundan da fazla, Alçak Ülkeler'e mensup tüccarlara -Leipzig'in 1593'te onlara karşı ayaklandığı şu Kalvinciler (222)- karşı verdikleri mücadele uzun zaman süreceğe benzemektedir. 1585'te Frankurt'ta kambiyo fuarlarının kurulması sırasında, kentten bu dönüşümü talep eden 82 firmadan 22 tanesi İtalyan firmasıydı (223). 1626 tarihli Hollanda meclisine yönelik bir rapor, Venediklilerin yalnız komşularını değil "ama bizzat Almanya'yı bile her cins Doğu Akdeniz mallarıyla Hollandalılardan çok daha ucuza" doyurduklarını işaret etmektedir (224). Kolonya, Frankfurt, Nuremberg, Leipzig'deki İtalyan tüccarlarının 1580'lerden itibaren daha hissedilir hale gelen varlıkları, bu durumlarını 1600'lerin ötelerine kadar koruyacaklardır. 1633'de İsveçlilerin saldırıyla ele geçirdikleri Nuremberg'de Venedikliler hala San Marco bayrağını, dükkânlarını korumak için çok yukarı dikmektedirler. Bu en azından, onların hep orada olduklarının kanıtıdır (225). 1604'de bile Alman fistan endüstrilerinin pamuk ikmali tekelini muhafaza etmekte olan (veya hemen hemen) Venedik, Almanya'ya doğru çıkarken inişteki̇nden beş

kat daha fazla taşıma aracı talep etmektedir.

Böylece İtalya ve onunla birlikte Akdeniz daha uzun süre bu geniş mekânda kendine mahreç bulmakta ve Alçak Ülkeler'in çürümüş savaşına rağmen (veya sayesinde) Anvers'deki rolünü sağlam bir şekilde sürdürmeye devam etmektedir. 1603'de B.C. Scramelli heyeti ([226]) İngiltere'yle olan ilişkileri yeniden diriltmiştir. Kısa bir süre sonra, 1610'da ([227]) Venedik'le Amsterdam arasında dostane ilişkiler kurulmuştur. 1616'da Hamburg prokonsül ve senatörleri Venedik'ten, kentlerinde bir konsolosluk açmasını istemişlerdir ([228]). 1599'dan itibaren, Hamburg'un Cenova'daki konsolosu Sebastian Koch, aynı zamanda Dantzigli kaptanların çıkarlarını da temil etmeyi önermekteydi ([229]). Kısacası, tasviri bir tablo bazen çok yanıltıcı olabilirse de, Orta Bölge ticaretinin XVII. yüzyılın başının oldukça ötelerine kadar, kapılarını her iki yönde de geniş bir şekilde açık tutmuş olması muhtemeldir.

Rouen'dan Marsilya'ya Fransız kıstağı

Fransız kıstağı Marsilya'dan ([230]) Lyon'a ([231]), sonra da Burgonya ([232]) tarikiyle Paris'e kadar, nihayet daha ötede Rouen'a kadar giden yollar tarafından resmedilebilir. Eğer daha yakından bakılacak olursa, bu çok basit ilk resmin yeterli olamayacağı görülür.

Lyon'dan Marsilya'ya dört tane yol vardır: Rhône nehrinin bizzat kendisi ki, bunun üzerinde Beaucaire'de Montpellier ve Narbonne tarikiyle büyük İspanya yolu çizilmektedir; özellikle büyük bir katır yolu sol kıyıyı izlemektedir; doğuya doğru kaymış ikinci bir yol Carpentras tarikiyle Aix'e ulaşmaktadır; nihayet Alpleri Croix-Haute ve Sisteron'da delen bir başka yol da Aix-en-Provence'a ulaşmaktadır.

Lyon'dan Paris'e üç yol bulunmaktadır; bunlardan biri Loire'ı en azından Briare'a kadar ([233]) ve ötelerde de Orléans'a kadar kullanmaktadır; daha sonra Chalon'da ayrılan iki daldan biri Dijon ve Troyes üzerinden, diğeri de Auxerre ve Sens üzerinden ilerlemektedirler.

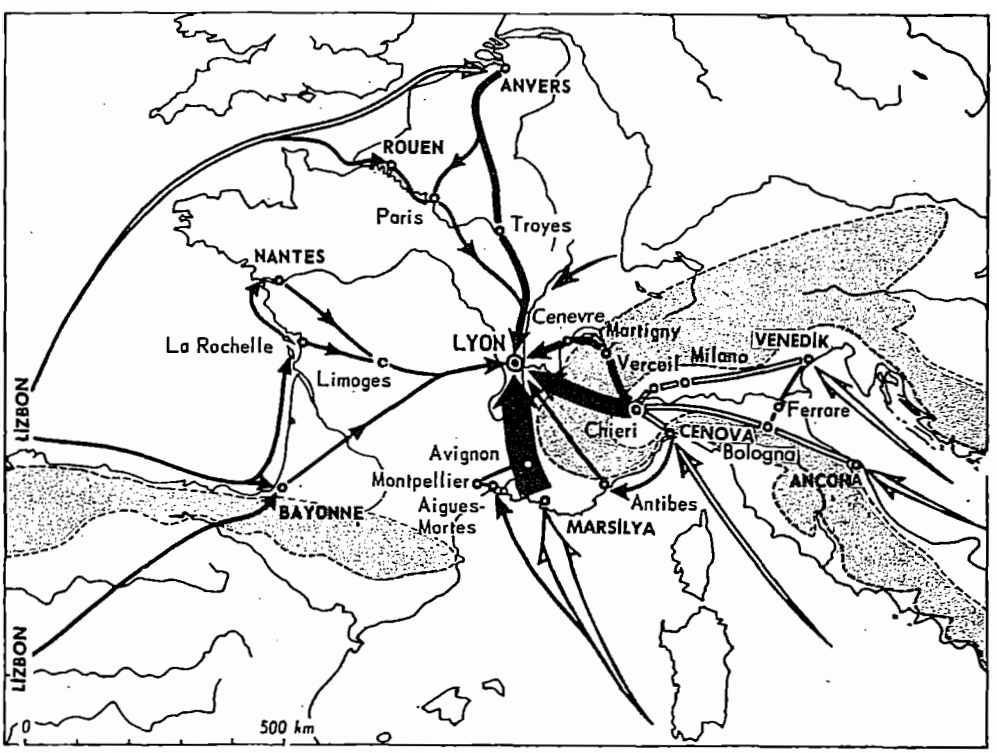
Bundan da fazlası, bu ağ doğuya ve kuzeye doğru Orta Avrupa yollarına bağlanmaktadır. Lyon'dan iki yol Grenoble veya Chambéry üzerinden İtalya'ya ulaşmaktadır, bunlar tüccarlara olduğu kadar, askerlere de İtalya kapısını açan "Suse geçidi"nin ötesinde, Mont-Cénis'de buluşmaktadırlar. Suse Alplerin en faal karayolu duraklarından biridir, buraya katırlar veya o zaman denildiği gibi "büyük arabalar" gelmekte, bunlar buradan yola çıkmaktadırlar. Gene Lyon'dan hareket eden bir veya iki yol, Juralar üzerinden Ren'e ulaşmaktadır ki, burada Lorraine veya Champagne üzerinden Anvers'e giden iki yol bulunmaktadır.

Böylece doğu tarafından cezbedilen, bu canlı seyrüsefer tarafından yakalanan Fransız kıstağının bu yol ağı önemlidir ve bunu en azından iki örnekle gösterebiliriz. Birinci örnek: yapılan hesaplamalara göre, Lyon 1525'le 1535 arasında karabiberinin ve baharatının önemli bir bölümünü hala Mont-Cenis'den sağlarken, gerçekteMarsilya'nın parlaklığı henüz mütevazi kalmaktadır. İkinci örnek: Anvers'le olan bağlantının önemi ([234]), Anvers'den itibaren Fransız tüccarlarına ait malların dağılımı ve yeniden dağılımını kapsayıcı bir şekilde belirten bir haritada gösterilmiştir; bu mallar Escaut nehri limanına kadar karadan veya denizden getirilmekte ve tabii ki bazen Fransa dışındaki yerlerden geliyor olabilmektedirler. Fakat bağlantı aşikârdır.

Fransız yol ağı aynı şekilde güney-batıda İspanya'ya doğru da eğiktir. Beaucaire yolunu daha önce işaret etmiştim. Faal bir yol Lyon'dan Bayonne'a uzanmakta, Massif Central'i Limoges'da aşmakta ve burada, Paris'ten İspanya'ya yönelen büyük yolla

buluşmaktadır. Başkentte Saint-Jacques caddesinden itibaren başlayan bu büyük yol yalnızca eski Saint-Jacques-de Compostelle hac yolu olarak kalmamakta, aynı zamanda Fransa'nın XVI. yüzyılın ikinci yarısındaki en canlı ekseni olmaktadır. Bunun gösterimi Frank Spooner'ın kitabında yer almaktadır ([235]): bütün Atlantik batısı, kesin olarak İspanyol gümüşü zincirinin halkaları arasına girmiştir ve Bayonne, sınır durağı olarak bu zincirin başlıca menzillerinden birdir -tek değil-. Diğer önemli menzil ise,Brötanya kayıklarının Lizbon ve Sevilla'yı besleyen buğdayı taşımaları olgusundan ötürü Rennes'dir. Gümüş paralardan yana zengin bir batı ile bakır sikkelere indirgenmiş fakir Burgonya arasında herhangi bir karşılaştırma mümkün değildir ([236]).

Bu İspanyol gümüşü yolu, Lyon için uzun süre kârlı olacaktır. Cenevre gibi İtalyan kapitalizminin yaratısı olan -ve yalnızca XI. Louis'nin dahiyane yaratısı değil- Lyon, bütün zenaatlarının yanı sıra, fuarlar kenti olarak, Fransa'daki İtalyan tüccarlarının aktiflerini tamamlayan nakit paraları toplamaktadır. Burası bu nakit sızmalarına uzun süre ve geniş şekilde açık bir kapı olarak kalmıştır. Ve bu rol çok sayıdaki faaliyetin taçlanmasını sağlamıştır. Ülkenin mali merkezi Lyon'dan Paris'e geçince, bu durum Fransız kaderinin büyük olaylarından birini meydana getirecektir ([237]). Bu hareket, önceliğin Anvers'den Amsterdam'a geçişinde olduğu kadar önemli, onun kadar açıklanması güç bir olaydır. Kısacası, Fransız kıstağından söz etmek, Fransız mekânının tümünü, ama biraz önce, ama biraz sonra, söz konusu etmek demektir. Bundan daha önceden de kuşku duyulmaktaydı.



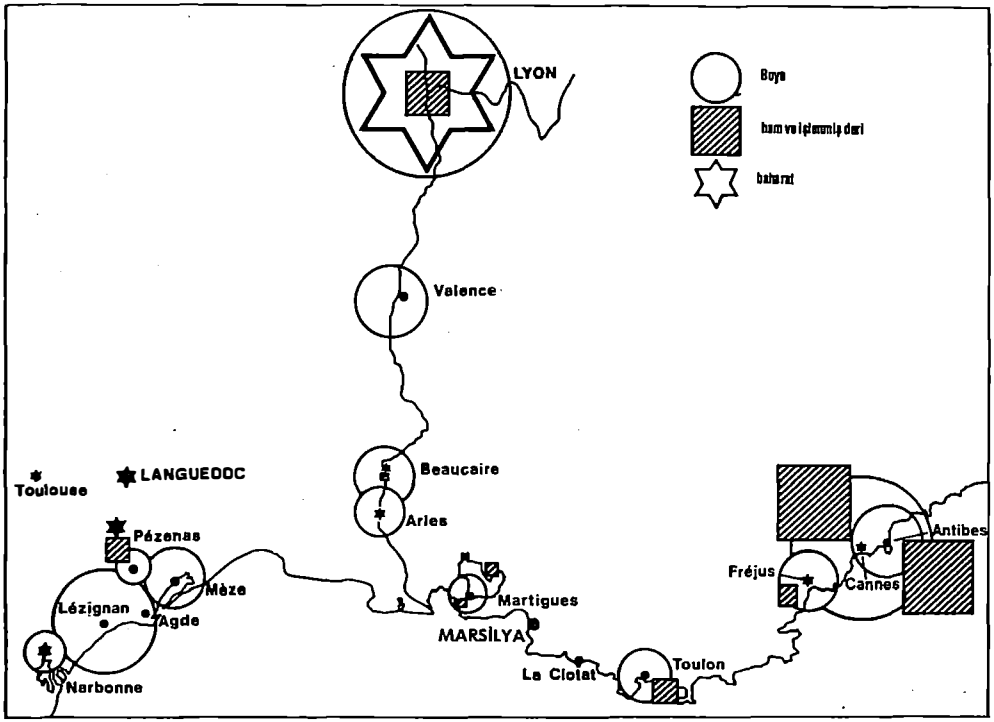
17. 1525-1534 arasındaki bazı dökümlere göre Lyon ve baharat
Kaynak: R.Gascon, "Le siècle du commerce des épices à Lyon, fin XV[e] fin XVI[e] siècle," **Annales E.S.C.**, Temmuz-Ağustos; 1960
Trafiklerin Lyon'da buluşmasından Marsilya ve Chieri'den hareket eden Alp yollarının öncelikleri bulunmaktadır.

Bu şema çizildikten sonra, Akdeniz'i ilkbaşta ilgilendiren Rhône koridoruna geri dönebiliriz. Nehri inerken büyük bir trafik meydana gelmektedir. Rhône uzağında kurulmuş olan Orange, 1562'de nehrin teknecilik olanaklarına ulaşabilmek için, Camaret'ye kadar bir kanal kazmayı düşünmektedir ([238]). Bu nehirde esas olarak taşınan mal buğdaydır, fıçılar içinde yolculuk yapan (bir başka şarap ülkesi olan Toskana'da olduğu gibi) ve Arles'a yönelen Burgonya buğdayıdır. Bu sayede, Provence Akdeniz'e uzun süre önemli bir tahıl ihracatı sağlamıştır. Provence buğdayı, Fransa kralı için çoğu zaman, Cenova üzerinde etki edebilmenin bir aracı olmuştur. Ancak buna karşılık, 1559 yılının ötelerinde, birkaç istisna dışında, örneğin buğday yüklü kayıkların Avignon'dan Roma'ya inmeleri gibi artık önemli bir ihracatın izi bile kalmamıştır. Acaba bu tarihten sonra, Rhône ve Provence buğdayları yerel olarak mı tüketilmeye başlanmışlardır? Nehir teknelerinde buğday fıçılarının yanı sıra, o tarihlerde belki de kömürle ısınan tek Akdeniz kenti olan Marsilya'da para eden maden kömürü "*brocz*"larının da taşındıklarını kaydedelim ([239]).

İşte bir karayolu, nehir trafiğine paralel olarak ilerlemektedir: bu karayolu, büyük bölümü Lyon'daki basımevlerinden çıkan ve koca balyalar halinde İtalya ve İspanya yönüne ihraç edilen kitapların yoludur; ve aynı zamanda her yönden gelen İngiliz ([240]), Flaman kumaşları, Paris ve Rouen yünlülerinin de yoludur. Burada eski mübadele akımlarıyla karşı karşıyayız, bu akımlar XVI. yüzyılla birlikte herşeyi önüne katıp kovalayan, Katalan ürünlerini olduğu kadar, İtalyan ürünlerini de kaçıran, Batı Fransa'nın zenaat üretiminin lehine olmak üzere koşuşturmaktadırlar. Bir fuar tüccarları ve köylü satıcılar bulutu, güneyin kent ve fuarlarına doğru gitmektedir. Languedoc'taki Pérenas ve Montagnac'a yalnızca kuzeyden gelen dokumaları saymak için sahifeler gerekir: "kırmızı, siyah, sarı, menekşe veya kül grisi Paris ve Rouen yünlüleri", Auvergne, Berry, Burgonya ve özellikle deBrötanya bezleri, "fakirleri giydirmek, palto astarı yapmak, hastane şilte yüzü ve çarşaf kesmek için" ([241]).

Nehrin çıkış yönünde, nehir taşımacılığı ve katır taşımacılığı işbirliği yapmaktadırlar. Rhône tekneleri kuzey ülkeleri için büyük miktarlarda tuz taşımaktadırlar. XI. Louis döneminden itibaren Montpellier kapitalistleri, daha sonraları Fransız din savaşlarının bile kesintiye uğratamadıkları bu gelir getirici ticaretle ilgileniyorlardı ([242]). Gene su üzerinden, Languedoc veya Provence'ın ham ürünleri veyahut Montpellier *verdet*'si (gri yeşil bir kumaş) taşınabilmektedir. Oldukça arızalı, sık sık çukurlarla kesintiye uğratılan karayollarından, Marsilya'nın Fransa içlerine doğru gönderdiği herşey yukarı doğru çıkmaktadır: baharat, karabiber, müstahzarat, Berberistan yün ve derileri, Sardinya peyniri, balık varilleri, bazen incir sandıkları, Hyères portakalları ([243]), Türkiye halıları, Doğu Akdeniz ipek ve pirinci, Piemonte çeliği, Civitavecchia şapı, Malvoisie şarabı ([244]). Bu listeyi, tesadüfen korunmuş 1543 tarihli bir Marsilya sicil defterine göre düzenledik ([245]). Bu düzenleme, bu ticaretin doğrudan müşterileri olan kentlerin Marsilya ekonomik alanı haritasında nasıl resmolduklarını da göstermektedir. Bu alanın ekseni Lyon'a kadar olan Rhône kesimidir. Toulouse yönüne doğru birkaç nadir sefer düzenlenmektedir. Ve Paris'e kadar olanlar ise çok nadirdir: bütünü içinde, Marsilya ticareti içeriye doğru bir dizi menzil-konak kent tarafından yüklenilmiştir. Bu ticaret denizden az veya çok uzaklaştıkça silinmekte -Arles, Beaucaire, Pérenas'da- ve büyük Lyon piyasası tarafından yutularak nihayet tamamen kaybolmaktadır. Bu gerçek, kuşkusuz Akdeniz'in diğer kentleri için de geçerlidir: o dönemde bu kentlerden hiçbiri, içeriye doğru yollanmış mallara, yollarının sonuna kadar refakat edecek ölçeğe sahip değildir.

Şu 1543 tarihli sicil defterinde ortaya çıktığı biçimiyle, Marsilya ticaretinin düşük önemde olduğu hakkında kuşku yoktur. Ancak, kent bu tarihte Provence nehirlerinin tartışılmaz efendisidir: komşu limanlar, bazıları ona Arles'dan buğday getirmek,



18. Marsilya ve Fransız iç pazarı, 1543
İşaret edilen miktarlar çok kabaca hesaplanmışlardır.

diğerleri balık mevsiminin arefesinde Fréjus'den getirtilen vazgeçilmez fıçıları ona taşımak üzere, onun hizmetindedirler. Bu dönemden itibaren Marsilya Korsika burnu üzerinde büyük bir çekim alanı meydana getirmektedir. Fakat herşeye rağmen, Marsilya'nın gelişmesi 1569 kapitülasyonlarından veya daha da açık olarak, onu Doğu Akdeniz'le olan ilişkilerinde korkunç bir şekilde rahatsız eden Venediği hareketsiz hale getiren 1570-1573 savaşından önce meydana gelmemiştir. Venediğin bu bunalımı; ticaret filosunun yolculuklarını artırdığı kadar, Lyon üzerinden Marsilya'ya olan Alman ticaretinin bir kısmının yönünü değiştirmesi sayesinde olsa bile, Rhône koridorunun trafiğini artırarak Marsilya'nın talihinin parlamasına yol açmıştır ([246]). 1580'lerde Akdeniz bütün genişliği içinde, Foçalıların kurduğu bu kentin "kayıkları" ve kalyonları tarafından harmanlanmaktadır.

Tabii ki, Marsilya'nın talihi tamamiyle kıstak yolları tarafından beslenmemektedir ([247]). Aynı zamanda deniz trafiğinden de beslenmektedir: Marsilya "kayıkları" Cenova'nın, Livorno'nun, Venediğin, İspanya ve Afrika limanlarının hizmetindedirler. Bunlar tıpkı Raguza tekneleri gibi, denizin ve onun iç ticaretinin sayesinde yaşamaktadırlar. Üstelik XVI. yüzyıl henüz Colbert'in çağı da değildir. Marsilya'nın arkasında güçlü Fransız endüstrisi yoktur. Fakat daha şimdiden Fransa, Fransa ve pazarları vardır. Ve aynı zamanda, Fransa'yı bir ucundan öbürüne bölen ve Marsilya'yı İngiliz yünlülerinin veya Flandre *sayette*'lerinin (XVI.-XVII. yüzyılları arasında dokunan ipek karışık yünlü serj kumaşlar) Akdeniz'e çıktığı limanlardan biri haline getiren büyük bir yol da bulunmaktadır. 1563'ten sonraki iç karışıklıklar bu ticari akımları kesintiye

uğratamamışlardır. Ancak 1589'dan sonra bunalım ve bozulmalar meydana gelmiştir ki, bu da eğer gerekirse, Fransız iç bunalımı konusundaki bütünsel yargılarımızı gözden geçirmemize yol açacaktır. ([248]).

Fakat kıta için büyük bir yol, yalnızca ticari bir yol değildir. Fransız ekseni tuzun yukarı tırmanması veya kuzey yünlülerinin aşağı inmesi olduğu kadar 1450'li yıllardan sonra, Occitan diline ve uygarlığına rağmen, İç Denize kadar sokulan, güneye doğru nüfuz eden Fransız dilinin fetihçi ilerlemesidir de ([249]). XVI. yüzyılda tüccar, sanatçı, işçi, zenaatkâr, tarım işçisiyle karışık İtalyanların; bolluk içindeki Venediğin elçisi Girolamo Lippomano'yu bile heyecanlandıran bolluğuyla Fransız hanlarının masalarının başına çökerkenki halleri rahatlıkla hayal edilebilen şu binlerce kavgacı ve dahi İtalyanın kuzeye doğru çıkışlarıdır da: Venedik elçisi, Paris'te "size dükkânlarında her fiyattan yiyecek veren meyhaneciler bulunmaktadır: bir *teston*'a ikiye, bir *écu*'ye, dörte, ona, hatta eğer isterseniz adam başına yirmiye" ([250]) demektedir. Bu İtalyanlar koskoca tarih bölümleri yazmışlardır: şurada Aşağı Rhône vadisinin kurutulması; burada Lyon Bankası ve borsasının gelişimi; ve blok olarak Rönesans, Reform-karşıtı sanat, Akdeniz uygarlığının şu güçlü ilerlemeleri.

Fransız krallığı birçok dibe çöküşler ve üste çıkışlara tanık olmuştur. Burası XII. yüzyıldan XIII. yüzyıla kadar Champagne fuarlarının önceliği sayesinde, Batının tüm büyük hayatını kendine çekmiştir. Daha sonra uzun bir gölgelenme dönemi gelmiştir. Fakat koridor Yüz Yıl Savaşlarının sonunda ([251]), 1450'lerden veya daha iyisi, 1480'lerden itibaren tekrar canlanmıştır. Provence ve Marsilya'nın zaptedilmeleri, o dönemde krallık Fransa'sına Akdeniz üzerindeki geniş ön cephesini sağlamış ve artan bir Fransız etkisi, Denizin kıyılarından itibaren kendini kanıtlamaya başlamıştır.

Bu etki başlangıçta büyük bir siyasal güçün etkisi olmuştur; Fransız kültürünün yeni bir ışıldaması çabucak ona refakat edecektir; Rönesans ve Barok yüzyılında önceleri mütevazi olan bu ışıldama, aslında binlerce küçük işaret sayesinde görülebilir niteliktedir ve ileride taşkın olacak bir etkiyi haber vermektedir. "Barış kraliçesi", II. Felipe'nin yeni evlendiği küçük Elisabeth de Valois tuvaletlerini bavullarından çıkardığında, İspanya sarayındaki kadınları saran duygu büyülenme olmuştur. Bu, XVII. yüzyıla kadar kadın ve erkek zerafetinin başkenti Venedik'te bile kariyer yapabilen Fransız modasıdır ([252]). Büyük Duacıyı fethetmek için Napoli'de 1559'da onu ziyaret etmek üzere masrafa giren Gast markizidir: sahneyi gören Brantôme, "Madam la Markiz Fransız usulü selam verdi ve sonra görüşme devam etti. Markiz kızlarına ona (Büyük Duacıya) Fransız usulü arkadaşlık etmelerini rica etti; yani gülerek, dansederek, oynayarak, Fransa sarayında yaptığımız gibi serbestçe, mütevazi ve dürüstçe konuşarak" ([253]). Güneyden hareketle fetihçi bir yolculuk yapanlar Fransız şarkılarıdır; bu yolculuk, yüzyılın sonlarına doğru bütün yönlerde yayılacak olan İtalyan operasıyla yollarının karışmaması için, yeteri kadar erken başlamıştır. Bunlar küçük işaretlerdir ve yüzeysele benzemektedirler. Fakat acaba şu XVI. yüzyıl İtalya'sında daha şimdiden Fransızın, en azından karmaşık reveranslarla vücudunu eğip büken, başını oynatan, toplum içinde cehennemi bir tempo sürdüren, uşaklarını nefes nefese bırakan, onları çatlatan olarak hayal edildiği biçimiyle hayal edilen Fransızın, kibar toplumun modeli olması o kadar da az bir öneme mi sahiptir ([254])?

Okyanus Akdeniz Okulunda

Bu Okyanuslar Akdeniz hayatına nasıl bitişmektedirler ve o da bu Okyanusların muazzam mekânları boyunca nasıl davranmaktadır?

Geleneksel tarih, dün bütün bu Okyanusları, blok halinde İç Denizin bir numaralı düşmanı, daha geniş mekânın daha küçük ölçektekini kendine tabi kılması olayı olarak sunuyordu. Bu durumu basitleştirmektir. Abartma karşılığında abartma yapılacaksa, Akdeniz'in muazzam komşusuna uzun süre egemen olduğunu ve gerilemesinin, diğerleri arasında, bu egemenliği kaybetmesiyle açıklanacağını söylemek daha iyi olacaktır. şunu tekrarlayalım: tarihi yapanlar coğrafi mekânlar olmayıp, tamamen bu mekânların efendisi veya bulucusu olan insanlardır.

XVI. yüzyılda İç Deniz Atlantik batısına nazaran aşikâr ayrıcalıkları elinde tutmaktadır. Okyanus başarısı bunu teşvik etmektedir: her hal-ü kârda Akdeniz bu başarıdan payını almaktadır. Fıçılar dolusu Terre Neuve morinası, adalar şekeri (Madera, Sao Tome), Brezilya'dan gelen şeker ve boya tahtası, İspanyol Amerika'sının altın ve beyaz madeni, Ümid Burnu üzerinden taşınan Hind Okyanusu baharat, karabiber, inci veya ipeği; Akdeniz bu uzak zenginliklerden, bu yeni trafiklerden payını almıştır. Bütün XVI. yüzyıl boyunca Akdeniz, Kolombus ve Vasco da Gama'nın yolculuklarını bir darbeyle iflasa sürüklediklerı yorgun ve fakirleşmiş olduğu söylenen şu evren değildir. Tamamen tersine, Atlantiği inşa etmekte ve İberya Yarımadasının Yeni Dünya'sında kendi imgelerini yeniden keşfetmekte ve yansıtmaktadır. Bu kitabın ilk yayınından söz ederken, Akdeniz'deki günlük yaşamın simgesi olan küçük eşeğin burada daha büyük bir yere sahip olmamasından duyduğu üzüntüyü belirten tarihçi gibi ([262]). Meksika'da eşek sırtında geçen birkaç köylüyü görmek, dayanılmaz bir şekilde Akdeniz insanlarını ve manzaralarını hatırlatmaktadır diye ilâve etmektedir. Oysa, bu hatırlama için daha başka fırsatlar vardır. Mümkün olduğu andan itibaren ekilen buğday erken dikilen Peru ve Şili bağları, *arrieros*'un katır kervanları, kiliseler, İspanyol kentlerinin *Plaza Mayor*'u, İberya yarımadasından gelen ve kısa bir süre sonra vahşi bir şekilde kendilerini üretmeye başlayan sürüler, sömürge Barok'unun şaşırtıcı serpilişi... Bu yeni hayatın tümü Akdenizli köklere sahiptir ([263]).

Bu bağlantılar ve bu mübadeleler yüzyıl boyunca ya Akdenizli, ya da Okyanuslu tekneler tarafından sağlanmıştır ve bu bizatihi önemli bir sorundur. Fakat, ortadaki çıkarların farkına varmak yetmez. Bir Atlantik teknesinin veya tüccarının Akdeniz'e geldiği her seferinde, İç Denizin bir puan kaybedeceğini düşünmek aşırı olacaktır. Örneğin XVI. yüzyılın sonunda Napoli kuzey ürünlerinin ithal ve Akdeniz ürünlerinin ihraç merkezi olarak öne çıkmasını, bu teknelerin gelmelerine borçludur; aynı şekilde İspanyol yününü doğrudan Venediğe taşıyan Hollanda tekneleri, XVI. yüzyılın sonunda bu sonuncu kentteki yünlü dokuma endüstrisinin göz kamaştırıcı gelişimini kısmen açıklamaktadırlar ([264]). Kısacası, her iki tarafın da *zimmet* ve *matlub*'unu muhasebeleştirmek kolay değildir.

Avrupa ve Akdeniz

Avrupa kıstakları böylece Akdeniz etkisinin başlıca aktarım hatlarını çizmektedirler, bu hatların herbiri etrafında az veya çok özerk bir kıta kitlesini biraraya getirmektedir: çünkü, Akdeniz'in karşısında tek bir Avrupa değil, Avrupalar; birbirleriyle çoğu zaman boydan boya, debisi sınırlı yolarla kötü bir şekilde bağlanmış Avrupa parçaları bulunmaktadır.

Fakat, kuzey-güney yolları, önemlerine rağmen içinden geçtikleri ülkelerin tüm kitlesini ve halkını işlemeyi başaramamışlardır. Mesafeler, çoğu zaman da engebeler buna karşı çıkmaktadırlar. Akdeniz ile Kuzey Avrupa arasında kendilerini dayatan duvarlar, olumsuz rollerini oynamışlardır. Diğer yandan, etkiler güneyden kuzeye doğru, sürekli akımlar, dalgalar halinde de yayılmamışlardır (zihnimizde uyanan imgeler ne olursa olsunlar). Bu etkiler karaların içlerine derinlemesine nüfuz ettiklerinde, bu

büyük ticari yolları izleyen, onlarla birlikte karaların en uzaklarına kadar sokulan, meridyen yönündeki dar aralıklar aracılığıyla olabilmiştir. Ve bazen denizin tarihini açıklayabilmek için, bu kara içlerine kadar gitmek gerekmektedir.

Fakat bu derin, çoğu zaman tamamen yabancı toprakların ortasına tam anlamıyla gömülmüş -örneğin Rusyanınkiler- bu hatlar, az veya çok Akdenizli bir Avrupa'nın zırhından başka birşey değillerdir. Denizin etkisi, ancak kıyılarından az bir uzaklıkta bulunan bu esas anayolların çok sayıdaki kolları aracılığıyla yayılabilmekte ve genişle yebilmektedir. Sadece bu anayollar üzerinde, Akdeniz etkisinin gerçek bir alanı bulunmaktadır. Burası ayrıcalıklı, ama hareketli bir alandır: bu alanın yüzeyinin genişleyip daraldığını görebilmek için, din, kültür, ve ekonomiyi düşünmek yeterlidir. İktisat tarihinden alınan bir örnek düşüncemizi net hale getirebilir. Biraz önce Marsilya'dan ve sonuç olarak hizmetleri belli bir uzaklıktaki başka kentlerle bağlantılı olan, deniz kenarında kurulan bütün ticari limanlardan söz ediyorduk. Batı ve Orta Avrupa'da bu iç menzilleri birleştiren bir hat Lyon'dan başlayıp Cenevre, Bâle, Ulm, Augsburg, Viyana, Krakov, Lwov'dan geçerdi. Bu aynı zamanda, şaşırtıcı bir şekilde, kuzey ile güney karışımı olan ve bakışlarıyla, yaşama biçimleri kuzey Akdenizlilere ve geniş *Mare Internum*'a dönük olan kentlerin de listesi değil midir? Bu ortay eksenin büyük bir kabuk bağlamış yara, Avrupa karmaşasının önemli bir belkemiği olduğu inkâr edilebilir mi? Ve sonunda Akdeniz'e hasım hale gelecek Avrupa'nın bu karma kentlerden başladığı inkâr edilebilir mi? Reformasyona açık Avrupa, ilerlemeleri saldırgan olan ve ön plana çıkışları Modern Çağlar adını verdiğimiz şeyi kendi tarzına göre belirleyen yeni ülkelerin Avrupa'sı ([255])?

Bunlar söylenirken çok fazla şematik olmaktan kaçınılmak istenmiştir. Avrupa aynı zamanda kuzey denizleri, geniş Atlas Okyanusudur ya. Ve büyük keşiflerden beri, Magellan tarafından Büyük Okyanus'a Vasco da Gama tarafından da Hind Okyanusu'na bağlanmış olan fetihçi bir Atlas Okyanusudur.

3. Atlas Okyanusu

Akdeniz'in sınırları hakkındaki bir bölümü, sanki İç Denizin yalnızca bir uzantısıymış gibi Atlantiğin bizzat kendisiyle bitirmek peradoksal gözükebilir. Fakat XVI. yüzyılda Okyanus henüz tam özerkliği içinde varolamamaktadır. Burası yalnızca insanlar tarafından kavranmaya ve insanların Avrupa'da çıkartabildikleriyle yavaş yavaş inşa edilmeye başlanmaktadır; tıpkı Robinson Crusoe'nin evini teknesinden toplayabildikleriyle inşa ettiği gibi.

Birçok Atlantikler

Bu XVI. yüzyıl Atlantiği, kısmen özerk birçok mekânın az veya çok mükemmel biraradalıkları, ortaklıklarıdır. Golf Stream'in fırtınalarla sarsalanan yollarıyla bildik ekseni meydana getirdiği ve ilk buluşma yerini de Terre Neuve (Newfoundland)'ün meydana getirdiği, İngilizlerin ([256]) ve Fransızların yatay Okyanusu vardır. İspanyolların Atlantiği Sevilla, Kanarya Adaları, Antiller ve Azorların çizim yerini belirledikleri ve hem menzillerini, hem de sürükleyicilerini meydana getirdikleri, şu elipstir ([257]). Portekizlilerin Atlantiği, birinci kenarını, Lizbon'dan Brezilya'ya çekilen; ikincisini buradan Ümit Burnuna çekilen hatların; nihayet üçüncüsünü de Hindistan'dan dönen yelkenlilerin Sainte Hélène adasından itibaren, Afrika kıyısı boyunca izledikleri şu hattın meydana getirdiği, Okyanus'un merkezi ile güneyindeki şu muazzam üçgendir ([258]).

Ulusal tarihlere bağlı olan bu çeşitli Atlantikler, kolayca kendi tarihçilerini bulmuşlardır. Belki de, bu özel hayatları bütün halinde bağladığı ölçüde ihmal edilen ve anlamını

ancak hala beklediğimiz bütünsel bir Okyanus tarihi ölçeğinde kazanacak olan, bir Atlantik daha vardır. Üstelik, bu hepsinin en eskisidir, bu Atlantik Orta Çağ, hatta Herakles sütunlarından Cassiterides'e -Portekiz, İspanya, Fransa, İzlanda ve İngiltere kıyıları arasındaki, sık ve vahşi fırtınalara sahne olan bu deniz, esas olarak basit bir kuzey-güney yoludur, ama Avrupa kıstaklarındaki karayollarının rakibidir- kadar yapılan Antik deniz yolculuklarının Okyanusudur. XV. ve XVI. yüzyılın Atlantiklerinin hepsi bundan türemişlerdir. O bunları kendi dışına atmıştır.

Burası aslında, yolculukların güç olduğu huysuz bir denizdir: Gaskonya körfezi uzun dalgalarıyla ve öfkeli sularıyla, Akdeniz'deki Lyon körfezininki kadar, teyid edilmiş kötü bir şöhrete sahiptir. İspanya'yı güneyden terkeden hiçkimse, aslında o kadar da geniş olan kuzey-batıdaki Manş girişini kaçırmayacağından emin olamaz. V.Carlos'un küçük kardeşi Ferdinand 1518'de onu Larero'dan getiren filoyla birlikte, hiç arzu etmediği halde kendini İrlanda'nın vahşi sahillerinde bulmuştur ([259]). Tıpkı II. Felipe'nin 1559 Ağustosunda yaptığı gibi, kuzeyden gelirken doğrudan doğruya Kantabriya kıyılarının derin sulu limanlarına ulaşılacağının hiçbir garantisi yoktur ([260]). Çok uzun süre Polonya'nın V.Carlos nezdindeki temsilcisi olan elçi Dantiscus, 1522'de İngiltere'den Yarımadaya bu yolculuğun denemesini yapmıştır. Akdeniz veya Baltık'taki hiçbir şeyin "İspanya Denizi"nin korkunç şiddetiyle karşılaştırılabilir olmadığını beyan etmektedir. "Böylesine bir deniz yolculuğu karşılığında dünya egemenliğini elde edecek olsam dahi, böylesine tehlikeli bir maceraya atılmazdım" diye haykırmaktadır ([261]).

Oysa, "dünya egemenliği"nin bedeli fiili olarak yakın Atlantiğin ve Gaskonya körfezinin tehlikeleriyle ödenmiştir. Bu rendeleyici denizlerin üzerinde, Avrupa en ağır deniz çıraklığını geçirmiş ve dünyayı fethetmeye hazırlanmıştır.

XVI. yüzyılda Okyanus'un kaderi

Konumuz açısından, Akdeniz'le olan ilişkileri içinde bir Atlantik tarihini çizmek daha yararlıdır.

Yüzyılın başlarından 1580'lere kadar İberyalılar, yani Akdenizliler Sevilla'dan Antillere kadar büyük, enlemesine Atlantiği -Pierre Chaunu'nun deyimiyle "Sevilla'nın Atlantiği"- örgütlemişlerdir. Lizbon'dan itibaren ortaya çıkan, Portekizlilerin bitmez tükenmez Okyanus'unu da aynı İberyalılar daha az örgütlemiş değillerdir. Birkaç Fransız korsanın dışında, pratik olarak hiçkimse bu iyi korunan mekânlara müdahale edememektedir. Kimse girişimlerini kesintiye uğratamamakta veya saptıramamaktadır. Sevilla Atlantiği Panama kıstağının ötelerinde, Potesi madenlerinin limanı olan Avica'ya kadar Peru deniz yolunu kavramaktadır. 1564'den itibaren *Manilla* adlı kalyon Pasifiği Acapulco'dan Filipinlere aşmakta ve Çin ekonomisiyle etkin bir şekilde buluşmaktadır ([265]). Portekizliler, oyuna giriş payı olarak deniz seyrüseferlerini Hindistan'a, sonra Doğu Hind Adalarına, Çin'e ve Japonya'ya kadar ileri götürmüşlerdir ([266]). Bunun dışında, Afrika ile Amerika arasındaki büyük köle ticaretini ve bundan hiç de az olmayan bir şekilde, Brezilya'nın iç yollarını örgütlemişler ve Rio de Plata'nın küçük tekneleriyle, Potesi gümüşüne kaçak bir çıkış oluşturmuşlardır ([267]).

Bu dünya ekonomisinin muazzam ve karmaşık bir drenaj sistemi olmasına karşılık, birkaç arızası, birkaç "yavaşlaması" olacaktır, fakat bütünlüğü içinde İberyalıların ekonomisinin bu gelişmesi 1580'lere, hatta ötelerine kadar sürecektir. Kanıtlar: Sevilla'ya gümüş ve "Hindler"den dönen çeşitli malların gelişindeki artış: deri, boya tahtası, erguvan böceği -bu sonuncusu, toptancıların kârı için kavga ettikleri ve rayicini izledikleri "krali mallar" arasında yer almaktadır-. Başka kanıt: primlerin uzun zamandan beri Atlantik'te, Akdeniz'dekilerden daha düşük olduğu Burgos konsoloslu-

ğundaki deniz sigortalarına dair genişlemeler ([268]). Ve Lizbon, baharat ticareti içindeki yerini 1600'lerin epeyi ötelerine kadar muhafaza etmiştir. Nihayet, protestan korsanlığının ilk ciddi ilerlemeleriyle durum bozulmaya başladığında, iki dev, Portekiz ve İspanya birleşmişlerdir. 1580'lerde hiçkimse bunun iki anıtsal zayıflığın ortaklığı olduğunu düşünmemektedir.

Bu iyimser tabloya bulutları, ciddi karabulutları da eklemek gerekmektedir: yakın Atlantik, kuzey-güney Atlantiği çok erkenden kaybedilmiştir. Bu yol birkaç yüzyıl önce Akdenizliler tarafından fethedilmişti. 1297'de Ceneviz kadırgaları Bruges'e kadar olan ilk doğrudan yolculuklarını gerçekleştirmişlerdi; 20 yıl kadar sonra bu örnek Venedik *galere da mercato*'ları (1310'la 1320 arasında, herhalde 1317'de) ve birçok başka tekne tarafından izlenmiştir ([269]). Bu ilerleme (zorunlu olarak neden veya sonuç olmaksızın) Champagne fuarlarının refah döneminin sonuyla çakışmaktadır; bu ilerleme Alçak Ülkeler ve İngiltere'ye çok sayıda İtalyan tüccarı getirmiştir; bunlar buralara işgal altında bir ülkeye olduğu gibi yerleşmektedirler. Bu denizcilik zaferi İtalya'yı hemen ayrıcalıklı duruma getirmiştir: Doğu Akdeniz'deki sömürgelerine ve kuzeydeki ticari kuruluşlarına dayanan İtalya, onu çevreleyen geri dünyalardan sıyrılarak, herkesten daha modern ve daha zengin hale gelmiştir. Bir başka sonuç daha, ama bu beklenmedik bir sonuçtur: Avrupa'nın Atlatik cephesinin, en azından bazı kesimlerinin -Andaluçya, Portekiz- hareketlenmeleri, fiilen büyük keşifleri hazırlamıştır ([270]).

XV. yüzyıl ortasının yavaş ve güçlü gelişmesi kendini belli ettiğinde, bundan avantaj sağlayan gene, hem karasal hem denizsel İtalyan sistemi olmuştur. Venedik ve Cenova o dönemde İngiliz ve Flaman piyasalarına egemendirler. Bu sistem ancak XVI. yüzyılla birlikte bozulmaya başlamıştır. Gerçekten de 1550'lere doğru ([271]) Kuzey Denizi, Portekiz ve Andaluçya arasındaki trafik, kuzey teknelerine geçmeye başlamıştır. Yirmi yıl sonraları 1568-1569 İspanyol-İngiliz bunalımı sırasında ([272]), İberyalılar kuzey yolculuklarını bırakmak -veya hemen hemen- zorunda kalmışlardır. Kuzeyli yelkenliler bu atılımlarında, kısa bir süre sonra Cebelitarık yolunu tutacaklar ve 1550'den önce yarım bir şekilde başardıkları Akdeniz'in fethini gerçekleştireceklerdir. Fakat bu tırmanma geç olmuştur. 1629'da anılarını hatırlayan yaşlı bir ispanyol (87 yaşında), İngiltere'nin 15 tane bile savaş gemisini yüzdüremediğine tanık olduğu zamanlardan söz etmektedir ([273]).

Burada İç Deniz için söz konusu olan ya dolaylı, ya da dolaysız, ama Akdeniz ülkeleri için felâket düzeyine ulaşmayan kayıplardır. İspanya ve Portekiz büyük Atlantik akımlarını acilen garantiye almak için güçlerini seferber etmektedirler. Biscaye örneği açıklayıcıdır: burası *Carrera de Indias*'ın en iyi teknelerini sağlamaktadır, kalyonları Hind yolunu tutmakta, buna karşılık 1569'dan önceleri İspanyol yün ve gümüşlerini Anvers'e taşımakta olan *zabra*lar kuzey hatlarında giderek nadirleşmektedirler. Ancak, bu kötü yöndeki değişmelere rağmen, Sevilla ile kuzey arasındaki hayati bağlantı muhafaza edilmiştir. Buğday, balık, tahta, demir, bakır, kalay, barut, yünlüler, bezler, bakır eşya, herşeyi tamam tekneler sağlayan kuzeyliler için yolculukların bedeli tuz, şarap, gümüşlerin geri götürülmesiyle karşılanmaktadır. Bunun anlamı, Yarımadanın böylesine hizmetlerin karşılığını canla başla ödeyebiliyor olmasıdır.

Böylece, kayıplar vardır, fakat bunlar, İtalyan tüccarlarına geniş bir şekilde açık olan bir dünya sistemi içinde telafi edilmektedirler. Bu tüccarlar ilk başlardan beri Lizbon ve Sevilla'dadırlar. Sevilla'yı ortaya çıkartan Cenevizliler olmuştur ve bunlar vazgeçilmez ve yavaş bir sermaye dönüşümünü devreye sokmuşlardır ki, bu olmazsa Atlantiğin her iki yakasında da hiçbir şey yapılamaz ([274]). İspanyol ekonomisi onların müdahalesine tahammül etmekte ve onların yanı sıra daha sessiz, ama daha önemli rolleri olan Floransalıların müdahalesine de dayanmaktadır. İtalya kapitalistleri, Venedikliler ve Milanolular toplantıya katılmakta ve Alçak Ülkeler'e doğru olan belirleyici yolları

ellerinde tutmaktadırlar.Bu kentlerden her ikisine mensup tüccarları Anvers'de, Nuremberg'de, hatta dünyanın öteki ucunda Hürmüz'de ve Goa'da bulmak mümkündür. Kısacası, Akdeniz oyun dışı değildir. Veya daha doğrusu, hiçbir oyunun dışında değildir. Hatta Cenevizliler aracılığıyla İspanyol imparatorluk maliyesini ve Besançon fuarları ([275]) denilen fuarlar aracılığıyla da Avrupa'nın zirvedeki sermaye hareketinin bütününü elinde tutmaktadır.

Ve bu genel sistemin uzun bir ömrü olacaktır. Cornelius Hautmann'ın yönetimindeki Hollanda teknelerinin gidişte 1596'da ve dönüşte 1598'de Ümit Burnunu dolanmalarından önce Akdeniz için büyük bir felâket yoktur. O sıralar sistem yalnızca, yüzyıllık konjonktürün geri dönmesiyle, biraz erken, biraz geç, en canlı eserlerinde hastalığa yakalanmıştır. Böylesine geri dönüşler sırasında, genelde ilk yakalananlar en ileri gitmiş başarılar olmaktadır. Ancak, bu hareket içinde hiçbir şey hızlı olmayacaktır. En karakteristik tarihler belki de, İspanyol maliyesinin kalbine Portekiz *marrano*larının, tam ihtida edememiş ve çoğu zaman da kuzey kapitalizminin kuklaları olan şu *novos christiâos*'un öne çıktıkları 1620-1630 arası olabilir. Bunlar Cenevizli "*hombres de negocios*"un yanında belirleyici biryer edinmişlerdir. 8 Ağustos 1628'de, Havana yakınlarındaki Matanzas açıklarında Yeni İspanya "*armada y flota*"sı Hollandalı Piet Heyn'in tekneleri tarafından kuşatılmış ve ele geçirilmiştir ([276]).

Bu geç tarihler, bizim bakış açımızdan Yenilmez Armada'nınki olan, alışılmış 1588 yılı kopuşunu minimize etmektedirler. Bunun böyle olmasında birkaç tane ağırlıklı neden vardır: 1. İspanya 1588 bozgunundan sonra-ki bu bozgun düşmana, rüzgârlara ve fırtınaya olduğu kadar, Kuzey Denizinin kumlu kıyıları boyunca ilerleyebilecek uzman rehberlerin yokluğuna da bağlıdır- da 1597'de ([277]) ve 1601'de ([278]) olmak üzere Adaya karşı iki sefer düzenlemeye muktedir olmuş ve İrlanda'da Elizabeth'in maliyesini tüketen bir yıpratma savaşını sürdürebilmiştir ([279]); 2. Bu bozgun, genel konjonktürün henüz yükselme döneminde olduğu bir sırada meydana gelmiştir, bu durumda bütün yaralar kabuk bağlayabilir; 3. İngiliz korsanlığı kendiliğinden yavaşlamıştır, tabii ki rakibe çok sert darbeler indirmeye devam etmektedir (1596'da Cadiz baskını, İspanya'nın servetinden çok, prestijini yaralamıştır), fakat adalar ve İspanyol kıyıları yavaş yavaş silahlanmaktadır; İngiliz korsanlığı bir İngliiz tarihçinin gösterdiği gibi ([280]), gelirleri ayıran bir endüstridir; İspanya'ya karşı 15 yıllık mücadele ve seferden sonra borçları altında ezilen Cumberland kontu, masraflı maceralarından vazgeçerek topraklarına çekilmiştir: "Artık gemilere el koymayı değil de, buğday ekmeyi; tekne donatmayı değil de, koyun yetiştirmeyi düşünmeliyim"; 4. İngiltere İspanya'nın zayıflamasını hazırladıysa da, bundan hemen yararlanamamıştır. Önemli ayrıntı: İngiltere Katolik Kralla 1604'de, Fransa'dan altı yıl sonra, Birleşik Eyâletlerden beş yıl önce barış antlaşması imzalamıştır.

Yüzyılın sonundaki İspanyol belgelerinin bıraktıkları izlenimlerin meydana getirdikleri çerçeve, İngiltere'ye karşı olan mücadele çoğu zaman Okyanus boşluğunda cereyan etmiştir. Manş'ı ellerinde tutan İngilizler, Kastilya Adelantado birliklerinin kendi cephelerinde Cadiz veya Lizbon'da hazır olmalarından önce buradan çıkmaktadırlar; İngiliz tekneleri Kanarya veya Azor adalarına kadar, hatta İspanyol kadırgaları, kalyonları ve kara birlikleri tarafından korunan Cebelitarık'a kadar, zorlukla karşılaşmadan gidebilmektedirler. Ancak, iyi mevsimin iyice sonlarında, İngiliz teknelerinin geri dönmelerinden sonra, İspanyol tekneleri Cebelitarık'tan Ferroe'ya kadar çıkabilmektedirler. Süpürge harekekâtları çoğu zaman boşlukta cereyan etmektedir. Tabii ki, birkaç karşılaşma meydana gelmektedir, bazen de karşılaşmada saldırı olmamaktadır. Örneğin 1602 Kasımında, altı İspanyol kalyonu "Corogne denizlerini dolaşmak üzere" Lizbon Limanından ayrılmıştır; Yolda onlarınkinden daha iyi silahlanmış, manevralarında daha cesur birkaç düşman teknesi ile karşılaşmışlardır, onların yaklaşmalarına izin vermişler,

birkaç top atmışlar ve sonra "yelkenleri fora edip oyundaymış gibi kaçmışlardır" *quazi scherzando* diye anlatmaktadır bir Venedik belgesi ([281]). Bu savaş masraflıdır, fakat öldürücü değildir. İngiliz ve Hollanda tekneleri Cebelitarık boğazından zorla geçmektedirler. Fakat bu kolay olmamaktadır. *Levant Company* sorumlularına göre, İngiliz tekneleri burayı daha güvenli olduğu için "deniz boğazda çok çalkantılı olduğu zaman ve İspanyol koruma kalyonlarının demirli olmasından ötürü onlarla karşılaşmadan", kışın geçmektedirler ([282]). Ve heryıl giderek daha zengin Yeni Dünya filoları sanki "onları Tanrı yönetiyormuş gibi" gelmektedirler. İspanya ve Akdeniz'deki ortakları için esas olan budur.

Gecikmiş bir gerileme

Daha büyük bir Akdeniz'in peşindeki bu son yolculuk, böylece diğerleriyle uyum sağlamaktadır. Onu kapsayan bu muazzam mekânın kalbindeki dar Akdeniz, 1600'e kadar canlı, çevik, egemen bir ekonomi olarak kalmaya devam etmiştir. Büyük tarih onu yüzyılın başından itibaren silahları ve yükleriyle, birden bire terketmiştir. Onun için gerçek gerilemenin çanları daha sonra çalacaktır. Böylece bir ilk bütünsel şemanın taslağını çizdik. Şimdi gereken bunun büyük hatlarını ve daha da önemlisi, ayrıntılarını ele almaktır.

4

FİZİK BİRLİK: İKLİM VE TARİH

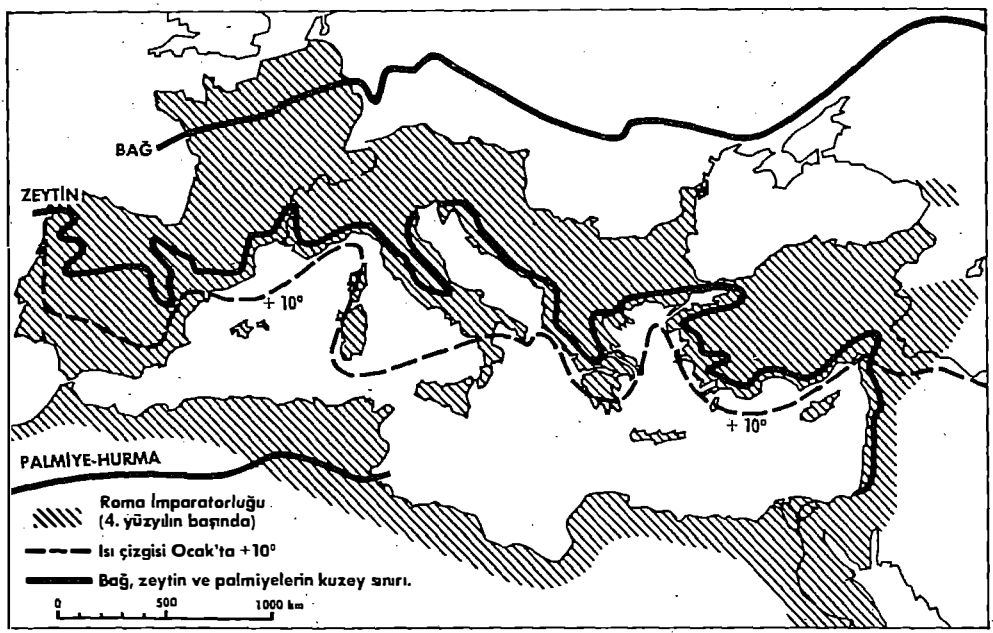
... Tek bir iklimden dışarı çıkmaksızın Ulyesses gezileri
J. de Barros, *Asia*, I, IV, s. 160

Bol bol tasvir ettiğimiz bu kalın, karışık ve iyi sınırlanmamış dünya için insanların buluşmalarından, bir tarihler alaşımı ([1]) olanından başka bir birlik bulunamaz. Ancak bu insani birliğin tam kalbinde, kendinden daha dar bir mekân üzerinde güçlü bir fizik birliğin, manzaraları ve hayat tarzlarını birleştiren bir iklimin rol oynaması belirleyici olmaktadır. Atlantik bu durumu zıttından açıklamaktadır: kuşkusuz o da insani bir birliktir; o da bir buluşma ve bir alaşımdır. Fakat Okyanus kompleksinde eksik olan bu tek renkli kalp, Akdeniz'in merkezinde parıldayan özdeş ışığa sahip bu dünyadır. Okyanus, bir kutuptan diğerine, dünyanın bütün iklimlerinin renklerini sunmaktadır.

Zeytin ağacının Akdeniz'i hiç kuşkusuz kendini dar kıta şeritleri, denize yapışık bitişik topraklar haline indirgemektedir. Bu mekân, tarihin Akdeniz'i ve iklim örtüsü tarafından ritmlendirilmiş olması nedeniyle, belirleyici olarak kalmaya devam etmektedir; bu örtü o kadar özeldir ki, sadece o "Akdenizli" nitelemesini tek başına işaret etmektedir. Bu zorlama nasıl olur da uzaklara yansımaz? Çünkü, Akdeniz'e kadar giden ve ondan kaçan bütün hareketleri geçerken damgalayan o olmaktadır. Ve bu dar topraklar denizin bütün alanını çevrelemektedirler; demek ki bu toprakların iklimi bu alanla sınırlı kalmaktadır; bunun dışında sıvı mekânların da iklimi vardır. Ne kadar da çok benzer, veya hemen hemen benzer dünya; Yunanistan, İspanya, İtalya, Kuzey Afrika kadar birbirlerine uzak, kitleleri açısından çok farklı dünyaların kıyılarında buluşmaktadırlar, bu dünyalar aynı solukla yaşamaktadırlar; bunlar insanlarını ve mallarını hiçbir sıla hasretine uğramaksızın mübadele edebilmektedirler: bu yaşayan özdeşlikler denizin canlı birliğini gerektirmektedirler; bunlar güzel bir dekordan çok daha başka birşeydirler.

1. İklimsel birlik

Toprak ve su Akdeniz'inin üstünde, aşağıdaki manzarayla bağı olmayan (veya hemen hemen) bir hava Akdeniz'i uzanmakta olup, bu yerel fizik koşullarından fiilen bağımsız olmaktadır. Burası dışarıdan gelen iki solunum tarafından inşa edilmiştir. Batı komşusu Atlas Okyanus'ununki; güney komşusu Sahra'nınki. Akdeniz kendini aydınlatan gökyüzünden bizzat sorumlu değildir ([2]).



19. Zeytin ağaçlarından palmiyelere kadar "gerçek" Akdeniz
Palmiyelerin sınırı birarada bulunan **büyük** palmiyelerin sınırıdır. Soyutlanmış palmiye-hurma ağaçlarının küçük gruplar halinde yer aldıkları sınırları çok daha kuzeyde yer almaktadır (bkz. harita 15).

Atlantik ve Sahra

Bu çok iyi kapalı olmayan alanda iki işçi birbirlerinin peşi sıra görev başındadırlar. Sahra kuraklık, ışıltı, muazzam ve mavi gökyüzünü getirmektedir; Atlantik bulut ve yağmur taşımadığı zamanlar, "kış sömestri"ne girmiş Akdeniz göğünde sanıldığından daha yaygın olan şu gri sisi, şu su toz bulutunu yaymaktadır. İlk şarkiyatçı ressamlar parlak paletleriyle bizi asla yanıltamamışlardır. 1869 Ekiminde, Messina'dan gemiyle uzaklaşırken, Fromentin haklı olarak şöyle kaydetmektedir: "gökyüzü açık, rügâr soğuk, sert ve kısa bir rüzgâr, tente üzerinde birkaç yağmur damlası. Hüzünlü, insan kendini Baltık'ta sanabilir" ([3]). 1848'in daha Şubatında, Akdeniz kışının insanı baskı altında tutan griliğinden kaçmak için Sahra'ya gitmiştir: "bu yıl Kasım yağmurlarıyla büyük kış yağmurları arasında aralık olmamıştır ve hemen hemen üç buçuk aydır hiç rahat huzur vermeksizin yağmur yağmaktadır" ([4]) diye yazmaktadır. Bütün Cezayirliler ya bir defasında veya başka bir seferinde, kente yeni gelen birinin Cezayir şehrindeki tufan gibi yağmurlar karşısında ne yapacağını şaşırdığını görmüştür.

Heryerin ve her zamanın gerçeği. Anı defteri tutan birinin 24 Ocak 1651'de ([5]) kaydettiğine göre, Floransa'da kötü hava beş aydan beri sürmektedir, *per avere durato a piovere quasi cinque mesi.* Bir önceki yıl ([6]) Capua, tufan gibi yağmurlar tarafından sel baskınına uğratılmıştı. Gerçekten de, nehirlerin setleri yıkmadığı, kentlerin sel baskınlarının dehşet ve zararlarına maruz kalmadıkları hiçbir kış yoktur. Venedik de tabii ki birçok kereler bu kentlerden biri olmuştur. 1443 Kasımında ([7]), kayıpları muazzamdır, *quasi mezo million de ducati;* 18 Aralık 1600'de benzeri bir afet meydana

gelmiş, *lidi*ler, setler, evler, özel zemin depoları, kamusal tuz, buğday, baharat depoları muazzam zararlara uğramışlardır, *con dano di un million d'oro,* bu da geçen zaman içinde fiyatların arttığını kanıtlamaktadır ([8]).

Kışın veya daha doğrusu Eylül dönencesinden,Mart dönencesine kadar Atlantik etkileri zafer kazanmaktadırlar. Azor antisiklonu Atlantik basınçlarının geçmesine izin vermekte, bunlar da birbiri arkasına uzun tek sıra diziler halinde, Akdeniz'in sıcak suyuna ulaşmaktadırlar veya Gaskonya körfezinden gelip bir hamlede Akitanya'yı geçmektedirler; veyahut da tekneler gibi, İç Denize Cebelitarık boğazı ve İspanya kıyılarından yanaşmaktadırlar. Giriş kapısı ne olursa olsun, bunlar Akdenizi batıdan doğuya koşar adımlarla geçmektedirler. Kış iklimine aşırı bir dengesizlik getirmektedirler. Yağmur getirmekte, ani rüzgâr değişimlerini harekete geçirmekte, *mistral, noroit* veya boranın darbeleriyle, çoğunlukla köpükten bembeyaz olup, karlarla kaplı uçsuz bucaksız bir ovaya benzeyen -Bir XVI. yüzyıl seyyahı "kül ekilmiş" demektedir ([9])- denizi nihayetsiz bir şekilde karıştırmaktadırlar. Atlantik neminin de yardımıyla Toledo'nun üstünde, El Greco'nun resmettiği karışık, patetik gökler, fırtına ve ışıktan kış sorumludur.

Böylece her yıl, çoğu zaman şiddetli bir şekilde, Atlantik çölü güneye ve doğuya doğru uzağa atmaktadır. Kışın Cezayir uçlarına ve bazen de Sahra'nın göbeğine kadar yağmur yağmaktadır. Batı Arabistan dağlarının üstüne varıncaya kadar yağmur düşmektedir. Çöl-karşıtı, Paul Morand'ın yazdığı gibi Akdeniz değil, tam da Atlas Okyanusudur.

Bahar dönencesi yaklaşırken, herşey yeniden ve oldukça ani bir şekilde değişmektedir; bu Magrip takvimine göre, ağaçların aşılanmaları için uygun zaman ve bülbüllerin şakımaya başladıkları mevsimdir ([10]). Gerçek ilkbaharın eli kulağındadır: sekiz kaçak gün yaprakların ve çiçeklerin birdenbire çıkmalarına yetmektedir. Kış yağmurları sona erer ermez, çöl böylece denizin mekânını en yüksek katlarına varıncaya kadar, etraftaki dağlar da dahil, işgal etmeye başlamaktadır. Çöl batıya ve özellikle de kuzeye doğru yayılmakta, Akdeniz dünyasının en ileri gitmiş sınırlarını aşmaktadır; Fransa'da güney Alpleri her yaz güneyin yakıcı havasıyla dolmakta, Rhône kordonu geniş bir şekilde etkilenmekte, Akitanya havzasını sıcak hava bir örtü gibi kaplamakta ve çoğu zaman Garonne ülkesinin dışında Armorik bölgesinin uzak kıyıları da acı kuraklıktan nasiplerini almaktadırlar ([11]).

Böylece, yakıcı yaz hiç tartışmasız Akdeniz mekânının ortasında hüküm sürmektedir. Deniz şaşırtıcı bir şekilde sakindir: Temmuz ve Ağustosta çarşaf gibidir; kayıklar açıklara gitmekte ve bordaları alçak kadırgalar limandan limana endişesiz bir şekilde dolaşmaktadırlar ([12]). Yaz sömestri deniz ulaşımı, korsanlık ve savaş için uygun zamandır.

Bu yakıcı ve kurak mevsimin fizik nedenleri basittir. Güneşin kuzeye doğru yeniden yükselmesiyle birlikte, Azor antisiklonu yeniden büyümüştür; kapı sürgülenince siklon basınçlarının doğuya doğru ilerlemeleri kesilmiştir. Bu sürgü ancak sonbahar yaklaşırken açılacaktır; ve o zaman da Atlantiğin istilası başlamaktadır.

Tekdüze bir iklim

Böylesine bir iklimin uç sınırları, eğer bir yandan Sahra kuraklığının yazın ulaştığı ülkelere, diğer yandan da Asya ve Afrika boyunca kışın muazzam step alanlarının ortasında bile Atlantik basınçlarının getirdiği yağmurların değdiği bölgelere kadar uzatılacak olursa, bu sınırları Akdeniz'in kıyılarının epeyi uzaklarında aramak gerekir.

Fakat bu geniş sınırlardaki abartmayı kim göremez ki? Akdeniz iklimi işaret ettiğimiz bu ilerlemelerden hiçbiri olmayıp, onların toplamı, çakışması, tam bir karışımıdır. Bu oluşturuculardan birindeki artış Akdeniz ikliminin bozulması, doğuda veya güneyde step veya çöl iklimine geçmesi, diğer yönde kuzeye doğru batı rüzgârlarının öncelikli olduğu bir iklime geçmesi için yeterlidir. Demek ki gerçek Akdeniz iklim alanı oldukça dar bir bölge tarafından temsil edilmektedir.

Bu arada bu dar bölgenin sınırlarını analiz etmek zordur. Burada yalnızca fizik alandakiler olmamak üzere, en küçük olgulara bile dikkat etmek gerekmektedir; iklimler yalnızca alışılmış ısı, basınç, rüzgâr ve yağmur rakamları halinde kaydedilmemekte, aynı zamanda toprak üzerindeki binlerce işaretle kendini belirtmektedir. André Siegfried bunu Ardèche'le ilgili olarak hatırlamaktadır ([13]). Léo Larguier bunu Languedoc ile Loire arasındaki sınırlar için işaret etmektedir ([14]). J.C. Vaudoyer ise çeşitli Provencelar arasında ([15]). Hepsi ayrıntıda gerçekler. Bütünsel olarak, coğrafyacıların tekrarlanan gözlemleri tartışmasız olarak izlenilmeye değer olarak kalmaktadırlar: Akdeniz iklimi zeytin sınırlarıyla büyük palmiyelerin sınırı arasında çerçevelenmektedir. Bu durumda bu sınırların arasında İtalyan Yarımadasını (daha doğrusu Apennin yarımadasını) Yunanistan'ı, Kireniya'yı, Tunus'u ve diğer yerlerde genişliği 200 km.'yi geçmeyen bir genişlikteki darkıyı şeritlerini kaydetmek gerekmektedir. Akdeniz iklimi çoğu zaman bir, kıyıya inen dağ eteği veya riviera iklimidir -Kırım'da da rastlanılan kıyı şeridi gibi, denizin etrafında ince bir kordela-: incir, zeytin, portakal, nar burada heryerde yetişmektedir ([16]), ancak her hal-ü kârda Yarımadanın güney sınırının ötesinde değil.

Fakat bu dar dekor, bizzat darlığından ötürü, kuzeyden güneye, tıpkı doğudan batıya olduğu gibi, reddedilmez bir tekdüzeliktedir.

Dünya ölçeğinde kuzeyden güneye olan bu deniz nehri, çok fazla kalın olmayan uzunlamasına bir çizgiden ibarettir. Buranın en önemli meridyen genişliği Adriyatiğin dibinden Trablus kıyısına 1.100 km.'dir; ve bu da zaten anormaldir. Gerçekte en büyük genişlikler, doğu havzası için 600 ilâ 800 km. arasında değişmektedirler, Cezayir'den Marsilya'ya ise 740 km.'dir. Deniz ve kıta mekânları bütün olarak 37° ve 38° Kuzey enlemlerinin iki tarafında uzun bir mermi meydana getirmektedir. Enlem farklılıklarının genişliği azdır. Ancak bu farklılık gene de kuzey ve güney kıyıları arasındaki zıtlıkları açıklamaktadır; güney kuzeyden daha sıcaktır. Marsilya ile Cezayir arasındaki ortalama sıcaklık farkı 4°C'dir. 10°C izotermi Ocak ayında aşağı yukarı Avrupalı olmaktan daha çok Afrikalı topraklar olan güney İspanya ve güney İtalya'yı bölen büyük eksenden geçmektedir. Akdeniz, kabaca heryerde hissedilir bir şekilde, aynı "geometrik" iklime sahiptir.

Doğudan batıya bazı değişiklikler kendilerini belli etmektedirler; bunlar denizin doğusuna doğru gidildikçe Akdeniz neminin daha zayıf ve daha geç olmasından kaynaklanmaktadırlar.

Bu değişikliklerin herbirinin kendi değerleri vardır. İklimbilimcilerin ayrıntılara dikkat ettikleri bir dönemde, Akdeniz onlara haklı olarak, birbirlerinden ayrılması gereken bir iklimler ailesi olarak gözükmüştür. Fakat bu durum onların akrabalıklarını, inkâr edilemez birliklerini yok edememektedir. Diğer yandan, hemen heryerde aynı iklimlerin ve aynı mevsim ritmlerinin, aynı bitki örtüsünün, aynı renklerin ve jeolojik mimarinin de yardımıyla, tutku derecesine varıncaya kadar aynı manzaraların bulunması karşısında kayıtsız kalamaz. Sonuç olarak bu aynı hayat tarzı demektir: Michelet'ye, İç ve "Taşlık" Languedoc Filistin'i hatırlatmaktadır. Yüzlerce yazara göre Provence Yunanistan'dan daha Yunanlıdır, en azından mükemmel Yunanistan Sicilya'nın şu veya

bu kıyısında bulunmaktadır.Hyères adaları eğer daha yeşil olmasalardı Sikladların arasında yer alabilirlerdi ([17]). Aynı şekilde, Tunus gölü akla Chioggia lagününü getirmektedir. Fas, güneş altında daha fazla yanan bir İtalya'dır ([18]).

Heryerde, iklimin ve tarihin kızı olan, aynı üçlü bulunmaktadır: buğday, zeytin, üzüm; yani aynı tarımsal uygarlık, insanların fizik ortama karşı aynı zaferleri. Kısacası, deniz bölgeleri birbirlerinin tamamlayıcıları değillerdir ([19]). Aynı buğday ambarlarına, aynı kilerlere, aynı yağ preserine, aynı aletlere, aynı sürülere, aynı gündelik meşguliyetlere sahiptirler. Burada tutunan birşey, biraz ileride başarılı olmaktadır. XVI. yüzyılda bütün deniz bölgeleri balmumu, yün, *montonini* veya *vacchini* koyunları üretmektedirler; hepsi istisnasız, Müslüman topraklarında bile, bağ ve şarap ülkeleridir. Kim İslam şairinden daha iyi şarap şiiri yazabilmiştir? Kızıldeniz üzerindeki Tor'da bağlar bulunmaktadır ([20]) ve bu bağlar Şiraz şaraplarının ünlü olduğu uzak İran'a kadar devam etmektedirler.

Üretim özdeşliği: bu durumda gerekenleri şu veya bu deniz ülkesinden sağlamak mümkündür. XVI. yüzyılda Suriye buğdayı ve Trakya buğdayı vardır; Napoli'nin *greco* veya *latino* şarabı vardır, *latino* öbüründen daha boldur ([21]), fakat Frontignan'dan yüklenen birçok başka şarap fıçısı da bulunmaktadır; Lombardiya pirinci vardır, ama aynı zamanda Valencia, Türkiye ve Mısır pirinçleri de bulunmaktadır. Aynı şekilde, mütevazi kaliteden ürünleri kıyaslamak üzere, Balkan ve kuzey Afrika yünleri vardır.

Demek ki Akdeniz ülkeleri aralarında rekabet etmektedirler veya etmek zorundadırlar: sınırlarının içinden çok iklimsel dünyalarının dışıyla mübadelede bulunmak durumundadırlar. Bu bir gerçektir, fakat XVI. yüzyıl düşük hacimli, mütevazi fiyatlı ve kısa mesafeli mübadelelerin dönemidir. Komşular arasında, insan bakımından zengin bölgelerle fakir olanları arasında durumu olabildiğince idare etmek gerekmektedir, çünkü en büyük sorun, yenilebilecek herşeyin ve yenilmesinin yanı sıra pek fazla zarar olmaksızın taşınabilecek herşeyin, Provence kıyılarının incir çuvallarından, balık, ton, veya tuzlu et fıçılarına kadar, Mısır'ın bakla çuvallarına kadar ve en çok aranan mallar olan zeytinyağ ve buğday varillerini unutmaksızın, herşeyin peşinde olan kentlerin beslenmesi sorunudur. Demek ki, üretimlerin özdeş olması Akdeniz'in iç mübadelelerini sanıldığı kadar rahatsız etmemektedir. En azından XVI. yüzyılda. İklimsel birlik ([22]) insani açıdan başka sonuçlara da yol açmaktadır. Çok erkenden benzer tarımsal uygarlıkların yerleşmelerinin yolları hazırlanmıştır. İsa'dan önce birinci bin yıllarından itibaren, zeytin ağacı ve üzüm asması uygarlığı, denizin doğu çerçevesinden batıya doğru taşmıştır. Bu esas birlikleşme, çağların en uzağından itibaren yerleşmiştir. Doğa ve insan anlaşma halinde çalışmışlardır.

Bunun devamında, XVI. yüzyılda nereden olursa olsun bir Akdenizli, İç Denizin kıyılarında asla sılasından ayrılma duygusuna kapılmamaktadır. Evet eskiden, Fenikelilerin veya Antik Yunanlıların ilk yolculuklarının kahramanlık çağında kolonizasyon bir dramdı, fakat sonradan böyle olmamıştır. Bu andan itibaren koloni kurmak, aynı ağaçlara, aynı bitkilere, gözlerin önünde aynı manzaralara, sofrada aynı gıdalara sahip olmak anlamına gelmiştir; bu aynı gökyüzünün altında yaşamak, bildik mevsimleri bulmak demektir.

Buna karşılık bir Akdenizli ülkesini terkeder etmez ağlaşmakta ve endişelenmektedir: tıpkı Makedonyalı Suriye'yi terkedip Fırat'a doğru ilerlemeye başladığında, İskender'in askerlerinde olduğu gibi ([23]); veya Alçak Ülkeler'de "*brouilly du Nord*"da olmaktan hafakanlar basan şu XVI. yüzyıl İspanyolları gibi. Alonso Vázquez ve o zamanların İspanyolları için (ve kuşkusuz bütün zamanların İspanyolları için) Flandre "ne lavanta, ne kekik, ne incir, ne zeytin, ne kavun, ne bademin yetiştiği; maydanoz, soğan marulunun

ne özü ne de tadının olduğu, inanılmaz birşey olarak yemeklerin zeytinyağ yerine içyağı ile pişirildiği" bir ülkedir ([24]). 1517'de Alçak Ülkeler'e ahçısı ve levazımatıyla birlikte giden Aragon kardinali de aynı kanıdadır, "Flandre ve Almanya'da tereyağ ve süt ürünlerinin çok kullanılmaları nedeniyle, cüzzam buralarda çok yaygındır" ([25]) sonucuna varmaktadır. Gerçekte buraları garip ülkelerdir! Normandiya'nın Bayeux kentinde 1529 yazı süresince duraklamış olan şu İtalyan kilise mensubu kendini *for del mondo* saymaktadır ([26]).

İşte Akdenizlinin bir limandan diğerine kolayca dolaşmasını açıklayan şey: söz konusu olan yeni bir bünyeye intibak veya en azından bir taşınma değildir ve yeni kiracı kendini yeni evde rahat hissetmektedir. Karşılaştırmak için, İberyalıların Yeni Dünya'daki tüketici kolonizasyonlarının ne hale geldiğine bakınız. Geleneksel tarih, az veya çok doğru olarak, Peru ve Yeni İspanya'da buğday, zeytin ve üzüm yetiştirmeye ilk uğraşan kadın ve erkeklerin adlarını muhafaza etmektedir. Hiç de değersiz olmayan bir çabayla ve iklim ile toprağın hasmane tavrına rağmen, bu Akdenizliler Tropiklerde yeniden bir Akdeniz yaratmaya teşebbüs etmişlerdir. Ancak bu çaba boşuna olmuştur: anavatanın tarımsal ve gıdasal uygarlığı, bazı geçici başarılara rağmen, mısır, tatlı patates, *pulque*, daha sonra da şeker alkolü bölgesi olan İspanyol-Portekiz Amerika'sında uygun bir alan bulamayacaktır. Okyanusaşırı ve İberya kaynaklı büyük bir mübayaa Yeni Dünya'da yapay olarak İç Denizin bu beslenme uygarlığını sürdürmeye yarayacaktır: bunun sonucu olarak şarap, un ve zeytinyağ yüklü teknelerin Sevilla ve Lizbon'dan Okyanusun öbür kıyısına doğru yola çıkmaları meydana gelmiştir ([27]).

Fakat bu yeni topraklarda kök salabilen de sadece Akdeniz insanı olabilmiştir. Bunun nedeni, belki önceden bir iklimin, Akdeniz'inkinin sert koşullarına alışmış olmasıdır; bu iklim insan organizması için her zaman yumuşak değildir ve Akdenizli aynı zamanda sıtma salgınları ve düzenli felâket vebaya karşı olan savaşında da sertleşmiştir. Aynı zamanda belki de, anavatanında hep azla yetinmenin büyük okulunda okumuştur. Akdeniz'in sahte konuksever iklimi bazen sert ve öldürücüdür. Ve sıcak denizin sınırlarının içinde uzak sınırların insanlarının yayılmasını önleyen süzgeç o olmaktadır. Bunlar dünkü barbarlar, bugünün zenginleşmişleri olarak istedikleri kadar buralara gelsinler: "insanı yutan yazlara ve malaryaya ne kadar direnebilmektedirler?" ([28]) Walter Bauer Sicilya'dan söz ederken "efendiler gelmekte ve kaybolmaktadırlar; diğerleri ise kalmaktadırlar ve bu sözsüz bir romanstır" ([29]) demektedir, ve her zaman aynı olan bir romans.

Kuraklık : Akdeniz'in afeti

Bu iklimin insanların hayatı açısından eksikliği, yağmurların yıllık dağılımından kaynaklanmaktadır. Yağmur çok yağmaktadır, hatta bazı noktalarda ölçüsüz bir şekide yağmaktadır ([30]). Fakat yağmurlar sonbaharda, kışın, ilkbaharda ve esas olarak ilkbaharda ve sonbaharda gelmektedirler. Bu kabaca, muson iklimlerinin tersidir. Muson iklimleri sıcaklık ve suyun verimli buluşmalarını örgütlemektedirler. Akdeniz iklimi ise, bu önemli hayat faktörlerini, tahmin edilecek sonuçlarıyla birlikte, ayırmaktadır. Yaz sömestrinin "şanlı gökleri" ağır bedeller ödetmektedirler. Kuraklık heryerde, akan suların duraklamalarına veya kurumalarına hükmederek, doğul sulamayı etkilemektedir: Akdeniz ülkesi, *Ued*ler ve *fiumari*ler bölgesidir. Kuraklık bütün otçul bitkilerin duraklamasına hükmetmektedir; bunun sonucu olarak tarım için olduğu kadar, bitkiler için de kuraklığa uyum sağlama ([31]), değerli su dağılımlarını en çabuk ve en iyi şekilde kullanma zorunluluğunu ortaya çıkartmaktadır. "Kış bitkisi" ([32]) buğday olgunlaşmak ve faal hayat devresini tamamlamak için Mayıs veya Haziran ayından itibaren acele

etmeye başlamaktadır. Mısır ve Andaluçya'da ise Nisan ayından itibaren ([33]). Tunus zeytin ağaçları, meyvaların olgunlaştırmak için belirleyici sonbahar yağmurlarından yararlanmaktadırlar. Öyle gözükmektedir ki, *dry farming* çok erkenden ampirik olarak her tarafta uygulanmıştır ([34]), ve bu sadece Fenikelilerin yaptıkları deneylerden sonra değildir. Doğudan gelen sulama, çeşitli yöntemleriyle birlikte, çok erkenden Akdeniz alanına nüfuz etmiştir. Bugün (K. Sapper'in haritasına bkz.) ([35]) *Kunstbewasserung* sınırı hassas bir şekilde Akdeniz ikliminin sınırıdır. Bu, sulama tekniklerinin Akdeniz'e geldikleri yollardan, uzun zamandan beri kurak ülkelere uyum sağlamış olan birçok bitki (otçul ve ağaçıl) de gelmiştir. İsa'dan önceki birinci binde, daha önce de söylediğimiz gibi, bağ ve zeytin yetiştiriciliğinin denizin doğusundan batısına doğru geniş ölçekte yayılması gerçekleşmiştir ([36]). Akdeniz'in iklimi nedeniyle, ağaççıl kültürlere yönelmesi alnına yazılmıştır. Bir bahçe olduğu kadar besleyici ve tanrısal ağaçların da ülkesidir.

Buna karşılık, Akdeniz'in iklimi sıradan ağaçları ve bir orman oluşumunu teşvik etmemiştir. Veya en azından, onların oluşumunu garanti etmemiştir. Akdeniz'in ilkel oluşumu olan orman, çok erkenden insanların saldırısına uğramış ve geniş ölçüde, çok geniş ölçüde yok edilmiştir. Yerine yenisi ya yetersiz bir şekilde kurulmuş, veya hiç kurulmamıştır. Bunun sonucu olarak, onların yerini ormanın yozlaşmış biçimleri olan çalılıklar ve makilikler almıştır. Avrupa'nın kuzeyine nazaran, Akdeniz çok erkenden etsiz bir ülke haline gelmiştir. Chateaubriand Mora'dan geçerken, burası "hemen tamamen ağaçtan yoksundur" ([37]). Çıplak ve taşlı Hersek'ten, ormandan elbisesini giymiş Bosna'ya geçerken, Jean Brunhes'in farkettiği gibi, bir dünyadan başka bir dünyaya geçilmekte değil midir ([38])? Hemen heryerde odun pahalıdır ([39]), bazen de çok pahalıdır. "Fuarların en zengini, *montes*'den bile zengini (bundan ağaçlı dağları anlayınız) Medina del Campo'da, şu hümanist Antonio de Guevara bütçesi üzerinde düşünmekte ve şu sonuca varmaktadır: "bütün hesaplar yapıldıktan sonra odun bize tencerenin içindeki yemek kadar pahalıya malolmaktadır" ([40]).

Başka sonuç: Akdeniz'de gerçek otlakların nedreti. Bu durum yağmur tarafından yıkanan toprakların üretken unsurlarını kaybetmeleriyle -aslında Akdenizin kuraklığı bu unsurların en iyi muhafızıdır- gübre kullanımının zorunlu olduğu kuzey ülkeleri gibi yerlerin zengin tarımları için çok gerekli olan, çok yararlı büyükbaşların, burada az sayıda olmalarına neden olmaktadır. Büyükbaşlara kitlesel olarak ancak Mısır'da ve Akdeniz'in kuzey kıyısında nemli Balkanlarda veya diğerlerinden daha çok yağmur alan yüksek topraklarda rastlanmaktadır. Keçiler ve koyunlar (bu sonuncular etlerinden çok yünleri için yetiştirilmektedirler) et ihtiyacı açığını kapatmaya yetmemektedirler. Rabelais'nin yol arkadaşlarıyla birlikte Floransa'nın güzelliklerini seyreden, "çok kızgın" Amiensli bir rahibe söylettiğieğlenceli sözlere bir an kulak verelim. "Amiens'de" diye açıklamaktadır "yaptığımız yoldan dört kere, hatta üç kere daha az bir mesafe içinde size ondörtten fazla çok eski ve lezzetli et kızartması yapan dükkân gösterebilirdim. Aslanlara ve *africanosları* (kaplan adını verdikleri şeyi böyle adlandırdığınızı sanıyorum) belediye sarayının kulesinin yanında veya Philippe de Strozzy'nin sarayında kirpi veya devekuşu görmekten ne zevk aldığınızı bilmiyorum. Allahın adına, yağlı ve iyice kızarmış bir kaz görmeyi tercih ederdim" ([41]). Akdeniz hakkında, bana dalga geçerek yazan bir coğrafyacı, "yeteri kadar et yok, çok fazla kemik var" diyordu ([42]).

Kuzeyli insan için daha XVI. yüzyılda bile, Akdeniz hayvan varlığı açık verir olarak, sığırlar çoğunlukla sıska ve koyunlar düşük ağırlıklı olarak gözükmektedir. "Montmorency ve ordusu, 1577'de, hepsi de Aşağı Languedoc'tan gelen 8.000 koyun yemişlerdir. Ortalama ağırlık üstü üstüne hayvan başına 30 libre, yani 12 kg.'dır (bugünün). Bu sefil bir durumdur ve hayvan hemen hemen hiçbir şey etmemektedir; parça başına 4 livre, yani koyun başına bir eküden biraz fazla ([43]). Valladolid'de, 23

Hazirandan 5 Aralık 1586'ya kadar kesilen 11.312 koyun üzerinden yapılan hesaplama, hayvan başına ortalama 11.960 kg. et (26 Kastilya libresi) vermektedir. Aynı şekilde, aynı dönemde kesilen 2.302 sığır üzerinden yapılan hesaplama birim başına et verimi 148,12 kg. (322 Kastilya libresi) olarak çıkmaktadır (44). Demek ki, hayvanlar yeteri kadar ağır değillerdir. Aynı şeyler atlar için de söylenebilir. Akdeniz'de çok güzel atlar vardır: Türk atları, Napoli'nin küçük atları, Andaluçya yük beygirleri, Kuzey Afrika'nın Berber atları, fakat bu atlar hızlı, canlı binek hayvanlarıdır ve gelecek yüzyılda, kuzeyin büyük at, eşek ve katırları karşısında modaları geçecektir. Posta menzilleri, modası kendini kabul ettirecek olan at arabaları, top arabaları için hayvan gücü giderek belirleyici kıstas haline gelecektir. 4 Aralık 1522'de Kantabriya sahilinde Codalia'da karaya çıkan Dantiscus *non tamen tam bonis* (diye yazmaktadır) 6 yük hayvanıyla Leon'e doğru yola çıkmıştır, "*ut sunt apud nos qui plumbum ferunt ex Cracovia in Hungariam*" (45). Krakov'dan Macaristan'a kurşun taşıyan atlarla olan kıyaslama, bir hatayı gizleyemeyecek kadar anidir. Zaten bu güney atları ne yemektedirler ki? Yulaf, ancak Languedoc gibi bazı bölgelerde Akdeniz dünyasıyla yeni yeni tanışmaktadır (46), ve arpayı insan hayvanlara vermekten çok, kendi yemektedir. İspanya sınırını birkez geçtikten sonra, Barthélémy Joly'nin bize dediğine göre, artık "kısa ve iştah kesici" samana olağan olarak tabi olmaktan duydukları memnuniyetsizlikten kişneyen şu Fransa atlarına acıyalım (47).

Herşeyi bununla açıklamayı arzu etmeksizin kaydedelim ki, eğer toprağı ancak çizen saban Akdeniz tarlalarında tutunabildiyse, bunun nedeni sadece ekilen toprağın niteliği ve narinliği olmayıp, aynı zamanda sürüm hayvanları olan öküz ve katırların yeterli güce sahip olmamalarıdır da. Yüzeysel sürümler, "*raie*"ler yedi veya sekiz yıla kadar artırılabilmektedir (48). Geleceğin kanıtlayacağı üzere, en iyisi tekerlekli ve önden hareketli pulluğun çok büyük bir ilerleme aracı olduğu kuzeydeki gibi, toprağı daha derinlemesine sürmektir. Languedoc'ta kuzey pulluğunun taklidi olan sahte-pulluk "*mousse*" bu rolü oynayamayacak ve pek fazla yayılamayacaktır (49). Languedoc'un zavallı *aratores*'i, istedikleri kadar "yorulmaksızın alanlarını tırmalayıp dursunlar, İle de France ve Pikardiya "*charrueur*'lerinin karşısında ağırlıkları yoktur" (50).

Gerçekte Akdeniz, tek başına koşullar tarafından yaratılmamakla birlikte, onlar tarafından ağırlaştırılan temelli bir fakirlikle mücadele etmektedir. Gerçek veya zahiri kolaylıklara rağmen, hayat burada narindir. Herkes Akdeniz'in tatlılığına, o kadar övülen güzelliğine kendini kaptırmaktadır -bazen Philippson gibi bu konuda bilgili bir coğrafyacı bile- ve kuzeyden gelen şu yolcular gibi güneşten, renklerden, ılık havadan, kış güllerinden, turfanda meyvalardan büyülenmektedirler. Tıpkı Vicenze'de halkın sokak yaşamı, geniş bir şekilde önleri açık dükkânlar karşısında şaşkına dönen ve parlak güney ışığından evine biraz götürmeyi düşleyen Goethe gibi. Bu konuda ne kadar bilgili olunursa olunsun, bu ışık, neşe manzaralarına, sefalet ve fizik acı imgelerini ortak etmekte güçlük çekilmiştir. Gerçekte, Akdeniz insanı bütün çabasını sarfederek gündelik ekmeğini zorlukla kazanmaktadır. Muazzam alanlar işlenmeden kalmakta ve çok az yarar sağlamaktadırlar. Besleyici toprak, hemen heryerde iki yılda bir nadasa tabidir ve bu büyük verimlilikleri önleyen bir yöntemdir. Michelet birkez daha ve herkesten daha iyi, bizim Provence'ımızdan başlamak üzere, bu toprakların temelden gelen sertliğini anlamıştır.

Bu fakirliğin aşikâr bir işareti bulunmaktadır: kuzey insanına her zaman çarpıcı gelen azla yetinme. Anadolu'da bulunan Flaman Busbec, 1555'de şöyle yazıyordu: "öyle sanıyorum ki, gerçeği yaralamaksızın bir Flamanın bir günlük masrafını karşılamak için gerekenin, bir Türkü 12 gün yaşatmak için yeterli olduğunu ifade edebilirim... Türkler mutfağın ve ona bağlı olan herşeyin cahilidirler; azla yetinme konusunda aşırıdırlar ve

yemek seçme konusuda pek hassas değillerdir; eğer tuz, ekmek sarımsak veya bir tane soğanları varsa ve biraz da ayranları bulunuyorsa, başka birşey istememektedirler, ve bunlardan bir türlü yapmaktadırlar... Çoğu zaman iyice soğuk suyla sütü karıştırmakla yetinmektedirler, bununla iştahlarını bastırmakta ve büyük sıcakların onlarda meydana getirdiği harareti söndürmektedirler" ([51]). Bu azla yetinme; biraz pirinç, biraz güneşte kurutulmuş et ve közde kaba bir şekilde pişirilmiş ekmeğin yettiği, seferdeki Türk askerinin en büyük güçlerinden biri olarak sıklıkla kaydedilmiştir ([52]). Batılı asker daha talepçiydi, belki de çok sayıda Alman ve İsviçrelinin örnek oluşturması buna neden oluyordu ([53]).

Fakat acaba Rum, İtalyan, İspanyol köylüsü, hatta kentlisi bu konuda Türklerden daha mı zordurlar? Théophile Gautier de daha bir yüzyıl önce, ağır kürekçilik mesleğinden ötürü kaslanmış yakışıklı kayıkçıların, kayıkları üzerinde hemen sadece çiğ hıyarla beslenerek, günlerce yaşamalarından şaşırarak, bunların çok az olan gıdalarını kaydediyordu ([54]). Alexandre de Laborde, *Itinéraire descriptif de l'Espagne* (1828) adlı kitabında, "Murcia'da yazın bir tek hizmetçi bulmak mümkün değildir ve daha önce işe girmiş olanların da çoğu güzel mevsimin başlamasıyla birlikte işlerini terketmektedirler. Bu durumda kolaylıkla salata, birkaç meyva, kavun ve özellikle de kırmızı biber bulabilmektedirler. Bu malzemeler gıdalarına yetmektedir" ([55]). Montaigne, "herkesi akşam yemeğine davet ettim" diye yazmakta ve ilave etmektedir (Olay Lucca ılıcalarında geçmektedir), "çünkü İtalya'daki ziyafetler Fransa'daki çok hafif bir yemekten başka birşey değillerdir" ([56]).

Buna karşılık, Commynes Venedik'teki herşeyin bolluğu karşısında çoşkuya kapılmaktadır. Yabancı olmanın özürüne sahiptir. Ve Venedik. Venedik'tir, yani gıda bakımından ayrıcalıklı bir kent. Bizzat Bandello, kentin pazarlarından "*l'abbondanza grandissime d'ogni sorte di cose da mangiare*" ([57]) tarafından büyülenmekten kendini alamamaktadır ve tanıklığından kuşku duymamak gerekmektedir. Fakat çok zengin, konumu çok iyi bir kentin bu lüks pazarlarını inşa etmenin ne kadar güç olduğunu, bu işin Signoria'ya ne endişelere, ne kadar dikkat sarfına mal olduğunu biliyoruz.

Akdeniz edebiyatlarında sofra zevkine ilişkin küçük yer acaba farkedilmiş midir? Yemek tasvirleri -tabii eğer söz konusu olan hükümdar sofraları değilse asla bolluktan söz etmemektedirler ([58]). Bandello'nun öykülerinde iyi bir yemek, biraz sebze, biraz Bologna sucuğu, işkembe ve bir kadeh şaraptır. Altın Yüzyıl İspanyol edebiyatında, oyuk karınlı tip, alışılmış bir kişidir. Bu tip ultra klasik Lazarillo de Tormes ve kardeşi Guzman de Alfarache'dır; bunlar *Picardia*'da yere karıncalar için kibarlıktan bir kırıntı bile düşürmeden koskoca bir sert ekmek somununu yemektedirler ([59]). Aynı Guzman "Allah seni Kastilya'dan inen vebadan ve Andaluçya'dan çıkan açlıktan korusun" demeyi uygun görmektedir ([60]). Don Quixotte'nin yemek listelerini veya şu atasözünü hatırlatmak gerekir mi? "Eğer tarla kuşu Andaluçya'dan geçmek isterse, yanında yemini de getirmelidir" ([61]).

Bahçe, meyvalık veya deniz ürünleri ne kadar çeşitli iltifatları cezbederlerse etsinler, bugün bile iyi donatılmamış bir sofra, "örneklerin çoğu itibariyle yetersiz beslenme sınırında" bir gıda rejimi söz konusudur ([62]). Bu azla yetinme bir erdem veya "zevk eksikliği" -Busbec gibi konuşursak- değildir, fakat bir zorunluktur.

Akdeniz toprağının halklarına dayattığı fakirlikten, buranın verimsiz kalkerli toprakları, tuz felâketine maruz kalan geniş alanlar, Belon du Mans'ın sözünü ettiği "*nitre*" ile kaplı kırlar ([63]), yumuşak toprakların nadirliği, işlenebilir toprakların narinliği de sorunludurlar. Yalnızca kötü tahta sabanın ancak tırmalayabildiği ince toprak tabakaları rüzgâr ve afet sularının insafına kalmışlardır. Bunlar ancak insan çabasıyla

yerlerinde tutulabilmektedirler. Ve köylünün sürekli dikkat ve özenini boşa çıkartan uzun süren belâlar döneminde yalnızca köylülük değil, besleyici toprağın kendi de yok olmaktadır. Otuz Yıl Savaşlarının yol açtığı karmaşa sırasında, Almanya'nın köylü halkı perişan olacaktır, fakat toprak ayakta kalacak ve onunla birlikte bir yeniden inşa olanağı da orada duracaktır. Kuzeyin üstünlüğü. Akdeniz'de eğer ekilerek korunmazsa ölmektedir: çöl ekilebilir alanı pusuda gözlemekte ve eline geçirince de asla bırakmamaktadır. Toprağın köylü çabasıyla korunması veya yeniden inşa edilmesi bir mucizedir. Bugünkü rakamlar bu durumu anlatmaktadırlar: orman, otlak ve özel olarak verimsiz olan alanlar dışında işlenen alan, 1900'lerde İtalya'da toprakların % 46'sını; İspanya'da % 39,1'ini; Portekiz'de % 34,1'ini ve Yunanistan'da sadece % 18,6'sını meydana getirmekteydi. Rodos'ta bugün 144.000 hektardan 84.000'i işlenememektedir ([64]). Denizin güney kıyılarında rakamlar daha da felâketli olacaktır.

Fakat acaba, bizzat işlenen topraklar ne vermektedirler? İstisnai koşullar (örneğin sulama) hariç, çok az birşey; bundan da iklim sorumludur.

Akdeniz'de hasat, hiçbir yerde olmadığı kadar, dengesiz unsurların insafına kalmıştır. Eğer hasattan önce güney rüzgârı eserse, buğday tam anlamıyla olgunlaşmadan ve olağan büyüklüğüne erişmeden önce kurumaktadır; veya zaten olgunlaşmışsa, taneleri dökülmektedir: İspanya'da bu felâketi önlemek için, çok kuru taneler gündüz toprağa döküldüğünden, köylüler gece serinliğinde buğday biçmektedirler ([65]). Eğer su baskınları kışın alçak toprakları istila ederse, tohumlar tehlikededir. Eğer ilkbaharda gökyüzü çok erken açılırsa, olgunlaşması epeyi ilerlemiş olan üzüm bazen telafisi mümkün olmayan bir şekilde donmaktadır. Hasattan, son ana kadar emin olmak asla mümkün değildir. 1574 Ocak sonunda Girit'te üzüm iyiye benzemektedir, yağmur bol yağmış, olağandan fazla ekilmiştir. Fakat haber kaynağımız "taneleri yakan vebalı sislere" tabi olan bu ülkede böylesine umutlara bel bağlanabilir mi diye ilave etmektedir ([66]). Arşipel'de çok korkulan güney rüzgârları, Korfu'da olgun üzümleri mahvetmiştir ([67]), bugün kuzey Afrika'nın tahıl bölgelerinde hala korkulan rüzgâr budur, *sirocco* adını taşıyan bu rüzgâra karşı birşey yapılamamakta ve üç gün içinde bütün bir yılın emeğini yok edebilmektedir. Akdeniz tarlalarını tehtid eden bu felâketler listesine, çekirge belâsını da ekleyelim, hem dün, hem de bugün için ([68]).

Bir hasadın, onu pusuda bekleyen bütün bu tehlikelerden, birbiri ardına kurtulması nadir bir olaydır. Verimler düşüktür ve buğday ekim alanlarının sınırlı yüzeyleri de hesaba katılınca, Akdeniz daima açlık sınırındadır. Birkaç kere ısı sıçramasının olması, yağmur yağmaması, insanların hayatlarının tehlikeye girmesi için yeterlidir. Bu durumda herşey, hatta siyaset bile değişmektedir. Macar sınırlarında eğer yeterli bir arpa hasadı olacağına dair umut yoksa (Akdeniz için arpanın kuzeyin yulafının eşdeğerlisi olduğu bilinmektedir), Padişahın buralarda fiili bir savaşa girişmeyeceğinden emin olunacaktır: Sipahilerinin atlarını nasıl doyurabilecektir ki? Eğer aynı zamanda deniz ambarlarından üç veya dördünde buğday da azsa, kışın veya ilkbaharda yapılmış olan savaşçı planları ne olurlarsa olsunlar, savaşçılar hasat mevsiminde zorunlu olarak işsiz kalacaklardır ki, bu aynı zamanda denizin sakin olduğu dönem ve büyük deniz harekâtları mevsimidir. Bu kıtlık durumunda hemen köylü eşkiyalığı ile deniz korsanlığı, şiddetlerini iki katına çıkartacaklardır. Bu koşullarda, büyük siyasal mektuplaşmalarda, gündelik hayata ilişkin olarak kaydedilen yegâne ayrıntının hasada ilişkin olmalarına şaşılacak mıdır? Yağmur yağdı, yağmadı, buğday iyi büyümedi; Sicilya'daki tahminler iyi, fakat Türkiye'de ürün iyi değil, Padişah buğday çıkışına mutlaka izin vermeyecek. Bu yıl bir kıtlık yılı, bir *carestia,* o zamanlar denildiği gibi bir "*cherté*" (pahalılık) yılı olacak mı, olmayacak mı?

Hizmetçilerin başı Francisco Osorio 1558'de II. Felipe'ye yazdığı mektuplarda, kuzeyde sürgünde olan krala Yarımadadaki hava durumlarını uzun uzun anlatmaktadır. Bu Valladolidli kentli, göğün rengine, ürünlerin durumuna, ekmek fiyatına ne kadar da dikkat etmiştir. 13 Mart 1558'de: "İki günden beri hava burada açık, çok güneşli ve rüzgârlıydı" diye yazmaktadır. "Ocak ortasından beri hiç yağmur yağmadı. Ekmek fiyatı biraz arttı ve gelecekteki rayicini saptamak için bir 'pragmatik' yapıldı. Bu pragmatik yayınlandığından beri gökyüzü bulutlarla kaplandı. İşte Nisan için yağmur ummamız için bir neden. Andaluçya ve Estramadura gibi Toledo krallığında da yağmur yağdı ve hava çok sağlıklı: ekmek fiyatı buralarda çok düştü" ([69]). 30 Ekim 1558 "buğday ürünü, bol, krallığın tümünde vasat miktarda şarap var, ekimler heryerde iyi gitti. Ayın 26'sında burada bütün bir sabah boyunca lapa lapa kar yağdı. Daha sonra bolbol yağmur yağdı, bu ekinlere çok iyi gelecek. Buradaki havalara göre Brüksel'de havanın çok sıcak olmayacağından eminim. Ekmek fiyatı krallığın tümünde düştü" ([70]).

II. Felipe ekim zamanından itibaren hava dalgalanmalarından haberdar edilmektedir; ekmek fiyatları yağmura göre artmakta veya düşmektedir; bu ayrıntılar, iktisat tarihine ilişkin başka ayrıntıların boşuna arandığı, mektuplaşmaların içine serpiştirilmişlerdir: bütün bunlar XVI. yüzyılda Akdeniz'deki gıda durumu hakkında açıklayıcıdırlar. Sadece basit bir "ekonomik" sorun değil, aynı zamanda hayati bir sorun.

Bunun anlamı, açlığın, insanları sokaklarda öldüren hakiki açlığın bir gerçek olmasıdır. Venedikli Navagero 1521'de "Andaluçya'da öylesine bir açlık oldu ki, sayılamayacak kadar çok hayvan öldü ve ülke çöl olarak kaldı; çok sayıda da insan öldü. Öylesine bir kuraklık oldu ki, buğdaylar yok oldular ve tarlalarda ot bile bulunamaz oldu; bu yıl Andaluçya'nın cins atlarının büyük bir kısmı yok oldular ve bugüne kadar (1525) yerlerine yenileri konulamadı" ([71]) diye anlatmaktadır. Bu uç bir örnektir! Fakat yılların dizisi içinde, nihayetsiz bir şekilde *carestie*ler, her hükûmetin buğday avına çıkması ve insanların açlıktan ölmelerini önlemek için -her zaman başarılı olamadan- kamusal dağıtımlar örgütlediği kaydedilmektedir. Yüzyılın ikinci yarısında, özellikle ağır bir bunalım 1586'dan 1591'e kadar bütün Akdeniz'i etkilemiştir ve bu bunalım Akdeniz'i kuzey teknelerine açmıştır. Normal yıllarda bile hayat asla kolay, asla bolluk içinde değildir. XVI. yüzyılın sonunda ekim alanları, bağ, dutluk bakımından zengin olan Toskanalıların, *con tutto cio non raccolgono vettovaglie per un terzo dell'anno* olduğunu düşününüz ([72]). Veya Guzman'ın anlatısı içindeki şu cümleyi tartınız: "kuraklık sonucu yıl kısırdı. Refah yıllarında bile çok çalışmak zorunda olan Sevilla bundan çok ızdırap çekti".

Akdeniz tarihinin kalbinde şu zorlamalar rol oynamaktadırlar: fakirlik, yarının belirsizliği. Belki de bilgeliğin, azla yetinmenin, insanların çalışkanlıklarının nedenleri bunlardır ve belki de, bazen gündelik ekmek ihtiyacından başka birşey olmayan, içgüdüsele benzeyen bazı emperyalizmlerin de nedenleri bunlardır. Akdeniz zayıflıklarını ikâme edebilmek için davranmak, kendi evinin dışına çıkmak, uzak ülkelerin katkıda bulunmalarını sağlamak, onların ekonomilerine ortak olmak zorunda kalmıştır. Ve bunu da yaparken tarihini önemli ölçüde büyütmüştür.

2. Mevsimler

Denizin iklimi, birbirlerinden kesin olarak ayrılmış iki mevsimiyle birlikte, Akdeniz gövdesini her yıl sanki önce kışlıklarına, sonra da yazlıklarına gidiyorlarmış gibi ve böylece ilânihaye, monoton bir şekilde gelen iki farklı cephede yaşatmaktadır. Bize havanın niteliğinden, renginden söz eden sayılamayacak kadar çok kayıt, yıllar hesaba katılmaksızın sınıflandırılabilir. Önemli olan yalnızca aylardır ve küçük sapmalarla hep aynı

hikâye söz konusudur. "Yılın kapıları" öngörüldüğü gibi açılmakta ve kapanmaktadır. Gün dönümleri ve güneş açısındaki değişmelere Kabili'de "yılın kapıları" adı verilmektedir. "Her defasında insanlar için, talihiyle birlikte yeni bir mevsim açılmaktadır: arpa ekmeği ya da açlık" ([73]).

Kışın durakları

Kış erken başlamakta, geç bitmektedir; gelmesinden endişe duyulmakta ve bittiğine asla inanılmamaktadır. Bilgeliğin tavsiyesine uygun olarak kış, takvimin gösterdiğinden önce beklenmektedir, 9 Eylül: *essendo hormai il fine dell' estate* demektedir bir Venedik senato belgesi; sonra 20 Eylül: *venendo hora il tempo del inverno;* 23 Eylül: *approximandose el tempo del inverno* ([74]). Sorun, gafil avlanmamak, *galee grossi,* tekne, ince kadırgaları zamanında limana çekmek, askerleri aşırı miktarlarda yola çıkartmamaktır. Herkes kişisel olarak, en küçük arızada *malignità de la stagione*'yi devreye sokacak olan kişisel sağlığına dikkat etmek zorundadır. Bir dizi afet, sınama, kısıtlama, irdeleme başlamaktadır; bu, insanlar ve nesneler için güç olan *stagione horria*'dır: sürekli yağmurlar *di e note,* ne kırları, ne kentleri sakınan su baskınları, tipiler, fırtınalar, deniz fırtınaları ve herkes için acımasız olan soğuk, özellikle fakirler için, *incommodo omnium et maxime pauperum* ([75]). Hastaneler sefillerle dolacaktır. Ve sonra, ağaçlar yeniden çiçeklerle kaplandıktan veya Montpellier yakınlarındaki ovalar sümbüllerle mavileştikten sonra bile, neler olacağı bilinemez ([76]). 15 Nisan 1594'de Bologna'da Paskalyadan 5 gün sonra "daha şimdiden güzel bir ilkbaharın başlangıcından sonra, çok kar yağdı. Allah yardımcımız olsun" ([77]). 23 Mayıs 1633'de Floransa'da 21 Mayıstaki yağmurdan sonra öyle bir soğuk çıkmıştır ki, *come per li gran freddi di gennario*'daki gibi ateş yakmak gerekmiştir, ve dağ karla kaplıdır ([78]).

Bu durumda kendi içine kapanan hayatlardan en fazla etkileneni, en hareketsizleşeni, tarlalarınkidir ([79]). Köylü zorla istirahat etmekte, ancak daha önceleri Aristofanes'in de dediği gibi, Zeus bu arada toprağı ıslatmaktadır ([80]). Havanın açık olduğu zamanlarda köylü, eğer Ekimde yapmadıysa, arpa ekmekte, Aralıkta buğday tohumu atmakta ve ilkbahar başında mısır ekmektedir. Fakat mısır XVI. yüzyılda Amerika'dan yeni gelmiştir. Bunlar aslında yarınki gibi kitlesel işgücü, komşuların yardımını, Portekiz'de denildiği gibi *por favor* çalışmayı gerektirmeyen küçük işlerdir. Bunlara sebze ekimi ve birkaç sürüm işlemi eklense bile, kış boş zamanların ve bazı bayramların mevsimidir. Hristiyan ülkesinde, Aralıkta domuz boğazlamak bunlardan biridir. Boccacio hikâyelerinde bundan söz etmektedir ([81]). Ocak ayında Kabili dağlarında, kış gün dönümünde, güneş devreleri arasındaki ayrılığı vurgulayan *Ennayer* bayramlarıyla birlikte, gece geç saatlere kadar süren şölen sofraları değerli rezervleri tüketmektedir; fakat bu hovarda pisboğazlıkla, gelmekte olan yılı uzlaştırmak gerekmektedir ([82]).

Karlar tarafından ablukaya alınan birçok dağ kitlesi, alçak topraklara giden sürüler ve çobanlar tarafından terkedilmişlerdir. Evlerinde kalan dağlılar, sonbahar fuarlarında, artık besleyemeyecekleri genç hayvanları satmışlardır. Bugün bile, Pirenelerin sınırında ([83]), kuşkusuz Montaigne'in 1581'de ([84]) oralardan geçtiğinde Lucca ılıcalarında kuzu ve buzağının ucuza satılmasıyla aynı nedenle, böyle bir durum meydana gelmektedir. Çoban tarafından terkedilen dağ, çoğu zaman yolcu tarafından da terkedilmiştir: karlı yüksek ülkelerden geçişte insanın kendini ve mallarını yitirme riski vardır: Fransız elçisi 12 Şubat 1578'de İstanbul'dan ([85]) "Sire, kar burada o kadar sürekli ve fazla ki, beni 50 günden beri kuşatma altında tutuyor ve karar verdiğim gibi geçen hafta yola çıkmamı engelliyor". Halep'teki Fransız konsolosu "Türk" Gédoyn, 1624'de kışın Balkan dağlarında yaptığı yolculukta başından geçen beklenmeyen olayları ayrıntılarıyla anlatmaktadır: soğuktan donmasına veya ayı ile kurtlar tarafından parçalanmasına az

kalmıştır ([86]). Fas Atlas'ında, Afrikalı Leon'un açıkladığına göre, güney hurmalarını Ekimden itibaren getirmeye başlayan tüccarlar, dağdaki olağanüstü kar tipileri karşısında gafil avlanmaktadırlar. Kimse bundan kaçamamaktadır. Ağaçlar bile, muazzam kefenin altına gömülmektedirler ([87]).

Bu arada, aşağıdaki bölgelerde ulaşım çoğu zaman güçtür; sürekli yağmurlarla birlikte nehirler taşmakta, köprüleri yıkmaktadırlar, "o kadar ki" diye anlatmaktadır Bandello hikâyelerinden birinde "mülkleri Po nehrinin bu tarafında olan bizim Mantovalılar topraklarındaki ne yiyeceklerle, ne de mallarla övünememektedirler" ([88]). 1595 Ekiminde, bir Venediklinin yazdığına göre, nehir o kadar yükselmiştir ki, "Ferrareliler bizim tarafımızdan, setlerle yarık açmaya girişmişlerdir" ([89]). Bir başka seferinde Tiber taşmıştır: 1598'de, daha 1575'de tamir edilmiş olan "Aemilius" köprüsünün yarısını götürmüştür ([90]). 1594'de ise sıra Arno'nundur. Bu yıl Toskana'daki nehirler buz tutmuş ve meyve ağaçları birkez daha donmuşlardır ([91]). Bazı özellikle sert kışlarda Venedik kanalları donmaktadır ([92]). En iyi durumlarda bile, XVI. yüzyılda yolların kışın korkunç bir şekilde çamurlanmış, çukurlarla dolmuş, Şubat 1581'de İspanya'da ([93]) veya Aralık 1592'de Balkanlarda ([94]) olduğu gibi -bunlar daha dün "o kadar çamurludurlar ki, yolcuların elbiselerinin rengini anlamak mümkün değildir" ([95])- kullanılmaz hale gelen yollarla başları belâdadır.

Deniz seyrüseferinin durması

Deniz de düşman hale gelmektedir. O kadar ki, denizciler işsiz kalmaktadırlar. Roma döneminde, teknelere Ekimden Nisana kadar kış uykusuna yatma emri verilmekteydi. Gemicilerin ihtiyacı bunu gerektirmekteydi ([96]). Havari Paulus'un deniz yolculuklarına ilişkin olarak, Girit'ten *Boniportus*'un *ad hiemandum*'a yatkın olmadığı ([97]) ve Paulus'u taşıyacak olan İskenderiye gemisinin Malta'da kışladığı ([98]) öğrenilmektedir. Yüzyıllar sonra, Orta Çağ kentlerinin denizcilik yasalarında, 1160 tarihli Piza *Constitutum Usus*'unda ([99]) benzeri hükümler bulunmaktadır. Piza bölgesinde eylemsizlik Saint-André bayramından Martın ilk günlerine kadar zorunludur (*tempore hyemali post festum Sancti Andreae... ante kalendas Martii*). Aynı zorunluk Venedik'te 1284 tarihli denizcilik yasasında ([100]), 1387 tarihli Ancona denizclik yasasında da ([101]) yer almaktadır. Yasa koyucu, deney tarafından yazdırılan tedbir ve korumayı yüzyıllar boyu muhafaza etmiştir. XVIII. yüzyılın sonuna kadar Doğu Akdenizliler sadece Saint-Georges'la (5 Mayıs) Saint-Dimitri (26 Ekim) arasında denizde dolaşmışlardır ([102]).

Fakat 1450'lerden itibaren, denizciliğin kış engeline karşı kazandığı zaferler artmaya başlamıştır. Fakat burada söz konusu olan, henüz kısmi ve her zaman tehlikeye gebe zaferlerdir. Her yıl yankı uyandıran gemi batmaları, kışın gücünü hatırlatmaktadırlar. O kadar ki, 1569'da Venedik, artık deniz yolculuklarının yalnızca 15 Kasın ile 20 Ocak arasında, *su'l cuor dell'invernata* ([103]) yasakladığı için, kuşkusuz hafifletilmiş olan eskinin savunma yöntemlerini yeniden yürürlüğe koymuştur. Böylesine konularda geriye dönmek tabii ki olanaksızdır. Bu yeni yasalara o kadar az uyulmuştur ki, Signoria onları 1598'de yürürlükten kaldırmak zorunda kalmıştır ([104]). Fakat alınan önlem gene de belirtileri ortaya koymakta, bu dönemde bile kışın denizciliğe neye mal olduğunu işaret etmektedir. 1 Aralık 1521'de "Greco" rüzgârından ötürü Adriyatik'te birçok gemi batmıştı, bunlardan tahıl yüklü olan biri ise, tam da Raguza limanında sulara gömülmüştü ([105]); 11 Kasım 1538'de tek bir keresinde, Barbaros'un 38 kadırgası kıyıya vurmuş ve öfkeli deniz tarafından parçalanmıştır, olaydan kurtulan insan ve mallar Arnavutlar tarafından ya öldürülmüş, ya da yağmalanmıştı ([106]); 9 Kasın 1544'de yedi Raguza teknesi fırtınaya kurban gitmişlerdi ([107]); Ocak 1545'te bir *greco tramontano* darbesi Adriyatik'te, aralarında 100.000'den fazla düka altınıyla Suriye'ye giden 3

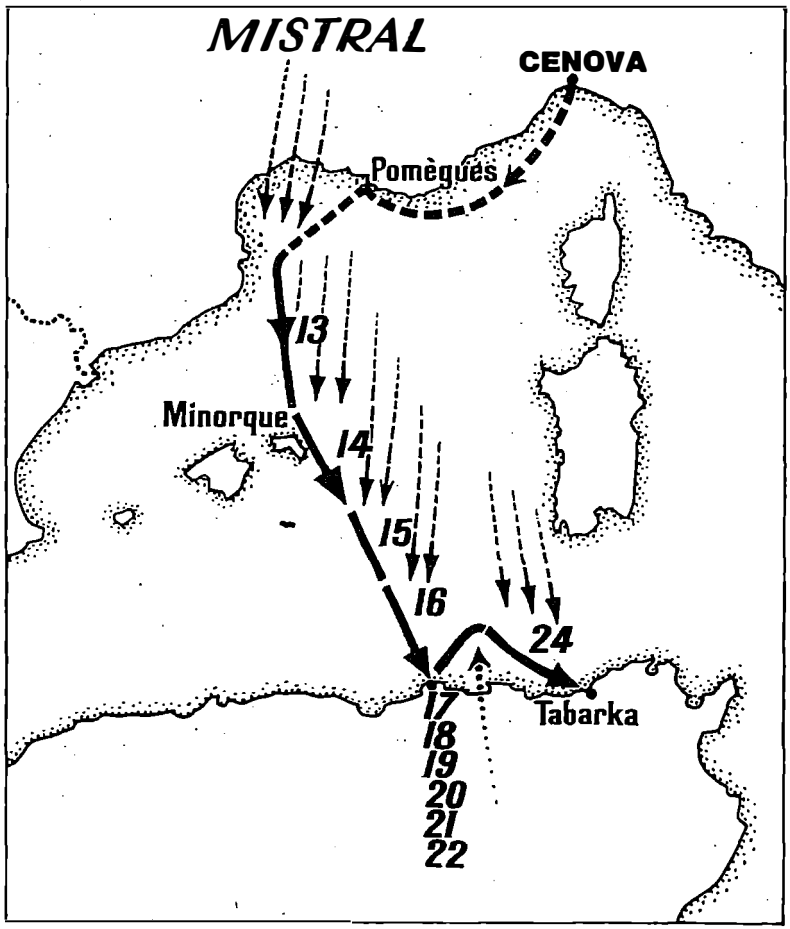
Venedik teknesi de olduğu halde, 50 gemiyi batırmıştı ([108]); 29 Aralık 1570'de Adriyatik'te meydana gelen en "büyük talihsizlik" sırasında iki buğday yüklü tekne tam da Raguza limanında batmışlardı ([109]). Ve ne kadar da çok benzeri başka olay vardır: 1562 Ekiminde Herradura kıyısında İspanyol kadırgalarının tümünün meydana getirdiği filonun batması; Ekim 1575'de denizin çılgınlığı sonucu İstanbul önlerinde kıyıya sürüklenen 100 kadar tekne ve 12 kadırga ([110])!

Kışın kim denize açılırsa, unsurların insafına kaldığını bilmeli, devamlı diken üstünde olmalı, hava patladığında gece fırtına lambalarının, Guzman de Alfarache'ın sözünü ettiği *fanales de borrasea*'nın yandığını görmelidir ([111]). Yolculuklar yazdakilerden daha uzun ve hareketli olduklarından, kötü mevsim boyunca nadirleşmektedirler. XIX. yüzyılın başında Venedik veya Odessa'da hala Ekimden itibaren, limandan hareketler seyrekleşmekteydi ([112]). Tabii ki, XVI. yüzyılda bu iş evleviyetle böyleydi.

Kuşkusuz açık günlerde, kayıklar kısa mesafelerde birkaç saatlik yollar için tesadüfe koşabilirlerdi. Kışla mücadele etme yeteneğine sahip büyük tekneler, kötü havaya rağmen, mevsimin daha kârlı kıldığı yolculukları gerçekleştirmekteydiler, fakat bütünü itibariyle seyrüseferin yavaşladığı açıktır. Kadırgalara gelince, bunlar limanların en korunaklı yerlerinde, tersanelerin *volta*'larında (çoğ. *volte*), karada iyi korunmuş ve kuru olarak, tamamen hareketsiz durmaktadırlar ve tayfalar da yarı yarıya işsiz bir şekilde çürümektedirler. Kışın dinsel hayatın üzerine yansımasıyla meşgul olmuş olan Marcel Mauss (gerçekte Eskimolarınkiyle) Chateaubriand'ın *L'Itinéraire*'inin bir pasajıyla eğlenebilirdi. Chateaubriand bu kitapta Fransız Kapüsenlerinin "başlıca ikâmetgâhlarının, beylerin kadırgalarının kışlama yeri olan Napoli'de (Mora'daki Romania Napoli'si, Ahbolu) olduğunu" söylemektedir, bu kadırgalar "olağan olarak Kasimdan Saint-Georges bayramına kadar burada kalmakta ve o gün denize açılmaktadırlar; bu tekneler hıristiyan forsalarla doludurlar ve bunların eğitilmeleri ve yüreklendirilmeleri gerekmektedir; şu anda Atina ve Mora Üst'ü olan Parisli Peder Barnabé şevkle ve yararlı bir şekilde bu işle uğraşmaktadır" ([113]). 1806'da olduğumuza, Batı'da kadırgalının fiilen ortadan kalkmış olduklarına dikkat ediniz, fakat Malta veya Doğu'da varolmaya devam edenler için coğrafî belirleyicilik sürmektedir; tıpkı kendini Kanuni Sultan Süleyman döneminde de dayattığı gibi.

XVI. yüzyılda armadalar, korsan *fuste* veya kadırgaları kışlamaya tabidirler. Herhangi bir Aralık ayında (belki de 1580 yılınınki) Heaedo "bütün korsanlar Cezayir dışında veya teknelerinin silahları sökülmüş olarak limanda kışlıyorlardı" diye anlatmaktadır ([114]). Aynı şekilde, Aralık 1579'da aynı Haedo'nun tanıklığına göre reis Arnavut Memi *en el riode Bona,* Bone sahilinde, Seybuz ağzında kışlamaktaydı ([115]).

Filolar açısından, İspanyol yönetimi mevsim dışında Türk donanmasının limanlarda kış uykusunda olduğundan emin bulunduğundan, kendi teknelerini kullanmaya fazlasıyla eğilimlidir. Korsanlar da, denizin tehlikelerinin, yazın büyük armadalarla karşılaşmaya nazaran daha az olduğunu düşündüklerinde, kâr umudu gördüklerinde aynı şeyi yapmaktadırlar. Fakat İspanya hizmetindeki denizciler, bu kış yolculukları konusunda itiraz etmeye hiç ara vermemektedirler. O sıralar II. Felipe'nin deniz generali olan (amiral değil MAK.) ve tedbirlerini almakta bulunan Melfi prensi, Ağustos 1561'de "Majestelerine hizmet için duyduğum şevk beni, kadırgaları kışın sefere çıkartmanın, limanlardan yoksun bitmez tükenmez İspanya kıyıları boyunca onları batma tehlikesiyle karşı karşıya bırakmak olduğunu söylemeye zorluyor. Tekneler kurtulsa bile mürettebat kaybolacaktır ve zamanı geldiğinde (yeni mevsimde) hizmet edemeyeceklerdir" diye yazmaktadır ([116]).



20. İspanya'ya varacakken Tabarka'ya ulaşmak, Ocak 1597
Cesare Giustiniano Cenova'da Cumhuriyet'in kadırgalarından birine biner. Marsilya'nın karşısındaki küçük Pomègues adasında mola veren tekne, Mistral onu Creux burnunda gafil avlayınca, Lion körfezini dolaşmıştır. Guistiniano Cumhuriyet'ini II. Felipe'nin nezdinde elçi olarak temsil edeceği İspanya'ya gitmek yerine (yani demek ki Cenevizli işadamlarına sert bir darbe indirmiş olan 1596 devlet iflasının hemen ertesinde), fırtına tarafından doğrudan güneye sürüklenmiştir. Kadırga Kuzey Afrika kıyısında Ceceli ile Collo arasında küçük bir koya ulaşmış ve burada altı gün geçirmiştir, teknede herhangi bir zarar yoktur. Kadırganın kuzeye yönelmesi mümkün olmadığından Cenevizlilere ait Tabarka adasına gitmek zorunda kalmıştır. Kadırga kullanılmaz hale geldiğinden Cesare Guistiniani Sardinya'ya bir tüccar teknesiyle ulaşacak, sonra da nihayet İspanya'ya varacaktır. Kaynak: Cesare Guisitiniano'nun mektupları, A.d.S. Cenova, Lettere Principi.

Kadırga savaşı kışın mümkün değildir; bu gerçeği meslekten olanlar, onların gözlemlerine kulak asmayan siyaset efendilerine defalarca hatırlatmak zorundadırlar. O da II. Felipe'nin *general de la mar*'ı olan Don Garcia de Toledo, isyan eden Korsika'ya karşı Cenova'nın talep ettiği filoyu denize çıkartmamak için nedenlerini sıralamaktadır. İspanya'nın Cenevizdeki elçisi Figueroa'ya şöyle yazmaktadır ([117]): "bütün kış harekâtlarının tamamen bir para israfı olduğu açıkça belirlenmiş bir gerçektir. Hiçbir yarar sağlanmaksızın para israf edilecektir; tıpkı daha önce olduğu gibi ve eğer ne nedenle olursa olsun, bu mevsimde sefere çıkılırsa, sürekli olacağı gibi". Üstelik (Penon de Velez'in seferinden dönen teknelerdeki birlikler yorgun olduklarından) ilkbahar hare-

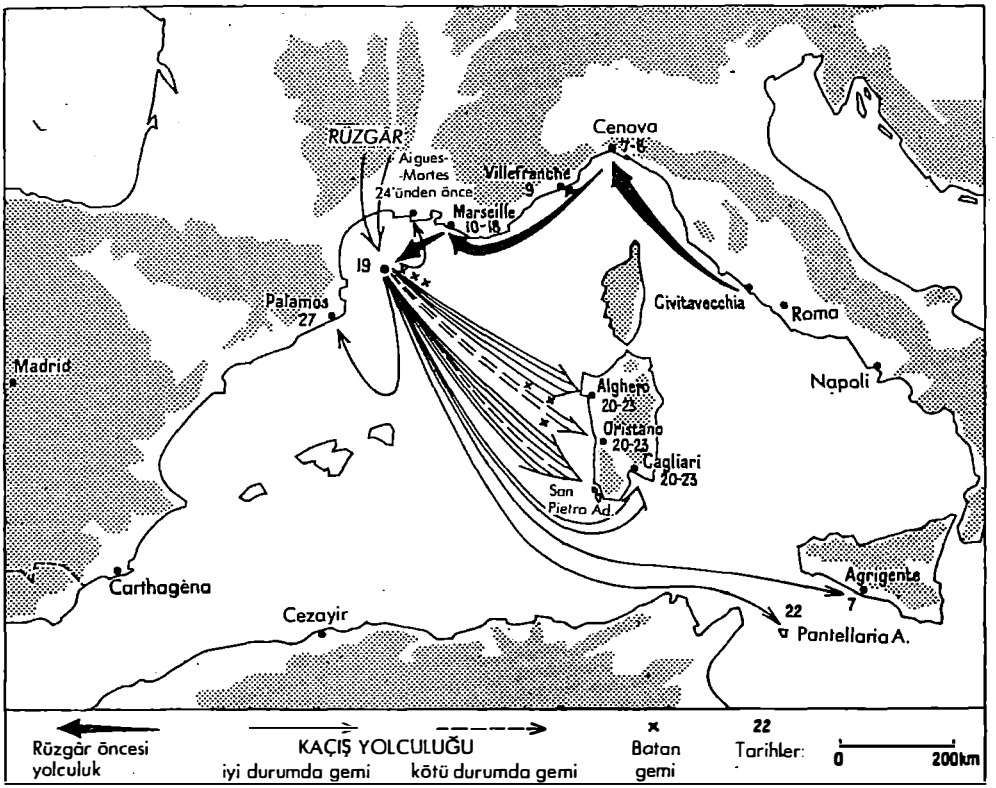
kâtlarını riske sokma ve buna bağlı olarak avı gölge sanma tehlikesi vardır, veya daha iyisi, sadık bir çeviriyle "güvercini başından yakalamak mümkünken, kuyruğundan yakalamak" riski vardır. Söz konusu olan yalnızca askeri bir gezi olsa bile, gene de tehlikeli olacaktır. Piombino kanalından geçmek "ürkütücü bir şekilde uzun, belirsiz ve tehlikeli bir deniz yolculuğudur".

Sonuç olarak, kurala uymayan kadırgaları felâket beklemektedir. Su kesimleri çok alçak olan bu tekneler derin dalgalara ve fırtınalara karşı dirençsizdirler ([118]). V.Carlos'un Kasım 1541'de Cezayir'i gafil avlamayı denemesinin nedenleri tahmin edilebilir. Fakat seçilen mevsimin "Kuzey Afrikalıların Kassem (Kasım) adını verdikleri ve kesim demek olup, iyi mevsiminden kötüsüne geçişi işaret eden" bu dönemin ([119]) kurbanı olmuştur. Ocak 1554'de Fransa kadırgaları Piero Strozzi'nin komutasında Roma plajlarına doğru Marsilya'dan ayrılmışlardır, bu teknelere un yüklü kayıklar refakat etmektedirler. Bir hortum bu kayıklardan birkaçını ve bir kadırgayı batırmıştır, dağılan diğerleri ise, küreksiz ve yelkensiz olarak Marsilya'ya geri dönmüşlerdir ([120]). Malaga civarındaki bu açık koyda, Ekim 1562'de İspanyol filosunun batacağı Herradura felâketi konusuna ileride geleceğiz. Doğu rüzgârlarına açık olan Malaga koridorunda bütün kışlar, belki de Lion körfezindekinden daha da tehlikelidirler. Kışın ve hatta ilkbaharda burası çok tehlikelidir: Nisan 1570'de iki kadırga Malaga'da karaya vurmamış mıydı ve diğer üç tanesi açığa sürüklenmemiş miydi ([121])? 1566'da gemi batmaları bildirilmiştir ([122]). Ertesi yıl, Şubat ayında hemen hepsi Flandre'dan silah ve tuzlamalarla yüklü olarak gelen 27 kayık ve gemi Malaga önlerinde batmıştır ([123]). Lion körfezi de ününü boşa çıkartmamaktadır: Nisan 1569'da büyük bir fırtına, burada, Granada kıyılarına doğru yolda olan Kastilya Büyük Emini'nin 25 kadırgasını etrafa savurmuş ve tam bir felâket olduğundan endişe duyulmasına yol açmıştır; rüzgâr işini o kadar iyi yapmıştır ki, kadırgaların bazılarını Sardinya kıyılarına atmış ve bu arada Ambrosio Negron'un kadırgası da karaya ancak Pantelleria'da ulaşabilmiştir ([124]). Sonuç olarak, kötü havada limanda kalmak en iyi çözümdür veya Ocak 1603'te Carlo Doria'nın başına geldiği gibi, oraya geri dönmektir: bu amiral, Barselona "plajı"ndan çıkmaya boşuna uğraşmış, birçok defalar buraya sürüklenmiş ve yelken direkleri kırıldıktan başka, 300 kürekçisini de kaybetmiştir ([125]).

Kış barışı ve gevezelikleri

Demek ki kötü hava, büyük deniz savaşlarında zorunlu olarak ateş-kes meydana getirmektedir. Ve "kışa arkasını vererek" ([126]) sürdürülmesi mümkün olmayan kara savaşlarındaki ateş-kes de daha az düzenli değildir. Kuşkusuz resmi olarak tam bir duraklama yoktur. Fakat yavaşlama aşikârdır; 1578-1590 dramatik İran savaşı böyledir, Akdeniz mekânındaki veya Akdeniz dışı mekândaki herhangi bir savaş da böyledir. "Kasım gününün (26 Ekim) yaklaşması, olağan olarak Türk kara ve deniz seferlerinin sonunu belirlemektedir", Hammer Osmanlı İmparatorluğu hakkındaki değerli kitabında böyle söylemektedir ([127]). Çünkü savaş kendini ülke üzerinden beslemektedir. Bu nedenle hasadın yapılmasını veya yapılmak üzere olmasını (bu neden diğerlerinden önce gelmektedir) beklemek zorundadır. Hala Türk alanında kalırsak, tarihçi Zinkeisen Türklerin 1456 Belgrad kuşatması hakkında, "Haziran ayı içinde, yani tam da buğdayların olgunlaşmaya başladığı dönemde, Osmanlı kuşatma ordusu Belgrad'a yöneldi" diye yazmaktadır ([128]). Mevsimlerin takvimi hükmünü böyle yürütmektedir.

Kısacası, kış sömestri sakin bir barış dönemidir. Devletlerarası savaş işsiz kalmakta, küçük savaşlar da aynı duruma düşmektedirler, ancak kötü mevsim denizde olduğu kadar karada da gafil avlamaya prim verdiğinden, istisnai olarak birkaç sert baskın olabilmektedir. Prostestan grupları, 1562'de Rousillon sınırını kışın geçmeyi denemiş-



21. 19 Nisan 1569 ve izleyen günlerde bir **mistral** patlaması
Kastilya büyük Komandörü Don Luis de Requesens'in kadırga filotillası İspanya kıyılarına varmaktadır. Amacı; sanın Cartagena'nın güney-batısında başlayan ve **Morisco**'ların geçen yılın Noel gecesi ayaklanmaya geçtikleri Granada krallığı sahillerine ulaşmaktır; bu durumda kadırgalar asilere silah ve adam taşıyan Barbaroslu akınlarını engelleyeceklerdir. **Mistral** filotillayı Lion körfezinde aniden yakalamış ve kadırgaların büyük kısmını Sardinya sahillerine atmıştır. Aiguesmortes'a ulaşan bir kadırganın rüzgâra karşı yolculuğunu kaydetmek gerekmektedir: Don Luis de Requesens'ın kadırgası ayın 27'sinde Palamos'a varmıştır, ama filotilla'yı Marsilya'da terkederek İspanya'ya yaya dönen askerler daha önce gelmişlerdir: kadırgalardan biri Pantelleria'ya, bir diğeri de 7 Mayıs'ta Agrigente'ye ulaştıran yolculuklar yapmışlardır. Bu kroki Simancas'da incelediğim ve özetlediğim çok sayıdaki belgeye dayanılarak, J. Gentil de Silva ile Jacques Bertin tarafından çıkartılan taslağa göre hazırlanmıştır. Olayın nasıl farkedildiğinin ve haber verildiğinin de haritasını çıkartmak mümkündür. Fiili olarak, Cenova kaza hakkında İspanya'nın başlıca haber kaynağı olmuşa benzemektedir.

lerdir; Eylül 1540'da Cezayir korsanları, *mistral*'in geri çekilişlerini tehlikeye sokuyor olmasına rağmen Cebelitarık'ı basmayı denemişlerdir; *ponentini* kalyonlar veya takviye edilmiş kadırgalarla, çoğunlukla kış biterken Doğu Akdeniz'in çalkantılı sularına korsanlık yapmaya gitmektedirler.

Bu "kayda değer birşey yok" mevsimi sırasında, sadece gevezelikler işsiz kalmamaktadırlar. 20Mart 1589 tarihinde, Venedik'teki İspanyol konsolosu Juan de Cornoça şöyle yazmaktadır: "Türklerden hiçbir haber alamıyoruz, kış geçitleri kapadı. Hiç bu kadar haberden yoksun kalınmamıştı" ([129]) -belki burada kastedilen gerçek haberlerdir, çünkü bu durum rivayet ve söylentilerin dolaşmasını asla engelleyememektedir-. Kış, yolculukları yavaşlatarak ve askıya alarak, en mükemmelinden sahte haberlerin ve aynı zamanda tehlikesiz kahramanlıkların dönemi olmaktadır. Papalık elçisi Alman askerlerinden söz ederken "şimdi kış olduğuna göre, Fransızları kendi keyiflerine göre kahramanlık yapmakta serbest bırakmaktadırlar" diye yazmaktadır ([130]).

Bizzat hükûmetler için de, büyük projelerin ve büyük tartışmaların zamanıdır. Kurmayların çalışmaları ölçüsüz bir şekilde artmaktadır. Kış, yığılı dosyaların mevsimidir. Bunlara kış dosyaları adı da verilebilir ve bunlar tarihçiler tarafından her zaman ihtiyatla kullanılmalıdırlar. Acele etmeye hiç gerek yoktur. Tartışmak, öngörmek ve nihayet kâğıt üzerinde inşa etmek için iyi bir fırsat vardır. Şu veya bu durum meydana geldiğinde işte yapılması gereken; ancak ya Türk veya Fransa kralı şöyle yaparlarsa... Ve koskoca sahifeler mürekkeple kararmaktadır. Tarihçilerin saygı ve inançla analiz ettikleri geniş fikirler, muhteşem planlar, birçok kereler o sırada dışarıda Madrid'de veya başka bir yerde, dağlardan gelen kar rüzgârı *cierzo* zincirlerinden boşanmışken, bir odun veya mangal ateşinin sıcaklığında, her tarafı iyice kapatılmış bir odada olgunlaştırılmışlardır. Bu durumda hiçbir şey ne çok büyük, ne de çok zor gözükmektedir. Alçak Ülkeler'i ablukaya almak, onları tuzdan mahrum etmek, beslenmelerini sağladıkları Hansa buğdayının tümünü satın almak, İspanyol limanlarını onlara kapatmak: bunlar kış projeleridir. 1565-1566'da Türklerin Malta önündeki büyük başarısızlıklarından sonra, daha henüz yeni sona eren yazın dehşeti içinde yaşanırken, La Goulette'e 12.000 İspanyol ve İtalyan gönderilmesi düşünülmüştür ([131]). Oysa bunlar, altmışlı yılların genişletme faaliyetlerine rağmen, küçücük *presidio*'ya nasıl yerleştirileceklerdir? İş buna kalsın: Bone burnu tarafındaki surların altına yerleştirilebilirler, çünkü burası harita üzerinde iyi bir yere benzemektedir. Herşey öngörülmüştür ve çoğu zaman olduğu gibi hiçbir şey yerine getirilemeyecektir. Bu bakış açısından yaz daha mantıklı olmayıp, daha gerçekçi olmaktadır; veya daha doğrusu, yazın olaylar devletlerin her zaman onları denetlemelerine olanak olmaksızın, kendiliklerinden uzaklara doğru kaçmaktadırlar.

Ancak bu arada kışın olumlu bir çalışması -bir tek- bulunmaktadır: diplomatik pazarlıklar, tartışmalar, barışçıl çözümler. Bu açıdan kış selim bir duraklamadır. Bu kitapta incelenen bütün barış antlaşmalarının kış sömestrine ait olmaları, yazın karışıklık ve tamir edilemez olaylarından önce yer almaları bir olgudur. Cateau-Cambrésis barışı 1558-1559 kışının toplantılarından çıkmış ve 2-3 Nisan 1559'da imzalanmıştır. İspanyol-Türk barışları kış ortasındadır, 1581'deki 7 Şubatta imzalanmıştır; Verviers barışı ise 2 Mayıs 1598'de. Oniki Yıl barışı La Haye'de ([132]) 9 Nisan 1609'da imzalanacaktır. Sadece 28 Ağustos 1604'de imzalanan ([133]) İspanyol-İngiliz barışı bu kuralın istisnasını oluşturmaktadır. Fakat bu barış acaba Mart 1603'de Elizabeth'in ölümüyle ve Villamediana kontu Don Juan de Tassis'nin İngiltere yolculuğundan önce (Haziran 1603) zaten hazır değil midir? Bu arada belirtelim ki, karmaşık diplomasi oyununu mevsimlerin basit gidiş gelişine indirgemek düşüncemizin dışındadır. Ancak gene de antlaşmaların tarihlerinin önemi vardır. Ne zaman yapılmıştır? Eğer kışın başındaysa hemen hiç tartışma yapılmamıştır; eğer kışın iyice sonlarındaysa, tartışmalar yoğun olmuşlardır: acaba yazın kokusu ve endişesiyle yol açacağı muazzam harcamalar hükûmetleri daha akılcı kılmış olmaz mı?

Kışın sertlikleri

İşte Akdeniz dinlenme ve barış içinde, bu tatlı imgelere başkaları eklenmektedir: Côte d'Azur için basılmış reklam afişlerinin övündükleri, sözüm ona güneşli Ocak ayları; veya kuşkusuz bıldırcınların tarlalarda meyva gibi elle toplandığı zamanla aynı dönemde, yorgun düşerek güney topraklarında yağmur altında debelenen, meşe palamuduyla beslenen göçmen kuş nehirleri gibi -bunlar özellikle Mısır'da çoktur, Belon du Mans burayı kuşlardan "bembeyaz" bir halde görmüştür ([134]).

Gerçekte Akdeniz kışı, tıpkı Avrupanınki gibi, daha az cazip bir gerçektir. Özellikle kentlerde olmak üzere, fakirler için büyük bir deneyden geçmek anlamına gelmektedir. 6 Kasım 1572'de Gian Andrea Doria Avusturyalı Don Juan'a şöyle yazıyordu ([135]):

"Alteslerinin bilecekleri üzere, Cenova topraklarında buğday yetiştirilmediğinden ve buğday dışında insan beslenmesi için gerekenlerden de çok az üretildiğinden, sonuç olarak sadece dağlarda değil, kentin bizzat kendinde de çok sefalet vardır. O kadar ki, fakirler yaşamlarını sürdürmekte güçlük çekmektedirler; özellikle ekmek yokluğuna, bir de giyinme zorunluğu ve iş bulamamanın eklendiği kışın". Mektubu şöyle sonuçlandırmaktadır: "Yaklaşan ilkbahar için acaba Cenova'da on kadırganın kürekçilerini oluşturmak üzere gönüllü forsalar toplamak mümkün müdür?" İşte bankacıların Cenova'sı ve Akdeniz'in kışı için can sıkıcı bir belge ([136]).

Akdeniz kışının dondurucu olduğunu söyleyecek kadar ileri gidecek değiliz. Fakat, çoğu zaman söylendiğinden daha az ılıktır, çoğunlukla da nemlidir; özellikle de altı aylık bir sıcaklıktan sonra, Akdenizlinin ona karşı hiçbir zaman teçhiz olamadığı veya olmayı bilemediği birdenbire ortaya çıkan bir yabancıdır. Heryıl sanki deniz soğuk akımlar karşısında gafil avlanmış gibi cereyan etmektedir. Geniş bir şekilde açık, iyi kötü ısıtılan, ama asıl önemlisi zemini ısıtılabilir nitelikte olan parke yerine taşla kaplı evler, soğuğa karşı mücadeleyi öngörmemektedirler. Bunlar kendilerini yalnızca sıcağa karşı savunmasını bilmektedirler. Aragonlu Ferdinand, çoğunluk kanaatinin aksine yazın Sevilla'da kalmak, kışı da Burgos'ta geçirmek gerektiğini söylemeyi adet edinmiştir ([137]): soğuk burada çok keskindir ama, hiç olmazsa ona karşı korunulmaktadır. Ne kadar da çok seyyah bir Cezayir veya Barselona evinin buz gibi odalarında, Akdeniz'de hiç bu kadar üşümediğini düşünmüştür.

Yaz ve hızlı hayat

Parıldayan, çoğu zaman nemli, "ağaçları tomurcuklandıran" ([138]) "canlı" rüzgâr estiğinde sıcak ilkbaharla birlikte; uzun sürmeyen bu ilkbaharla birlikte (badem ve zeytin ağaçları birkaç gün içinde çiçeklenmektedirler) hayat hızlanmaktadır. Nisan ayı deniz üzerinde, tehlikelerine rağmen, yılın en faal aylarından biridir. Tarlalarda son sürüm işlemleri tamamlanmaktadır ([139]). Daha sonra, kısa bir süre içinde hızlı bir ritmle bütün ürün kaldırmaları birbirlerinin ardına dizilmektedirler: buğday hasadı Haziranda, incirler Ağustosta, bağ bozumu Eylülde, zeytin sonbaharda. Ve tarla sürümleri sonbaharın ilk yağmurlarıyla birlikte yeniden başlamaktadırlar ([140]). Eski Kastilya köylüleri, bitkinin kışın sert soğuklarına direnmesini sağlayacak üç veya dört yaprağını çıkartabilecek zaman bulabilmesi için, buğdayı Ekimin ortalarına doğru ekmiş olmaktadırlar ([141]). Birkaç ay içinde tarımsal takvimin en yüklü yaprakları dönmektedir. Her seferinde acele etmek, ilkbaharın son yağmurlarından veya sonbaharın ilk yağmurlarından, ilk güzel veya son güzel günlerden yararlanmak gerekmektedir. En mükemmeli bile olsa, Akdeniz'in bütün tarımsal hayatı acelenin işaretine tabi olmaktadır. Kış korkusu hazırdır: önemli olan ambarları ve kilerleri doldurabilmektir. Kent evlerinde bile, erzak güvenli yerlere konulmaktadır ([142]); şarap, tahıl, ısınma ve mutfak için vazgeçilmez odun. Kış gelmeden önce, Eylüle doğru İspanyol çobanları Medinaceli ve başka yerlerde, yünlerini tüccara önceden satmaktadırlar. Mayısta bunları talepçi alacaklılara vermekte acele etmek gerekmektedir. Fakat bu avans olarak verilen yarım milyon düka, kış için güvenliktir ([143]). Oran bölgesi Araplarının toprak altı siloları, Apulia veya Sicilya köylülerinin "çukurları" kış için hazırlanmanın bir başka yoludur ([144]).

Yazla birlikte savaş da bütün biçimleriyle acele etmektedir; kara savaşı, kadırga savaşı, korsan savaşı, kır eşkiyalığı.

Trafik, yollar boyunca faal hale gelmektedir. Karada yolcunun artık tek düşmanı sıcaktır. Ama o da gece veya şafakla birlikte yolculuk edebilir ([145]). Denizde Sahra'nın etkisi güzel havayı ve bundan hiç de daha az önemli olmayan sabit atmosfer koşullarını getirmektedir. Ege Denizinde her yıl Mayıstan Ekime kadar olan rüzgârlar, düzenli bir şekilde kuzeyden güneye doğru esmektedirler ([146]), bu kuzey rüzgârları erken sonbahar fırtınalarına kadar devam etmektedirler ([147]). Baron de Tott Haziranda Girit ile Mısır arasında "bu dönemde denizi hiç çalkalamadan batıdan kuzeye doğru esen rüzgârlar, denizcilere Mısır'a ne zaman varacaklarını hesaplama olanağı vermektedirler" demektedir ([148]). Bunlar daha önceleri, 1550'de Belon du Mans'ın Rodos'tan İskendireye'ye rahat bir yolculuk yapmasını sağlamış olan rüzgârlardır. Öngörülebilen sürelerde olan yolculuklar, denizin tümünde nisbeten emin ve sakindirler. Yaşlı prens Doria "Akdeniz'de üç liman vardır Cartagena, Haziran ve Temmuz" demeyi adet edinmiştir ([149]).

Deniz seyrüseferi bu sakin yazlar süresince, bir de hasatların mübadeleyi tahrik etmesiyle de artmaktadır. En büyük basınçlar hasat, onu izleyen dövme ve meyva deşirme ile bağ bozumlarına tekâbül etmektedir. Yeni şarapların piyasaya çıkması büyük bir ticari dönemdir.En azından Sevilla'da *la vendeja* belli tarihler içine alınmış bir cins şarap fuarıdır: 1597'de Medina Sidonia dükü "7-19 Ekim arası *la vendeja* denilen dönem" diye yazmaktadır ([150]). Kuzey tekneleri tuz, zeytinyağ ve denizaşırı mallar kadar, Andaluçya şaraplarını da almaya gelmektedirler. Cervantès *Caloquio de las Perros*'da ([151]), masum geçinen bir ortakla (*alguazil*) birlikte çalışan bir fahişenin kurnazlıklarını anlatmaktadır. Bu kız *Breton*ları sömürme konusunda uzmanlaşmıştır (bunlardan Brötanyalıları, İngilizleri, ve genel olarak kuzeylileri anlayınız). Arkadaşlarından biriyle beraber "Sevilla ve Cadiz'de *la vendeja* başladığında yabancı avına çıkmaktadır". Çünkü bağ bozumuyla birlikte "onların avları da gelmektedir, hiçbir *Breton* onların saldırılarından kurtulamamaktadır". Bağ bozumu bütün Akdeniz'de bir ortak sevinç, kurallardan sıyrılma, biraz çılgınca yaşama dönemidir. Bağcılar Napoli'de kadın erkek, din adamı veya rahip, kime rastlarlarsa, keyiflerine göre davranmaya çağırmaktadırlar. Bunun sonucunda birçok suiistimal ortaya çıkmaktadır. Hatta *onestita* şampiyonu, putatapar adetlerinin karşıtı Napoli kral naibi Pedro de Toledo,bu kötü adetlere karşı bir kararname bile çıkartmıştır ([152]). Bu tedbirin etkin olup olmadığı bize söylenmemiştir. Yaz ile yeni şarabın koalisyonuna karşı mücadele edilebilir mi; şurada incir devşirme vesilesiyle ([153]), burada Murcia ovasında olduğu gibi, dut yaprağı toplama nedeniyle meydana gelen ortaklaşa çoşkulara set çekilebilir mi ([154])? Herkesten daha temkinli olmak zorunda olan Raguza'da, bağ bozumu yetkililer için bir teyakkuz ve alarm durumudur: muhafız birlikleri, surlar, silahlı olup olmadıklarını anlamak için yabancılar ve özellikle de, 1569'da Apulilalılar, her zamankinden daha fazla dikkatle gözlenmektedirler. Rektörlerin dediğine göre Apulialılar "*li pugliesi quali intendiamo essere molti nelle città et scandolosi...*" ([155]).

Yaz aynı zamanda bol balık mevsimidir. Özellikle ton balığı mevsimlik çoğalmalara tabidir. Dalyanlar yazın işlemektedirler. Andaluçya dalyanlarının tekeline sahip olan Medina Sidonia dükü, II. Felipe döneminde ihtiyacı olan kol emeğini toplayabilmek için trampet çaldırtmaktadır. Tıpkı bir ordu seferber ediliyormuşçasına onları seferber etmektedir. Boğaziçinin peri masallarındaki gibi olan balıkhaneleri; mevsim değişmelerinde (kıştan önce ve kıştan sonra) çalışmaktadırlar ([156]). Gene kışın sonlarında, balık mevsiminin arefesinde, 1543 Nisanında Marsilya'ya tuzlama üzere Fréjus'den gönderilen kayıkların bütün yükü olarak boş fıçılar gelmektedir: 17'sinde üç kayıkla 1500 fıçı; 21'inde 200; 26'sında 600; 30 Nisanda 1000 fıçı ([157]).

Yaz salgınları

Fakat sıcaklıklar, ancak kışın yatışan bulaşıcı hastalıkları da zincirlerinden boşaltmaktadırlar. Baron de Tott vebanın "ilkbahardan itibaren ortalığı kasıp kavurmaya başladığını ve olağan olarak kışın yaklaşmaya başladığı zamanlara kadar sürdüğü"nü kaydetmektedir ([158]). Aynı şey Akdeniz'in tüm salgın hastalıkları için söylenebilir (ancak, kuzey Afrika'da salgın olan, yazla birlikte hafifleyen eksantematik tifüs hariç). Her zaman olduğu gibi, en fazla tehtid altında olan yerler kentlerdir. Her yaz Roma ateşli hastalıklardan ölmektedir. O kadar ki, kardinaller, Scarron'un dediklerinin aksine ([159]), yalnızca gösterişçi bir lüks olmayan kır evlerine, *bağlarına* kaçmaktadırlar. Fransa kralının elçisi Rambouillet kardinali Temmuz 1568'de Roma'ya vardığında, "Ferrare ve Vitelli kardinalleri sıcaktan kaçmak için" ([160]) buradan ayrılmışlardır; ve birçok diğerleri de bizzat Sixtus Quint'le birlikte gitmişlerdir. Bu papa daha sonraları sağlığı için tavizde bulunarak, oldukça kötü bir yerde bulunan Santa Maria Maggiore yakınlarındaki Esquiline'nin bir çukurundaki villasına ([161]) veya Quirinale üzerinde inşa edilen yeni Papalık sarayına gitmeyi adet edinecektir ([162]). Daha dün bile, yazın ortasında Roma bomboş "alev alev yanan ve ateşli hastalıklardan ötürü lanetlenmiş gibi" bir kent idi ([163]).

Roma'da, Avignon'da, Milano'da, Sevilla'da, heryerde zenginler, soylular, burjuvalar, laikler veya kilise adamları aşırı sıcak kentleri terketmektedirler. II. Felipe Escorial sarayına yalnızca kalmak için değil, aynı zamanda acımasız Kastilya yazının ortasında serinlik bulmak içinde gitmektedir ([164]). Olanağı olan bütün insanları kapsamına alan bu yaz göçü hakkında, onların ziyafet konuğu, eğlendiricisi ve kronikçisi olan Bandello'dan daha iyi kimse bilgi veremez. Aşırı sıcaklar (22 Temmuz-23 Ağustos) esnasında, Milano'da *Porta Beatrice* yakınlarında bir bahçede olmak; en lezzetli meyvaları yemek ve *un generoso e preziossimo vino bianco* içmek ne büyük mutluluktur ([165]). Bandello, "geçen yaz Milano'da aşırı olan sıcaklardan kaçmak için Signor Alessandro Bentivoglio ve karısı, Signorları İppolyta Sforza ile birlikte... Adda'nın öbür tarafındaki konutlarına, söylenen şekliyle Saraya, gittim ve orada üç ay kaldım" diye anlatmaktadır ([166]). Bir başka keresinde, Brescia'nın ötelerindeki Ban Gottardo'dadır ve burada yemekten sonra *beffe che da le donne, o a le donne si fanno*'lardan söz etme fırsatı olmaktadır ([167]). Gene bir başka seferinde, hikâyelerinden birinin küçük toplumu, Pinaruolo civarında ince otları olan, yakınındaki suyu serin ve berrak, kanal içinde şakıyan bir çayırda kamp kurmuştur. Küçük soylu toplulukları, başka yerlerde zeytinliklerin altında, ama hep çeşmelerin veya akar suların civarında yerleştirmektedirler. Daha önceki yüzyıllarda da *Decameron*'un çerçevesi, daha o zamanlar böyle değil miydi?

Akdeniz iklimi ve Doğu

Çölün mevsimlik ritmi Akdeniz hayatınınkinin tersidir. Gerçekten de burada, hayatın duraklaması veya en azından yavaşlaması kıştan çok, yazın marifetidir. Yaz ezici sıcaklarıyla birlikte herşeyi durdurmakta, askıya almaktadır. Ekim Kasımın ötesinde, hurmaların toplanmasından sonra (aynı zamanda Mekke'ye hac mevsimidir [Braudel haccın ay yılı ile güneş yılı arasındaki 12 günlük farktan ötürü Miladi yılda her seferinde başka bir güne geleceğini unutmuş MAK]) hayat, ticaret yeniden harekete geçmektedir.

Ancak Tavernier bize kervanların İzmir'e Şubat, Haziran ve Ekimde geldiklerini söylemektedir ([168]), fakat İzmir ve Küçük Asya gerçek çölün dışındadırlar. Mısır'a Eylül-Ekim'de varan develere gelince ([169]), acaba bunlar uzaktan mı gelmektedirler? Büyük kervanlar Kahire'ye Nisan, Mayıs ve Haziranda ulaşmaktadırlar ([170]). De Sercey (tanıklığı XIX. yüzyıla aittir) kendi cephesinden, Bağdat ile Halep arasındaki çölü yazın

aşmanın olanaksız olduğunu iddia etmektedir. 1640'larda Hürmüz'den hareket eden kervancılık faaliyeti 1 Aralıktan Mart ayına kadar sürmekteydi ([171]). XX. yüzyılda Oran'ın güneyinde büyük kervanlar hala Kasım kervanlarıdır ([172]) ve yeniden başlayan bu faaliyet bizzat Akdeniz'in Nisan ayındakini andırmaktadır.

Daha kuzeyde, hatta daha batıda herşey uykuya yatarken, çöl böylece hareketlenmektedir. Yazın stebi terketmiş olan sürüler, kendilerini toparlamış olan otlaklara geri dönmekte ve kervanlar yeniden çöl yollarını harmanlamaktadırlar. Belirsiz mevsim bitmiştir, hayat daha kolay, daha bol ve daha çok çalışılır hale gelmiştir. Arkeolog Sachau, kışın Kut el Amarna'da insanları kanalları tamir etmek ve sebze ekmek üzere çalışırlarken görünce şaşırmıştır ([173]). Aslında burada, step hayatının alışılmış ritmine mükemmel bir uyum gösteren olağan bir halden başka birşey yoktur.

Mevsimlerin ritmi ve istatistikler

Şimdiye kadar tarih yazını tarafından çok iyi kavranamamış olan bu büyük sorunları kuşkusuz biraz daha yakından görmek gerekmektedir. İstatistiklere başvurmak mümkün müdür? XVI. yüzyıl için bunlar nadir ve yetersizdirler. Ama bunlara gene de bakmakta yarar vardır.

1543 tarihli Marsilya kayıtlarından çıkartılan rakamlarla, "tuzlu balık için" Fréjus'den gelen boş kayıkların, balık avı mevsimi arefesinde, Nisan ayının önemini vurguladıklarını göstermiştim.

Şimdi de 1560 yılı için Raguza'da akdedilmiş deniz sigortalarının bir dökümü ([174]). Bu döküm Nisan ve Mayıs aylarının belirleyici rolünü gün ışığına çıkartmaktadır. Herkes teknesini büyük yolculuklardan önce sigortalar. Bundan daha tabii ne olabilir?

Livorno *portate*'si hesap özetleri ([175]), teknenin adı ve geldiği kentin adıyla birlikte, limana boşaltılan yükün ayrıntısını vermektedirler. Bu kâğıtların sayesinde Temmuzdan Ekime kadar gelen ipeği; Ocaktan Temmuz-Ağustosa kadar İskenderiye'den gelen karabiberi veya Ekimden sonra Sardinya peynirlerini hesaplamak mümkündür. Herbiri ayrı ayrı incelenmeyi hakeden bir sürü mevsimlik hareket, çünkü Livorno limanının takvimi, en yakın komşusu Cenova'nınki de dahil, diğer Akdeniz limanlarınınkine hiç de benzememektedir ([176]). Fakat bu belgelerin sayesinde, bir tek kerede mevsimlere bağlı olan ekonomik dalgalanmaları göstermenin mümkün olduğunu sanmıyorum. Livorno istatistikleri bu kadar basit bir cevabı karıştırmaktadırlar, çünkü bunlar yetersiz, ölçülerin gerçek birliğini sağlamaktan uzak XVI. yüzyıl istatistikleridir. Örneğin, en önemli bilgilerden biri olan, boşaltılan malın brüt tonajını aylara göre hesaplamak mümkün değildir. Livorno *portate*'si çok farklı tonajlarda gemi varışları kaydetmektedir: kayık, gondol, *galionetti, scafi, lenti, felouque, saète, navicelloni,* karamürsel, *tartane,* kalyon ve çektiri, bu son iki kategori (kalyon ve çektiri) bu uzun dizinin en büyük taşıyıcılarını temsil etmektedirler. Bu teknelerden herbirini, başka birşey yapmaksızın bir birim kabul etmek, bize tartışmalı rakamlar verecektir: bu tıpkı kilolarla tonları toplamak gibi birşeydir. Bunları kategorilere göre tasnif etmek, kalyonlar ve çektiriler hariç, pek fazla birşey ifade etmeyecektir; bizim yapmayı deneyeceğimiz de bu ikisini ele almak olacaktır.

Bunu belirttikten sonra işte bizi meşgul eden açıdan elde edilebilecek rakamlar:

Bu rakamların eksik ve yetersiz oldukları görülmektedir: bunların sağladıkları veriler üzerinde çalışmak kolay değildir. Aylık istatistiklere göre, üç ay diğerlerinden daha faal olarak gözükmektedirler: kış çıkışında, stokların gerekli eritilme anı olan Nisanda; hasat sonrasında Temmuz ve Ağustosta. En az canlı iki ay Eylül ile Ekimdir. İskelemizde

1560'DA RAGUZA'DA DENİZ SİGORTALARI SAYISI

Aylık dökümler, her x işareti = **bir sigorta**

(Raguza arşivlerine göre)

Ocak	Şub.	Mar.	Nis.	May.	Haz.	Tem.	Ağu.	Eyl.	Eki.	Kas.	Ara.
				x							
				x							
				x							
				x							
				x							
				x							
			x	x							
			x	x							
			x	x							
			x	x							
x			x	x							
x			x	x							
x			x	x						x	
x	x		x	x				x		x	x
x	x	x	x	x			x	x		x	x
x	x	x	x	x			x	x	x	x	x
x	x	x	x	x			x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x
x	x	x	x	x	x		x	x	x	x	x
9	6	5	14	20	2	1	5	6	4	7	6

Nisanda 189; Temmuzda 200; Ağustosta 201, fakat Eylülde sadece 120; Ekimde ise sadece 130 giriş olmuştur, düşüş hissedilir derecededir.

Çektiri ve kalyonlara ilişkin rakamlar büyük taşıyıcıları ve uzun mesafe yolculuklarını kapsamaktadır. Bu teknelerin faaliyeti, daha düşük tonajlı olanlarınkinden farklılaşmaktadır. Küçük tonajlı tekneler Nisan, Temmuz ve Ağustosta çalışırlarken, kalyonlar ve çektiriler tersine, en düşük rakama Temmuzda ve en yükseklerine de Ocak, 34; Mart, 30; Şubat ve Ekim, 23 olarak sahip olmaktadırlar. Kuzey teknelerinin gelmeye başlamaları, Livorno trafiğindeki bu kaymayı arttıracaktır ([177]). Temmuz ve Ağustosta kayıklar buğday taşımacılığı için, *portate*'nin işaret ettiği gibi kısa mesafeli ulaşımları üstlenirlerken, zaman isteyen yolculuklar büyük teknelerle yapılmaktadırlar: Uzak mallar onların hizmet alanına girmektedir.

Livorno'nun tanığı olduğu, denizin Batı kesminde ve herhalde denizin bütününde demek ki kış engeli uzun ve kısa mesafelerde kısmen aşılmıştır. Rodos yasalarının kış deniz sigortalarını yasakladıkları dönemler geçmiştir: o zamanlar kışın yolculuk yoktu ve olmamalıydı. Kuzey *kogge*'sinin XV. yüzyılda ortaya çıkması, Akdeniz'in kötü hava üzerindeki bu zaferinin başlangıcı olmuşa benzemektedir. Daha önce de zaten Venedik kalyeleri kötü mevsimde macera aramaya cesaret ediyorlardı ve bütün XVI. yüzyıl boyunca devam eden gelişme, Tavernier'nin XVII. yüzyılda şunları yazabileceği kadar, hızlandı: "Hind denizinde seyrüsefer bizim Avrupa denizlerimizdeki gibi her zaman olmamaktadır" ([178]). XVI. yüzyılda yalnızca kadırgalar ve türevleri kötü havada

1578, 1581, 1583, 1584, VE 1585'DE LİVORNO LİMANINA GİRİŞLER

Yıllar	1 Nisan - 30 Eylül arası (Yaz sömetri) giriş yapan her cins tekne (1)	1 Ekim - 31 Mart arası (Kış sömetri) giriş yapan her cins tekne (1)	Toplam
1578	171	126	297
1581	84	107	191
1582	199	177	376
1583	171	171	342
1584	286	182	468
1585	147	160	307
Toplam	1058	923	1981

(1) F. Braudel ve R. Romano, *op. cit.*, ek, Tablo I'de yanlışlıkla işaret edildiği gibi 181 değil.

LİVORNO TRAFİĞİ AYLIK DÖKÜMLER
AYNI TARİHLER (1)

Yıllar	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A
1578	27	40	40	49	27	27	30	26	15	6	7	6
1581	13	4	5	9	7	15	20	23	10	29	27	29
1582	27	27	33	38	29	44	52	19	17	17	37	36
1583	22	18	21	37	22	28	27	33	24	39	38	33
1584	57	36	31	36	46	55	46	72	31	21	30	7
1585	34	27	17	20	36	17	25	28	23	18	37	28
Toplam	180	152	147	189	161	186	200	201	120	130	176	139

(1) Kadırgalar dahil değildir.

dolaşmaya ehil değillerdir. Diğer gemiler, özellikle de yuvarlak, büyük tüccar gemileri için risk hala büyüktür ama, kış artık yeterli bir engel değildir. Ve teknik gelişme, her geçen gün bu riski azaltmaktadır. Zaten bizzat kadırganın ortadan silinerek yerini, kötü havalarda dolaşabilecek ve mücadele edebilecek yetenekte düzenli hat gemilerine bırakacağı zaman yakındır. Trablus korsanları, XVII. yüzyıldan itibaren kışın korsan gemilerini yüzdürmekte ve kadırgalarını sadece yazın donatmaktadırlar ([179]).

Bu geniş sorunlar hakkında Livorno *portate*'si bizi az bir miktarda bilgilendirmektedir. Bunun dışında, yalnızca limana girişleri içermek gibi bir eksiklikleri bulunmaktadır. Trafiğin, çıkışlara ait yarısı elimizden kaçmaktadır.

1507 ile 1608 yılları arasında, Rohricht'in değerli ve alimane derlemesinde tasvir edilen 30 kadar güzergâhı bulunan, Alman hacıların Venedik'ten itibaren Kutsal Topraklara yaptıkları yolculuklar hakkındaki özet bilgilerden de daha fazla mutlu olamayacağız ([180]). Ancak bunlar, yüzyılın tümü boyunca birbirleriyle karşılaştırılabilir nitelikteki yolculuklardır.

Hacıların yola çıkmaları Haziran veya Temmuzda, iyi mevsimin tam ortasında olmaktadır: iyice belirli yirmidört örnekten; bir tanesi Mayısta (20 Mayıs); on tanesi Haziranda; onbir tanesi Temmuzda; bir tanesi Ağustosta; bir tanesi Eylüldedir. Yafa veya Trablusşama varış Temmuz veya Ağustosta olmaktadır. 23 örnekten bir tanesi Haziranda, yedi tanesi Temmuzda, onbir tanesi Ağustosta, on tanesi Eylülde, bir tanesi Ekimde, Kasımda sıfır, bir tanesi de Aralıktadır. Kıyıdan Kudüs'e gidiş ve kıyıya dönüş Kudüs'te geçirilen üç gün de dahil olmak üzere, aşırı bir hızla yapılmakta ve üç hafta ilâ bir ay sürmektedir. Ve hacılar genellikle kendilerini getirmiş olan teknelere yeniden binmektedirler. Yafa, Trablusşam veya Beyrut'tan hareketler, esas olarak Ağustos (12 örnek üzerinden; Temmuz bir, Ağustos altı, Eylül iki, Ekim üç) ayında olmaktadır. Hacılar genellikle Aralık ayının içinde Venediğe ayak basmaktadırlar (13 örnek üzerinde Kasım dört, Aralık yedi, Ocak bir, Şubat bir).

Bu birkaç rakam sayesinde, yaz ve kış gidiş ve dönüş yolculuklarının süreleri hakkında oldukça değerli bilgiler elde edilebilir.

Gidiş ve dönüş yolculuklarının arasındaki oran hemen hemen birle iki arasında değişmektedir. Bu sadece mevsimlere bağlı olarak mı ortaya çıkmaktadır? Yoksa, dönüşte yolun tersine dönmesi ve rüzgârlardan kaynaklanan bir zorluk mu vardır? Bu sonuncu açıklama pek geçerliye benzememektedir. Gerçekten de eğer 1578 yılı için verdiğimiz 73 rakamı ele alınacak olursa, bu sadece gidiş yolculuğuna tekâbül etmektedir, ama bu aslında yazın yapılmayan bir yolculuktur: 29 Eylül 1587'de Venedik'ten hareket eden gemi Trablusşama ancak 11 Aralıkta varabilmiştir ([181]).

Yukarıdaki zayıf istatistikten fazla birşey beklememek gerekir: en azından, kış yolculuklarının yaz şömestrindekilerden daha yavaş olduklarını ortaya koymaktadır. Buradaki rakamlar çağdaşların gözlem ve varsayımlarına cevap vermektedirler. Daha da fazla güvenlik için sonuncu bir tablo düzenledik; bu tabloya sadece gidiş-geliş olarak aynı tekneler veya aynı tekneler oldukları sanılanlar tarafından yapılan yolculuklar alınmıştır.

LİVORNO'YA GELEN KALYON VE ÇEKTİRİLER
AYNI TARİHLER

Yıllar	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	E	K	A	Top.
1578	9	7	3	3	4	2	1	3	0	4	3	4	43
1581	11	4	3	4	6	3	0	4	2	8	4	3	52
1582	5	1	4	6	0	3	1	1	4	2	4	6	37
1583	0	2	5	1	1	3	0	3	0	2	1	3	21
1584	8	2	6	3	6	2	2	1	2	5	2	2	41
1585	1	7	9	2	0	2	3	0	0	2	2	3	31
Ay.Top.	34	23	30	19	17	15	7	12	8	23	16	21	
Diğ.Tek. Top.	146	129	117	170	144	171	193	189	112	107	160	118	

VENEDİK - KUTSAL TOPRAKLAR YOLCULUKLARININ SÜRESİ

GİDİŞLER		DÖNÜŞLER	
1507	50	1507	86
1507	46	1507	152
1517	29	1519	79
1520	72	1521	92
1521	43	1523	101
1523	49	(Kıbrıs'ta 18 gün duraklama)	
1523	57	1523	90
1546	39	(Hareket Kudüs'ten itibaren)	
1549	33	1527	80
1551	35	1553	79
1556	40	1561	112
1561	47	1581	118
1561	62	[1587	73]
1563	26	1608	65
1565	40	Ortalama: 93 gün	
1565	38		
1583	26		
1587	40		
1604	49		
1608	44		
Ortalama: 43 gün, yuvarlak rakam			

AYNI GEMİLER TARAFINDAN GİDİŞ VE DÖNÜŞTE GERÇEKLEŞTİRİLEN YOLCULUK SÜRELERİ

GİDİŞLER		DÖNÜŞLER	D/G ORANI
1507	50 gün	86 gün	1,72
1517	29 gün	79 gün	2,7
1521	43 gün	92 gün	2,1
1523	49 gün	101 gün	2,06
1523	57 gün	90 gün	1,57
1608	44 gün	65 gün	1,47
Ortalama	45 gün	85,5 gün	1,9

Gidiş ve dönüş yolculuk süresi arasındaki fark, yukarıdaki ortalamalar (43 ve 93) arasındaki farkla hemen hemen aynıdır.

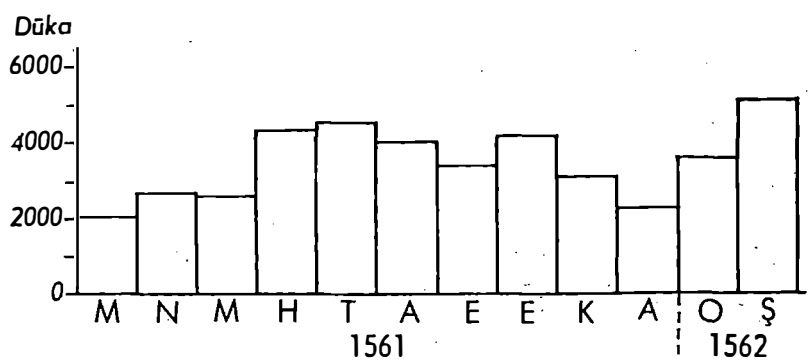
Determinizm ve ekonomik hayat

Bu eserin birinci yayınından alınan bu hesaplamaların, konulan sorunu iyi kapsayamadıkları çok aşikârdır. O zamandan bu yana Livorno *portate*'si örneğini açığa çıkarttım, fakat bu da tartışmaya yeni birşey eklemedi ([182]). Varlıklarını bildiğimiz liman kayıtları -Barselona'da bunlar ulaşılması kolay arşivlerde yer almaktadırlar; Raguza-Dubrovnik'te veriler ancak 1563'den ([183]) itibaren düzenli ve kolay ulaşılabilir nitelikte-

dir; Cenova'da ise belgelerin kitlesi araştırıcıya cesaretini kaybettirmektedir ([184])- üzerinde yapılacak bir araştırmanın, sistematik bir incelemenin uzaklara varabileceğinden kuşku duymaktayım. Kırsal hayat söz konusu olduğunda aşikâr olan mevsimlik determinizmin, insanların ve özellikle de kentlerin iradi hayatları tarafından nihayetsiz bir şekilde yaralanmasından ötürü, bu izlenim iyi veya kötü, ama muhtemelen iyi bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Kış deniz üzerinde bir engeldir, fakat kayıklar bunu küçük mesafelerde ve büyük yelkenliler de büyük yolculuklarda aşmaktadırlar, bunu yaparlarken, tehlike durumunda bordadan aşağı yün balyaları veya buğday fıçıları atmak veya bazen dalga yönünde mekik dokumak, en azından bir süre "*a sembianza di veloci delfini*" zorunda kalsalar bile ([185]). Kış dağlarda, özellikle Alplerde bir engeldir, fakat gene de düzenli bir şekilde aşıldıklarını gördük.

Kışın kendi üzerine kapanmış hayatına dair inkâr edilemez kanıtlar bol miktarda bulunmaktadır. Herhalde bunların en beklenilmeyeni, mudilerinin paralarını kışın "rantlara" yatıran, yazın da bu paraları krallığın büyük tarımsal ürünlerini satın almakta ve spekülasyon yapmakta kullanan şu Napoli bankalarının örneğidir ([186]). Ancak kış büyük ev içi çalışmalarının ve zenaat faaliyetlerinin mevsimidir. 8 Aralık 1583'de şu Floransa'daki İspanyol tüccarı, şu evlilik yoluyla büyük dükle akraba olacak olan Baltasar Suarez, Medina del Campo'da mektuplaştığı Simon Ruiz'e, yeteri kadar yün bulamadığından yakınmaktadır (biraz yün bulmuştur ve iyi bir fiyata satmıştır): "fırsatların kaybolduğunu görmekten ızdırap çekiyorum, çünkü şu anda yılın en fazla çalışılan mevsimidir ve yün bulamadığımızdan boş oturmak zorunda kalıyoruz" ([187]) diye yazmaktadır. Kış üretimini başarılı bir düzeye ulaştırmak, bilgece davranabildiklerinde, kentsel yetkilerin de meşgul oldukları bir konudur. Kasım 1604'de Floransa *Arte della lana*'sının *provveditore*'sinin de söylediği budur; "şimdi soğuklar ve uzun geceler geldiğinden ve yiyecek dışında, ışık ve elbiseye ihtiyaçları olduğundan" ([188]) ne pahasına olursa olsun, zenaatkârlara yardım etmek gerekmektedir.

Böylece binlerce istisna müdahale etmektedir: insanların hayatı çevrenin emirlerine cevap vermekte, fakat aynı zamanda onları saptırmakta, tarihçi olarak az veya çok yeniden inşa edebildiğimiz başka ağların içine düşmek üzere bunlardan kurtulmaktadır.



22. Venedik'teki Fondaco dei Tedeschi'nin iş hareketleri
Signoria'ya yapılan ödentilere göre hazırlanmıştır. Bu belge, bunun peşinden zikredilebilecek yüzlerce diğeri gibi, kış duraklamasını belki de işaret edebilecek olan mevsimlik farklılıkları göstermemektedir. Küçük bir ayrıntı: Venedik'te yılın 1 Martta başladığını hatırlatalım.

3. XVI. yüzyıldan bu yana iklim değişmiş midir?

Sonuncu bir soru sormaya ve çoğunlukla uyuşmaz belgelerle dolu bir dosyayı açmaya ve oldukça tehlikeli bir gazete edebiyatına kulak vermeye cesaret edebilecek miyiz?

Ve bu arada herşey değişmektedir, iklim bile. Bugün artık hiç kimse fizik coğrafya unsurlarının sabitliğine inanmamaktadır. Acaba boylamlarda meydana gelen minik değişikliklere -fakat gene de değişiklik- dikkat çekmeye gerek var mıdır? Gerhard Selle ([189]) Doğu Alpleri kitlesinin Bavyera'ya doğru gülünç bir hızla (yılda bir santimetre) ilerlediğini iddia etmektedir, fakat bu hız nevraljik noktalarda heyalanlara, toprak kaymalarına ve Alp tarihinin zikrettiği gerçek afetlere neden olmak için yeterlidir. Uzun zamandan beri coğrafyacıların dikkati, Akdeniz'deki sahil hatlarının tarihsel değişimi tarafından çekilmiştir. Kuşkusuz bu coğrafyacılardan bazıları, Delos adası gibi kesin örneklere dayanarak, sahil hatlarının tam sabitliği sonucuna varmışlardır ([190]). Fakat buna karşılık, Th. Fischer, R.T.Günther, Alfred Philippson'un çalışmalarına bakınız. Sorulması gereken soru, tamamen yerel mi, yoksa daha geniş boyutlarda değişmelerle mi karşı karşıya olduğumuzdur. Agostina Arrigo ([191]) ve Dina Albani ([192])'nin incelemelerine göre, deniz kumsallarının birbirlerini izleyen oyulma ve dolma dönemleri olmaktadır. Böylece Sicilya'nın doğu kıyısındaki Taormina sahilleri boyunca, 15 yıllık dönemler halinde, toprak aşınması ve dolgusu dönemleri birbirlerini izleyeceklerdir -nedenini belirleyemeksizin-. XIX. yüzyılın ortasından beri, kuzey Afrika sahilleri boyunca olduğu kadar, Monte Gargano kıyı şeridinde veya Nil Deltası kıyılarında da, denizin karşısında genel bir gerilemeye tanık olunmaktadır (bunun tersi, bazı durumlarda kıtada meydana gelmekte ve bu hal 1900'lerden beri ağırlaşmaktadır), hiçbir şey hareketin birgün tersine dönmeyeceğini garanti etmemektedir. Bütün bunlar Danimarkalı'nın Atlas Okyanusunun hayatında çözmeye çalıştığı devrevi değişmeleri akla getirmektedir ([193]).

Belki de iklimsel olgular için de aynı şey geçerlidir: "herşey değişir ve iklimler de diğerleri gibi değişir" ([194]). Fakat eğer iklim değişiyorsa, bu çoğunlukla insan hatasının sonucunda olmaktadır. Şurada ormanların geniş ölçüde yok edilmeleri, burada özellikle kurak yerlerde felâketli sonuçlar doğuran, sulamanın veya ekimin sona ermesi ([195]). Théobald Fischer'e göre, Sicilya ikliminin Müslüman fethinden beri kuraklaştığı, inkâr edilemez. Fakat acaba bunun sorumlusu insanlar mıdır, yoksa unsurlar mı? Gerçekten de, Goetz değerli *Géographie Historique*'inde ([196]), Müslüman fethinden önce meydana gelen, yüzey kaynaklarının kurumalarından söz etmektedir. Güneyli fatih bu su bunalımına, bilgince sulama sistemiyle çözüm getirmiştir.

Her hal-ü kârda, bugüne ait geniş bir edebiyat, dün meydana gelmiş olan ve bugün hala meydana gelmekte olan iklim değişikliklerini kabul etmektedir. Kuzey kutup bölgesinde buz kitlesi 1892-1900'den beri gerilerken ([197]), çölün ilerlemesi Afrika'nın güneyine ve kuzeyine ulaşmıştır ([198]).

Dünün kitap ve incelemelerinin hepsi, bunun tersine, iklimin değişmezliği sonucuna varmaktaydılar. Ancak delilleri mutlak olarak ikna edici değildi. Partsch'a dayanarak ([199]) bize, Tunus'un güneyindeki Cerid'in çerçeve değiştirmediği, çünkü kıyılarında yer alan Nefta ve Tozeur'ün eski Roma kentleri Thusurus ve Nepta'ya tekâbül ettikleri söylenmektedir. Aynı şekilde, bugünkü Nil taşkınlarının Antik Nil taşkınlarıyla karşılaştırılabilir oldukları ifade edilmektedir ([200]). Veya, Minos Girit'inin (Girit sanatının tanıklığına göre) florasının Akdeniz'in bugünkü ilkbahar florasına tekâbül ettiği söylenmektedir ([201]). Veyahut da, XVI. yüzyılda Valladolid civarındaki çam dikimlerinin, sadece insanın yegâne müdahelesi olarak açıklanabileceği ileri sürülmektedir ([202]).

Bu iddialar -ve diğerleri- hiçbir şeyi kesin bir şekilde kanıtlayamamaktadırlar. Özellikle de sorunu kavrayamamaktadırlar. Geçmişin şu veya bu anında, şu andakine tam benzeyen bir iklim bulmak, bir kanıt oluşturmamakta, iklimin devreyi değişmelerini hiç de yanlışlayamamaktadır. Gerçek sorun, devreviliğin olup olmadığını bilebilmektir ve öyle gözükmektedir ki, giderek bir devrevilik olduğu varsayımına doğru eğilim artmaktadır. Bu sorunlarda üstat olanlardan biri "aşağı yukarı otuz yıllık bir devrevilik gerçeğe uzak değildir" diye sonuca varmaktadır ([203]). Biz de, başka devre, buna bağlı iç devreleri hesaba katmaksızın diye ekleyelim.

Böylece iklim hem değişmekte, hem de değişmemektedir; iklim denge konumlarına göre -bunların da değişmediğini gösteren hiçbir şey yoktur ama, eğer böyle bir değişme oluyorsa herhalde çok yavaştır- değişmektedir. İşte bize, büyük bir öneme sahip olarak gözüken nokta. François Simiand'ın A ve B evrelerine ([204]), biz tarihçilerin birgün, zaman zaman daha kuru, zaman zaman daha nemli, zaman zaman daha sıcak, zaman zaman daha soğuk evreler eklememiz gerekmez mi? 1450 yılı için Danimarkalının bize söylediklerine veya "XIII. yüzyıldan XV. yüzyıla kadar Avrupa'nın hayat koşullarını değiştiren ciddi iklimsel değişmelerin tarihsel varlıklarını reddeden tarihçi"ye itiraz ederken Gaston Roupnel'in yazdıklarına bakınız ([205]).

İşte tartışma budur. Akdeniz'e ilişkin olarak birkaç genel işaret ve bir veya iki varsayımla yetineceğiz.

İklimsel dalgalanmalar gerçeğe benzemektedirler. Aslında geriye, bunların süre ve yönlerini belirlemek kalmaktadır. En azından Alplerde, bunların izleri görülebilir niteliktedir. U.Monterin'e ([206]) göre, 1300 yıllarından itibaren dağın kuraklaşması ve ısınması meydana gelmiştir; buna karşılık 1600 yıllarından sonra da soğuma ve artan nemlilik sonucu buzulların aşağı inmesi olayı meydana gelmiştir. 1900'lerden sonra yeni bir evre meydana çıkmıştır: Alpler yeniden kuraklaşmakta ve bilindiği gibi, buzullar bütünlükleri itibariyle gerilemektedirler. Hohe Tauern'de bugünkü buzul gerilemesi, Roma dönemi ve daha sonra Orta Çağda işlenmiş olan yükseklerdeki altın madenlerini açığa çıkartmaktadır ([207]).

İşte Emmanuel de Martonne tarafından kabul edilen otuz yıllık devrelerin uzağındayız. Fakat acaba Alplerin bu iklimsel tarihi, bilimsel bir şekilde temellendirilmiş midir? Bu konuda karar verecek durumda değiliz. Buzul bilginleri olağan olarak, sorunu bu netlikte görmemektedirler (yaşlı Walcher, *Nachrichten von Eisbergen in Tyrol,* Viyana, 1773 de dahil). Öte yandan, Alplerin kendi iklim değişmelerinden başka, Akdeniz'in tümünün iklim değişmelerini de kaydettiği veya bunların onlara bağlı oldukları kabul edilecek midir? İçinde bulunduğumuz zaman bunu ilham ediyora benzemektedir, çünkü Alplerde olduğu gibi Kafkaslarda da, Küçük Afrika'nın güneyinde Sahra'nın yağ lekesi rolü oynamasıyla aynı anda, buzullar şimdilerde geri çekilmektedirler ([208])

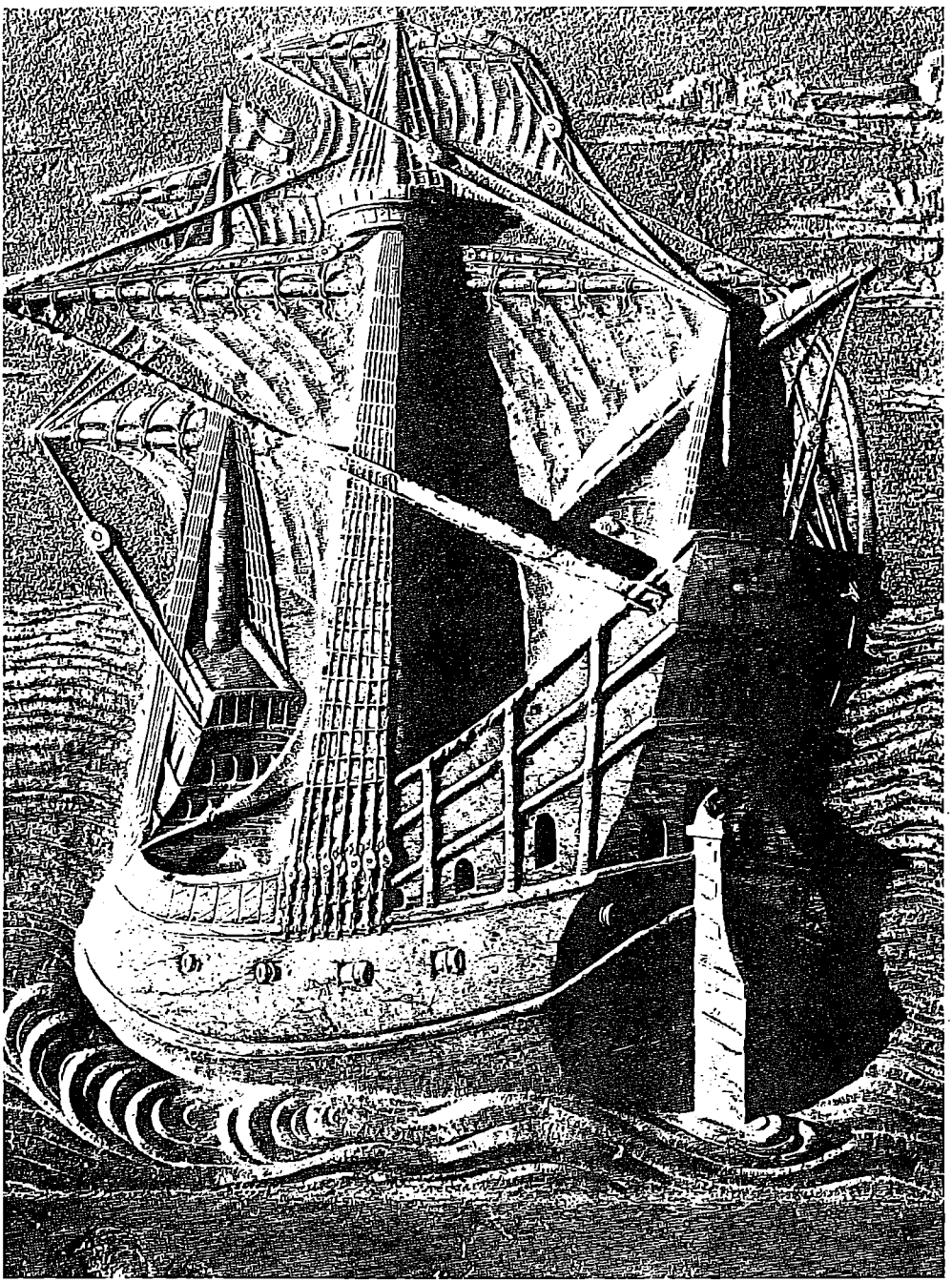
Eğer bu şema kabul edilecek olursa, bunun tarihsel sonuçlarını tahmin etmek mümkündür. En azından, gerçeğe benzeyen 1300 yılları ısınmasıyla birlikte, Alman göçmenlerin Monte Rosa güneyindeki çok yüksek bayırlara yerleştiklerini farketmek ilginç olmaktadır ([209]). 1900'lere doğru aynı koşullar altında ve özelikle de şu son yirmi yıl süresince, İtalyan dağ köylerinden Alplerin ve kuzey Apenninlerin daha yukarıdaki yükseltilerine doğru olan göçü farketmek de daha az ilginç değildir -örneğin Apuane Alplerinde ve Val Venosta'da yeni sabit köyler 1500 ilâ 2000 metre arasında, *stavoli* denilen bölgede kurulmaktadırlar (*abitazzioni di mezza stagione*) ([210])-.

Bundan da fazlası, eğer sağlam bir taban üzerinde olduğumuzu ve 1600'ler civarında gerçekten bir yağış artışı ve soğukluk yükselmesi olduğunu, bunun da zeytinler için

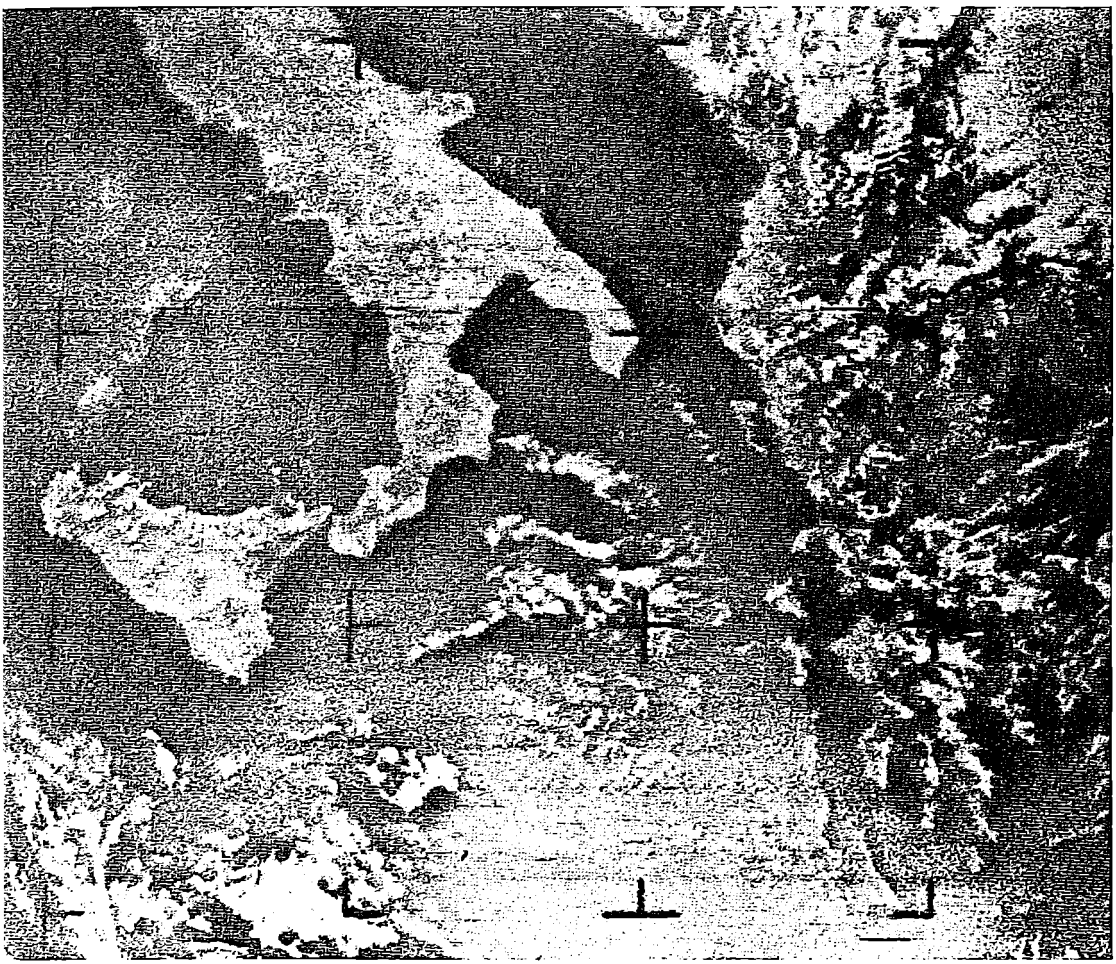
felâketli donlara ve 1585 ve 1590'da Toskana'da ürünü mahvedeni gibi ([211]), tekrarlanan su baskınlarına yol açtığını düşünürsek; ve bunu bataklık alanların, buna bağlı olarak da Sahra'nın artışını hesaba katmaksızın yaparsak; insan hayatı için sonuç olarak daha zor koşulların ortaya çıktıklarını görürüz. Toplumsal bir dram olan ve sona ermekte olan yüzyıla egemen olan açlığın gerçek kökleri belki de, oldukça hafif olsa bile, atmosfer koşullarındaki düzen bozulmasıdır. Bu, temkinliliğimizi uç sınırlarına kadar götürmektedir, ama gene de bunu söylemek gerekiyordu. Bitmekte olan yüzyılın bu dramı hakkında demografik ve ekonomik açıklama sıkıntısı çekmiyoruz. Fakat hiçbir şey bize, iklimin tesadüfen de olsa, bir rol oynamadığı ve genel olarak tarihin bir değişken faktörü olmadığı konusunda garanti vermemektedir. Bunu belirlemek güç olarak kalmaya devam etmektedir. Birkaç olgu bunu oldukça iyi göstermektedir ([212]).

XVI. yüzyılda Rhône havzasında çok sayıda su baskını meydana gelmiştir: 1501 Temmuzunda Rhône Lyon'da; 1522'de Ardèche'de; 1524 Şubatında Drac ve Isère; Ağustos 1525'de Isère; Ekim 1544'de Gier Vienne'de; Kasım 1544'de Rhône ve Durance; Kasım 1548'de Rhône ve Durance; 9 Eylül 1577'de Rhône Avignon'da; 25 Ağustos 1566'da Durance ve Rhône Avignon tarlalarını istila ediyorlardı; 2 Aralık 1570 Rhône özellikle Lyon'da, bu dönemin en korkunç su baskınlarından birini meydana getiriyordu; 1571 Rhône taşması; Ekim 1573'de yeniden (Beaucaire su baskını felâketi); Eylül 1579'da Isère (Grenoble'de); 26 Ağustos 1580'de Rhône'un Avignon'da taşması; 1578'de Rhône'un taşması (Arles'da), sular Ekimden Şubata kadar Aşağı Languedoc'un bir kısmını istila etmişlerdir; 1579'da Arles'da su baskını; 1580'de Arles'da su baskını (Rhône'un hiç bu kadar büyük gözükmediği söylenmiştir); 5 Ocak 1581'de Avignon'da Rhône ve Durance taşkını; 6 Şubatta suların yeniden yükselmesi; 1583'de Rhône Camargue'ı sular altında bırakmıştır; 18 Eylül 1586'da Rhône'un istilası; 6 Kasım 1558'de Gier'in taşması; 1590'da yeni bir istilacı taşkın.

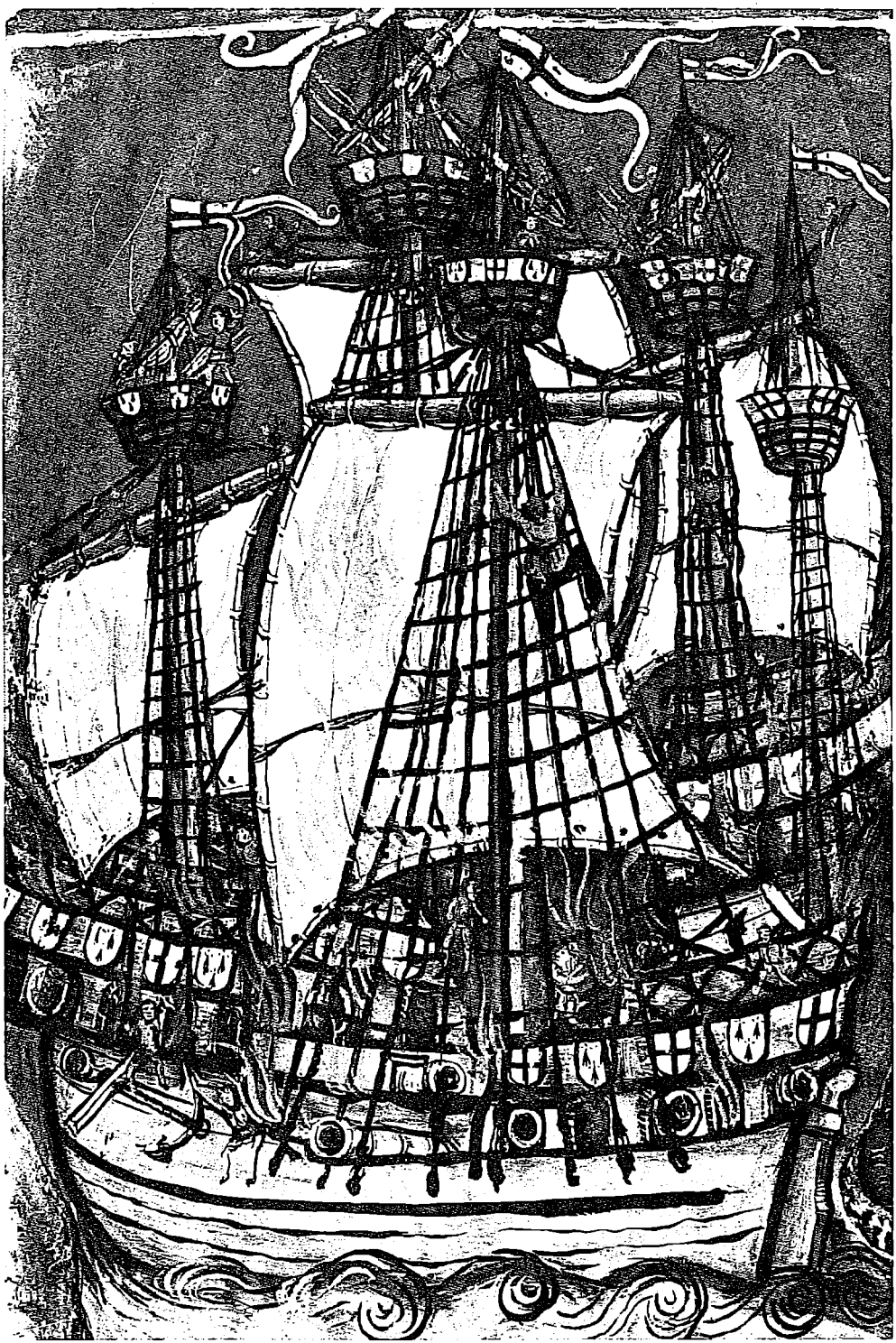
Bu döküm yüzyılın sonunda işlerin ağırlaştığı izlenimini uyandırmaktadır. Fakat bizim bakış açımızdan, Rhône taşkınları Akdeniz iklimindeki değişmelerin kötü bir kaydıdır. Bu arada, yüzyılın son onyıllarıyla birlikte, dönemin tanıklıklarına güvenilebileceği ölçüde, yağışlar artmışa benzemektedir. 1592'de Louis Gollut *République Séquanoise*'ında, haddehane ustalarının ve yeni "*sujects ... et censes*" sahibi olmaya arzulu senyörlerin, ormanları yok etmelerini tartışmaktadır. Ve ilâve etmektedir: "bundan yirmi yıl öncesinde yağmurlar daha sık, daha uzun ve daha boldular" ([213]). Bu, Dôle bölgesi için doğrudur. Oysa, işte 1599-1600'de Aix'deyiz. Du Haitze yazma tarihinde şöyle anlatmaktadır ([214]): "Soğuk ve kar Haziran sonuna kadar kendilerini hissettirdiler, bu aydan Aralığa kadar hiç yağmur yağmadı. Ama bu ayda yağmurlar o kadar bol olarak yağmaya başladılar ki, toprak boğulmuşa benzedi". İşte bu kez de, sözüm ona Campanella *narrazione*'sine göre Kalabriya'dayız: "*ed entrando l'anno 1559, venne nova, che in Roma prodigisamento aveva inondato il Tevere, e non si potettero celebrar le feste di Natale, e in Lombardia il Po: e in stilo* (Kalabriya'da bir yerleşim yeri) *non si poteron celebrar, la Simana Santa, gli ufficii divini per le molte gran pioggie che allagavano tutte le chiese*" ([215]). Ferrareli biri gelip de tanığı olduğu Tiber taşkınlarını anlatınca ([216]), dünyanın sonunun geldiğine dair belirtilerden, mucizevi işaretlerden dağlarda söz edilmesi için başka birşey gerekmemiştir. Özellikle de o dönemde, yüzyılın sonu yaklaştığından ve şu *mutazione di secolo* en durgun kafaları bile çalıştırdığından, etki daha da büyük olmuştur. Ertesi yıl, Haziran 1601'de, tufan gibi seller Balkanlarda herşeyi yıkmakta, ürünü mahvetmekte, felâketli baskınlara yol açmaktadır; bir haberde "Po baskınlarınınkine veya Lombardiya'nın büyük nehirlerine benzer" denilmektedir ([217]). Bir başka haber ise, yağmurlar öyleydi ki "havanın ahlâkının bozulmuş olmasından" endişe ediliyordu.



11. VENEDİK KALYONU. Alessandro Contarini'nin Padova'daki Saint-Antoine Bazilikasında bulunan kabrinin alçak kabartması.



12. ve13. ATLANTİK İÇ DENİZİ İSTİLA EDİYOR. 6 ve 9 Eylül 1964 tarihinde Amerikan uydusu Nimbus A. tarafından çekilen fotoğraflardan iki tanesi, bunlardan biri İspanya'yı diğeri de İtalya ile Yunanistan'ı göstermektedir. Bulutlar Batıdan Doğuya itilmektedirler.



14. ATLANTİK YELKENLİSİ. 10 Ağustos 1512'de Brest Goulet'sine yakılan La **Cordelière** veya daha doğrusu La

Olgular bunlardır, ne sonuç çıkartmalı? Akdeniz ikliminin yüzyılın sonuyla birlikte şirazesinden çıktığını mı? İleri sürdüğümüz kanıtlarla, bu koskocaman sonuç arasındaki mesafe büyük olarak kalmaya devam etmektedir. Bunu itiraf etmek gerekir. Bütün dosya yeniden ve yakından gözden geçirilmeli ve soruşturmanın her yandan ortaya çıkartabileceği kesin olgular sağlanmalıdır. Sorun konulmuş olarak kalmaktadır ve bilgilerimizin bugünkü durumunda, çözmenin olanaksız olmasına rağmen, bu sorunun ortaya konulması gereklidir. Zaten tarihçiler bunu tek başlarına yapma durumunda değillerdir. Eğer çabalarımız onların da söyleyecek sözlerinin ve sorumluluklarının olduğunu ortaya koyabilirse, zahmetlerimiz boşa gitmiş olmayacaktır.

Tamamlayıcı not

Yukarıda yer alan ve dün, 1947'de bana birkaç canlı tartışmaya mal olmuş olan paragrafın özünden hiçbir şey değiştirmedim. Okuyucu buna şaşıracaktır: bazıları benim çok atak olduğumu düşünüyorlardır. Yakın tarihlerde (1958) yayınlanan bir makalede Gustav Utterström ([218]), geçmişe yönelik olarak beni çekingen bulma kibarlığını göstermiştir. Araştırma bu yolda gitmektedir ve bundan en son şikâyetçi olacak kişi benim.

Onbeş yıldan beri esas olan, araştırmanın bu belirleyici sorunlar hakkında sürmüş olmasıdır. Çok az şey bu denli öneme sahiptir. İklim değişiklikleriyle, insana dış bir irade rolünü ortaya koymakta ve en olağanından açıklamalarımızdaki payını talep etmektedir. Diğer yandan, bu değişmeler bugün kuşku dışıdırlar.

İlk araştırmanın taslağının kolay yolu-tasvirci ayrıntıların bir derlemesi- içinde, bilgilerimi tamamladım. Bunlar herşeyden önce yüzyılın sonunun artan sertliğine götürmektedirler: sürekli yağmurlar, felâketli su baskınları, sert ve *alışılmamış* soğuklar. Luis Cabrera da Kordoba'nın kroniği 1602-1603 kışı için "soğuklar ve donlar bu kış İspanya'da o kadar genelleştiler ki, havanın sertliğinden yakınmayan tek bir yerleşim yerini dahi istisna olarak kaydetme durumu yoktur. Sevilla ve deniz kentlerini bile, özellikle de Sevilla'yı bile müstesna tutmak mümkün değildir; Guadalquivir'in donduğu ve burada böyle birşeyin hiç görülmediği yazılmıştır. Hiçbir yerde kışın hissedilmediği geçen yıl ile ne kadar büyük bir fark" diye kaydetmektedir ([219]). Valencia'da ([220]) donlar, 1589, 1592, 1594, 1600, 1604 yıllarında birbirlerini izlemişlerdir. Sürekli yağmurlar, su baskınları, kar yağışları. Dünyanın sonunun geldiği düşüncelerine gelince bu konudaki tanıklıklar Akdeniz'in bütünü ve yüzyılın sonları için çok sayıdadırlar -izleyen yüzyılın birçok yılı için de aynı durum söz konusudur-. Emmanuel Le Roy Ladurie'nin yakınlarda yaptığı inceleme benzeri olguları işaret etmektedir: "Rhône 1590, 1595, 1603, belki 1608, 1616, 1624'de katırlar, toplar ve at arabalarını taşıyacak kadar olmak üzere gene tamamen donmuştur". Marsilya'da deniz 1595 ve 1638'de soğuğa yakalanmıştır, "su kadırgaların etrafında donmaktadır". Languedoc zeytinlerinin donma dizisi tekrarlanmaktadır: 1565, 1569, 1571, 1573, 1587, 1595, 1615, 1624, ([221])... Languedoc'ta ve kuşkusuz başka yerlerde "zeytin ağaçlarının bu katli yetiştiricilerin cesaretlerini kırmaktadır" ([222]). XVI. yüzyılın sonu ile XVIII. yüzyılın başı arasında, eskiden olduğundan daha fazla soğuk olduğu kesine benzemektedir.

Daha fazla yağmur yağmıştır. Bir tarihçi 1590'la 1601 arasında Languedoc'a ilişkin olmak üzere şunu kaydetmektedir: "ilkbaharda geç ve inatçı kar yağışları, güzel mevsimin büyük soğukları, Akdeniz'de açlık ve kuzey buğdayının İç Denize ünlü 'inişi'nin refakat ettikleri dev yağmurlar" ([223]). Buna karşılık 1602'den 1612'ye, hatta daha ötelere kadar "bir sıcak ve ışık dumanı gibi" ([224]) kuraklık ve yağmurun kötü bir dağılımının geri gelmesi yaşanmıştır. Valladolid'de 1607, 1617, 1627'de yağmurne kadar

da büyük bir iştiyakle istenmiştir ([225]); Valencia'da Kasım 1615'de "*havia molts mesos que no ploquia*"; 1617 Ekim ve Kasımında ([226]), "*no caigo un solo chapparon*". İspanya'nın o dönemde çöküşünü örgütleyen, uzun vadeli bir kuraklığın kurbanı olduğunu ileri süren Ignacio Olagüe'ye dayanarak, bu konuda çok emin olmayalım ([227]). Fakat Mança'nın manzarasının Cervantes döneminde, sonrasına nazaran daha yeşil olmuş olması olasılığı mümkün olarak kalmaya devam etmektedir ([228]).

Avrupa'da (Akdeniz dahil) yağmurun mekanizması ya kuzeyden Manş, Kuzey Denizi, Baltık üzerinden (bütün yıl boyunca); ya da güneyden bu kez de sonbahar dönencesinden ilkbahar dönencesine kadar, İç Deniz üzerinden, Atlantik basınçlarının izledikleri yollara tabi kalmaktadır. Gustav Utterström'e göre, XVI. yüzyılda bu ikili akımın, kuzeyde yoğun soğuklar ve buna bağlı olarak ağır havadan oluşan antisiklon alanının sürekliliği yüzünden, bozulmuş olmalıdır. Kuzey yolu engellenince, Akdeniz üzerideki her seferkinden daha açık hale gelmiş olmalıdır. Fakat yollardan biri yarı yarıya kapanınca, diğeri niçin açılsın ki? Ve eğer dalgalanma varsa, bunların süreleri ne kadardır?

Bunlar ayrıntı ve kısa vadeli açıklamalardır. Yeni araştırmalar daha uzağa gitmekte ve iki makul eğilime boyun eğmektedirler: uzun gösterge dizileri oluşturmak; yalnızca Akdeniz'in değil, Akdeniz artı Avrupa'nın bütününün veya bundan da iyisi, dünyanın tamamının açıklama çerçevesini genişletmek. Bunu söylerken İngiltere'de Dr.P.Shove'un ([229]); bir coğrafyacının Pierre Pédalaborde'un ([230]) ve bir tarihçinin, Emmanuel Le Roy Ladurie'nin ([231]) örnek çalışmalarına dayanıyorum.

Edindiğimiz bilgileri sistematik hale getirerek yazmak, haberleri önceden oluşmuş kalıplara göre gruplandırmak -her betimsel ayrıntı kendi yerine yerleşerek: mevsimlere ve yıllara göre nemlilik, kuraklık soğuk, sıcak-, resimselden bir cins niceliksel bilançoya geçmek anlamına gelmektedir. Daha sonra da özdeş olay dizilerini ayıklamak -Bağ bozumu tarihleri, pazarlara yeni zeytinyağın ilk geliş tarihleri, ilk buğday, ilk mısır, ağaç kesiminden edinilen bilgiler, nehir debileri, çiçeklenmeler, bir gölün ilk buzları, Baltık'taki ilk veya son buz dağları, buzulların ilerleme veya gerilemeleri, deniz düzeyindeki değişmeler- iklimin uzun veya kısa değişmelerini ortaya çıkartan kronolojileri oluşturmak demektir.

Girişimin ikinci aşaması, sorunları ve kayıtları bütünsel varsayım ve farkına varışlar içinde çerçevelemektir. *Jet stream* varsayımı belki de birçok diğer genel açıklamanın kaderine sahip olacaktır: az veya çok uzun bir süre rolünü oynayacaktır. Bizim kuzey yarıküremizin etrafında, sürekli bir akım, değişken hıza sahip bir hava halkası dünya yüzeyinin 20 veya 30 km. üstünde dönüyor olmalıdır. Eğer bu halka hızını artırırsa, açılmakta ve yerkürenin üzerine, tıpkı bir şapkanın sahibinin kafasına gömüldüğü gibi gömülmektedir; eğer gidişini yavaşlatırsa, menderesler meydana getirmekte ve kuzey kutbuna doğru daralmaktadır. Bu durumda eğer gözlemlerimiz doğruysa, *jet stream* XVI. yüzyılın sonunda yürüyüşünü hızlandırmış olmalıdır ve Ekvatora, yani buna bağlı olarak Akdeniz'e yaklaşarak, kendisiyle birlikte güneye yağmur ve soğuk getirmiş olmalıdır. Aşikâr olan odur ki eğer farkına varış zincirinde hiçbir eksik yoksa -ki bunu kimse garanti edemez- ancak o zaman varsayımımızdaki herşey kanıtlanmış olacaktır. Bugünkü tartışmalarda benimsenmiş olan tanımlara göre, XVI. yüzyılın ortasından biraz önce, biraz sonra, Dr.Shove'a dayanılarak "küçük buzul çağı" adı verilen şey başlamış olmalıdır, bu çağ bütün XIV. Louis Yüzyılını kapsamına alacaktır.

Muallaktaki sorular önemlerini korumaktadırlar. Acaba uzun bir evreyle mi karşı karşıyayız? Bu durumda, XVI. yüzyılda uzun bir soğuk ve yağmur enflasyonu dönemiyle karşı karşıyayız. Bir an için bile olsa, herhangi bir kanıtlama gücü atfetmeksizin,

Venedik'teki *commune* düzeyine, yani kanal kıyısında bulunan evlerin diplerini kara bir çizgiyle işaretleyen suların ortalama düzeyi hakkında ilginç bir farkına varışı haber vermek istiyorum. Bir belge bu düzeyin 1560'dan itibaren üç yüzyıl boyunca ([232]) düzenli olarak yükseldiğini iddia etmektedir. Eğer gözlem doğruysa -bu konuda kanıtlar ve kesinlikler gerekecektir- geriye Lagününün su düzeyinin sadece atmosferik yağışlara mı bağlı olduğunu, yerel kazaların hiçbir etkilerinin bulunup bulunmadığını anlamak kalır. Bütün bunlar bu tanıklığın muhafaza edilmesine engel değildir.

Bir başka soru daha muallakta kalmaktadır: bu küçük buzul çağının Avrupa ve Akdeniz hayatı üzerindeki muhtemel yansıması. Tarihçi, tarımsal hayata, kamu sağlığına veya ulaşıma yönelik bir dizi sorunu bu yeni başlık altında toplayarak bu sorudan kurtulacak mıdır? Bilgelik, bizim için bu alanlarda hala eksik olan geniş ortaklaşa araştırmaları talep etmektedir. Daha şimdiden teşhis etmenin cazip olmasına rağmen, önceden şunu söylemeyeceğiz: XVI. yüzyılın sonuyla birlikte hayvan yetiştiriciliği bitmiş ve daha az buğday elde edilmiştir. Soğuk ve yağmur Akdeniz'i ısrarla ziyaret ederek, bazı ayarlamaları şirazelerinden çıkarmışlardır, fakat bunların oranları henüz elimize gelmemektedir. Ve insan da, onun da boyutunun saptanması gereken, inkâr edilemez sorumluluklara sahiptir. Böylece Emmanuel Le Roy Ladurie'nin gösterdiği gibi, bağ bozumlarının tedrici olarak gecikmesi tamamen insanın eseridir, çünkü alkol derecesi daha yüksek geç hasatları elde etmeyi o istemiştir ([233]).

İklim tarihinin kuzey yarıküresi ölçeğine *tek* olduğu açıktır -ve bu alanlardaki en önemli gelimelerden biri budur-. Akdeniz ikliminin bizzat bu ölçekte bir sorunlar bütününe bağlı olduğu da açıktır. Alaska buzullarının bugün gerilemeleri, gözümüzün önünde eskiden buzul ilerlemelerinin çiğnedikleri ormanları ortaya çıkartmaktadır. Tokyo'daki kiraz ağaçlarının kesin çiçeklenme tarihleri (herbiri ayinsel bir bayramla belirlenmektedir), Kaliforniya ağaçlarını eşmerkezli tabakaları, bütün bu "olaylar" ve diğerleri, iklimin tekil tarihiyle birbirlerine bağlanmaktadırlar. İster bu *jet stream* olsun, ister olmasın, bir birlik, bir orkestra şefi vardır. Bunun anlamı "birinci" XVI. yüzyılın heryerde iklim tarafından teşvik görmesi, "ikinci"sinin de heryerde atmosfer değişmelerinden ızdırap çekmiş olmasıdır.

5

İNSANÎ BİRLİK : YOLLAR VE KENTLER, KENTLER VE YOLLAR (1)

İkliminin tanımladığı haliyle asıl Akdeniz'den, ışıklarını saçtığı daha büyük Akdeniz'e geçmek, fiziki bir birlikten, kitabımızın yöneldiği insani bir birliğe geçmek demektir. Bu insani birlik yalnızca doğanın veya daha özel olarak, Akdeniz suyunun eseri değildir. Su, ne olduğu hakkında söylenilen herşeydir! birleştirme, ulaşım, mübadele, yakınlaşma, ancak insanın bu konuda çaba sarfetmesi, bedelini ödemeye razı olması koşuluyla. Akdeniz suyu da, uzun süre aynı zamanda ayrılık, aşılması gereken engel olmuştur. Denizcilik sanatı belki de, çağların uzağında, Ege adaları ile Asya kıyıları arasındaki veya yakındaki Kızıldeniz'in sakin su havzalarından çıkmıştır; bunu hiçbir zaman kesin olarak bilemeyeceğiz. Her hal-ü kârda, zamanların başında, denizin insan tarafından henüz evcilleştirilemediği nihayetsiz bir dönem yer almaktadır. Yavaş yavaş, bağlarını kurarak, insanların ve tarihin Akdeniz'ini basamak basamak inşa ederek, bunu yenmişlerdir. Fakat iyice belirtelim, bu Akdeniz inşa edilmiştir ve bu inşa insan eliyle olmuştur. Bugün ulaştığımız hızların ölçeğinde, üzerinde hava köprüleri kurulan basit bir nehirden başka birşey olmayan bir anda bile, bir insanlar Akdeniz'i ancak, bu aynı insanların dehalarının, çalışmalarının ve zahmetlerinin onu inşa ettiği ölçüde vardır. Akdeniz bölgelerini birbirlerine bağlayan su değil de, deniz halklarıdır. Bu sıradan gerçeği yeniden söylemek gerekmektedir, çünkü bu alanda çok fazla formül ve imge, keyiflere tabi olarak kaybolup gitmektedirler.

1. Karayolları ve denizyolları

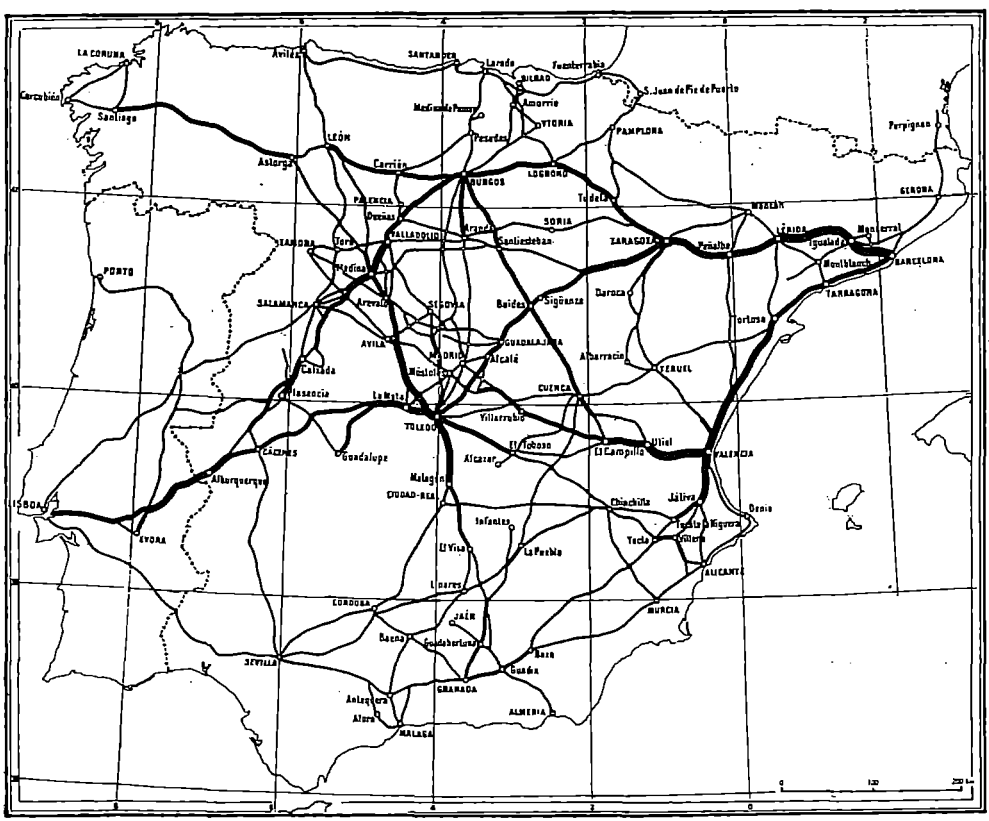
Akdeniz ancak, insanların hareketleriyle, bunların gerektirdiği bağlantılarla, onları bir yere ulaştıran yollarla birliğe sahip olabilmektedir. Lucien Febvre, "Akdeniz, yollardır" (2) diye yazmaktaydı; kara ve deniz yolları, nehir ve ırmak yolları, muazzam bir arazi ve düzenli bağlantılar ağı, hayatın sürekli dağılımı, adeta organik bir dolaşım. Önemliolan bunun resimsel yanını göstermek, Cervantes'e *venta*'dan *venta*'ya İspanyol yollarında refakat etmek, tüccar veya korsan teknelerinin seyir defterlerini okuyarak yolculuk yapmak veya Verona ötesinden gelen büyük yük kayıkları *burchieri* içinde Adige'den aşağı inmek veya lagünün kıyısında Michel de Montaigne'in bagajlarıyla birlikte Fusina'dan "Venediğe varmak için suya" koyulmak değildir (3). Önemli olan böylesine bir ağın ne ölçüde yakınlaşma, tutarlı bir tarih gerektirdiğini; gemilerin, yük hayvanlarının, arabaların, bizzat insanların hareketlerinin Akdenizi bir, ve yerel direnmelerine rağmen, tekdüze kıldığını görebilmektir. Akdeniz'in tümü bu mekân-

harekettir. Onun kıyısına yanaşanlar, savaş bulutları, modalar, teknikler, salgınlar, hafif veya ağır, değerli veya adi malzemeler, herşey onun kanlı-canlı hayatının akımı içine alınabilir, uzağa taşınabilir, yeniden harekete geçirilir, nihayetsiz olarak taşınır, hatta sınırlarının dışına atılabilir.

Yollar olmasaydı böyle mi olurdu? Ancak bu yollar, Halep yolu üzerindeki şu kervanlar, İstanbul yolu üzerindeki (metinde Türkçe, Meriç üzerinden İstanbul'a giden yol) şu uzun at, katır, deve dizileri veya Busbec'in 1555 yılında bu yol üzerinde farkettiği, İstanbul'a Macaristan'dan Türkler tarafından alınmış adamları, kadınları, çocukları taşıyan şu ilerleyen arabalar (4), yalnızca toprak şeritleri veya deniz üzerindeki izlerden ibaret değillerdir. Gerekli durakları olmayan hiçbir yol yoktur: bir liman, denize çıkışı olan bir fuar, bir kervansaray veya bir han (metinde Türkçe); Batı Avrupa'da tecrit edilmiş, eskiden tahkim edilmiş bir şato olan bir han. Çoğu zaman bu duraklar, onlar olmasalardı canlı yolların olamayacağı bu konaklar, herkesin ona doğru aceleyle koştuğu ve seviçle vardığı, hatta tıpkı Guzman de Alfrache'ın Saragossa'ya girerken (5), güzel anıtlardan, düzgün asayişten ve belki de herşeyden fazla yiyeceklerin bolluğundan *"tan de buen preciotodo que casi daba de si un olor de Italia"* büyülenerek duyduğu gibi bir minnet hissettiği büyük menziller, yani kentlerdir. Acele etmenin bir nedeni de, çoğu durum itibariyle Akdeniz yollarının köyden köye değil de, bunların açığından geçmesidir, köyler kendi istekleriyle yolların dışında, yukarılarda sığınaklarda kalmaktadırlar. Bugün bile, Bulgaristan'da veya Anadolu'da yolcu ona gerçektekinden daha boş ve daha az nüfuslu gibi gelen anayollar üzerinde seyahat etmektedir (6). Doğu'nun büyük ticari yolunu biraz bugünün otoyolu gibi hayal edelim; bu büyük yol mezra ve köylere nadiren temas etmekte ve bir kentten diğerine dümdüz gitmektedir.

Akdeniz'deki insani birlik, aynı zamanda hem bu yol mekânı, hem de bu kentsel mekân; bu hatlar ve güç merkezleridir. Kentler ve yollar, yollar ve kentler yalnızca aynı insani mekân teçhizatından başka birşey değillerdir. Biçimi, mimarisi, onu aydınlatan uygarlık ne olursa olsun, Akdeniz kenti yol yaratıcıdır ve aynı zamanda onlar tarafından yaratılmıştır. Vidal de la Blache bunu Amerikan kentlerine ilişkin olarak söylemiştir (7); Oysa XVI. yüzyılda Akdeniz mekânı (kentlere ilişkin olarak bunu yayılmasının maksimumunda ele almak gerekir) da azamet ve ölçüsüzlüktür. XVI. yüzyılda dünyanın hiçbir bölgesi böylesine güçlü bir kentsel ağ sunamamaktadır. Alçak Ülkeler ve Yukarı Almanya kentleri (birinciler Akdeniz'in yansımasıyla o kadar aydınlanmışlardır ki, ikinciler de güneyli tüccar ve denizciler tarafından o kadar harekete geçirilmişlerdir ki), daha kuzeye doğru Hansa'nın çalışkan fakat dağınık küçük kentleri; bütün bu kentler ne kadar güzel ve ne kadar canlı olurlarsa olsunlar, kentsel yerleşim yerlerinin çok büyük merkezlere sahip, nihayetsiz kırlentler halinde birbirlerini izledikleri İç Denizin kentleri kadar sık ve karmaşık bütünler meydana getirmemektedirler. İç Denizin çok büyük merkezleri: Venedik, Cenova, Floransa, Milano, Barselona, Sevilla, Cezayir, Napoli, İstanbul, Kahire'dir. Bu son üç kent aşırı nüfusa sahiptirler; İstanbul'un o tarihlerde 700.000 nüfusa sahip olduğu söylenmektedir (8), yani Paris'inkinin iki ve Venediğinkinin dört katı. Ve bu listeye, genel mübadele oyununa katılan ve nüfus rakamlarının ilham edeceklerinden daha büyük roller oynayan küçük kentler kortejini de ilave etmek gerekmektedir. Belki de, Akdeniz'in küçük kentlerini ı hareketlilik ve faaliyetleri, Akdeniz'dekilerden daha kalabalık, bundan dá fazlası, insanlarla daha şişkin kentlere sahip olmasına rağmen, Uzak Doğu'nun gerçekte neden böylesine dinamik bir kentsel ağa sahip olamadığını anlamamıza yardım etmektedir. Uzak Doğu kentleri çoğu zaman, büyük kent yaşamının harekete geçiremediği muazzam insan yığınlarını biraraya getirmekten başka birşey yapmamaktadırlar; eğer böyle söylemek tercih edilirse, bu kentler Asya'nın ekonomik örgütlenmesinden çok, aşırı nüfusunun ifadesi olmaktadırlar (9).

Kentler bölgesi Akdeniz; bu sıradan, bin defa tekrarlanmış gerçeği biz keşfetmiyoruz, fakat bu gerçeği sonuçlarına bağlamak gerekmektedir. Yol ve kent düzeni Akdeniz'in en mükemmelinden insani düzenidir. Bu herşeye egemen olmaktadır. Mütevazi olsa bile, tarım kente ulaşmakta, onun komutasına tabi olmaktadır; tabii ki daha büyük başarıları için haydi haydi böyledir. Kentlerin sayesinde, insanların hayatı doğal koşulların talep ettiklerinden daha hızlı olmaktadır. Denizin büyük tarihi, bütün uygarlığı onun eseridir. Ferdinand Lot ([10]) Emile Félix Gautier'ye karşı, müslüman istilesini doğrudan kentlere bağladığında, haklıdır. Herşey onlara ulaşmaktadır. Denizin kaderi çoğu zaman sadece bir yolun, bir kentin, bir başka yolun, bir başka kentin zararına olmak üzere kazandığı zafere bağımlı olmaktadır, hatta herşeyin büyük imparatorluklara ve kara devletlerine aite benzediği ama henüz ait olmadığı XVI. yüzyılda bile bu böyledir.

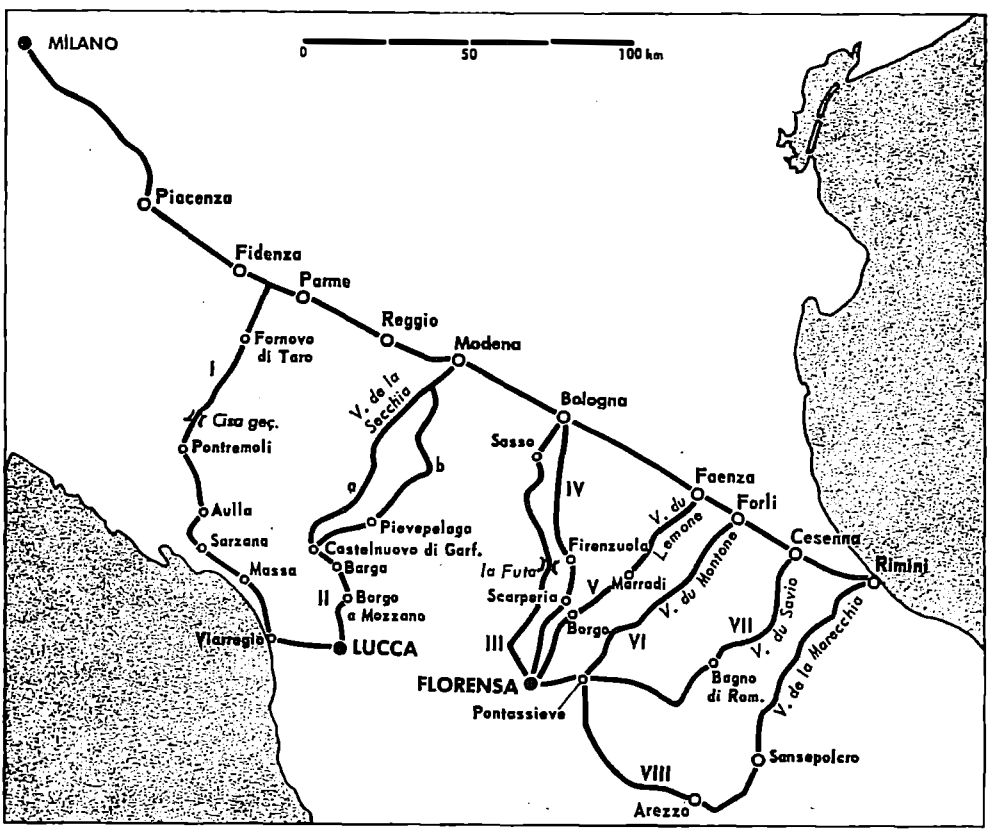


23. 1546'daki İberya yol ağı

Kaynak: Gonzalo Menéndez Pidal, **Los Caminos en la historia de España,** 1951. Harita, Valenciali Juan Villuga'nın rehberinde (Medina, 1546) zikredilme sıklıklarına göre, yolları daha ince veya daha kalın olarak göstermektedir. Bu "farklı yönlerdeki güçlerin dengesinden" Toledo'nun Yarımadanın yol merkezi ve buna bağlı olarak en karışık kenti olmaya devam ettiği ortaya çıkmaktadır. Büyük kavşaklar: Barselona, Valencia, Saragossa, Medina del Campo'dur. 1556'dan itibaren başkent olan Madrid'in saati henüz gelmemiştir.

Besleyici yollar

Akdeniz'in yolları, öncelikle de deniz yolları, daha önce de söylediğimiz gibi ([11]) kıyılar boyunca oluşmuşlardır. Daha sonra çok sayıda karayolu gelmektedir: bazıları sahillerin yakınlarında, tıpkı yolların, karayollarının Napoli'den Roma'ya, Floransa'ya, Cenova'ya, Marsilya'ya sonra Languedoc ve Roussillon'dan geçerek İspanya kıyı yoluna, Barselona, Valencia, Malaga'ya ulaşan kesintisiz yolların birbirlerine eklenmeleri gibi, limandan limana koşan yollar. Diğerleri, tıpkı Nil'in veya Rhône vadisinin doğal yolları gibi kıyılara dik inmektedirler; Alplere giden yollar, Halep'ten Fırat'a kadar veya Küçük Afrika'dan Sudan'a kadar uzanan kervan yolları böyledir. Victor Bérard'ın formülünü alarak, bunlara çok sayıdaki "kıstak yolları"nı da ekleyelim. Suriye'den başlayıp, Kilikya kapısı yoluyla Torosları aşan, Anadolu'yu boydan boya geçerek İstanbul'a Eskişehir üzerinden veya Ankara uzatmasıyla doğrudan ulaşan kuzey-güney yolu; veya kabaca doğu-batı yönünde uzanarak, Selanik'ten Durazzo'ya, Avlonya'ya veya Cattaro'ya; Üsküp'ten Raguza'ya; İstanbul'dan Spalato'ya (bu sonuncu yolun XVI. yüzyılın sonundaki ani ekonomik sıçramasını zikretmeliyiz) uzanan enlemesine



24. Toskana Apennileri boyunca yer alan yollar
Eski **via Emilia** olan büyük Rimini-Milano yolu, Apennin engebesini doğuya doğru sınırlandırmaktadır. Floransa ve Lucca yönünde, yarımadanın bu dar kesiminde bu yola dik gelen çok sayıdaki yollar, Yarımadanın uzunlamasına olan yolların çokluğu hakkında bir fikir vermektedir. Futa üzerinden geçen Bologna Floransa yolu bugünün harika *autostrade*'sine tekabül etmektedir.
Kullandığımız belge Floransa ve Lucca'dan hareket eden Apenninaşırı yoların sayılmasıyla sınırlıdır.

yollar; veyahut da, Adriyatik'ten Tiren Denizine İtalyan setinin bir kıyısından öbürüne giden yollar böyledirler: bu güneydeki enlemesine yolların en önemlisi Barletta'dan Napoli ve Benevento'ya gidenidir (Ariano tepesinden) ([12]); daha kuzeyde Toskana ticari ekseni -Ancona'dan Floransa ve Livorno'ya- ve Cenova ekseni -Ferrare'den Cenova'ya- olarak adlandırılabilecek yollar da böyledir; bu konuyu kapatmak üzere, daha batıda Barselona'dan Gaskonya körfezine, Valancia'dan Portekiz'e, Alicante'den Sevilla'ya olan enlemesine İspanyol yolları da böyledirler. Tabii ki, bu kıstak yolları aynı anda birçok yol anlamına gelmektedirler. Böylece, Lombardiya ile bir yandan Romagna, diğer yandan da Toskana arasında o dönemde yaşayanlar, sekiz zor güzergâhtan birini -zordurlar çünkü, Apenninleri aşmaktadırlar- tercih edebilirlerdi: en uygunu topçunun geçebileceği yegânesi, en güneyde olanı, Rimini'den Marecchia vadisi tarikiyle, Arezzo ve Sansepolcro'ya kadar ulaşmaktadır ([13]).

Sıralamanın tamam olabilmesi için, çoğu zaman Akdeniz dünyasının çevresinde yer alan nehir yollarını ilave etmek yeterli olacaktır. Kuzey İtalya ovasının faal su yolları, Adige, Po ve kolları Adda, Oglio, Minaio böyledirler ([14]); "Rus" nehirleri böyledirler; bütün Portekiz nehir yatakları böyledirler; Sevilla'ya kadar ve oradan da öteye Kordoba'ya kadar Guadalquivir de böyledir ([15]); veya sadece yarı Akdenizli olan ve muazzam tatlı su kitlesi deltasının ötesinde de açık denize doğru "tamamen karışık ve şarımtrak olarak" ([16]) yayılan Nil; veyahut da gerçekten Akdenizli olan, yolcuları ve Aragon buğdayını Tortosa'ya kadar taşıyan düz dipli kayıklarıyla Ebro, Valencia ve Granada nehirlerinin bazılarının aşağı kısımları ([17]), İtalya'da Aşağı Arno, Roma'ya kadar deniz kayıklarına açık olan, yatay dümenleriyle ve nehri yüksek kıyılarına tıpkı iskele olarak çıkıyor gibi kullanılan yüksek baş ve kıç taraflarıyla ilginç olan nehir kayıkları tarafından harmanlanan Aşağı Tiber ([18]) böyledirler.

Estienne ([19]), Turquet ([20]), l'Herba ([21]) rehberlerine dayanılarak düzenlenen haritalar üzerine aktarılabilecek olan bütün bu yollar, denizin genel yaşam dokusunu vermektedirler. Bunlar XVI. yüzyılda kabaca, Roma'nın veya Orta Çağ Akdeniz'inin yayılmasını sağlamış yollardan hiç de farklı değillerdir. Fakat bunların meydana getirdikleri ağ ne olursa olsun, bunlar uzun dönemde değişsinler veya değişmesinler; kıyıların ötesinde İç Denizin ekonomilerinin ve uygarlıklarının imparatorluğunu resmetmekte ve onun kaderine egemen olmaktadırlar.

Yolların hayatı tökezlenmekte midir? Refaha mı kavuşmaktadır? Ticaretler, kentler, devletler şişmekte veya bozulmaktadırlar. Bütün büyük tarihsel açıklamalar, haklı olarak yol felâket ve kazalarını gündeme getirmektedirler. Arthur Philippson'a göre ([22]), dümdüz hatlar üzerindeki seyrüsefer, M.Ö. III. yüzyılda, iskele kârlarından mahrum kalan Yunan ülkelerinin doğu havzasında iflas etmelerine yol açmıştır. Roma ihtişamının sonunda, değerli madenlerin kaçtığı Yakın Doğu yollarının şiddetli kazanımları -bu dün savunuluyordu- veya denizin genel hareketinin zararına gelişen bir Tuna -Ren ticaret ekseninin şu geniş faaliyeti -bu da yakınlarda savunulmuştur- yüzünden çöküş sürecine girmiştir ([23]). Bu aynı genel hareket VIII. ve IX. yüzyıllarda İslamiyetin hizmetine girince, hemen yer değiştiren Akdeniz güçlerinin tüm alanı, hıristiyan Batıyı denizin besleyici yol ağının dışında bırakmıştır. Nihayet, kitabımızın ilgilendiği dönemde durmak üzere, büyük keşifler Atlantik ve dünya yollarını açarak, Atlas ve Hind Okyanuslarını sürekli bir yol ile birbirlerine bağlayarak, Akdeniz'in canlı yollarını tersyüz etmişler ve uzun vadede de denizin bütününü fakirleştirmişlerdir. Üstelik, bu kitabın ilk şeklini kaleme aldığım zaman, bu yol bağlantılarının önemi kendisini bana dayatmıştır. Bu yol bağlantıları her tutarlı tarihin alt yapısıdırlar. Fakat kesin rolleri, ortaya zor sorunlar çıkartmaktadır.

Ulaşım araçlarının köhneliği

1550'den 1600'e, deniz veya kara ulaşımında ilk bakışta hiçbir büyük devrim kendini göstermemektedir: eskisinin aynı gemiler, aynı yük hayvanları, aynı yetersiz arabalar, aynı güzergâhlar, taşınan aynı mallar. Yollar, deniz seyrüseferi, hız posta düzeni ıslah edilebilir, ulaşım vergileri azaltılabilirdi, ama hiçbir zaman devrimci boyutlarda olmamak üzere. Bunun kanıtı, yüzyılın çok sayıdaki siyasal ve ekonomik değişimlerine rağmen, küçük kentlerin, yani ikincil konakların yaşamaya devam etmeleridir. Bunlar eğer yaşamaya devam ettilerse, bunun nedeni Stendhal'in düşündüğü gibi, büyük kentlerin alışılmamış bir müsahama ile küçükleri kaderlerini idrak etmekte serbest bırakmış olmaları değildir. Bunun nedeni, küçüklerin kendilerini savunmuş olmaları ve özellikle de, uzun yollar boyunca onların atlarına ve hanlarına başvurmaksızın yolculuk yapmanın mümkün olmaması yüzünden, büyüklerin onlardan vazgeçememeleridir. Bu konakların hayatı, karayollarındaki hızların ortalamasına, deniz seyrüseferindeki sürelere bağlıdır; bütün bu gerçekler, hala çok eski yollara (Roma XVI. yüzyılda hala yollarıyla Antik ihtişamı içinde yaşamaktadır) ([24]) ve düşük tonajlı tekneleri (denizin devleri nadiren 1000 tonu aşmaktadırlar) kullanmaya devam eden, teknik bakımdan iyi donatılmamış bir yüzyıl boyunca hiç değişmemişlerdir; bu yüzyıl çoğu zaman arabalarındakinden çok, yük hayvanlarının hizmetine başvurmaktadır ([25]). Araba II. Felipe döneminde bir bilinmeyen değildir, fakat ilerlemesi yavaş ve önemsiz kalmaktadır -eğer 1550 ile 1600 arasında bir ilerleme varsa-. 1881'de arabanın Fas'ta henüz bir bilinmeyen olduğunu düşünelim ([26]). Peloponez'de ortaya çıkışının ancak XX. yüzyılda olduğunu; arabanın bir ülkeye varışının, J.L. Cvijic'in XIX. yüzyıl Türkiye'sine ilişkin olarak söylediği gibi ([27]), yolların gözden geçirilmesini/yaratılmasını, hemen hemen bir devrim gerektirdiğini aklımızda tutalım.

Bu durumda, olayları olduklarından önce söylemeyelim: XVI. yüzyılda İspanya henüz zillerin çaldığı katır koşulmuş, arabalar ülkesi değildir; tıpkı İtalya'nın Romantik dönemde ünlü *vetturini* ülkesi olmadığı gibi. Şurada burada atlar, öküzler veya mandalar tarafından çekilen arabaları farketmekteyiz (bazıları az çok geliştirilmiş, diğerleri henüz ilkel). İstanbul yolu üzerinde Bursa ovasında ([28]), Konstantin bölgesinde (Afrikalı Leon ([29]) bunu işaret etmektedir), Brenner yolunda ([30]), hemen hemen İtalya'nın tümünde araba tekerlekleri dönmektedir. Floransa çevresinde şarap fıçıları tekerlekli araçlarla taşınmaktadır ([31]); Cervantes Valladolid'in arabacılığıyla alay etmektedir ([32]) ve Alba dükü 1580'de Portekiz'i istila ettiğinde, ordusu için çok sayıda *corro*'nun hizmetinden emin olmuştur ([33]). 1606'da III. Felipe'nin sarayının Valladolid'den Madrid'e taşınması öküz arabalarıyla gerçekleştirilmiştir ([34]).

Demek ki arabalar kesin olarak, büyük kentlerin yakınlarında, kitlesel taşımalara ihtiyaç gösteren orduların arkasında hizmet vermektedirler. Peki yi diğer yerlerde? 1560'da Napoli'de Apulia buğdayını, güney İtalya'nın çevresini dolaşan uzun deniz yolundan kurtulmak üzere, adet olduğu üzere denizden değil de, karadan getirtmek düşünülmüştür; fakat bunun için kent ile üretici bölge arasında araba taşımacılığı servisi kurmak ve II. Felipe'nin temsilcisinin Napoli kral naibi Alcala düküne dediği gibi, *procurar de adereçar los caminos que vienen du Pulla cerca de Asculi,* Apulia'dan Asculi yakınlarına kadar gelen yolları hale yola koymak ([35]) ve bunu -gelmek istediğimiz nokta budur- *de manera que pudiendose carrtear come se hace en Alemania y otras partes se trayga el trigo por ellos à Napoles,* Almanya ve diğer ülkelerdeki arabaların kullanılabilecekleri biçimde yapmak gerekmektedir ki, buğday karayolundan Napoli'ye kadar taşınabilsin ([36]). *Come se hace en Alemania*: demek ki, 1598 ve 1603'deki resmi raporların, yolun trafiğini ele geçirmek isteyen Benevento'daki Papalık kentinin projelerine rağmen veya projeleri yüzünden yetersiz ve tamamlanamamış olarak kalmaya devam eden,

Barletta'dan Napoli'ye uzanan şu enlemesine yolun ([37]) arabaların eline geçmişe benzemesine rağmen, daha arabanın İtalya'nın güneyini fethetmesi, burada Alman tarzına göre egemen olması gerekmektedir ([38]).

Fransa'da bile yüzyılın sonunda, üzerlerinde arabaların dolaşabilecekleri yollar çok sayıda değillerdir ([39]). Muazzam mekânlar boyunca, yük hayvanı önceliği elinde tutmaktadır. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Avrupa'nın hayranlığını üzerine çeken Osmanlı İmparatorluğunun yol ağı, her iki kenarında sürüler ve yayalar için bastırılmış topraktan olan ve yolu daraltan kısımlara sahip, ortaları üç ayak genişliğinde taş döşenmiş dar süvari yolları içermektedir ([40]). Bu dekor içinde ya hiç, ya da hemen hemen hiç araba yoktur.

1600'lere doğru karayollarına üstünlük mü?

Fakat gene de bu kötü yolların üzerinde, ulaşım herşeye rağmen ve yüzyılın sonuna doğru da artarak yapılmaktadır. Bu artışın nedeni ve sonucu, oldukça genel bir şekilde -en azından Avrupa yarımadalarında- katır sayısındaki bir artışla kendini ortaya koymaktadır. İspanya'da V.Carlos'un çağdaşı olan bir tarımcı, Alonsa de Herrera ([41]) bu olguyu korkunç bir felâket saymaktadır; İtalya'da, özellikle Napoli'de at yetiştiriciliğini kurtarmak için, Napolili zenginlerin arabalarına katır koşmalarını, büyük yaptırımlar getirerek yasaklamak gerekmiştir ([42]); Kıbrıs'ta 1550'lerden itibaren, katır yetiştiriciliği at sayısında felâkete varan bir azalmaya yol açmıştır ([43]); Andaluçya'da atları korumak için çok sert tedbirler almak gerekmiştir ([44]); Balkanlarda 1593-1606 Türk-Avusturya savaşı sırasında, hıristiyanlar diğer nimetler arasında katırlara da sahip çıkmışlardır ([45]). Haedo Cezayir'den Şerşel'e katır sırtında giden bir kuzey Afrikalıyı da bildirmektedir ([46]). 1592'de, La Goulette'de çalışmalar için Sicilya'dan katır yollanmıştır ([47]).

XVI. yüzyılda, hükûmetlerin savaş zorunlukları adına sert bir şekilde mücadele etmelerine rağmen, katırın zaferi inkâr edilemez. Katır sayısındaki artış Elizabeth İngiltere'sindeki at miktarındaki artışla (çekim ve yük hayvanı olarak) aynı öneme sahip olmuşa benzemektedir ([48]). Katır, Herrera'nın İspanya için enine boyuna açıkladığı gibi, yalnızca bir tarımsal araç değildir. O aynı zamanda, ihtiyaçları kısıtlı, azla yetinen, dayanıklı, harika bir yük hayvanıdır. Herşeyle ilgilenen Rabelais *Quart Livre*'de "daha güçlü hayvanlar olan katırlar, diğerlerinden daha az narin olup, daha uzun süre çalışmaktadırlar" diye yazmaktadır. Herrera İspanya'da 600.000 iş katırına karşılık 400.000 "süvari" katırı ([49]) olduğunu tahmin etmektedir -bundan ulaşımda kullanıldıklarını anlayınız-. Terimleri zorlayarak, katırın bu fethini XVIII. yüzyılda İspanyol-Portekiz Amerika'sında meydana geleceklerin modeline bakarak hayal etmek mümkündür; burada insani olmayan mekân, insan için/adına, sayılamayacak kadar çok katır tarafından fethedilmiştir.

Başka bir sorun: acaba katırlar, deniz trafiğinin zararına olmak üzere gerçekleşen kara trafiğindeki artıştan sorumlu olamazlar mı?

Yarıyarıya su üzerinde kurulmuş olan Korsika burnunun büyük kasabası Erbalunga, rolünün birkaç yelkenli sayesinde Burnun etrafının dönülmesini sağlamak olduğu dönemde, adeta küçük bir kent idi. XVII yüzyılda bizatihi Burnun kökünde bir karayolu açıldı ve daha kısa olan bu yol, çabucak uzun denizyoluna galebe çaldı. Bu durumda Erbalunga çabucak geriledi ([50]). Eğer gerek varsa, bu minicik örnek, karayolunun denizyoluna karşı baştan yenik olduğuna dair son derece yaygın inanca karşı dikkatli olmamıza yol açacaktır.

Ancak bu durum, özellikle kara postacılarının taşıdıkları haberler ve mektuplar için doğru değildir. Burada su yolu ancak istisnai olarak kullanılmaktadır. Bu durum aynı

zamanda, değerli mallar için de geçerli değildir, çünkü bu cins malların karadan taşınmasının (kuşkusuz lüks mallar taşımacılığı) maliyeti bu malların karadan katlanamayacakları ölçüde değildir. Böylece, XVI. yüzyılın sonunda Napoli'nin ham ipeği *karadan* Livorno'ya kadar gelmekte ve buradan da, gene *karadan* Almanya'ya ([51]), hatta Alçak Ülkeler'e ([52]) kadar ulaştırılmaktadır. Aynı şekilde, Hondschoote yünlü-ipekli serjleri ters yönde gene karadan, 1540'la 1580 arasında atmıştan fazla firmanın bunların yeniden dağıtımıyla meşgul olduğu Napoli'ye ulaşmaktadır ([53]).

Nihayet yüzyılın iyice sonunda, Doğu Akdeniz'de karayolunun belirleyici bir canlanışı farkedilmektedir. O zamana kadar kimi yakın, kimi uzak birçok deniz ticaret kanalından (bunların arasında uzun süre Karadeniz ticareti de yer almıştır) ekmeğini çıkartmış olan Raguza, yüzyılın son yıllarıyla birlikte bu trafiklerden vazgeçmiş ve Adriyatik Denizine kapanmıştır. Bunun nedeni, Balkan deri veya yünlülerinin artık buraya gelmiyor olmaları değildir, fakat bunlar artık büyük Novi-Bazar menzilinin ötesindeki karayollarından gelmektedirler. Bu yollar su yollarını ikâme etmişlerdir. Aynı şekilde, Küçük Asya topraklarının nihayetinde bulunan İzmir'in XVII. yüzyıldaki parlak talihi ([54]), kısmen karayollarının bir zaferi olarak yorumlanmalıdır. Çünkü, İran Haleb'in besleyici trafiğinin bir kısmını (özellikle İran'dan kaynaklananını) kapmıştır, bunun nedeni belki de Batıyla deniz aracılığıyla yapılan mübadelelerin hareket noktasını daha batıya kaydırmış olmasıdır.

Bu aynı hareket Türkiye ile ilgili olan bazı olaylarla yakından bağlantılı olduğundan ötürü, bir kısım Venedikli okumuş yazmış tarafından aktarılan, Spalato'nun macerasını da açıklamaktadır ([55]). Venedik Balkan topraklarındaki *altra sponda* üzerinde bir dizi gözetleme yeri ve kent ile iki tane de ticari bağlantıyı elinde tutmaktaydı: bunlardan Cattaro yönünde olan ilki, Venediğin İstanbul ve Suriye ile olan posta servisini kışın örgütlediği nokta idi; bu kez Signoria'nın sahip olmadığı bir yer olan ikincisi Narenta ağzı yönündeydi; çok sayıda küçük tekne kervanların bu nehrin ağzına getirdiklerini, bu noktadan alarak Venediğe taşımaktaydılar: Balkan Yarımadasının yün, deri ve canlı hayvanları. Bu Narenta-Venedik ticareti, Uskok korsanlığı, daha sonra da Narenta-Venedik hattı üzerinde Signoria'nın varolduğunu iddia ettiği tekele rağmen, kendilerini düzenli bir şekilde onun yerine ikâme eden Raguza ve Ancona'nın rekabetleri yüzünden tehlikeye girince, herhalde 1577'den ve daha iyisi 1580'den itibaren bize dikkat çekici bir zekâya sahip olduğu söylenen, Venediğe yerleşmiş Michel Rodriguez adlı bir Yahudinin projelerini ciddiye almayı harekete geçiren bu olaylar olmuştur. Bu projeler Spalato iskelesini donatmayı -o sıralar düşkün bir kent olan Spalato buna karşılık mükemmel bir limana sahipti ve Balkan Yarımadasısının içleriyle bağlantıdaydı- ve Spalto'dan Venediğe korunan konvoylar düzenlemeyi hedeflemekteydi. Projeler, rizikolu girişimlere karşı olan bir senatörün muhalefeti karşısında 1591'den önce gerçekleşememişlerdir; bunu Nicolò Contarini söylemektedir ve böyle olmuş olması mümkündür. 1591'e kadar Venediğin bu çareye acilen başvurma durumunda olmadığı da düşünülebilir.

Fakat, çözüm benimsenir benimsenmez sonuçları önemli ölçülere ulaşmıştır. Venedikliler Spalato'ya yeni bir kent inşa etmişlerdir: gümrükleri, depoları, malların temizlenmesi ve insanların karantinaya alınması için hastaneler, "çünkü Türk ülkesinde salgın hastalıklar sıklaşmıştır". Kentin surlarını ve tahkimatını onarmışlardır. Türkler de kendi cephelerinden, Spalato'ya ulaşan yolları düzene sokmuşlar ve yolculuklar için sabit tarihler saptamışlardır; bunu o kadar iyi yapmışlardır ki, tüccarlar büyük gruplar halinde yolculuk yapabilmişlerdir -Contarini "kervan adını verdikleri şey" diye eklemenin gerekli olduğuna inanmaktadır-. Bu durumda Dalmaçya iskelesinde ortaya hemen bolluk ve zenginilk çıkmıştır: korsanlar denizdeki darbe alanlarını genişlettiklerinden, böylece açılan karayolu en uzak malları bile kendine çekmeye başlamıştır. Muazzam kıta

ulaşımının son noktası olarak Spalota'ya eskiden Suriye'den, İran'dan, Hind'den deniz yoluyla taşınan malların karadan geldiği görülmüştür. Demek ki, kendi çapında bir adeta karayolu devrimi. Contarini, "böylece Spalato'dan Venediğe ... ipek, çeşitli aromatik bitkiler, halılar, balmumu, yün, pösteki, *ciambelotti,* pamuklu bezler ve Doğu ülkelerinin insan kullanımı için ürettiği ve imal ettiği herşey gelmeye başladı" ([56]) demektedir. Venedik aynı yol aracılığıyla altın ve simli kumaşlarını ters yöne göndermekteydi. Büyük ticari kadırgalar (eskiden Venedik-Southampton yolculuğunu yapanlardan daha kısa, daha alçak ([57]), fakat Uskok kayıklarına karşı daha iyi korunan) Spalato ile Venedik arasındaki kısa trafiği sağlamışlardır.

Venediğin rakip ve hasımları bu durumda, onu vurmak için Spalato'yu vurmanın gerekli olduğunu anlamışlardır. Yeni bağlantının transit ticaretlerine rakip olduğu Raguzalılar, 1593 yazından itibaren Türklerin nezdinde bir çekiştirme kampanyasına girişmişlerdir. Mayıs 1593'te Bosna Paşası nezdine yolladıkları elçilerine "*biasmarla*" girişimi kötülemesini "Venediklilerin bütün amaç ve niyetlerinin, onları bir savaş durumunda ele geçirebilmek için, Türkleri ve Büyük Senyörün diğer uyruklarını bu iskeleye çekmek olduğunu" açıklamasını tembih etmişlerdir. 1596'da ([58]), Klissa'daki karışık durum sırasında (bu küçük Türk kentini Uskoklar ihanet yoluyla ele geçirmişler ve Türkler de burayı çabucak geri almışlardır, fakat bu iş için, Macaristan savaşında gerekli olacak büyük olanaklar seferber edilmiştir), Avusturya ile Papanın Venediği Türklere karşı savaşa sürüklemeye çalıştıkları sırada, Dalmaçya'da Venedik egemenliğinde bulunan topraklarda bu Klissa savaşı nedeniyle meydana gelen karışıklıklar esnasında, Napoli kral naibi dük Olivares ilginç bir şekilde Spalato'yu ayaklandırmaya veya hiç değilse buraya nifak sokmaya teşebbüs etmiştir. Bu Klissa yılı Venediğe bir dizi endişeye ve Spalato iskelesinde binlerce güçlüğe malolmuştur. Bu olaydan daha iyi hiçbir şey, Doğu Akdeniz ticaretinin karanın eline geçmesinin Venedik için arzetmeye başladığı önemi gösteremez ([59]).

Ve eğer söz konusu olan geçici bir başarı değil de, sürecek gibi gözüken bir bağlantıysa... Spalato Dalmaçya ile Venedik arasındaki ilişkinin en büyük merkezi haline gelmiştir. İşte bu ilişkiler hakkında bazı istatistik veriler: 1586 ile 1591 arasında ortalama 11.000 *colli* mal; 1592 ile 1596 arasında 16.400 ([60]); 1614 ile 1616 arasında 14.700; 1634 ile 1645 arasında ([61]) 15.300 *colli.* Aşikârdır ki, *colli* denilen şu büyük ambalajlar düzenli bir ölçü birimi değillerdir; aşikârdır ki, Spalato'ya has olan Venediğe yönelik trafik Dalmaçya'nın bütününe ait olandan ayıklanmamıştır (ancak *Cinque Savii* Temmuz 1607'de yalnızca Spalato iskelesi için 12.000 balya [*balla=collo,* çoğulu *colli*] maldan söz etmektedirler; "nakit para dışında" *oltre li contadi in bonasuma*) ([62]). Belgeler kervanlardaki atları yüzlerle saymakta ve içlerinde Bursa'dan bile gelenleri olan ([63]) Ermeni, Yahudi, Rum, İranlı, Ulah, "*Bogdiana*"lılar ve Bosnalılardan ([64]) meydana gelen bir tüccar bulutu Venediğe ulaşmaktadır. Spalato'yu 1607 yazında mahveden veba sırasında ([65]), Venediğin yakın bağlantılarını korumak için gösterdiği özen, Mora yönündeki ticaretini canlandırması; bütün bunlar Balkanlarla olan bağlantıların yerleştiğini, bunların artık geçici değil de, sürekli çözümler olduğunu işaret etmektedir.

Karayolunun ticaret trafiğini ele geçirmesinin nedenine gelince, sorumluluğun büyük kısmı Uskok, hristiyan ve müslüman korsanlığına ait olmaktadır, bundan kuşku duymaya gerek yoktur. Nicolò Contarini *Tarih*'inde iskelenin refahını belirlemiştir ([66]). Fakat yegâne sorumlular korsanlar değillerdi. Karayolunun artan ve alışılmadık talihi -Contarini "*cosa non più usata*" demektedir- başka nedenlere de bağlı olmalıdır. Bu durum, herşeyin fiyat artışları ve belki de trafiğin şişmesi nedenleriyle sarsalandığı bir anda, bir maliyet, bir konjonktür sorununu ortaya çıkarmaktadır. Maliyet? Güvenlik burada rolünü oynamaktadır; yüzyılın sonunda düşük ücretli mürettebat ve ucuz

navluna rağmen, Venedik teknelerini aşırı dezavantajlı duruma getiren deniz sigortası priminin yansımasını göreceğiz ([67]). Acaba Türk ülkelerindeki kervan taşımacılığının muhtemel düşük bedelini hesaba katmak gerekir mi -bu ülkelerde de yüzyıla has olan fiyat artışları etkilerini göstermektedirler, fakat Batıya nazaran büyük bir gecikme ile ([68])-? Meslekdaşlarımız olan Türk tarihçilerinin kapı aralığından gösterdikleri budur ([69]).

Her hal-ü kârda yüzyılın sonunda ve izleyen yüzyılın başında, Balkanlarda karayolu üzerindeki faaliyetlerin arttığına dair kanıtlar eksik değildir. Raguza'ya ilişkin olarak 1590-1591 yılının ([70]) ticari kâğıtları (tam da Spalato'nun yıldızının yükselmesinin arefesinde) ülke içlerine doğru olan trafiğin faalliğini açığa çıkartmaktadırlar; kentin yakınında Türkler için yeni bir pazar inşa edilmesi de bunu bilirlemektedir. Limanın uç tarafında, 1628'de daha geniş bir karantina salonunun inşa edilmesi de kaydedilmelidir ([71]). Bizatihi küçük olan bu olgular, diğer bazılarına eklendiklerinde, karayolundan olan bu temasların Suriye veya Mısır'daki deniz duraklarının ve Doğu ile İtalya arasındaki uzun deniz taşımacılığını ortadan sildiklerini veya en azından önemsiz hale getirdiklerini akla getirmektedirler; bu karayolları Doğu Akdeniz tüccar ve mallarının Batıya doğru ilerlemelerini hızlandırmışlardır; *Fontico dei Turchi* 1621 tarihinde kurulmuştur ([72]). Raguza da, Türk ve Yahudi tüccarların kendine doğru olan akımına tanık olmaktadır ([73]). Eğer XVII. yüzyıl Jorgo Tadic'e göre ([74]) tıpkı Balkanlarda da olduğu gibi, özellikle İtalya'da vebanın yeniden şiddetlenişine tanık olduysa, belki de bu şiddetlenme ile karayollarının yeniden canlanmaları arasında bir neden-sonuç ilişkisi bulunmaktadır.

Bizatihi bir sorun olarak karayolu

Balkanlarda artmakta olan bu karayolu taşımacılığı, ortaya hemen kendi örneklerini aşan bizatihi sorunlar koymaktadırlar. Bu sorunlar hem yapıya, hem de konjonktüre ilişkindirler. Bunlar XVI. yüzyılın sonlarında netleşmişlerse de, daha önceden de vardırlar ve daha sonraları da sürmüşlerdir. Ulaşım araçlarının rekabeti bütün dönemlerin olayıdır. Ancak, Modern Çağın başlarının tarihçileri olarak bizler çoğu zaman denizin veya nehrin bu mücadeleyi kazandıklarına, düzenli olarak kazanmak zorunda olduklarına inanmak hatasına düştük; bir su yolunun rekabetiyle karşılaşan bir karayolu bizim için kaybolmaya veya sönmeye hemen mahkûm edilmekteydi. Gerçekte arabalar ve yük hayvanları dayanıklıdırlar ve kolaylıkla saf dışı bırakılmamaktadırlar.

Böylece, Alman kıstağının refahının, diğer nedenler arasında, XV. yüzyıldan itibaren araba taşımacılığının modernleştirilmesine ve hızlanmasına bağımlı olduğu inkâr edilemez. Hatta Renée Doeraerd, Anvers'ın XV. yüzyılın sonu ve XVI. yüzyılın başındaki "karasal" talihinin bir araba yolu trafiğini gerçekten kapabilmiş olmasının sonucu olduğunu savunmaktadır ([75]). Bu durumda Anvers, Almanya'nın ve onun da ötesinde İtalya ve Polonya'nın hareketli hayatıyla kendininki arasında kaynak yapabilmiştir: Anvers'in bu talihi, geçen yüzyılların Akdenizlilerin kuzeye doğru fetihçi seyrüseferlerinin basit bir durağı olan Bruges'ün "denizci" talihine karşı çıkmaktadır. Zaten Avrupa'nın kuzeyiyle İç Deniz arasındaki rekabet, kara ve deniz yollarının birarada yaşamaları aşikârdır ve paylaşma, eğer her zaman değilse bile, çoğu zaman bir yandan ağır ve ucuz ile, diğer yandan hafif ve pahalı arasında yapılmaktadır ([76]) ve bu durum bize Balkanlardakinden daha açık ve geniş görünen bir satranç tahtası üzerinde gerçekleşmektedir. Dün savunduğum ilk kanıya rağmen, artık Okyanus yolu ile hakkında yeniden konuşma fırsatımızın olacağı, kuzeylilerin "inişi"nin, XVI. yüzyılın sonunda, Akdeniz'e koşan Fransız ve Alman yollarını hemen ve ebediyen geri plana ittiklerine inanmıyorum. Anversli della Faille'lar firması hakkındaki kitabında Wilfrid Brulez ([77]) bunu kanıtlamaktadır. 1574 ile 1594 arasında İtalya'yla ticaret yapan della

Faille firması birçok kereler Deniz ile Alp yolları arasında tercih yapmak durumunda kalmıştır. Karayolunu deniz yoluna tercih etmesinde bir kayıtsızlık yoktur. Çok ayrıntılı bir hesap sonucu, kesin olarak çıkarı doğrultusunda davrandığı ortaya çıkmaktadır. Karayolunun dezavantajları yok değildir, fakat nisbeten daha emindir ve sağladığı ortalama kârlar (%16,7) uzun denizyolunun sağladığı ortalamayı (%12,5) rahatlıkla aşmaktadır, üstelik denizyolu kârları arasındaki açıklık muazzamdır ve %0 (veya negatif bir bilanço) ile % 200 arasında değişmektedir. Karayolu çok daha uslu olup, maksimum kâr % 30'dur.

Tabii ki bu açık örnekte söz konusu olan lüks mallardır. Bütünü itibariyle heseplandığında hiçbir şey bize, Okyanus ve kuzey-doğu Avrupa yolları üzerinde, birine nazaran diğerinde daha fazla (kuşkusuz, ağırlık olarak değer ise tartışılabilir) mal taşındığını göstermemektedir (veya tersi). Her hal-ü kârda, Hamburg-Venedik veya Lyon-Marsilya güzergâhı üzerinde olduğu kadar, İstanbul-Spalato güzergâhı üzerinde de karayolu, faaliyetini muhafaza etmektedir. Belki ancak XVII. yüzyılla birlikte, kuzey teknelerinin yaygınlaşması, deniz sigortacılığının yayılması ve yine kuzeyde güçlü ticari kumpanyaların belirmelerini takiben, denizyolu karayoluna galebe çalacaktır.

Bu genel elealışların kendilerine göre önemleri vardır. Bunlar eğer peşin bir çözüm getirmiyorlarsa, en azından bizim Akdeniz'e ilişkin sorunlarımızı aydınlatmaktadırlar.

Venediğin çifte tanıklığı

Şimdiye kadar söylenenlerden, XVI. yüzyılın ikinci yarısında kara trafiğinde bir artış olduğu, hatta bazı terkedilmiş yolların ihya edildikleri sonucuna kesinlikle varılabilir. Geriye, aynı dönemdeki deniz trafiğinin ne hale geldiğini bilmek kalmaktadır. Öte yandan, deniz trafiği, kara ulaşımının dolduracağı bir azalmayı hiç de göstermemektedir. Tersine. Genel yükselmenin teşvikiyle, belli bir denge korunuyora benzemektedir.

Venedik örneği bunu farketmemize izin vermektedir. Spalato'nun macerasıyla aynı dönemde, hatta daha öncesinde, Venedik filosunda aşikâr bir azalma meydana gelmiştir. Bu açıkçası, Venediğin gerilemesinin sözü edilen unsurlarından biri olmaktadır. Domenica Sella bu gerilemeyi 1609'da saptamaktadır ([78]). Albuto Tenenti bu gerilemenin ön belirtilerini 1592'den itibaren görmektedir. Belki de bunların kötümserlikleri aşırıdır, çünkü fiili olarak liman trafiği 1625'e kadar, en azından bizzat D.Sella'nın rakamlarına göre, hacim olarak aynı kalmaktadır: 1607-1610, ortalama 94.973 *colli* (bunun 15.000 kadarı Dalmaçya limanları ve Balkan karayollarından gelmektedir); 1625, 99.361; 1675, 68.019; 1680, 83.590; 1725, 109.497. Demek ki yabancı tekneler Venedik filosunun açığını kapatmış olmalıdırlar. Ve Alberto Terenti'nin incelemesinin ortaya koyduğu üzere ([79]), olaylar gerçekten de böyle cereyan etmişlerdir. Bu inceleme iki Venedikli noter nezdinde yapılan deniz kazaları kayıtlarına dayanmaktadır: Andrea Spinelli ve Giovan Andrea Catti, her ikisi de deniz yoluyla taşımacılık alanında uzmandırlar ve mümkün müşterilerin hemen tamamını kendilerinde toplamaktadırlar. Bir kaza haber alınır alınmaz, ilgililer sigortalarını kaydettirmek ve sonra da sigorta tutarını talep etmek üzere gelmektedirler. İki yüzyılın sınırındaki belirleyici onsekiz yıllık süre (1592-1609) boyunca, bu kara dizi binden fazla örnek içermiştir ve bunlardan aşağı yukarı 660 tanesi (yılda hemen hemen 37 tane) gemi batmasına veya korsanlar tarafından ele geçirilmesine tekâbül ederken, geriye kalanları da az veya çok şiddetteki "kaza"lara veya zararlara konu olmuşlardır.

Bu oldukça nadir sondaj hem zaten bildiğimiz Venedik denizciliğinin gerilemesini, hem de bir yandan batıdan gelirken veya oraya giderken Venediğe uğrayan kuzey teknelerinin daha şimdiden Doğu Akdeniz ticaretine katıldıklarını ortaya koymaktadır.

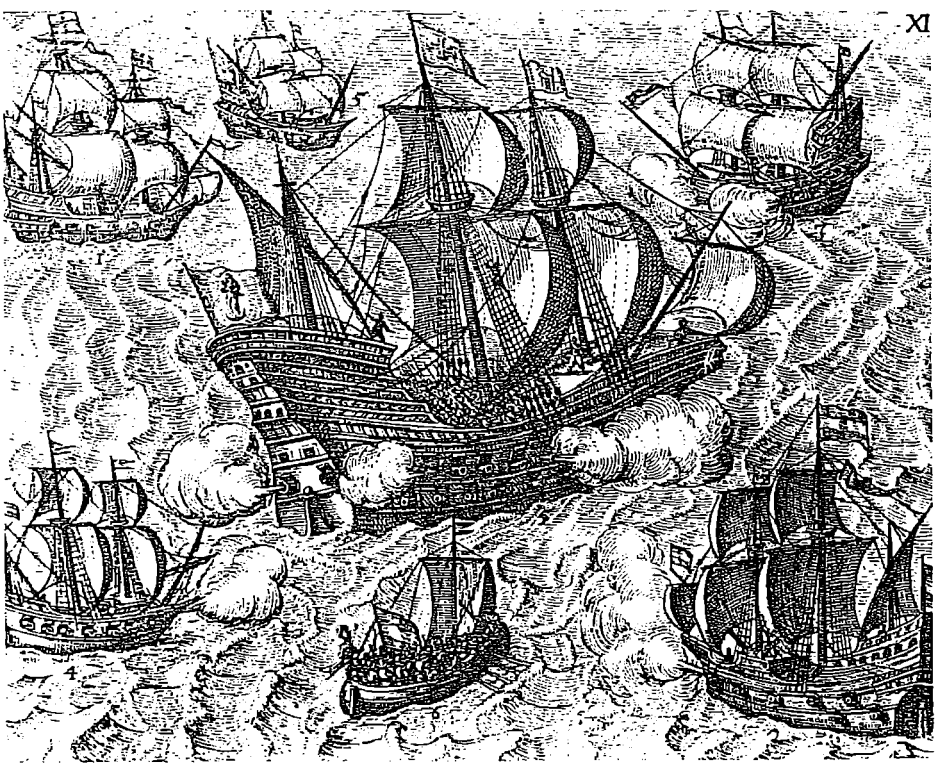
Açıkçası Venediğin *denizciliğinin* gerilemesinden söz edebiliriz, ama limandaki toplam trafikteki bir azalmadan söz edemeyiz; bu gerçek bizi şu anda meşgul etmektedir. Alışılmadık küçük bir ayrıntı; bu zor yıllar süresince sigorta hadleri yerlerinden kıpırdamamışlardır ([80]), veya en azından 1607'den önce ve Venedik donanımına ilişkin olarak değişmemişlerdir ([81]). İki durumdan biri söz konusudur; ya Cenevizli, Floransalı olup Venedik sigorta dünyasını denetimleri altında tutan ve gerçek *lobiler* oluşturan şu kurnaz para tacirleri kendi çıkarları konusunda kördürler ve mal, tekne ile navlunları tamamen insani duygularla sigorta etmektedirler; ya da biz hesaplarımızda bir hata yapmaktayız. Varsayalım ki -bu varsayım hemen hemen akla yatkındır- ortalama sigorta haddi %5 olsun. Sigortacının kayıp ve kazançları telafi edebilmesi için, tam bir felâkete karşılık yirmi tane olaysız yolculuğa ihtiyacı bulunmaktadır. Bu fazlasıyla hızlı hesaplamada, tekneler birbirlerine eşdeğer ve yirmibirincide meydana gelen felâketin de tam olduğu varsayılmıştır. Bu açıkçası, aşırı bir basitleştirmedir; herşeyden önce, sigortacı cephesinden tam bir felâket yoktur, çünkü o da reassürans yaptırmıştır, bu birinci nokta; kurtarılan maların sahibidir, bu ikici nokta; eğer kaza kurbanına ödemede bulunursa, genellikle sigorta tutarı üzerinden bir indirim elde etmektedir, bu da üçüncü nokta; nihayet dördüncü nokta olarak, eğer kayıp ile kazanç arasında eşitlik sağlanırsa, ara süre içinde sigorta bedeli olarak toplanan miktarların faizi gerçekleşecektir. Bu veriler sorunu karmaşıklaştırmaktadırlar, fakat belki de çözülmez hale gelmekten kurtarmaktadırlar. Kısacası ve gelmek istediğimiz nokta olarak, gemi batmalarının çok sayıdaki talihli yolculuklar tarafından telafi edildiklerini düşünmek abes olmayacaktır. Bir yandan kaybedilen 37 tane gemi ve diğer yandan da her yıl 740 yolculuk ([82]). Nihai olarak, Venedik limanı genel olarak tahmin edildiğinden daha faal olmalı ve XVI. yüzyılın sonunda, afete uğramış olduğuna inanılan denizciliği, hiç de kansız kalmamış olmalıdır. 1605'de sadece 27 büyük tekneye sahiptir ([83]), bu bir gerçektir, fakat eğer büyük teknelerle küçükleri arasındaki oran, diğer yerlerdekilerle aynıysa, Venediğin elinde 200'den fazla küçük tekne olmalıdır (1'e 10). Her hal-ü kârda *ancorazzo* listesinde (1 Eylül 1598-1 Eylül 1599 arası) ([84]) muhtemelen Venedik bandıralı kırkaltı tane *marciliane* saydım ve bunlardan daha küçük tekneler de bulunmaktadır. Kuşkusuz, bu 1598-1599 *ancorazzo*'su yalnızca, gerçekleşen 200 ödemenin listesini sağlamaktadır, fakat bu ödemelerden herbiri tek bir yolculuk anlamına gelmemekte ve kayıklar hariç tutulmaktadırlar. Bu noktada, talihli bir araştırma, ayrıntı düzeyinde bile yapılmış olsa, tartışmayı noktalardı. Ortaya konulan sorun şudur: kaydedilen ödenti başına kaç yolculuk düşmektedir? Ancak daha şimdiden, büyük Balkan yollarının artan faaliyetlerinin karşısında, hareketsiz veya tembel veya boş bir Adriyatik ile bir Akdeniz hayal etmek, belki de meşru olmaktan çıkacaktır. Ben tersine, Akdeniz trafiğinin yüzyılın sonuyla birlikte önemli bir hacime ulaştığını düşünüyorum. Çünkü refah içinde oldukları söylenen korsanlar nereden besleniyorlardı acaba? Raguza'da Raguzalılara ait teknelerin sayısı kuşkusuz azalmıştır, fakat işte küçük kentin kançılaryasındaki kayıtların rastlantısı içinde bir İngiliz, bir Marsilyalı, hatta herhalde gemi sahibi olan bir Katalan'a rastlamaktayız ([85]). Tekne sayısında bir artış söz konusudur.

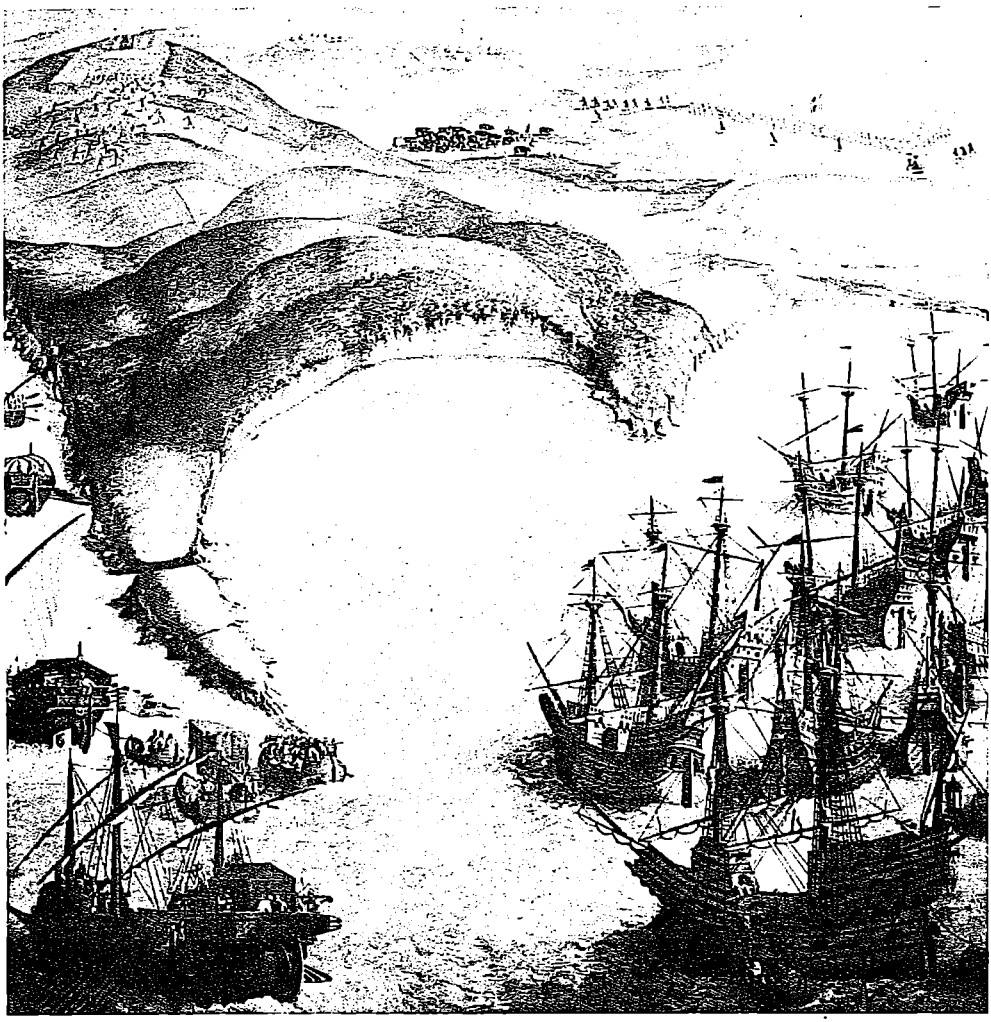
En azından XVI. yüzyıl için kara ve deniz yoluyla ulaşım arasındaki tartışmada, bunlardan biri yanında tavır koymayalım: refah her ikisinin birden artmasına yol açmaktadır. Aynı zamanda, kazanılmış konumların kabaca sabit olduklarına, en azından bunların karşılıklı değerlerini koruduklarına inanmamız gerekmektedir.

Kara ve deniz trafikleri arasındaki rekabet konusunda Venedik bize diğer küçük bir denetim olanağını sunmaktadır. Rastlantı, 1588 ile 1606 ([86]) arasında "Batıdan" -bundan İspanya'yı anlayınız- gelen yün balyalarının listesini bizim için muhafaza etmiştir. Deniz yoluyla gelen balyalar, İtalya'yı kat'ederek karayolundan gelenlerinden ayrı olarak ele alınmışlardır. Bu durum ilk hareketi hızlandırmıştır; bu, 1598'de denizden gelen yünlere

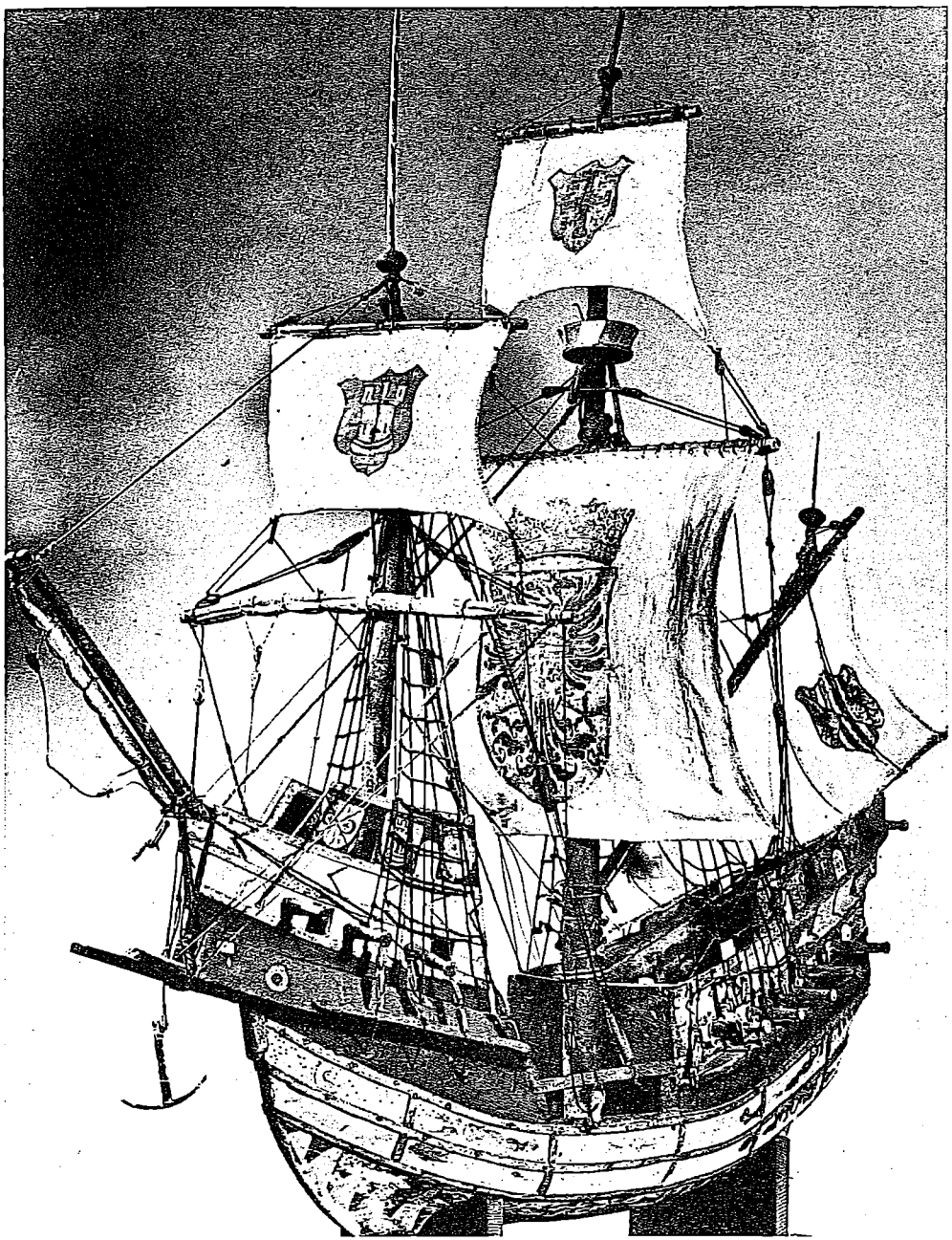


15. İNGİLİZLER CADİZ'i ZAPTEDİYORLAR (1596), B.N. Paris, 13 702.

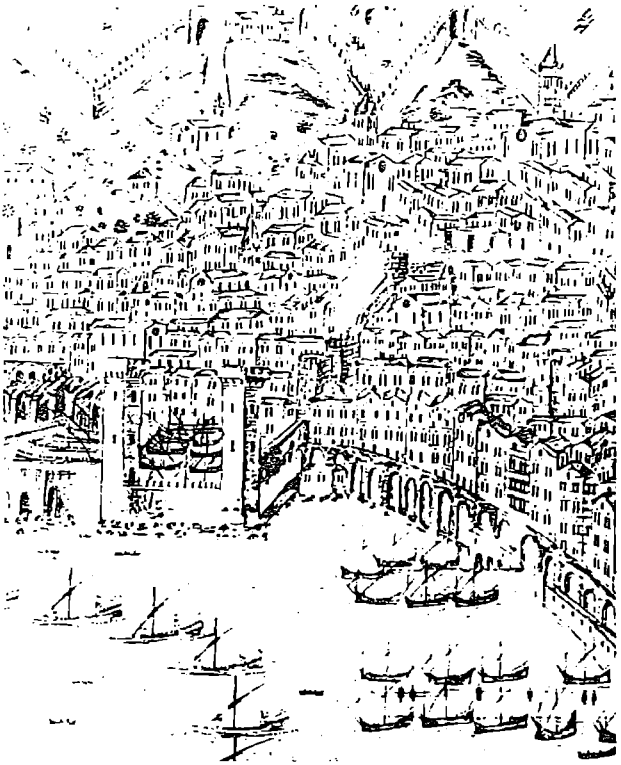




17. ATLAS OKYUNUSUNDA KADIRGALAR VE YUVARLAK GEMİLER. Azor adalarına karşı girişilen 1585 seferi. Escorial sarayının Muharebeler salonundaki duvar freskosu. Karada teknelerden çıkartma yapmış birlikler görülmektedir.



18. YUVARLAK TEKNE. V. Carlos'u Cezayir'e götürmüş olan (1541) geminin gerçeğe çok yakın bir modeli. Bayerisches National Museum, Münih.



19 ve 20. XV. YÜZYILDA CENOVA
Deniz ile dağların arasında sıkışmış bir kent yukarı doğru uzamaktadır.

Cristoforo Grassi'nin *Veduta di Genova*, 1485 adlı tablosundan ayrıntılar. Civico Museo Navale de Pegli (Cenova)



tanınan adeta tam bir vergi muafiyetinin sonucudur. Bu doğrudan taşımacılığı Hollanda tekneleri üstlenmişlerdir. Ancak, bu avantajlara ve bu tercihli teknelere rağmen, karayolu Cenova ve bundan da fazla olarak, Livorno tarikiyle yaşamaya devam etmekte ve rakip yola ağır basmaktadır. Neden? Bu hemen hemen tahmin edilmektedir. Herşeyden önce alışkanlıkların, kazanılmış konumların ağırlığı vardır. Cenevizlilerin ve Floransalıların İspanya'daki mübayaalara egemen olduklarını, Simon Ruiz ([87]) mektuplaşmasının gösterdiği üzere, Medina del Campo'dan Floransa'ya kadar (ve tersi yönde) bir ödeme hattının (gerçekte uzaktan kumandalı bir kredi mekanizması) bulunduğunu; Venedikli tüccarların Floransa'dan veresiye olarak mal aldıkları ve yünün en iyi kısmının Floransa'da kaldığını, Venediğin geriye kalan yünleri işlediğini biliyoruz. Floransa'nın menzil olma rolü, karayolunun sıklıkla kullanılmasını açıklamakta ve hatta *belki de* XVI. yüzyılın sonunda Venediğe gelen toplu partilerin büyük miktarda olmaları, hammadeyi serbest bırakan Floransa endüstrisinin erken çökütüsüne tekâbül etmektedir.

İşte, sorunu çözme konusunda, açıkçası tek başına yetersiz kalan iyi bir örnek; bu örnek iki yol kategorisi arasındaki rekabetin inelastik olmasına ve varolan faktörlerin karmaşıklığına dairdir. Fakat oranların yapısal bir sürekliliğini tahmin etmek ve belki de çalışma varsayımı olarak muhafaza etmek mümkündür.

Dolaşım ve istatistik: İspanya örneği

Başka ama daha geniş bir örnek, bir dizi kara veya deniz gümrüğüyle çevrelenmiş Kastilya'ya ait olanıdır; bu gümrükler kıyılar veya kara sınırları boyunca dağınık bir şekilde yer almakta ve kara gümrükleri söz konusu olduğunda, bunların bazıları Kastilya Ülkesinin içlerine kadar girmektedirler. *Puertos secos,* kuru kapılar (kara kapıları), Navarra, Aragon ve Valencia sınırlarındaki 39 gümrük karakolunun adıdır ve bunlar Kastilya'ya ulaşan ana ve tali yollara egemen olmaktadırlar: *puertos altos,* yukarıdaki kapılar ise Valencia yönünde olan trafiği gözetim altında tutmaktadırlar. Sayıları 46 olan *puertos de Portugal,* bazıları düşük öneme sahip olup, Portekiz'in karasal girişlerini denetlemektedirler. İki deniz sınırı boyunca, Gaskonya körfezinde ve Valencia'dan Portekiz'e kadar ki kıyıda, bir yandan 1559'da krallık yönetiminin sahip çıktığı ([88]) *diezmos de la mar* (eskiden buraları Kastilya ahırlar nazırına aitti); diğer yandan da daha müslümanlar zamanında varolan, karmaşık ve geniş bir mali sistem olan Sevilla *Almojarifazgo Mayor*'u içinde yer alan çok sayıda vergi tahsil edilmektedir; bu geniş mali sistem aracılığıyla bütün deniz girişleri, hatta bazen kara içlerine çok girmiş olanları bile denetlenmektedir, ama asıl ağırlık bir dizi limandadır (Sevilla, Cadiz, San Lucar de Barrameda, Puerto de Santa Maria, Malaga...). Bu eski vergilere bir de *Almojarifazgo de Indias* eklenmiştir. Bu vergi yalnızca Hindlilerden, yani Amerika'dan gelen veya oraya sevkedilen mallardan alınmaktadır.

Böylece Kastilya gümrük karakolları tarafından çevrelenmiştir, bunlar Simancas'da muazzam bir kâğıt ve rakam yığını tarafından temsil edilmektedirler -Ramon Carande ([89]) ve Modesto Ulloa'nın ([90]) yakınlarda yaptıkları çalışmalarla değerlendirdikleri üzere- Burada iki dolaşımı, kara ve deniz alanlarını tartabilecek bir terazi var mıdır? Hem evet, hem de hayır. Nisbi devamlılık ve genişlik hesaba katılınca evet; hatalar büyük ölçekte birbirlerini telafi ederler. Ama aynı zamada hayır, çünkü Kastilya maliyesi rakamları karıştırmakta, bunların değerlerini azaltmakta, ama esas olarak burada tanık olarak alınan Kastilya bütün hayatını bağladığı Okyanusa yönelirken, İç Denize sırtını dönmektedir. Her hal-ü kârda bu belgelerden yalnızca büyüklük sıralamaları ve bir karşılaştırmadan başka birşey talep edecek değiliz.

İlk sonuç, trafiğin -ve vergilerin- önemli ölçüde arttıklarıdır. 1) Eğer *Almojarifazgo de Indias*'ın 1544 geliri 100 kabul edilirse, 1595 ile 1604 arasında, yıllık ortalama olarak 666'ya yükselmiştir; 50 yılda 6 kereden daha fazla artmıştır ve bu artış Huguette ve Pierre Chaunu'nün araştırmaları tarafından teyid edilmektedir. 2) 1525 yılı için 100 olarak kabul edilen *Almojarifazgo Mayor* 1559'da hemen hemen 300'e; 1586-1592'de 1000'e ve (şişirilmiş değerle) 1602-1604'de belki de 1100'e ulaşacaktır ([91]). 3) *Diezmos de la mar* için: 1561'de 100; 1571'de 300'den fazla; 1581'de 250; 1585'de 200; 1598'de 200'den birazfazla. Daha önceden de bildiğimiz üzere, yüzyılın büyük denizcilik genişlemesi aşikâr bir şekilde, İspanya'nın güneyinde kendini hissettirmektedir. 4) *Puertos secos:* 1556-1566'da 100; 1598'de 277. 5) *Puertos de Portugal* biraz daha zayıf bir gelişme göstermektedirler: 1562'de 100; 1598'de 234; fakat bunlar tam da yasadışı uygulamaların yaygın olduğu yollar üzerindedirler.

Ancak eğer kara ve deniz gümrüklerindeki karşılaştırmalı artış hakkında hüküm vermek istenirse, dizilerin farklı uzunlukları yüzünden, 100 endisini 1560'lara taşımak gerekmektedir. Bu endis bu tarihte kara trafiği için 38 milyon, deniz trafiği için de 115 milyon *maravedis*'lik bir mali ödenti rakamını vermektedir ki, ikisinin birbirine oranı 1'e 3 olmaktadır. Eğer 1598 rakamlarına bakılacak olursa sonuç 97 milyon *maravedis*'e karşılık 282 milyondur: 1'e 3'lük oran korunmuştur. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Kastilya'nın trafiğinde iki yol cinsi arasındaki oranda hiçbir değişiklik olmayacaktır. Herşey aynı ritmde, grafiklerimizin diliyle konuşursak, aynı eğimde artmıştır. İşte son örneklerimizden daha net bir şekilde, iki dolaşım türünün birbirlerine karşı belli bir denge içinde olduklarını belirleyen bir durum: bunların bütünü az değişken oranlar halinde kalacaktır.

Uzun dönemde çifte sorun

Zaman ve mekândaki özel örneklerden hareketle sonuçlara varılamaz, özellikle de genellemeler yapılamaz. Bu alanlardaki tüm çözümler -bu alanlardaki araştırma bu dolaşım türlerinden herbirinin kesin hacmini tanımaktan daha çok, değişme biçimlerini anlama veya birbirlerine nazaran değişiyora benzemelerini anlama konusunda inat etmektedir- bu kitabın ilgilendiği 50 yıla değil de, en azından XV. yüzyıldan XVII. yüzyıla veya XVIII. yüzyıla kadar birçok yüzyıla doğru açılan ve çok geniş ve çeşitli olmasına rağmen sadece Akdeniz'le sınırlı olmayan bir soruşturma pahasına olabilirler. Hermann vander Wee ([92])'nin cezbedici hipotezi, tartışmanın neyin üzerinde cereyan ettiğini iyi bir şekilde özetlemektedir. XV. yüzyılla birlikte ve Akdeniz ancak Venedik ve Bruges'de bir denizcilik gelişimine tanık olmuştur; ancak XVI. yüzyılla birlikte şu dış atılım bir "kıtaaşırı" ekonomiyi canlandırmış, karayolları ve denizyolları da bu dönemde aynı gelişmenin içinde yer almıştır. XVII. yüzyılla birlikte, canlı ekonomi veya canlı kalan ekonomi yeniden deniz şeritleriyle sınırlanacak ve izleyen yüzyılda herşey -kara ve deniz- aynı adımlarla yeniden yola koyulacaklardır.

Bu büyük ritmlerin mümkün olduklarını düşünüyorum. Her hal-ü kârda bize problematik çerçeveler olarak hizmet edebilirler. Yüzyılımız -XVI.- bu şansları aynı anda iki tablo üzerinde dağıtacaktır. *A priori* kural, buna ilişkin olarak, bilinen her karayolu gelişiminin *grosso modo* bir denizyolu gelişimine tekâbül ettiğini ve tersini, genel olarak varsaymaktadır. Sadece XV. yüzyılda İtalyanlarla ve XVII. yüzyılda da Hollandalılarla deniz faaliyetinin tek yanlı olması bir istisnadır. Aşikârdır ki, eğer hipotez doğruysa yerel araştırmalar bunu teyid etmelidirler. Fakat bu ritmler tabii ki heryerde net bir şekilde ve aynı anda meydana gelmemektedirler. Tabii ki, Hollandadılar çağı da bazı karayollarının hayatını ve gelişmesini yok edememektedir. *Cinque Savii* ([93]) sicillerinde, 8 Mayıs 1636 tarihinde şunlar okunmaktadır: "*che molte mercancie che venivano per via di mare*

habbino presso il camino di terra da Genova o Livorno". Demek ki 1636'da henüz bütün kozlar oynanmamıştır. Basitleştirici büyük hayallere, ancak elimizde kanıtlar olduğunda inanalım.

2. Denizcilik: tonajlar ve konjonktürler

Akdeniz'in binlerce teknesini adlarıyla, yaklaşık tonajlarıyla, yükleriyle ve güzergâhlarıyla birlikte biliyoruz. Fakat bu çok sayıdaki tanıklığa egemen olmak, onlara bir anlam vermek kolay değildir. Okuyucunun bizi birçok girişimimizden ve öncelikle de, sıklıkla XV. yüzyıldan XVII. yüzyıla geçerek gözlemin kronolojik alanını genişletmemizden ötürü mazur görmesi gerekmektedir; bunun dışında ikinci tedbir olarak Atlantiği Akdeniz'e bağlamamızdan ötürü affedilmemiz gerekmektedir. Bu alışılmadık önlemler kendilerini haklılaştıracaklardır ve 3 veya 4 tane ön kural, tartışmayı aydınlatmak üzere zorunlu hale gelmektedir.

1. *Akdeniz'deki gemicilik Okyanustakinden mutlak olarak farklı değildir.* Uygulamalar, sigorta hadleri, yolculukların gidiş-dönüş süreleri, farklılaşmaktadır, fakat kullanılan araç, yani rüzgâr tarafından hareket ettirilen tahta gemi, aynı teknik sınırlara sahiptir. Belli bir büyüklüğü, belli bir mürettebat sayısını, belli bir yelken yüzeyini, belli bir hızı aşamaz. Bir başka aynılık da, Okyanusta ortaya çıkan yeni bir geminin benzerlerinin oldukça kısa bir süre sonra Akdeniz'de de belirmeleridir. Kendine has gemi tipleri olan ve bunları değiştirmekte pek istekli olmayan Venedik'te, gene de XV. yüzyılın sonunda Marino Sanudo'nun gençlik yıllarından itibaren Karaveller ve XVI. yüzyılın sonlarından itibaren de kalyonlar ve *bertoni*'ler vardır. Bu dönemde Türkler bile Okyanus tipi kalyonlar kullanmaktadırlar (94); bir Alman seyyahı olan Schwigger 1581'de İstanbul'da ve başka yerlerde gördüğü bu en büyük yük teknelerini *navis gravis, navis oneraria* olarak açıklamaktadır (95).

2. *İç Deniz'de olduğu gibi, Atlantik'te de küçük tonajlı teknelerin ezici ve büyük bir rolleri hep vardır.* Bu tekneler çabucak yüklenmekte, ilk rüzgârda limanı terketmektedirler: bu deniz proleterleri hizmetlerini sıklıka düşük fiyattan satmaktadırlar. 1633 Haziranında iki Kapüsen rahibi, Lizbon'dan İngiltere'ye dönmektedirler: Honfleurlü bir *naviguela* (35 ton) reisi, tuz ve limonla yüklü teknesinde yolcu başına 8 *livre*'e onları Calais'ya kadar götürmeyi önermiştir (96). 1616 Nisanında Venedik elçisi Piero Guitti İspanya'ya giderken Cenova'da bir Provence *felouque*'una binmeyi tercih etmiştir; iki direkli basit bir kayığa. Aslında hızlı gitmek istemektedir ve ailesi için de Alicante'ye giden büyük bir teknede yer ayırtmıştır (97). R.P.Binet 1632'de *felouque* "kürekli teknelerin en küçüğüdür" diye yazmaktadır (98).

Demek ki çoğunluk düşük tonajlı teknelerdedir ve bunların cins adları limanlara veya bölgelere veya devirlere göre değişmektedirler, Adriyatiğin *grippi, marane* veya *merciliane*'leri; Provence'ın *felouque* veya *tartane*'ları; liman istatistikleri ise bazen sadece kayık demekle yetinmektedirler. Bu küçük, çok büyük çoğunluğu itibariyle yüz, hatta 50 tonun altındaki tekneler Okyanusun olduğu kadar, Akdeniz'in de hareketliliğini meydana getirmektedirler. 1598'den 1618'e kadar olan Valencia istatistiklerine göre, büyük yük gemilerinin oranı 10'a 1'dir (99). 1599'da Venedik'te 31 *nave* (yani büyük gemi) olduğunu öğrendiğimizde (100), bunların yanı sıra yüzlerce küçük tonajlı teknenin varlığını da düşünmek uygun olacaktır.

3. *XVI. yüzyıl teknelerinin tonajları hakkında yetersiz bilgi sahibi olunduğunu kabul etmek gerekmektedir,* bundan da fazlası, limanlara giriş ve çıkış yapan tekne sayılarını bildiğimiz durumda, ortalama tonajları bilmediğimizden, toplam tonajı hesaplayamama

durumuna razı olmak gerekmektedir. Andaluçya limanlarının istatistiklerine dayanarak 75 tonluk bir ortalama rakamı ileri sürmüştüm ([101]). Bu rakam muhtemelen fazla yüksektir. Her hal-ü kârda, işaret edilen tonajlar asla belirgin değillerdir: uzmanlar bunları teknelerin ölçülerine göre (yükseklik, en, derinlik) tahmin etmekteydiler. Herhangi bir devlete bir tekne kiralamak söz konusu olduğunda, tabii ki, rakam kabartılmaktaydı ve bu durum İspanyol kiralamalarında açıkça kabul edilmekteydi. Fakat, bütün herkesin samimiyetle davrandığını kabul etsek bile, geriye, *salme, stara, botte, cantara, carra*'yı bizim bugünkü ölçülerimize dönüştürme işi kalmaktadır: nominal fiyatların gümüş gramı cinsinden ifade edilmesi bile daha az tesadüf unsuru içermektedir. Hatta "nominal" tonajlar XVI. yüzyılda Sevilla'da azalmış ve bu durum Huguette ve Pierre Chaunu'nun başına bazı sorunlar çıkartmıştır. Ben bir süre, XVII. yüzyıla ilişkin olarak, bir dizi yabancı liman için, yükleriyle birlikte tekne gelişleri hakkında bilgi veren Fransız konsolosluk belgeleri (A.N. dizi B III) üzerinde çalıştım. Aynı tekne için -aynı ad, aynı patron, güzergâh ve yük için birbirini tutan bilgiler- çoğu zaman bu resmi kâğıtlarda işaret edilen tonajlar, bir limandan diğerine, bir konsolosluktan öbürüne değişmekteydi. Kısacası, ortaya çıkartacağı tüm sakıncalarla birlikte, yaklaşığın alanı içinde kalmaktayız.

4. *En fazla sayıya sahip olan tanıklıklar tabii ki, büyük, çok büyük teknelere ilişkin olmaktadır.* Bu durum bizi yüz ton civarındaki orta ve büyük tonajların eşiğine değil de, 1000 hatta 2000 tonlara doğru olan üst sınıra yerleştirmektedir. Gerçekte İspanyol *provedore*leri olağan durumda 30 tonluk bir Bröton kayığına veya Cezayir seferi sırasında 1541'de olduğu gibi, en fazla 10 kadar at yerleştirilebilen bir *caravelle*'e ambargo koyamayacaklardır ([102]). Aslında ağırlıklarını büyük tekneler üzerine koymaktadırlar ve zaten onlar da söylendiğinden daha iyi bir uyum sağlamaktadırlar, çünkü İspanyol hükûmeti onlara prim, ek navlum veya cömert olanaklar sağlamaktadır.

Bu durumda 1000 tonluk bir tekne bir canavar ve nadir birşeydir. Bâleli bir tabip olan ve Montpellier'deki eğitimi tamamlamış olan Thomas Platter ([103]) 13 Şubat 1597'de Marsilya'da bulunmaktadır. Limanda yalnızca, Marsilyalıların el koydukları muazzam bir Ceneviz teknesi ilgisini çekmiştir "Akdeniz'de denize indirilmiş olan teknelerin en büyüklerinden biriydi. Beş katlı bir evin denizin ortasında zuhur ettiği söylenebilirdi. Yükünün 16.000 kental (800 ton) olduğunu tahmin etmekteyim. Muazzam yükseklikte olan iki büyük direğe bağlanmış 8 veya 10 yelkeni vardı, direklerin tepesine ip merdivenlerle çıktım. Bu yükselme sonucunda görüş açığa doğru uzanıyor ve yakınında kentin içindekilere benzer bir yel değirmeninin döndüğü If şatosuna kadar varıyordu". Bu örnek yüzlerce diğeri arasında yeterli olmalıdır.

5. *Sorun, eğer ortalama kavranmak veya onlara yönelerek bu sayede bütünler farkedilmek isteniyorsa, bu tam da bu büyük tonajlı tekneleri belirlemek olacaktır.* Bunlar hakkında öncelikle şunları kaydetmek uygun olacaktır:

a) Rekor kıran tonajlar sürekli bir artış izlememişlerdir veya XVIII. yüzyılın başlarına eşdeğer olarak verilen, XVI. yüzyılın etkileyici rakamları yanlış olmalıdır cinsinden bir yargıya katılmıyoruz ([104]);

b) Büyük tekneler uzun mesafe ulaşımlarına bağlanmışlardır; bunlar uzun süre, bitmez tükenmez yolculukları tekellerine almışlardır. İlâve bir çizgi: bu teknelerin arkasında, talepleri ve olanaklarıyla devletler, kentler ve her zaman zengin armatörler bulunmaktadır;

c) Bu büyük yük gemileri hiç de seyrek olmayan bir şekilde ağır ve hacimli, birim maliyeti düşük ve mantıken su yollarına ayrılan mallara bağlıdırlar. Böylece ucuz navlunlara izin vermektedirler;

d) Deniz topçuluğunun zaten gecikmiş olan devriminin getireceklerinden önce, bu muazzam yüzer gövdeler emniyet işareti olmaktadırlar. Kuşkusuz en hafif tekne kadar, kötü havanın tesadüflerine açık olan bu büyük tekneler, en azından can sıkıcı rastlaşmalara göğüs gerebilirler. Kalabalık mürettebata, teknede bulunan askerlere, sabancılara, okçulara kim karşı çıkabilirdi ki? Büyük tekne, zengilerin hizmetindeki ideal jandarmadır. Venedik Signoria'sının, 1460 Haziranında, altın fiyatına yavaş yavaş donattığı iki büyük geminin inşa amacı da budur: bunların "*spavento a tutti*", bütün korsanlara karşı birer korkuluk olmaları istenmiştir ([105]);

e) Nihayet, büyük tekneler zenginlerin ve tüccar kentlerin teşviklerine rağmen; müsrif hükûmetler üzerindeki cazibelerine rağmen (Fransa kralı 1532'de Le Havre'da bir "*smisurata grandezza talche si stima dover esser innavigabile*" tekne inşa ettirmiştir) ([106]), rekabeti yok edememektedirler;

f) Kuşkusuz büyük teknelerin taşımacılığın en iyi ve en büyük parçalarını ele geçirdikleri olmaktadır. Bu dönemler hak tekelleri çağıdır veya XV. yüzyılın fiilen tanıdığı bu durum, XVI. yüzyılda İspanyol Amerika'sı ve Portekiz Hindistan'ına olan yolculuklarda kurumlaşacaktır. Fakat bu tekeller bir takım nedenlerden ötürü delinmekte ve bir orta ve düşük tonajlı tekne bulutu bundan yararlanmaktadır. *Küçük tonajlıların bu rövanşı hemen her zaman mübadelenin yükseldiğinin bir işareti olarak gözükmektedir.* Yalnızca büyük tekneler varsa, konjoktür sönüktür; büyük tekneler çok sayıda küçük yelkenlilerle çevrelenmişlerse, konjonktür hiç kuşkusuz uygundur. Bu kıstas doğru olma konusunda bütün şanslara sahiptir, ama bu konuya tekrar döneceğiz: okuyucu bunu envanterlerden kurtulma karşılığında kabul etsin.

XV. yüzyılda büyük tonajlılar ve küçük yelkenliler

Akdeniz XV. yüzyıldan itibaren büyük tonajlıların gelişimine tanık olmuştur. O dönemde Akdeniz denizciliği İç Denizi boylamasına kat'etmektedir, sonra da Londra ve Bruges'e kadar uzanmaktadır; bu en uzun güzergâhlar olağan olarak Cenova'nın aktifinde yer almaktadırlar. Bu durum ona büyük tonajlara doğru olan yarışta büyük bir öncelik sağlamaktadır ([107]), üstelik Cenova özellikle Küçük Asya'daki Foçaşapı ve Doğu Akdeniz adaları şarapları -bunları doğrudan deniz yoluyla Bruges veya İngiltere'ye sevketmektedir- gibi hacimli mallarda uzmanlaşmış olduğundan, bu önceliği daha da iyi anlaşılmaktadır. 1000 tona yaklaşan ve sıklıkla da aşan Ceneviz *caraque*ları, zor teknik sorunun, uzun süre rasyonel çözümü olarak kalmışlardır.

Venedik bu hareketi büyük bir gecikme ile izlemiştir. Herşeyden önce o, ana faaliyetinin merkezi olarak kalan Doğu Akdeniz'e Cenova'dan daha yakındır; sonra *galere da mercato* ([108]) sistemi devlet tarafından örgütlenmekte ve trafiği özel yolculuklar halinde parçalara ayırmaktadır: Tana, Trabzon, Romanya (İtalyanların egemenliğindeki Yunanistan bölgeleri MAK), Beyrut, İskenderiye, Aiguesmortes, Flandres, Berberistan, Trafego (Hem Berberistan, hem de Mısır) kadırgaları bulunmaktadır. Böylece zorluk ve rizikolar bölünmüş olmakta ve Ceneviz tipi Doğu Akdeniz'den Bruges doğrudan seferler yasaklanarak, malların Venedik'ten geçmeleri ve Signoria'nın sayelerinde yaşadığı vergilerin toplanmalarına olanak verilmiş olmaktadır. Nihayet, Orta Avrupa kıstağının yollarıyla buluşmak belki de Venedik için, Cenova için olduğundan çok daha önemlidir. Kısacası, eğer bu sürekli uyarlanan karmaşık sistem yaşayabildiyse, bunun nedeni 1339'a doğru, XVI. yüzyıl gerilemesinin meydana getirdiği güçlüklerden doğmuş olması ve bunu sonucunda en az rastlantıya yer veren yollara çabucak prim vermiş olmasındandır. Her hal-ü kârda, *galere da mercato*'lar yüzyılın sonunda ancak 200 ilâ 250 tona ulaşabilmişlerdir ([109]). Zaten bunlar ancak pahalı malları taşımaktadır-

lar: karabiber,baharat, lüks kumaşlar, ipek, Malvoisie şarapları... Bu koşullarda rizikoyu çeşitli tekneler arasında bölmekte yarar vardır. Sadece Flandre kadırgaları, kuzeyden dönerlerken, amberin yanısıra yün balyaları, kurşun ve İngiliz kalayıyla yüklenmektedirler, yoksa boş dönerlerdi. Ancak, bir yandan Karadeniz'e diğer yandan da İngiltere'ye yapılan en uzun yolculuklar, teknelerin tonajlarının önce artmasına (XIV. yüzyılda bunlar 100 ton civarındaydılar), sonra da bu cins teknelerin sayılarının artmasına yol açmıştır.

Bunun dışında, serbest veya yarı denetimli bir seyrüsefer Venedik'te *galere da mercato*'nun kıyısında varolmaktadır. Bunlar büyük tekneler, "yumurta kabukları" olup, özellikle Kıbrıs veya Suriye'den gelmekte olan hacimli pamuk balyalarını taşınmasını sağlamaktadırlar ([110]). Pamuk XIII. yüzyıldan itibaren önemli bir dokuma türü haline gelmekte, yetersiz yün üretiminin ikâmesi olmakta ve fistanın (keten ve pamuk karışım bir kumaş, *futaine*) gelişmesiyle zafer kazanmaktadır. İki pamuk *muda*'sı vardır; bunlardan daha önemli olan birincisi Şubatta (yarım düzine kadar gemi); diğeri de çoğunlukla iki tekneden ibaret olarak Eylüldedir. Hacimi balyalar büyük taşıyıcılar gerektirmektedir. 1 Aralık 1449 tarihli bir *Notatorio di Collegio* ([111]) belgesi gelecek Şubat *muda*'sına katılacak beş yuvarlak teknenin ad ve tonajların vermektedir: 1100, 762, 732, 566, 550 ve 495 *botte*, yani aşağı yukarı 250 ile 550 ton arasında. Bunlar XV. yüzyıl için bile çok fazla önemli teknelerdir.

Büyük teknelerin bir başka avantajları da, kendilerini korsanlara karşı savunmayı bilmeleridir. 2800 *botte*lik (1400 ton civarında) bir Katalan teknesi Ağustos 1490'da ([112]) Berberistan kadırgalarını kaçırmış ve bunlar Siraküza limanına sığınmışlardır. 1497'de ([113]), Sanudo 3000 *botte*lik bir Venedik teknesini, 3500 *botte*lik bir Fransız "*barque*"ını, 4000 *botte*lik Negrona adlı bir Ceneviz *nave*'sini işaret etmektedir. İki yıl sonra, 1499'da ([114]) Fransız donanmasına katılacak olan Venedik tekneleri hakkında bilgi vermektedir. 30 tekne için (7 tanesi yabancı), birim ortalaması 675 *botte*, yani 338 ton civarında çıkmaktadır ki, bu bütün XVI. yüzyıl tarihçilerinin gözünde anormal yüksek bir ortalamadır. Karşılaştırma olsun diye; Temmuz 1541'de ([115]) Cadiz ve Sevilla'ya kayıtlı 52 tekne. V. Carlos'un Cezayir'e yönelik seferinin arefesinde toplam olarak onbin tonu biraz aşan bir tonaj meydana getirmektedirler ki, bu da tekne başına 200 ton kadardır. Demek ki XV. yüzyılın büyük tonajları, hatta XVIII. yüzyılın rekorları kadar büyük olanlarını tanıdığını kabul etmek gerekir: XVIII. yüzyılda "Çin'e doğru" ticaret yapan bazı *İndiamen* ([116]) yalnızca 2000 tona ulaşabiliyorlardı).

Küçük tonajlıların ilk başarıları

XV. yüzyılla XVI. yüzyıl arasında ama biraz geç, ama biraz erken, büyük yelkenlilerin geri çekilmeleri ve düşük tonajlıların büyük ilerlemeleri meydana gelmiştir. Hareket XV. yüzyılın ortasında, 1451'de bir senatörlük tutanağının ([117]) daha o tarihte Suriye ve Katalonya yolculuklarında küçük teknelerin moda olduğunu açığa çıkarttığı Venedik'te bile belirginleşmektedir: *et ad viagia Sirie et Cathollonia omnes magis desiderant naves parvas.* Akdeniz'de daha sonra Atlas Okyanusu'ndan gelen küçük tekneler çoğalmışlardır, şu Biscaye, Portekiz, İspanyol kayıkları *che prima non solevano passar il stretto de Zibilterra* demektedir 21 Ekim 1502 tarihli ilginç bir Venedik Senato tutanağı ([118]). Bu çok ilginç belge bu tarih için beklenmedik niteliktedir. Eğer inanmak istenirse, Venedik o tarihte adı olmayan bir felâketle karşı karşıyadır: *dal 1420 sino al 1450* 300 tane olan büyük tekneleri (bu bir iddiadır) artık yalnızca 16 tanedir. Ve herbiri 400 veya daha fazla *botte* ağırlığındadır, zaten bunların çoğu da ancak çürümeye yarar; bu büyük teknelerin altında Dalmaçya *caravelle*'leri ve *marani*'leri de dahil edilse bile, çok az sayıda küçük tekne bulunmaktadır.

Bu bunalımı açıklayacak nedenler eksik değillerdir: seyrüseferi bozan yükler, çok düşük önemsiz navlunlar; *mar de Lion*'da Languedoc tuzu yüklemeye gitme yasağı, yabancı teknelere doğrudan Girit şarabı yükleme konusunda verilen izinler ve sonra bu yeni gelenlerin Cebelitarık boğazını geçtikten sonra "yalnızca *cittadini*'nin değil, aynı zamanda kadırgalarımızın ve büyük teknelerimizin *mude*lerini tehlikeye atarak devlet aleyhine de zenginleşen" yeni gelenler. Bu yeni gelenler büyük teknelerdir.

Gelişme Okyanus'ta, Manş denizinde ve Kuzey denizinde de aynıdır. Aloys Schulte bu durumu *Grosse Ravensburger Gesselschaft* hakkındaki şahane kitabında işaret etmişti; arandığı takdirde bu kitapta herşeyi bulmak mümkündür ([119]). Cenevizlilerin ve diğer Akdenizlilerin büyük tekneleri veya *naus*'larının karşısında, o zamanın dünyasının gençliği ve umudu olan ince ve hafif *caravelle*'ler zafer kazanmaktadırlar. Andre Satler 1478'de Bruges'den şöyle yazmaktadır: "*Die kleinen haben die grossen Schiffe ganz vertrieben*". Oysa iki kategori arasındaki fark muazzamdır; 1498'de 4 *nave* Anvers'den 9000 kental mal yüklerlerken, 28 *caravelle* ancak 1150 ton alabilmektedirler.

İnce yelkenlinin İç Deniz'in büyük teknelerine karşı; daha hızlı, daha az maliyetlinin, yüklenmesi ağır olan ve tekelci ayrıcalıklarıyla çalışana karşı bu zaferi, Okyanus ve Akdeniz'deki muazzam bir dönüşümün başlangıcıdır. Bu dönüşüm 1530'lı yıllara kadar sürmüş, 1550'lerde duraklamış (en azından Akdeniz'de), 1570'lerde tekrar hareketlenmiş ve XVII. yüzyıla taşmıştır.

XVI. yüzyılda Atlantik'te

XVI. yüzyıl Atlantik mekânındaki sorun, olağan olarak kötü konulmuştur. Bu sorunu yerine koyabilmek için, İberya Yarımadasının iki tekelini ayrı ayrı ele almak gerekmektedir: Sevilla'dan itibaren *Carrera de Indias;* Lizbon'dan hareketle Doğu Hind Adaları civarındaki nihayetsiz deniz bağlantısı.

Bu ayrıcalıklı eksenler üzerinde, kâşiflerin küçük tekneleri çabucak kaybolmaktaydılar. Colombus'un filosundaki üç tekneden *Santa Maria* 280 ton, *Pinta* 140 ton ve *Nina* ise sadece 100 ton idiler. Elli yıl sonra, 1552 emirnameleri artık Kuzey Amerika'ya sadece 100 tondan daha büyük ve 32'de fazla mürettebatı olan tekneleri kabul etmekteydiler; 11 Mart tarihli II. Felipe'nin bir kararı bu minimumu 300 tona yükseltmekteydi ([120]). Ancak XVI. yüzyılın sonlarında Batı Hindlerde dolaşan teknelerin içinde 500 tonluk olanları nadir kalmıştır, aynı şekilde Guadalquivir üzerinde, Sevilla yakınlarındaki San Lucar de Barrameda engelini güçlükle aşabilen 400 tonluk tekneler de nadirdir. Sadece XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren 700 ilâ 1000 tonluk tekneler daha sık hale gelebileceklerdir ([121]) ve bu da *Casa de la Contratacion* ile Hindlerle ticaret tekelinin Sevilla'ya ulaşmaları mümkün olmadığından bu zorunludur ([122])

Girişinde engel olmayan Lizbonda, XVI. yüzyılda büyük tonajlı tekneler nadir değillerdir. 1558'de Portekiz Hindistan'ına kral naibi Constantino de Bragança'yı götüren *Garça* adlı *nave*'nin su çekimi 1000 tondur; zaten bu, o dönemde Hind yolu üzerinde o zamana kadar görülmüş olan en büyük teknedir ([123]). 1579'da bir Venedik elçisinin tanıklığına göre, Lizbon'daki *navi grandisimi 2200 botte*'likten (1100 tondan fazla) fazladırlar ([124]). Yüzyılın sonunda bu tonaj sıklıkla aşılmıştır. Clifford'un 1592'de ([125]) elkoyduğu ve Rarmouth'a götürdüğü *Madre de Deus* adlı *caraque,* iddia edildiğine göre, su çekimi yüzünden Londra'ya kadar çıkamamıştır. Bu tekne 1800 tonu geçmekte, 900 ton yük taşımakta ve 32 dökme parça buna ek olmaktadır; tekne 700 yolcuyu konuk edebilmektedir. En büyük uzunluğu 166 ayak, en büyük genişliği, yani üç güvertesinden ikincisindeki, 46 ayak 10 parmak olmaktadır; en büyük direği 120 ayak yüksekliğinde ve 10 ayak çevre uzunluğundadır, omurgası 100 ayak uzunluğundadır. 15 Eylülde teknedeki

sonsuz mallar açık artırmaya çıkarıldıklarında, İngilizlerin hayranlıkları henüz yatışmamıştır. 40 yıl sonra Partekizliler hala bu büyüklükte tekneler inşa etmektedirler. Bir seyyah 1634'de ([126]) Lizbon limanında inşa halinde olan 1500 *tonelado*'luk bir *caraque*'a hayran olmuştur. Anlattığına göre, "Portekizliler eskiden daha fazla sayıda ve daha büyük tonajlı tekne yapma adetine sahiplerdi. Bu işte kullanılan kereste miktarı muazzamdır, o kadar ki, birçok fersahlık bir orman iki tekne için yeterli olmayacaktır. Bu gemilerden birinin inşaı 300 kişinin çalışmasını gerektirmekte ve işi ancak bir yılda bitirebilmektedirler; çiviler ve diğer demir malzeme 500 ton ağırlığa kadar varabilmektedir. *Caraquelar* eskiden 2000 ilâ 2500 ton imişler. Direk için en yükseklerinden 8 tane akçam seçmekte ve bunu demir çemberlerle tek bir direk haline getirmektedirler; teknedeki mürettebat 400 kişidir".

1664'de bile Varenius *Geographia Generalis*'inde en büyük teknelerin İberyalılarda olduğunu bildirmektedir: *Hodie maximal sunt naves Hispanorum seu Lusitanorum quas vocant carracas* ([127]). Fakat bu tarihte, 1664'de bu ağırlıkta tekneler, mücadeleyi çoktan hafif Hollanda teknelerine karşı kaybetmişlerdir.

XVI. yüzyıldan itibaren bu devler daha az sayıda olmuşlar ve hafif yelkenliler onların etrafında çoğalmışlardır. İşte bir ikinci manzara bizi meşgul etmektedir. XVI. yüzyıl büyük İngiliz maceralarının, keşif yolculuklarının veya korsan saldırılarının tekneleri, çok büyük bir sıklıkla, 100 tondan daha hafif olmuşlardır ([128]). 1572'de Drake yalnızca 70 ton su çeken *Pasea*'nın bordasındadır ([129]), Londralı *Primrose* ([130]) ise, 1585 yılında 150 tonluk bir su çekimine sahiptir. 1586'da Cavendish'in üç teknesi sırasıyla 140, 60 ve 40 ton ağırlığındaydılar ([131]). 1587'de İspanya kralına bildirilen, Londra kıyısındaki 14 İngiliz teknesi 80 ilâ 100 ton arasındaydılar ([132]). 1664'de bile Fransa 30 tondan fazla, topu topu birkaç bin tekneye sahiptir ve bunlardan hemen hemen yalnızca 400 tanesi 100 tonu ve sadece 60 tanesi de 300 tonu aşmaktadırlar ([133]). Örneğin Baltık yönüne olan Fransız bağlantılarının ana bölümü 30 ilâ 50 tonluk tekneler tarafından sağlanmaktadır. XVII. yüzyılda olduğu gibi, XVI. yüzyılda da denizler ve okyanuslar küçük yelkenlilerle doludurlar. 1560'la 1600 arasında Lübeck tersaneleri, Baasch'ın inceleme ve hesaplamalarına göre, 2400 tekne inşa etmişlerdir; bunların ortalama tonajları 60 *lasten,* yani 120 tondur ([134]). Fakat buna rağmen gene de Lübeck yapımı büyük teknelerin varlığını bilmekteyiz: patronunun "Roqueresbart" olduğu 600 tonluk *La Grande Barque* 1595 ilkbaharında Cadiz koyundadır; 300 tonluk *Josué* aynı anda San Lucar'da demirlidir ([135]). Hansa kentleri İspanya'ya kadar büyük tekneler göndermekteydiler ve Sevillalılar bunları Yeni Dünyaya, Portekizliler de Brezilya veya Hind Okyanusuna doğru yapacakları yolculuklar için kiralamakta veya satın almaktaydılar patronu Jean "Neve" olan, 20 tane topla donatılmış, Hamburg limanına kayıtlı 160 tonluk *Filibote la Esperanza* Mart 1595'de Cadiz'den geçerken *contratodores de la provision de la frontora de la cororra de Portugal* tarafından Brezilya'ya gönderilmekteydi ([136]).

Fakat, Baasch'ın verdiği 120 tonluk ortalama, büyük teknelerin yanı sıra, İspanya yolculuğunun korkutamadığı koskoca bir küçük yelkenli kitlesinin varlığını işaret etmektedir. 1538 tarihli bir sayım, o sırada Asturias limanlarında olan kayık ve şalupadan meydana gelen 40 teknelik bir liste vermektedir, bunların ortalaması 70 ton olarak çıkmaktadır ([137]). 1577, 1578, 1579 yılları için yapılan, Andaluçya'ya gelen yabancı tekneleri kapsamına alan bir istatistik ([138]) toplam tonajları 60.000 ton olan, yıllık 800 tekne rakamını vermektedir ki, bu modern ölçülerle tekne başına 75 ton anlamına gelmektedir.

Askeri taşımalar için elkonulan büyük yabancı tekneler söz konusu olduğunda, rakamlar zorunlu olarak yükselmektedirler; örneğin 1595'te zikredilenleri gibi. Bunlardan 3 tanesi San Lucar ve Cadiz limanlarına çekilmiştir. 29 Mart 1595'de ([139]) sayılan 28

elkonulan tekne için ortalama ağırlık 200 ton civarında belirlenmektedir; 3 Ağustosta envanteri çıkartılan 37 teknelik ikinci parti elkonulmuş teknede -ki bunun içinde bir önceki partinin bir kısmı veya tamamı da yer almaktadır ([140])- toplam tonaj 7940 ton olmakta, top sayısı 396 ve mürettebat 665 kişi olarak belirlenmektedir; ortalama olarak her tekne 214 ton su çekimine sahip olmakta, 10 top taşımakta ve 20 kadar (tam olarak 18) mürettebatı bulunmaktadır. Basitleştirirsek, bir topun 20 tona, bir denizcinin de 10 tona tekâbül ettiklerini söyleyebiliriz. 54 teknelik sonuncu bir partide ([141]) toplam tonaj 8360 ton olarak ortaya çıkmaktadır, yani birim başına 154 ton ki, bu düşük tonaj sonbahar trafiğinin söz konusu olmasından değil de, bu kez limana giren tüm teknelerin, yani *urcas, hourques* gibi kuzey tipi büyük teknelerden, ilginç adlı *filibotes* (bu kelime korsanlık yapmak anlamına gelen *filibustar* ile aynı ailedendir ve Fransızcadaki *flibuster* ile akrabadır) gibi küçük teknelere varıncaya kadar tümünü kapsamına almasındandır: sadece birkaç örnek saymak üzere, listenin en başındaki tekneleri sayarsak, Stockholm limanından 80 tonluk *Chien d'Or,* Dunkerque'den *Fortune,* Stockholm'den *Sainte-Marie-* Konigsberg'den *Saint-Pierre-* Dunkerque'den *Charité,* Stockholm'den *Chasseur;* listedeki tekneler arasında kuzey, Norveç, Danimarka, Hansa kentleri, sadık Alçak Ülkeler tekneleri yer almakta ve bunlar 1586'dan itibaren elkonularak Sevilla ve bağlı limanlara çekilen gemileri kapsamaktadırlar, ayrıca Katolik Kralın Yarımadanın limanlarında artık görmek istemediği İngiliz ve Hollanda tekneleri de -bunlar bez, tahta, kereste, buğday yüklü gemilerdir- bulunmaktadır. Bu tekneler bazen Manş'taki İngiliz denetiminden kaçınmak için, İskoçya'nın kuzeyinden dolaşmaktadılar.

Fakat Yarımadadan kovulan İngiltere ve Hollanda gemileri, şimdi Okyanusun her iki sahilinde de daha büyük bir şiddetle korsanlık yapmakta, kötü korunan sahilleri yağmalamakta, Hindlere giden koskoca, muazzam teknelere saldırmaktadırlar. Bu mücadelelerde çoğulukla galip gelenler Pigmeler olmaktadır, bunun nedeni bu teknelerin daha hızlı olmaları, denizi ve rüzgârı daha iyi kavramaları oldukça sonraları Richelieu'nün (1626) bir çağdaşının ([142]) açıklayacağı üzere, sahip oldukları toplardır, çünkü 200 tonluk bir gemi "800 tonluk bir gemidekiler kadar büyük toplar taşıyabilir"; bu icat "denizin en değerli şeyi", tıpkı böceklerde olduğu gibi, küçük teknelere İberyalıların koskocaman ve fazlasıyla yavaş teknelerini rahatsız etme olanağını sağlamaktadır. Bu tekneler, bu yüzen kalelerden birini ele geçirdiklerinde, önce herşeyini yağmalamakta, sonra da yakmaktadırlar: hızlı korsanlık faaliyetlerinde bu tekneler ne işlerine yarar ki? 1594'te fikrine başvurulan prens Gian Andrea Doria, Hindler filoları için artık daha küçük ve daha hızlı tekneler kullanılması tavsiyesinde bulunmaktadır ([143]). İspanyol Bahriye nezareti deneylerden ders alarak ve hatta 1591'de *Revenge*'in ele geçirilmesinden önce ([144]), kuşkusuz daha küçük yelkenliler inşa etmeye girişmiştir. Lippomano bu durumu Venedik Senatosuna yolladığı ve İspanyol elçisinin de özetini II. Felipe'ye gönderdiği muhtırasında bildirmektedir ([145]): "Katolik Kral İngiliz girişimine devam etmeye karar verdi. Eski hatalar tekrarlanmayarak, daha küçük ve Okyanus'a daha iyi uyum sağlamış, daha uzun ve daha hafif parçalarla donatılmış tekneler inşa ettirecek bu projenin icraını kolaylaştırmayı ummaktadır" "Okyanus'a daha iyi uyum sağlamış ve daha küçük tekneler": II. Felipe bu kelimelerin altını çizmiş ve raporun kenarına şunları eklemiştir: "geriye doğru dönülmesinin iyi olduğuna inanıyorum ve bunun P° Menendez Marquez tarafından hatırlatılması iyi olacaktır". Demek ki sorun eğer Yenilmez Armada'nın ertesinde çözülemediyse, bu yukarı makam tarafından işaret edilmiştir.

Ticari düzlemdeki gelişme de aynıdır; küçükler büyükleri barışçı veya barışçı olmayan yollardan kovmaktadırlar. 1579 Ağustosunda Biscaye "*Govierno*"su bunu tartışmaktadır ([146]). Burası küçücük, ama Okyanus'a geniş bir şekilde açılmış bir devlettir. Burada eski bir kararname, büyük teknelerin küçükler aheyhine ve ulusal

gemilerin yabancılara nazaran tercihli olarak yüklenmelerini hüküm altına almaktadır: bunun sonucu olarak "*Govierno*"da oldukça uzun bir tartışma çıkmıştır. Bu tartışma bize, tüm Biscaye demirinin küçük gemilerle sevkedildiğini, bu teknelerin büyüklerin girme iddiasında bulunmayacakları heryerde, *en muchas puentas de Francia y Galicia per ser pequenos y de pocce agua* ([147]) yükleme ve boşaltma yaptıklarını öğrenme fırsatını vermektedir. Büyük teknelerle yola çıkışlar gecikmektedir, çünkü bu koskoca gemileri ağzına kadar yüklemek gerekmektedir. Küçükler daha sık yola çıkış olanakları sağlamaktadırlar. Bunlar rizikoyu kesirlere bölmektedirler. Büyük tekneleri istenmeyen sürprizler beklemektedir. Bu sürprizlerden birinden sonra, Signoria kâtiplerinden biri olan Marco Ottobon, 1591 yazında Venediğe buğday sevketmek üzere Dantzig'den tekne kiralarken, 120 ilâ 150 *lastri* (240-300 ton) ağırlığındaki tekneleri tercih etmiştir: "bunların sayıları çoktur; az yük almaktadırlar, fakat bunun sonucu tahılın yolda bozulma rizikosu azalmaktadır... ve sigorta yapılmadığından, muhtemel kayıp daha az olacaktır" ([148]). Özellikle *questi vasselli di mediocre grandezza espediscono più presto il viaggio che li grandi* ([149]), bunlar yolculuklarını büyüklerden daha hızlı bir "sevkiyat" içinde yapmaktadırlar. Nihayet önemi olan bir ayrıntı olarak, tahılı teknenin ambarlarına *a rijuso* yüklemek mümkündür ki, bu da çuval ve fıçı satın almaktan kaçınma olanağı sağlamaktadır. Gerçekten de bu ne kadar da büyük bir avantajdır. ([150]).

Akdeniz'de

Atlantiğin gerçeği. Bunu uzun uzadıya saptadık, bu gerekliydi, çünkü bu gerçek İç Deniz'in taşımacılık tarihini aydınlatmakta, evrimini göstermekte ve teydi etmektedir.

Sorunun daha basit olabilmesi için, hemen başlangıçta, özellikle Venediği ilgilendiren teknik bir devrimden kendimizi kurtaralım, fakat Venedik Venediktir ve önemi büyüktür. Daha XV. yüzyılda bile güçlü rakipleri olan kalye (*galée*), izleyen yüzyılın ilk 30 yılı süresince ([151]) *uygulamada nave* tarafından devre dışı bırakılacaktır: büyük yük gemisi, uzun ve güçlü kürekli teknenin yerine geçmiştir, ancak diğeri de zaten kavranılması güç olan nedenlerden ötürü uzun süre yaşamaya devam etmiştir. Bandello'nun döneminde ([152]) Beyrut kalyeleri Venedik yaşamının karakteristik bir unsuru olarak kalmışlardır. Kalyeler 1532'ye kadar Berberistan'la olan bağlantıyı sağlamışlardır, Mısır'la olanını ([153]) ise en azından 1569'a kadar, yani iki kalyenin İskenderiye ve Suriye'ye yolculuk yaptıkları yıla kadar ([154]). Yüzyılın sonunda kalye Venedik-Spalato hattında hizmette kalmıştır ([155]); bunun nedeni, bu kısa mesafede yola yatkın bir teknenin, Uskok korsanlığını aşmaya -top ve adamlarıyla- ehil bir teknenin gerekli olmasıydı.

Kalye yerini bırakınca, bu yeri önce kendinden büyük ve 600 ton civarında olup, sahnenin önünü tutan teknelere bıraktı ([156]), bu tekneler İngiltere şarap trafiğinde, İç Deniz buğday veya kıyı taşımacılığında veya Suriye yolculuklarında kullanılmaktaydılar.

1525'de Venedik elçisi Navagoro, Cenova ile İspanya arasındaki yolculuğu 15-16 bin kantarlık (1 kantar=89 kg.), yani 1300-1400 tonluk yeni bir Ceneviz *nave*'siyle yapmıştır ([157]); 1553'de 1200 *botte* (600 ton)'lik bir Raguza *nave*'si Türkler tarafından yakalanmış, sonra da Sakız limanında salıverilmiştir ([158]); 1544'de Akdeniz'in en büyük *nave*'si (iddia zorunlu olarak doğru değildir) Messina limanında yanmıştır; o da 1200 *botte* su çekimine sahiptir ([159]); 8 Mart 1565'de kocaman bir Venedik *nave*'sine Alicante limanında elkonulmuştur; bu 6500 *salme*'lik (yuvarlak olarak 975 ton) bir teknedir ve bordasında 60 top bulunmaktadır ([160]). Aynı zamanda 450 tonluk bir Ceneviz yük gemisi ile 275 tonluk bir Portekiz yük gemisine de elkonulmuştur ([161]). Napoli'de *Sommaria* Sicillerindeki ([162])

1561, 1568, 1569 yılları için olan, özellikle *nave*'lere ilişkin bir dizi kayıt bize geçerli on tane (beş tanesi Raguza teknelerine ait) tonaj sağlamaktadır. Bunlar büyükten küçüğe doğru ve ton cinsinden şöyledirler: 1000, 700, 675, 450, 300, 270, 190. 1579'da Livorno limanındaki ([163]) *nave* kayıtları şu tonajları vermektedir: Venediğe giden ve oradan ipek yükleyecek olan bir Marsilya *nave*'si için 90 ton, Napoli'ye giden bir *hourque* için 195 ton; bir Venedik *nave*'si için 165 ton; nihayet, kaptanı Antonio di Veglia, adı *Santo Spirito et Santa Maria de Loreto* olan ve Cenova'ya tuz ve yün yükünden geri kalanı boşaltmak üzere giden bir Raguza *nave*'si için 1125 ton. 1583'de Santa Cruz markisinin Azor adalarına doğru götürdüğü filoda, herbiri 733 tonluk üç Katalan, 726'şar tonluk yedi Raguza, 586'şar tonluk dört Venedik ve 449'ar tonluk iki Ceneviz *nave*'si bulunmaktadır (bu rakamlar herbir gurubun toplam rakamından elde edilen ortalamalardır) ([164]). 1591'de 375 tonluk ([165]) bir Raguza teknesi, 1593'te Antibes'de inşa edilen 450 tonluk bir *nave* ([166]) zikredilmiştir; 1596 Ekiminde Cartagena limanına barut ve çakmaklı tüfek parçaları yüklü 750 tonluk ([167]) bir Raguza teknesi görmüştür; aynı yıl, Türkler bir yıl önce Çiğala paşa tarafından elkonulmuş 350 *botte*'lik (175 ton) bir *nave*'yi 60.000 akçe karşılığında Raguzalılara geri satmışlardır ([168]); 1599'da Trapani'de 240 tonluk bir *Raguzanave*'si demirlemiştir ([169]); 1601'de 600 tonluk bir Raguza *nave*'si *Santa Maria di Montenegro* tuz yüklüdür ([170])

İşte görüldüğü üzere, XV. yüzyılın rekor rakamlarının oldukça uzağındayız. Bu büyük tonajlılar krizi Venedik'te, Raguza'da ([171]), küçük yelkenlilerin kendilerini kanıtladıkları tüm Akdeniz boyunca aşikârdır. Gerçekten de, Venedik'te fiyatların yasaklayıcı yükselişleriyle birlikte, özel kişilerin büyük tekne inşa ettirmeleri olanaksızlaşmıştır, bu durum özellikle Türk-Venedik savaşının bunalımından çıkılmaya başlandığı 1579 yılından itibaren belirgindir. Resmi bir belge bu durumu kesinleştirmektedir ([172]): "1573'den bugüne kadar (4 Kasım 1581) herşeyin fiyatı o kadar arttı ki, artık hiç kimse, herkesin bildiği gibi, bazı nadir istisnalar dışında büyük gemiler inşa ettirerek macera aramak istemiyor; şu anda sadece yedi büyük teknemiz var". Bu tarihten sonra büyük tekne inşaatları ancak, sürekli artmak zorunda olan devlet sübvansiyonlarıyla yapılabilir hale gelmiştir: bu sübvansiyonlar 500 *botte*'den yukarı tekneler için 2.700 düka iken, 1581'de 3.500'e çıkmış, daha sonra da 4.000 ve 4.500'e ulaşmışlardır ki, bu 400 tonluk tekneler söz konusu olduğunda, ancak inşaat maliyetini karşılayabilmektedir. 1590'lı yılların ötesinde, 800 ilâ 1.000 *botte*'lik tekneler için sübvansiyonlar 8, 9, 10 bin dükaya kadar ulaşmaktadır ([173]). Bu, yüzyılın sonu için işaret ettiğimiz bunalımdır. Müfettiş Foscarini'nin 1577'de görevinden ayrılırken bildirdiğine göre, Girit'te de aynı bunalım yaşanmaktadır ([174]). Eskiden Giritliler Latin yelkenli büyük kalyonlarla dolaşmaktaydılar: *erano scuole, nelle quali si facevano de'bunoni marinari,* bu "okullar"da kadırga yönetmeye ehil usta denizciler yetiştirilebilirdi,ama bu sonradan çıkan *navigando alla vela quadra navili* üzerinde değil.

Bu küçük tekneler sadece Girit'te ortaya çıkmamışlardır; biraz önce, biraz sonra bütün deniz onları tanıyacaktır, tıpkı bir İngiliz kaptanı olan Roberto Torton'un uzmanı olduğu XVII. yüzyıldaki Livorno *vascelli quadri*'leri gibi ([181]) Deniz trafiğinden hiçbir zaman kaybolmayan bu tekneler, bölgelere göre çok çeşitli biçimler almışlardır. Adriyatik'te, Sanudo'nun ([182]) döneminde Venediğe 22 günde yeni Girit şarabını getiren şu küçük kalyeler *grippi*'nin yerine geçen *marciliane* veya başlangıçta, XV. yüzyılda Istria yakacak odunlarını ve taşlarını taşımış olan, sonra da daha uzun güzergâhlarda kullanılan *marani* zafer kazanmışlardır. *Marciliane, nave*'ye nazaran daha bodurdur, ama aynı miktarda yelkene sahiptir, pupası karedir, burnu ise çok dardır. 1550'lerden itibaren bunlar Apulia ticaretine (zeytinyağ, buğday) katılmışlardır. Bu tekneler XVI. yüzyılın sonunda Adriyatik ticaretini küçük tonajlıların elinden almışlar, sonra da dar

İSPANYA LİMANLARINDA SAYILAN VEYA ELKONULAN TEKNELERİN ORTALAMA TONAJLARI 1551-1554

LİMANLAR	TARİHLER	TEKNE SAYISI	TONİLATO OLARAK BİRİM AĞIRLIK
Cadiz ([175]) Cezayir Seferi	27 Haziran 1541	12	170
Cadiz ve Sevilla ([176]) (*naos* ve *urcas*) Cezayir Seferi	Temmuz 1541	52	202
Malaga ([177]) Cezayir Seferi	14 Eylül 1541	24	170
Cadiz, San Lucar, Puerto de Santa Maria ([178])	(1550) muhtemelen 1541	27	190
Sevilla ([179]) "*las naos que estan en el rio de Sevilla*"	Nisan 1552	23	267
Bütün Guipuzcoa ve Biscaye limanları ([180]) (yeni tekneler)	1554	31	237

denizin ötelerine doğru, Venedik adalarına ilerlemişlerdir. 1602'de Venedik, bazıları dört direkli olan ve 140-150 tona kadar ([183]), hatta 250 tona ([184]) kadar ulaşan 78 *marciliane*'ye sahiptir. Karakteristik bir işaret olarak, yalnızca *marciliana*'ların girebilecekleri limanlara sahip olan Ferrare dükalığı bu limanları genişletmeye girişmektedir ([185]). Ancak, Signoria bu *gemilerin* talihine 1589'dan itibaren ([186]) engeller çıkartacak ve 1602'den itibaren de Zanta'ya kadar gitmelerini yasaklayacaktır. Bu darbeyle, sayıları 1619'da 38'e düşmüştür ([187]). Bu durum Venediğin herşeye karşı ve rağmen büyük tonajlıları korumakta inat etmiş olmasının kanıtıdır. 1630-1632'de bile, Doğu Akdeniz'e yaptığı yolculuk sırasında Stockove Venedik ticari teknelerinden söz etmektedir ([188]): "o kadar ağır ve o kadar kötü inşa edilmişlerdir ki, en küçük rüzgârda bile seyredemezler, bu da onların İstanbul'a gelmeden önce üç veya dört ay yatmalarına yol açmaktadır. Bunun tersine, Provence gemileri küçük ve hafiftirler ve bu sayede en hafif rüzgârda yola çıkma fırsatını kaçırmamaktadırlar".

1570'li yılların ötesindeki Marsilya yükselişini binlerce nedenle açıklamak mümkündür, bu kente kadar Fransız, İngiliz veya Alman mallarının Rhone yoluyla akımı, Türklere karşı yapılan 1570-1573 savaşında Venediğin devre dışı kalması, Çok Hristiyan Kral ile Türkler ve Barbaroslar arasındaki *Entente Cordiale*'in ona sağladığı iyi kötü ayrıcalıklar. Bu durum aynı zamanda, Marsilya ve Provence teknelerinin inceliği sayesinde de olmuştur; Livorno adlandırmasının verdiği isimlerle *nave*, kalyon, *tartane, saète* veya kayıklar sayesinde. Bu adlar, *nave* ve kalyon bile aklımızı karıştırmasın: *Sainte-Marie Bonaventure* adlı bir *nave* 1597'de ([189]) 700 kantar (60 ton kadar) çekmektedir; *Saint-Marie Bonaventure* (Marsilya teknelerinin çoğu bu adı taşımaktadırlar) adlı bir tekne 150 ton ağırlığındadır. 5 Mayıs 1596'da Pedro de Leyva'nın Trapani'de elkoyduğu *"nave" büyük bir tekne değildir, "invertaque sunt in ea coralla... et alia"* ([190]). 1591'de Trablusşam'da seyreden Marsilya "kalyonları"nın tonajları bilinmemektedir ([191]): patronunun Nicolas Sicart olduğu *La Trinité* (5 Nisan 1591) kalyonu veya patronunun George de Bellet (5 Nisan 1591) olduğu *La Foy* kalyonu, veya İskenderun'dan (7 Mayıs 1594) yükleme yapan şu *Saint-Victor* kalyonu. Kuşkusuz bunların eskinin Provence dükünün görkemli kalyonlarıyla karşılaştırılabilecek hiçbir yanları yoktur ([192]). 1612'de Suriye'deki Venedik konsoloslarından biri 400 *botte*'lik Marsilya gemilerinden bahsetmektedir ([193]). Marsilyalı bir gemi sahibinin dediği üzere, bu tekneler sıklıkla, Cagliari ile Livorno arasında bakla, deri, peynir taşıyan bir *galeonetto* olmaktadırlar ([194]). Marsilya *saète*'leri yüzyılın sonunda 30 ilâ 90 ton ([195]) arasında çekmektedirler. 1593 yazında Antibes'de 3.000 *salme*'lik (450 ton) bir *nave* inşa edildiyse de, bunun yarısının Giovanni Vivaldo adlı bir Cenevizliye ([196]) satıldığını kaydedelim.

Diğer yandan kayık, *tartane, saète,* kalyon ve *galionetti,* Marsilya gemi ve *nave*'leri XVI. yüzyılda denizi yavaş yavaş doldurmaya başlamışlardır. Hiçbir kuzey Afrika limanı, hiçbir İspanyol, hiçbir İtalyan limanı yoktur ki, bunlar rıhtımlarını çeşitli mallarla istila etmesinler. Venedik'te bu tekneler hizmetlerini 60'lı yıllardan itibaren kabul ettirmişlerdir. Denizin bütün uzunluğu boyunca bu tekneler koca filolar halinde ve büyük teknelerin hışmını çekerek yolculuk yapmaktadırlar. 1574'de ([197]) bir Raguza yük gemisi bir Marsilya *nave*'sini ele geçirdikten sonra, onu yağmalayıp, batırıp, miço da dahil mürettebatın tümünü boğduysa, bunun nedeni kazanç hırsı kadar kıskançlık da değil midir? Çünkü büyük Raguza yük gemileri taşıma krizinden muzdariptirler. Bunlar henüz doğudan batıya Sicilya'dan İspanya'ya kadar bütün deniz boyunca dolaşmaktadırlar. II. Felipe'nin armadalarının peşi sıra, yüzyıl tamamlanırken Atlantik'te macera aramakta ve yok olmaktadırlar. Fakat 10 yıl, 20 yıl geçtikten sonra Raguza da, tıpkı Venedik gibi, hatta ondan da fazla, Adriyatik kare çayırına geri çekilmiştir.

Bütün bunlar ne esrarlı, ne de istisnai hiçbir yanı olmayan ritmlere göre gerçekleşmektedirler. Marsilya yüzyılın sonunda çok sayıda ama düşük nitelikli tekneye sahiptir; oysa 1526'da I. François'ya verilen bir dilekçede aynı kent limanının "büyükgemi,tekne, kalyonlarla" donandığını ve bunların Suriye, Mısır ve Berberistan'la ([198]) ticaret yaptıklarını bildirmekteydi. Demek ki, Marsilya yüzyıl boyunca değişmiştir. Raguza, bir tanığın söylediklerine göre, 1574'de ([199]) hala Adriyatiğin en büyük teknelerine sahiptir; aynı kent XVII. yüzyıldaki uzun bir karanlıktan sonra, 1734-1744'lerde denizcilik yaşamına yeniden başlarken, Adriyatik ve Adriyatik dışı yollara çok sayıda küçük tekne sokacaktır: *nave, polacre, fregaton, marciliane, felouque, patache, vachette tartanelle, trabaccoli.* Gerçekten de, adlar, biçimler, donanım, tekneler değişmişlerdir ([200]).

Fiili olarak, XVI. yüzyılda mübadele artışının ürünü olarak küçük tekneler heryerde ortaya çıkmaktadırlar. Bunlar Arşipel'in hafif tekneleri olduğu kadar, Provence (sadece Marsilya değil) kayıklarıdır da. 1559'da Venedik'te *ancorazzo* ödeyen sekiz karamürselden en azından beş tanesi Midillili reisler tarafından yönetilmektedir ([201]); çoğu zaman da

bunlar kuzeyden gelen tekneler, onlara verilen adla *bertoni*'ler olmaktadırlar. Bu sonuncular iki dalga halinde, 1550'den önce ve 1570'den sonra gelmişlerdir, hikâyelerinin en ilginç yanı XVI. yüzyılın birinci ve ikinci soluğu arasındaki bu yirmi yıllık arızadır.

Fakat, bu sorunların gerçek boyutları yavaş yavaş farkedilmektedir. Herşey burada rol oynamaktadır: fiyatların yükselişi, artan refah, dönüş maliyeti, konjonktür dalgalanmaları... Ne adını bilmeksizin, ne de belgenin kesin tarihini bilmeksizin -mutlaka XVII. yüzyıl başına ait olmalıdır- söylevine sahip olduğumuz bir Venedikli de böyle akıl yürütmektedir ([202]). Evet eski güzel günlerde, *modesto guadagno*'nu iyi insanlarıyla herşey daha iyi gidiyordu. O günler, herkesin çıkar peşinden koştuğu bugünden farklıydı. "Bugün 100 dükaya alınan birşey eskiden 25'eydi". Sonuç: artık küçük Venedik tekneleri yoktur, Fransızlar, İngilizler, Hollandalılar limanı *con loro navili minori* istila etmektedirler; bunlar mallara daha yüksek fiyat vermekte, diğerlerinin seyrüseferini batırmaktadırlar. Sadece tuz ve pamuğun dönüş navlunu, *savorna* için tanrısal bir lütuf olduğu Kıbrıs'tan onları uzaklaştırabilmek ah bir mümkün olabilse! Ey büyük teknelerin ve beş ayda biten yolculukların eski günleri! Bu söylev -çok kısaltılmış olarak- bir Venediklinin kendi kentinden, Akdeniz uzun mesafeli yolculuklarına, tekellerine verilen zararı nasıl hissedebileceğini ve uzun zamandan beri ardı arkası kesilmeyen fiyat artışlarını nasıl hissedeceğini yansıtmaktadır.

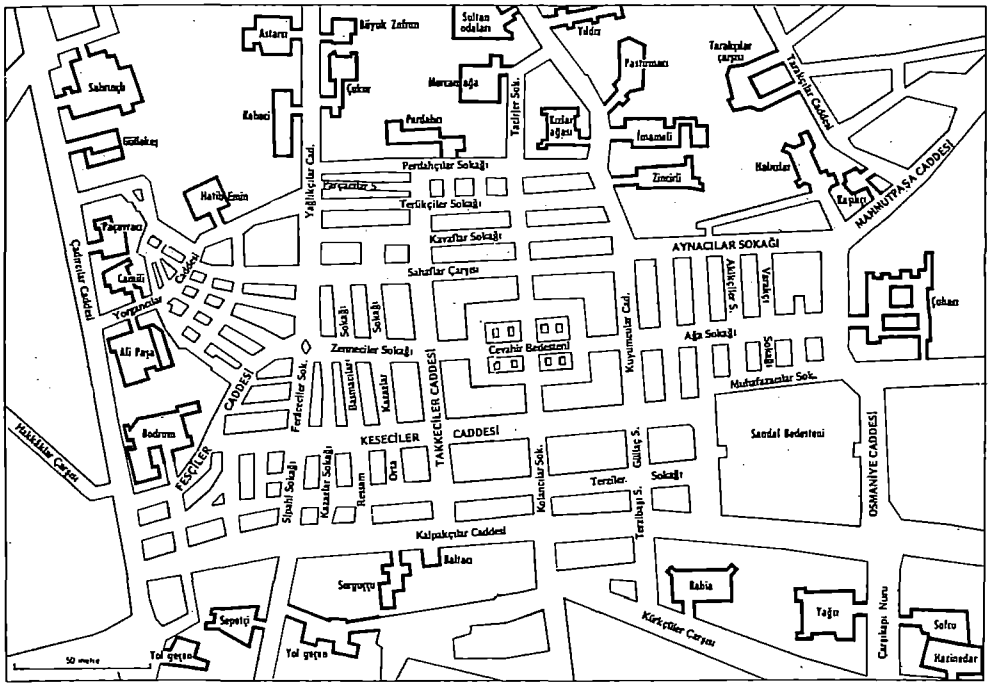
Fakat gerçekte Venedik ekonomisi bahriyesiyle aynı anda iflas etmiştir. Ve XVI. yüzyılda Akdeniz'i istila eden küçük tekneler bulutu, tersine, bu kentin zenginliğinin, Atlantik proleterlerinin hizmetini talep edebilme ve ödeyebilme olanağının işaretidir. Bu önemli soruna geri döneceğiz ([203]).

3. Kentsel işlevler

Ne kadar prestijli olurlarsa olsunlar, Akdeniz kentleri de bütün diğerleri gibi aynı düzenlemelere tabiydiler. Başka yerlerde olduğu gibi, bunlar da mekâna yol ağı aracılığıyla el koymaları, yüklerindeki kopuşlar, sürekli uyum sağlamaları, yavaş veya ani değişmeleriyle birlikte yaşamaktadırlar. Bu arı kovanları uzaklarda, çok uzaklarda yeni oğullar oluşturmaktadırlar. İşte Potosi'de bir Raguzalı, Diu'da bir başkası ([204]) ve dünya üzerine dağılmış binlercesi. Bir atasözü pek de haksız olmaksızın, dünyanın heryerinde hep bir Floransalının bulunmasını istemektedir. İşte Transilvanya'da bir Marsilyalı ([205]), Hürmüz'de Venedikliler ([206]), Brezilya'da Cenevizliler ([207])...

Kentler ve yollar

Pazarı ve yolları olmayan kent yoktur; bunlar hareketle beslenmektedirler. İstanbul'un kalbi "bazestan"dır ([208]), bu çarşının 4 giriş kapısı, tuğla kemerleri, sıradan malları ve değerli ürünleri, fuardaki hayvanlar gibi yoklanan esir pazarı vardır; alıcılar esirlerin yüzlerine tükürüp, boyalı olup olmadıklarını anlamak için sonra da silmektedirler ([209]). Pazarın yerleşim yerinin merkezinde -ve bu durumda sanki herşey doğal olarak oraya akmalıymış gibi kentin en alçak kesiminde- veya yerleşim yerinin dışında olmaksızın -bu Dinar bölgesindeki Türk iskânının durumudur, buradaki bütün kentler Mostar, Saraybosna vb. "pazardışı"dırlar ([210]), bu daha dün Tanca'daki durumdur da ([211])- hiçbir önemi yoktur. Yeri veya biçimi ne olursa olsun, bir pazar, bir çarşı, bir kent çok sayıda hareketin nihai noktasıdır. Cezayir'de, odun yüklü olup, bunların ağırlığı altında kaybolan eşekler yakındaki Atlas'tan gelip, Bab-el Ued'e, kuzey kapısına gitmektedirler ([212]); Mitica veya büyük güneyden gelen develer Bab-Azun, güney kapısının önünde konaklamaktadırlar; limanda korsan, ticaret tekneleri kaynamakta olup, bunlar Bone'dan ham tereyağı, Marsilya'dan bez, yünlü kumaş, kereste, Cerbe'den zeytinyağ, İspanya'dan Itriyat yüklenmiş olarak buraya gelmişlerdir. Bu saydıklarımız



25. İstanbul büyük çarşısı, XVI.-XVII.yüzyıllar

İstanbul büyük çarşısı, aşağı yukarı bugünkü Kapalı Çarşı'nın bulunduğu yerde olup, kentin ticari faaliyetlerinin kalbini meydana getirmektedir. Çarşı öncelikle iki Bedestenden meydana gelmektedir (kelime Bezzazistan kelimesinin bozulmuş biçimi olup, bu bozulmadan sıklıkla kullanılan Bazestan kelimesi ve tahmin edileceği üzere çok çeşitli yazılış biçimleri türemiştir; kelimenin kökeni bez'dir, ilke olarak burası bez tüccarlarının çarşısını ifade etmektedir). Eski Bedesten Fatih Sultan Mehmed tarafından İstanbul'un fethinden sonra inşa ettirilmiştir. Burası merkez binası olup 4 kapısı ve iki ana sokağı bulunmaktadır, çarşının içinde cevahir bedesteni sözleri okunmaktadır. Yeni olanının adı ise Sandal Bedesteni'dir (sandal: yarı ipekli bir kumaş). Bu kitlesel iki yapının etrafında bir dizi tüccar ve zenaatkâr sokakları yer almaktadır. Kalın çizgiler hanların avlularını işaret etmektedir (Kelimenin Batı'daki geçerli biçimi **khan**'dır). buraları kentin ve sarayın iaşesi için yakından denetlenen büyük depolardır. Toptancılar mallarını buradan satmaktadırlar. Plan Osman Ergin tarafından çizilmiş ([195]) ve Robert Mantran'ın sık sık zikrettiğimiz kitabında iktibas edilmiştir.

yalnızca açık denizde talan edilen hristiyan mallarıdır; ayrıca esirlerin iadesinden elde edilen ve Valencia, Cenova ve başka yerlerden gelen paraları da bu tekneler getirmektedirler. Bütün bunlar Cezayir'i beslemekte, inşa etmektedir. Her kent yuttuğu, kendi çıkarı doğrultusunda durdurup sonra yeniden saldığı hareketlerden meydana gelmektedir. Ekonomik hayatın imgeleri, hareketlerin, yolların ve yolculukların imgeleridir. XVI. yüzyıl yazarlarının teknelerle veya az çok güvenlikle dolaşan tekne yükleriyle kıyasladıkları kambiyo senetlerine varıncaya kadar bu böyledir, bir deniz sigortası olan ve onların söyledikleri gibi rizikoya orantılı olan *agio* bu durumun sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Yol bağlantıları engellenen kentler ölmekte veya can çekişmektedirler. Tıpkı 1528'deki Floransa gibi: kentin güney bağlantıları 1527 Roma yağmasından beri kopuktur, bu nedenle Floransa her hafta Romalı müşterilerinin ona sağlamakta oldukları 8.000 dükayı ve Napolililerin alımlarının bedeli olan 3.000 dükayı kaybetmektedir ([213]). Kuzey yönünde de felâketler söz konusudur, çünkü Fransa yönündeki bütün yollar Cenova'nın yüzünden; Almanya yönündekiler de Venediğin yüzünden kesilmişlerdir. Bu durumda Floransa *o fine, o d'oro panni garbi*'lerinin üretimini azaltmak zorunda kalmıştır ([214]) ve yaşayabilmek için kaçakçılık yollarına başvurmak ve Fransa ile

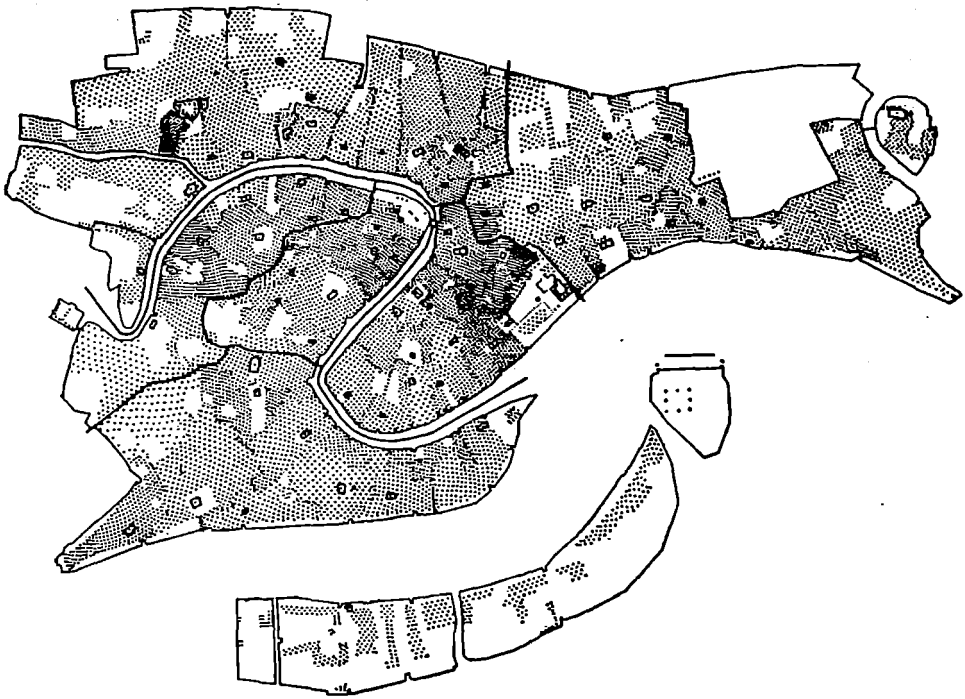
Lyon yönüne, Asola ötesinde Mantova, hatta Trieste'ye kadar mal ihraç edebilmek için deniz yolunu kullanmak durumunda kalmıştır; hatta karayolundan Almanya yönüne ihracat yapabilmek için bile önce deniz yolunu kullanmıştır. Kentlerin ilişkilerini bozmak ve bu karmaşık hayatları mesafeli dengelerini canlarının istediği gibi tehlikeye atmak, mekân ve kudret bakımından zengin olan karasal devletlerin ayrıcalığıdır. Cenova Fransa'yı isyan eden Korsikalılara yardım etmekle itham etmektedir, fakat bu ithamlara öfkelenen Fourquevaux Şubat 1567'de, eğer Fransa Cenova'ya zarar vermek isteseydi, bu dolaylı eylemlere ihtiyacı olur muydu diye yazmaktadır. Eğer böyle birşeyi isteseydi, kendi evinde sükûnet içinde, Ceneviz ipeklilerini ve diğer malları yasaklar ve Provencelilara Cenova şarap ve buğdayla besledikleri sahil şeridiyle ticaret yasağı koyardı ([215]). 1575'te Cenova'daki karışıklıklar esnasında, daha kötüsünden endişelenen İspanya'nın ilk tedbiri bu kente Sicilya buğday ambarını kapatmak olmuştur ([216]).

Bütün maddi ve gayrimaddi varlıklar kentlere yollardan gelmektedirler. Bunu yarı Alman yarı İtalyan Augsburg kenti hakkında söylemiştik; hatta kent, mimari bakış açısından Cenova ve Venedik veçhesine bile sahiptir; biri Lech nehri boyunca, diğeri ise Vertach boyunca, Floransa'da Rönesans, kente doğru Toskana'nın bütününden gelen sanatçıların akımı biçiminde ortaya çıkmıştır; Roma'daki Rönesans ise, Floransalı ve Umbrialı sanatçıların Ebedi Kent' doğru akımları olmuştur. Köyden köye, kentten kente giderek, şurada yarım bırakılmış bir kubbeyi tamamlayarak, burada bir resmi boyayarak, ilk inşaat ustası tarafından terkedilen kiliseye kubesini ekleyerek ilerleyen İtalyan Rönesansı, çabucak yayılmaya hazır bir dünya olmasaydı, gerçekleştirdiğini gerçekleştiremezdi. Daha sonra "Barok" adını vermenin adet olduğu İtalyan mimari unsurları, yeteneklerini icra etmek için çok uzaklara kadar giden ve arkalarında köylü veya kentli heykeltraş kuşaklarının süsleme ve dekor modelleri olarak kullanacakları tohumları atan Alplerin duvarcıları ve taş yontucuları ([217]) tarafından oraya buraya taşınacaktır.

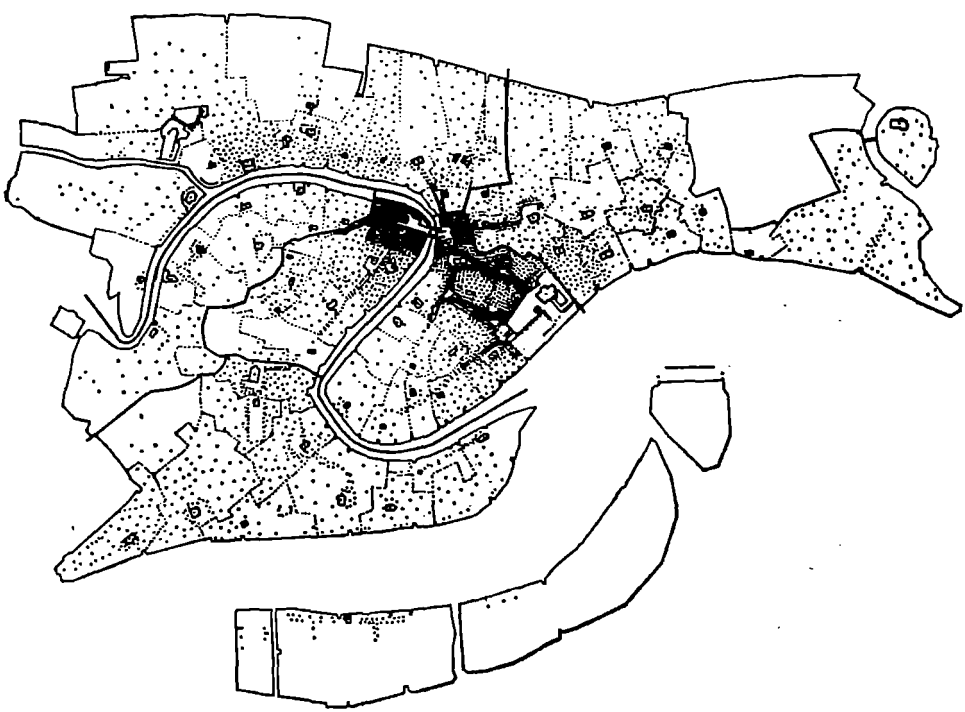
Kentler haritası doğal olarak, bütünlüğü ve ayrıntıları itibariyle yol haritasıyla çakışmaktadır. Tarento'dan Bari üzerinden Ancona'ya kadar ve Ancona'dan Bologna, Modena ve Parma üzerinden Piacenza'ya kadar giden ve Po kıyısında duran eksen, bir kentler dizisidir. Aynı şekilde, daha ilginç ve daha az sıklıkla zikredilen diğer yol; Medina del Campo'dan (Valladolid) Burgos ve Bilbao'ya uzanan şu özellikle faal kentleri birleştirmektedir: fuarlar kenti, II. Felipe'nin 1560'a kadar başkenti, yün tüccarlarının büyük merkezi ve bitirmek üzere denizciler ve taşıyıcılar kenti. Yol bu kentlerden geçerken, dönen halının işçilere dağıttığı gibi, onlara ihtiyaçlarını dağıtmaktadır.

26. Venediğin kalbi

D. Beltrami, **Storia della popolazione di Venezia...**, 1954, s. 39 ve 53'ten alınan yandaki iki harita aynı sorunu ortaya koymaktadırlar: kentsel mekânın örgütlenme sorununu. Okuyucu yönlenmek için öncelikle ortasından Venediğin çeşitli mahallelerini bölen hattın geçtiği Büyük Kanalı tanıyacaktır, daha sonra Büyük Kanalı aşan yegâne köprü olan Rialto limanının bulunduğu minik kareyi, San Marco meydanını, Kuzey-batıya doğru tersaneyi temsil eden beyaz lekeyi; güneye doğru kentin geri kalanından geniş Zattere kollarıyla ayrılan San Giorgio ve Giudecca adalarını tanıyacaktır; Büyük Kanal ile Zattereler arasındaki burun gümrüğe tekâbül etmektedir. Kentin altı mahallesi şunlardır: San Marco, Büyük Kanalın sağ kıyısında ve Rialto limanının sağında San Polo; Castello (Tersane); S.Croce (sağ kıyıdaki üçüncü mahalle); kuzey cephede Yahudi mahallesinin de bulunduğu Cannaregio; Dorsodura. Kentin merkezi San Marco ile Rialto arasında yer almaktadır. İkinci planda, köprünün ötesindeki dükkân lekesinin ortasında Rialto meydanı beyaz bir leke tarafından temsil edilmektedir ve burası tüccarların gündelik buluşma yeridir. Kuzey batıda anormal bir nüfus yoğunluğuna sahip olan getto ayırımcılığa sahne olmaktadır. Mahalleler kilise cemaatlerine bölünmüşlerdir ve bunların sınırları duruma göre iki haritadan birinde daha belirgin olmaktadır.



1586 Nüfusu
Her nokta 10 kişidir



1661'de dükkânlar
Dükkân başına 1 nokta.

Batı Akdeniz'de büyük kentlerin, evrensel yol olan deniz kenarında sıklaşmalarına karşılık, ulaşımın karayollarıyla ve daha düşük verimlilikte sağlandığı içlerde de seyrekleştikleri açık bir gerçektir. Akdeniz'in güneyine ve doğusuna doğru ise, bunun tersine İslam kentleri çok güçlü çöl yollarının kesin çağrısına tekâbül eden kara içlerine çekilmişlerdir.

Çeşitli yolların buluşma yeri

Tamamı yol kavşaklarında olan büyük kentler zorunlu olarak sadece bunların buluşmalarından doğmamaktadırlar (örneğin Piacenza'nın inkâr edilmez bir şekilde Po ile *Via Emilia*'nın buluşmalarından doğmuş olmasına rağmen). Fakat bunun sayesinde yaşamaktadırlar. Ders kitaplarına bile giren bu formüle göre "bunlar önemlerini coğrafi konumlarından sağlamaktadırlar". Yolların buluşması bazen ulaşım araçlarında bir değişmeyi, zorunlu bu durağı işaret etmektedir. Arles'da Rhône filoları Martigues, Boue ve Marsilya yönüne taşımaları sağlayan Provence sahilinin kıyı taşımacılığı yapan tekneleriyle buluşmaktadırlar. Verona'da, inişte katır kervanlarının veya Brenner arabalarının bağlantısını kuran Adige seyrüseferi başlamaktadır. Trablusgarp, Tunus veya Cezayir'de kervanlar deniz kenarında durmaktadırlar. Halep, yerleşme yerinin kaynaklarından çok, Akdeniz ile İran körfezi arasında ([218]), Jacques Gassot'nun dediği gibi ([219]), Hind malları ile "kumaşlar ve batıdan gelen diğer mallar" arasındaki bir antrepo ihtiyacından doğmuştur. Bağdat'tan gelen kervanlar burada Lübnan engebelerine karşı durmakta ve yüklerini katır, at veya eşek kervanlarına devretmektedirler, bu kervanlar ise aynı zamanda batılı hacıları yakındaki Kudüs-Yafa güzergâhı üzerinde taşımaktadırlar.

Tanım gereği, bütün limanlar kara ve su yollarının kesiştikleri yerlerdedirler. Hiç bir liman yoktur ki, bir karayolunun veya bir tatlı su yolunun son noktasında kurulmuş olmasın -özellikle karayolunun, çünkü Akdeniz'de akarsu yatakları ağız bölümlerinde, med-ceziri olmayan bir denize karışmalarından ötürü, tehlikelidirler-. Bunun dışında, Akdeniz kıyılarının arkasında, karayolu engebe tarafından engellenmektedir; demek ki kıta yönüne bir çatlaktan yararlanmayan liman olamaz. Cenova yakınlarındaki Apennin dağlarında, biri *dei Giovi* yolu olan bir dizi engebe üzerindeki çiziklere sahiptir; Cenova'nın kaderi bu belirleyici boğaza bağlanmıştır. Arızalı, vahşi, erkenden küçücük denizci yerleşim yerlerinin oluştuğu bir kıyıda yer alan Cenova, uzun süre bir köy demesek bile, ikinci sınıf bir kent olarak kalmıştır. Kuşkusuz körfezinin en uç burnunda iyi korunaklı bir konumdaydı, ama kıtadan soyutlanmış, Orta Çağın büyük ticari yolu olan ve Apenninlerin kuzeyinden Roma'ya kadar sokulan şu *via Francigena*'yla iyi bir şekilde kaynaşmıştı. Cenova itibarına ancak denizdeki İslam önceliği gerilemeye başlayıp, Avrupa trafiğine ilgi duyan ve dağ yolları konusunda uzman kuzey insanları (özellikle Astililer), bu kente deniz trafiğinin kârını toplamaya geldikleri tarih olan XI. yüzyılda kavuşabilmiştir. Cenova karayolları ile denizin bu buluşmasından, *dei Giovi* boğazının değerlendirilmesinden doğmuştur ([220]). Zaten karayolunun Cenova nezdindeki önemi hep devam etmiştir. *Venuta di* mare'nin yanı sıra hep *venuta di terra* da olmuş ve her iki yönde kârlı mübadeleler gerçekleşmiştir. Cenova teknelerinin olduğu kadar, kent sokaklarında tıpkı taş bir şose üzerindeki keçiyolu gibi kendilerine tahsis edilen tuğladan yolları izleyen şu katır kervanlarının da çocuğudur.

Bu ikili çehre, bütün limanların çehresidir. Marsilya'nın Rhône yoluyla bağlantısı vardır, Cezayir merkezi Magrip'le dayanışma içindedir, inkâr edilemez bir şekilde deniz tarafından yaratılan Raguza bir an için bile kıyılarını birleştirdiği geniş Balkan dünyasının dışında kalmamıştır. Eskiden Sırbistan gümüş madenleriyle ilgilenmiş ve maden çıkarım merkezleriyle arasındaki kent ve fuarların işlerini sağlamıştır; Üsküp,

Prilep, Prizen, Peç ([221]). XVI. yüzyılda bu kentin doğuya doğru olan kara ticareti inkârı mümkün olmayan bir artışa tanık olmaktadır ([222]). Raguzalı tüccarlar Bosna ve Sırbistan'da Vidin'e kadar yayılmaktadırlar; Tuna eyaletlerinde de rol oynamaktadırlar; İstanbul'a yönelik bir araba taşımacılığının hareket noktası olan Üsküp'te ([223]) kalabalık bir koloni oluşturmaktadırlar; uzun zamandan beri buraya girişlerinin Karadeniz'den gelen Cenevizli tüccarlar tarafından güçleştirildiği Bulgaristan'a sızmaktadılar; bunları Belgrad'da Macaristan seferinden dönen Türk subaylarına İngiliz kumaşı satarken görmek mümkündür; aynı Raguzalılar geçerken hıristiyan elçileri konuk ettikleri Edirne'dedirler; ve tabii ki İstanbul'dadırlar da. Raguza'nın XVI. yüzyıldaki şaşırtıcı gücü Balkan içlerine yerleşmiş tüccar kolonilerine bağlıdır; bu tüccarlar yüzlerce dükkânda veresiye ve peşin İngiliz, Venedik veya Floransa yünlülerini satmaktadırlar. Raguza'nın gücü aynı zamanda çobanların dahi ayaklarına giderek pazarlık eden --Raguza arşivlerinde bunların uzun ve dar hesap defterlerinden bazıları muhafaza edilmektedir- deri ve yün alıcısı tüccarların yolculuklarına da bağlıdır.

Raguza'nın yaşamı, Kuzeyde Saraybosna'ya veya Karadağ ve Arnavutluk dağlarını aşarak, doğu yönündeki en önemli merhale olan Üsküp'e ulaşan korkunç yollar olmaksızın, düşünülemez niteliktedir. Raguza iki hareketin buluşma noktasıdır; bunlardan biri Balkan yolları tarafından meydana getirilmektedir, diğeri ise denizin sınırsız yollarını kullanmakta ve XVI. yüzyılda Raguzalıları istisnasız bütün Akdeniz ülkelerine, bazen Hindistan'a sıklıkla İngiltere'ye ve bildiğimiz kadarıyla bir kere de Peru'ya kadar ulaştırmaktadır.

Yoldan bankaya

Yollar ve mübadeleler, içinden kentlerin çıktıkları yavaş süreçli işbölümünü mümkün kılmışlardır; bu kentler kırlardan yarı yarıya kurtulmuşlardır ve bu sürekli kuşatmayı ancak tekrarlanan çabalar sayesinde kaldırabileceklerdir. Bu çabalar da kendi ceplerinden, bizzat kentlerin içinde farklılaşmış faaliyetlerini eyleme geçirmeyi, onları bizzat kendi içlerinde, tabii ki ancak çok kaba olarak düzenli şemalara uyan bir şekilde dönüştürmeyi sona erdirmiş değillerdir.

Bu çok değişkenli süreç içinde, herşey aşikâr bir şekilde, heryerde hazır ve nazır, öncelikli, örgütleyici bir ticari faaliyetten itibaren harekete geçmektedir. Bu gerçek Venedik, Sevilla, Cenova, Milano, Marsilya...'da aşikârdır. Sadece birkaç dokuma endüstrisi kuruluşuyla, birkaç sabunhaneye sahip olan bu sonuncu saydığımız kentte, bu durum inkârı mümkün olmayan bir gerçektir ([224]). Doğu'da kendi yünlü ve ipekli kumaşlarının yanı sıra Floransa yünlüleri ve kadifelerini, Flandre ve İngiltere yünlülerini, Milano ve Almanya fistanlarını ve yine Alman kökenli bez, kap kacak ve bakır pazarlayan Venedik için de aynı durum söz konusudur. Cenova'ya gelince, bu kent için Orta Çağdan itibaren atasözü gibi şu söz söylenmektedir: *Genuensis ergo mercator.* Demek ki tasniflerimizde bir "tüccar kapitalizmi"nden söz etmek ve bununla yüzyılın çevik, daha şimdiden modern ve tabii ki etkin ekonomik hayatını ifade etmek, terimi yanlış kullanmak olmayacaktır. Herşey bu kapitalizmin başarısına ulaşamamakta, fakat bir çok şey onun dinamizmi ve cazibesine tabi olmaktadır. Büyük ticaretin, uzun mesafe ticaretinin emirleri, sermaye birikimi, sürükleyici bir rol oynamaktadırlar. Cenova, Floransa, Venedik veya Milano'da endüstriyel hayat, özellikle yeni ve devrimci pamuk ve ipek alanında ticari konjonktürün çukurlaştığı noktalarda canlanmaktadır. Paul Mantoux'nun klasik tezi daha XVI. yüzyılda gerçekleşmiştir: ticaret endüstriyel hayata rehberlik etmekte, onu ortaya çıkarmaktadır. Ve kuralın mübadele, taşıma, yeniden satış olduğu Akdeniz'de, bu durum heryerde olduğundan daha belirgindir.

Bu ticari hayat herşeyi teşvik etmekte, tıpkı rüzgârın taneleri uzaklara sürüklediği gibi, endüstriyel faaliyet tohumları da dahil, herşeyi taşımaktadır. Fakat bu taneler her zaman serpilebilecekleri toprakları bulamamaktadırlar. 1490'da, bir Floransalı olan Pietro del Bautella Raguza'ya *l'arte di fabricare i panni alti di lana*'yı ([225]) getirmiştir; 1525'de ise bu kez ülkeden biri olan Nicolò Luccari tarafından ipekçilik sanatı getirilmiştir ([226]). Oysa, bu endüstrilerden hiçbiri büyük bir talihe mazhar olamayacaklardır ve Raguza kendi tüketimi için bir miktar yünlü üretmek ve kentten transit geçen kumaşlardan bir kısmını boyamak veya yeniden boyamakla yetinecektir. Marsilya'da da aynı denemeler yün ve ipek için 1560'lara doğru yapılmıştır ve Botero'nun ipeğe ilişkin olarak söylediğine göre ([227]), uygun nitelikli su yokluğu yüzünden bu faaliyetleri sürdürmek mümkün olamamıştır.

Ticari ve endüstriyel işlevler çok kabaca birbirlerini izlemektedirler ([228]); belli bir ekonomik yaşlanmadan sonra, ikinciler birinciler tarafından harekete geçirilmektedirler (tabii ki çok sayıda olan diğer koşulların arasında). Güney Fransa'nın endüstriyel kenti Montpellier'dir ([229]). Bu kentin arkasında koskoca bir geçmiş, kazanılmış bir zenginlik, yatırılacak sermayeler, dışarıyla hayat verici bir temas bulunmaktadır. Colbert'in XVII. yüzyılda yapmak istediği, yani Fransız Doğu Akdeniz ticaretinin gerisinde bir yünlü dokuma endüstrisini geliştirme arzusu, zaten başka fırsatlardan ötürü, uzun zamandan beri kendiliğinden oluşmaktadır. Venedik endüstrisi XIII. yüzyılda gelişmiştir; fakat aynı anda daha hızlı bir ritmde büyümekte olan Signoria ticaretinin etkisiyle bu Orta Çağ endüstrisi dış ticaret hacmine nazaran önemsiz hale gelmiştir. Venediğin büyük endüstriyel atılımı geç tarihlerde, tezgâhtan atelyeye geçilirken, arzulanmayan ama yüzyılın konjonktürü tarafından yönlendirilen ve talep edilen girişimin etkisiyle, XV. yüzyılda, özellikle de XVI. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Venedik endüstriyel bir liman olma eğilimine girmiştir. Ve belki de yalnızca, bir sonraki yüzyılda Fransa ve kuzey Avrupa'nın başarısı bu dönüşümün mükemmelliğe ulaşmasını engellemiştir ([230]).

Eğer geniş açımlı endüstri kentsel faaliyetin bir ikinci aşaması gibiyse, belki de bankacılık üçüncüsüdür. Bir kentin çocukluğundan itibaren, kuşkusuz bütün faaliyetler daha o zamanlar hareket halindedirler; bu arada altın ticareti ve diğerleri. Fakat bu ticaret ancak gecikmeli olarak özelleşmektedir; özerklik ve bütünsellik alanında en son doğacak olan odur. Uzun süre herşey *karışıklıktır:* mal, atelye, banka birbirlerine karışmakta, aynı elde toplanmaktadırlar. Floransa'da Galileo'ya borç veren Guicciardini Corsi'ler; Sicilya buğdayı, yünlü kumaş ve karabiber satışıyla da ilgilidirler; defteri kebirleri korunmuş olan Capponiler aynı zamanda şarap taşımacılığı, tekne sigortasıyla olduğu kadar, kambiyo senedi alıp vermekle de meşguldürler; yarımdan daha fazla bankacı olan Mediciler, XV. yüzyılda ipek işleme atelyelerine sahiptirler.

İşlerin bu çokluğu ve karışıklığı, rizikoların akılcı dağılımı olarak eski bir kuraldır. Para ticareti, yani özel kişilere yapılan ödünçlemeler (az veya çok kılık değiştirmiş olarak, çünkü Kilise faiz karşılığı borcu yasaklamaktadır) kentlere ve hükümdarlara açıkça yapılan para avansları, yatırımlar (Floransa'da denildiği gibi *accomandite*), deniz sigortaları. Bu tamamen mali işlem diğerlerinden sıyrılmakta çok fazla sıkıntı çekmiştir. İlk mükemmelliğine ancak XVII. yüzyılın sonlarında Amsterdam'da ulaşabilecektir.

Ama bu durum XVI. yüzyılın daha şimdiden bankacılığı yüksek bir düzeye ulaştırmasını ve İspanya'nın *hombres de negocies* adını verdiği, adeta uzmanlaşmış bankacılar giderek daha fazla sayılarda üretmesini engellememektedir. Bunlar Fransa'nın XVIII. yüzyılı anlamında daha çok, devlet hizmetinde "maliyeciler"dir. Oysa XVI. yüzyıldaki olgu yalnızca birkaç kentte, tam olgunluklarına ulaşmış eski tüccar kentlerde kendini ifade edebilmektedir. Bankaların ve bankacıların XIV. yüzyıla, hatta

XIII. yüzyıla kadar geri gittikleri Venedik'te büyük ticaret firmalarının Avrupa ve Akdeniz'i, İngiltere'den XIII. yüzyıldan beri denetimleri altında olan Karadeniz'e kadar ellerinde tuttukları Floransa'da; Michelet'nin ([231]) demesine rağmen "bir kent olmaktan önce bir banka" olmayan ama buradaki *Casa di San Giorgio*'nun Orta Çağın tanıdığı en gelişkin kredi kurumu olduğu Cenova'da. İleri boyutlara ulaşmış bir araştırma, kenti XV. yüzyılda ([232]) daha şimdiden çağdaş, zamanının önünde, gündelik olarak kambiyo senetlerinin cirosuyla ve bankacıların *agio*suyla, daha o zamanda bile süvariyi ileri sürme sanatı olan *ricorsa* antlaşmasıyla meşgul olarak göstermektedir. Sevilla ile Yeni Dünya arasındaki vaktinden önceki rolü, İspanya'yla 1528'deki kesin ittifakı ise geri kalanı tamamlamışlardır: Cenova XVI. yüzyılın ikinci yarısına damgasını vuran şu enflasyon ve refah dalgasının yükselmesi içinde, dünyanın birinci para kenti haline gelmiştir -bu yüzyıl Cenova'nın, malla uğraşmanın soylu bir faaliyet sayılmadığı kentin yüzyılıdır-. *Nobili vecchi* fırsat çıktığında şap veya yün veya İspanya tuzları üzerinde spekülasyon yapmaktadırlar. Fakat ticareti *nobili nuovi*'ye bırakmakta ve altın ile gümüş, rantlar ve İspanya kralına borç verme oyunlarını kendilerine saklamaktadırlar.

Ancak, bu çok basit tabloyla aşikâr bir çelişki içinde olarak, o dönemde Avrupa'nın birçok yerinde, adeta yeni kentlerde çok sayıda para merkezi ortaya çıkmaktadır. Fakat acaba bu ani ve önemli serpilmenin arkasında ne gizlidir? Kendi de bizzat bir gelenek olan İtalyan bankasının basit bir oğul vermesi. Daha Champagne fuarlarında Sienalılar, Luccalılar, Floransalılar veya Cenovalılar ellerinde sarrafların terazisini tutmaktaydılar; XV. yüzyılda Cenevre'nin daha sonra da Anvers, Lyon ve Medina del Campo'nun talihini sağlayanlar gene onlar olmuşlardır. 1585'de Main-üzeri-Frankfurt mübadele fuarlarını kurduğunda, burada da vardırlar. Haberleri olmayanların gözünde meslekleri tabii ki esrarlı, hatta şeytani bir yana sahiptir. 1550'lerde bir Fransızın "geldiklerinde adı geçen ülkelerden küçücük bir kredi, divit, mürekkep ve kâğıtla birlikte kambiyo senetlerini bir ülkeden diğerine aktarmaktan başka birşeye sahip olmaksızın sadece kişilerini getiren" elleri boş "şu yabancı tüccar ve bankacılar" (yani İtalyanlar)'ın karşısında ağzı açık kalmıştır ([233]).

Kısacası bütün Avrupa boyunca; uyanık, faal bir mektuplaşmayla bilgi edinen küçük bir insan grubu, senet ve nakit mübadelelerini elinde tutmakta, bu sayede ticari spekülasyon alanına egemen olmaktadır. Ancak "maliye"nin yayılması karşısında gözlerimizin fazla kamaşmasına izin vermeyelim. Bazıları endüstriyel, bazıları da bir çoğu gibi hemen mali olan tüccar "piyasaları" arasında büyük derece farkları vardır. 1580'de Portekiz İspanya'ya bağlandığında, İspanyol işadamları tamamen ticari olan Lizbon piyasasının teknik geriliği karşısında şaşkınlık içinde kalmışlardır. Marsilya'da XVII. yüzyıl başlarında bile yatırımlar Lyon, Montpellier ve Cenova'dan gelmektedirler. Ticari olarak çok başarılı olan Raguza, İtalyan kentlerinin mali tabiyeti altındadır: XVII. yüzyılda bütün serveti rant olarak ya Napoli, ya Roma, ya da Venediğe gitmektedir. Venedik örneği daha da açıklayıcıdır. *Cinque Savii*'nin Ocak 1607 ([234]) tarihli uzun bir raporu, bugün "kapitalist" adını verebileceğimiz bütün faaliyetlerin burada Floransalıların ellerinde olduğunu, bunların kentteki evlerin bazılarına sahip olduklarını, ayrıca kenti beyaz maden açısından besleyen ve sarraflık mesleğini ellerinde tutan Cenovalıların da bu alandaki ikinci unsuru meydana getirmekte olduklarını işaret etmektedir. Cenovalılar ve Floransalılar Venedik üzerine senet "çekerek" Venedikli kreditörlerin bol miktarda olan paralarını "kambiyo"da değerlendirmektedirler (esas olarak, Besançon fuarları denilen ve Piacenza'da kurulan fuarlarda). Böylece kentin kullanılabilir nakdine "elkonulması" olayı vardır. Piemonteli Giovanni Botero 1589'da Cenova ile Venediği taraf tutmaksızın kıyaslarken bunu farketmektedir. Cenova'da para tacirlerinin servetleri muazzam miktarlarda artmıştır, fakat kenti besleyen faaliyetlerin zararına olmak üzere. Kentin endüstriyel yaşamında (dokuma, gemi inşaı) yavaşlama

vardır; oysa *arti* bütünlüğü içinde oldukça fakir olan Cenova halkının hayatını meydana getirmekteydi. Büyük rakibinin yanında Venedik daha az gelişmiş bir kent olarak kalmakta ve henüz hemen tüm zenaatları kendi yapmaktadır. Bununla birlikte, iki kent arasındaki servet farkı ne kadar büyükse de, Venedik halkı Cenova halkından daha az mutsuzdur ([235]).

Kentsel devre ve gerileme

Eğer kentsel hayat aşamalar halinde gelişip, oluşuyorsa, yine aşamalar halinde gerilemektedir. Kentler, ekonomik hayatın kalp atışlarına göre doğmakta, gelişmekte, gerilemektedirler. Ve gerilerlerken de, birbirlerini izleyen parçalar halinde, kudretlerini meydana getiren şeyleri terketmektedirler. Cenova'da ilk olumsuz işaretin (Raguza yük gemilerinin varlığı), büyük kentlerin şu ilk zenginlikleri olan taşımacılığı etkilemesi bir rastlantı mıdır? Öte yandan, zincirin tam karşı ucunda en uzun süre direnenin, gelişme konusunda en sonuncu sırada yer alan bankacılık faaliyetlerinin olması da bir rastlantı mıdır? Cenova ve Venedik, XVIII. yüzyılda gerileme süreçlerinin en alt noktasındalarken bile, hala altın kentleridir. Barselona'nın en azından XVI. yüzyıldaki dramı, geçmişinin bir sonucu, çabucak oluşan ama söylenenlere karşın bankacılık düzleminde özenle tamamlanmamış bir zenginliğin bedeli değil midir? Daha o zamanlar Capmany'nin farkettiği üzere ([236]) kenti XVI. yüzyılda felceden, para, mübadele ve *giro* yokluğu olmuştur.

Bu farkına varışların sınırında, endüstriyel bir aşamanın gelişmesinin çoğu zaman bir kentin hareket yaşamındaki bir rahatsızlığın işareti olduğunu, ve endüstrinin bir bakış açısından, bu dolaşım rahatsızlığına karşı bir cins cevap olduğunu söylemeli miyiz? Her hal-ü kârda, denizden uzak kentlerde -ve bu yüzden karayolu kentleri olma mesleklerinden rahatsızlık duyan; ister ipekçiliğin vatanı Lucca, ister Milano, Come veya isterse bizzat Floransa olsun- endüstrinin neşv-ü nema bulmasını görmek semptomatik olmaktadır. Veya aynı durumu ister Floransa, ister Venedik olsun, XVI. yüzyılda taşımacılık veya mal alanında tehdit altında olan kentlerde görmek de semptomatik olmaktadır. Nihayet, bankacılığın da kaynağının ticari ve endüstriyel zorluklarda olduğunu mu söylemeliyiz? Sonuç olarak bir faaliyet ancak zorunlu olarak uyumlu olmadığı faaliyetlerin zararına olmak üzere zuhur etmektedir. Bu, herşeyi açıklamak kastından çok, hızlı bir bakışla kentsel dinamizmin problemlerinin tümüne bakabilmek amacıyla söylenmiştir.

Çok eski bir tipoloji

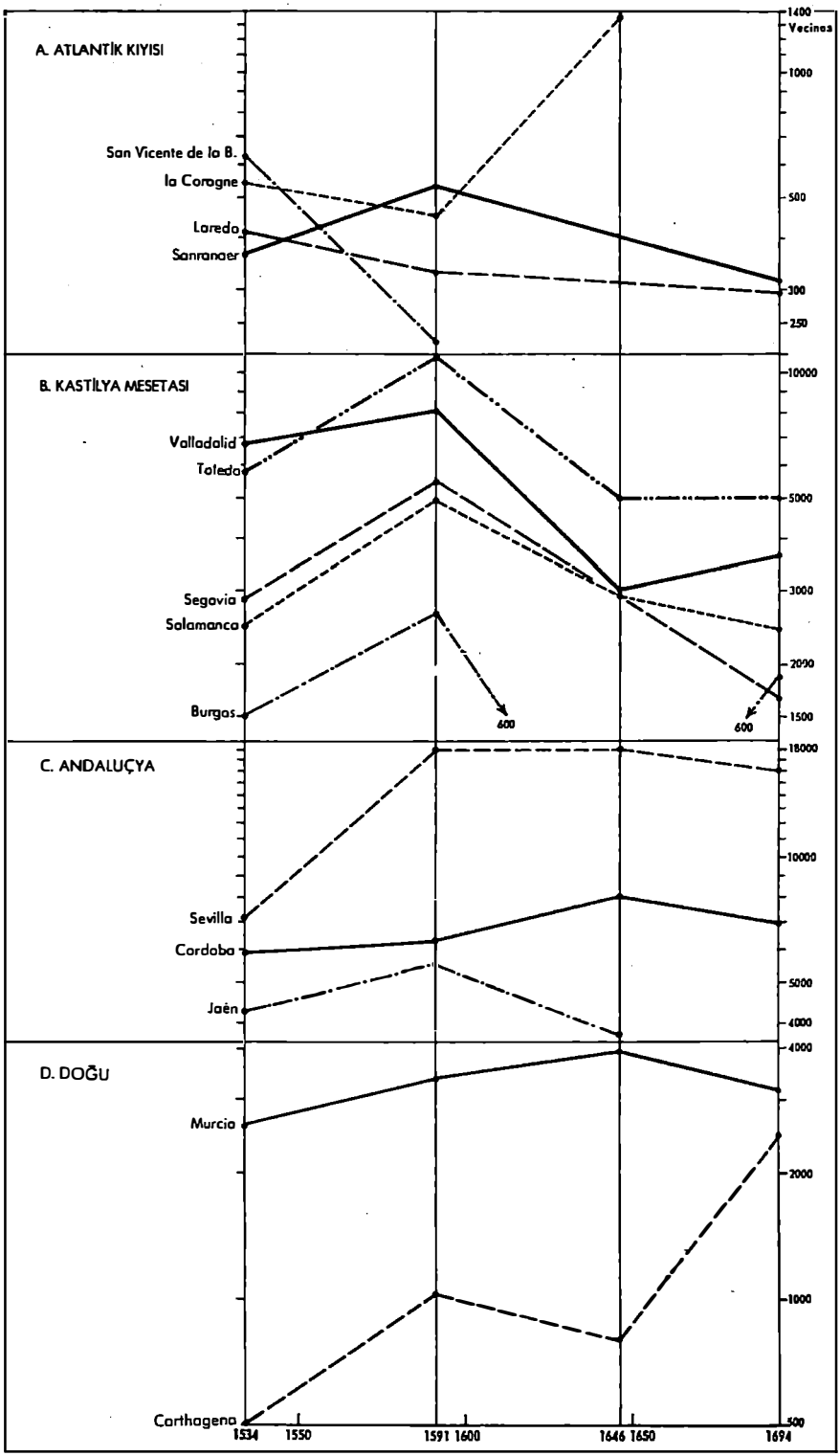
Taslağını çizdiğimiz bu genel kentler tipolojisi zorunlu olarak eksik kalmaktadır. Herşey kentlerin varoluşunu karmaşıklaştırmaktadır. Her kent kendine özgü bir ekonominin içindedir. Bu durum, dar bir çap içinde kentin kendi kırıyla; egemen olduğu veya tabi olduğu komşu kentlerle ilişki içinde olmasını gerektirmektedir. Aynı durum geniş çapta mesafelere göre, ya bütün Akdeniz, hatta daha Büyük Akdeniz ölçeğinde bağlantılar anlamına gelmektedir. Nihayet, siyasal hayatın konjonktürleri vardır. XVI. yüzyılda bu konjonktür kentlerin eski bağımsızlıklarını yıkmakta, geleneksel ekonomilerin temellerini sarsmakta, yeni yapılar yaratmakta ve bunları dayatmaktadır.

XVI. yüzyıl Kastilya kentleri tipolojisi üzerine bir çalışmayı tamamlamış olan bir tarihçi ([237]), çalışmasının sonunda şöyle bir ayırıma ulaşmaktadır: Granada ve Madrid

gibi bürokratik kentler -bu gibi kentler o kadar çabuk boy atmaktadırlar ki, boş gezer bir halkın iaşesi buralarda çoğu zaman kazaya uğramaktadır ve 1615 tarihli bir mektuplaşmada "burada günlerce ekmek kıtlığı olduğu ve sokakların, ellerinde paraları olduğu halde ekmek arayıp bunu *per l'amor di Dio* ([238]) istediklerinin" görüldüğü bildirilmektedir-; Kordoba ve Segovia gibi endüstriyel kentler (şu anlamda ki, modern endüstri buralara sadece Almanya'ya özgü olmayan *verlagsystem*'in kapitalist biçimleriyle yerleşmektedir); Cuenca gibi endüstriyel ama zenaat türünde endüstriyel kentler; Salamanca veya Jerez de la Frontua gibi civarlarındaki kır tarafından ayakta tutulan, onlar tarafından istila edilen tarımsal kentler; Guadalajara gibi Kilise kentleri; Soria gibi bir koyunculuk kenti... XVI. yüzyılda aynı zamanda, tıpkı denizde savaş gemilerinin tüccar gemilerinden pek ayrılmadıkları gibi, diğerlerinden pek farklı olmayan birkaç da askeri kent bulunmaktadır. Bu tasnifler, ele alınması gereken kişilerin çeşitliliklerini ortaya koymaktadır. Diğer yandan, tipleri ne olursa olsun, birinci dereceden önemli kentlerle tali öneme sahip kentler arasında ayırım yapmak ve (Avrupa'ya özgü bir yapı içinde) esas kent ile ikincil kentlerin nasıl karşılıklı davranışlar içinde olduklarını görmek de gerekmektedir.

Zaten, içine kapatılmak istenilen çerçeve bir kez saptandıktan sonra, her kişi buradan hemen çıkmaktadır. Para ticaretine kötü bir şekilde başlayan (ama bankalan olan) Sevilla aynı zamanda hem bürokratik, rantiye, hem de zenaatkârdır; lüks burada haklarını talep etmekte; birçok fakir ailenin paylaştıkları evlerde yığılı halde yaşadıkları hemen tahmin edileceği bir proletaryayı ayakta tutmaktadır -tıpkı çamaşır suyu ve sabun imal edilen Triana mahallesinde olduğu gibi ([239])-. Salamanca kırsaldır, fakat aynı zamanda ünlü bir büyük üniversite kentidir. Parlak bir üniversite kenti olan Padua, aynı zamanda kırsal bir merkezdir. Eskiden (1405'den önce) buraya egemen olan Carrare senyörleri, Venediğe karşı yürüttükleri mücadelelerinde "rakiplerindeki pahalılığı devam ettirebilmek için" kent çıkışında tavuk, et tavuğu, kaz, yumurta, güvercin, sebze ve meyvalardan vergi almaktadırlar. Kanıtlarının çok bol olduğu bu kentsel muhafazakârlık örneklerinden biri olan bu durum, Venediğe zarar vermesine rağmen, onun tarafından 1460'a kadar ([240]), yani Padua'nın San Marco Cumhuriyetine boyun eğmesinden çok sonralara kadar, devam ettirilmiştir.

Ancak, Padua kendi kırının ortasında sanki suya batmış gibi kalmaktadır ve 1509'da Bayard ile arkadaşları onu tarımsal işlere boğulmuş olarak görmüşlerdir: Sadık hizmetkâr "*chaque jour se recuelloit force foings, et en ce quartier là font les charretées grandes de sorte que au passer en une porte, elles y entrent quasi à force*" ([241]) diye anlatmaktadır. Broletto'ya açılan San Stefano kapısının son derece dar bir geçit meydana getirdiği Brescia'da da aynı manzara görülmektedir, o kadar ki, "*quando vi si trova qualche carro di feno o paglia o legne, per li on ponno transitar gli uomini*" ([242]). Aynı manzaraya değilse bile, aynı gerçeğe, Apulia'nın küçük bir kenti olan ve faal fuarlara sahip olan Lucera'da da rastlanmaktadır. Bu kent ayrıca Vico markisinin buraya atadığı *capitono*'lar sayesinde en büyük derdine sahip olmakta ve bunlardan yakınmak için tüm nedenlere sahip bulunmaktadır. Bu *capitano*lar öldürmekte, çalmakta oyun oynamakta ve son melanet olarak da "izin verilen tarihten önce, çok sayıda domuzu kentin topraklarına, diğer *citadini*'nin zararına olmak üzere yolladılar... bu işi yaparken de bu domuzlar yüzünden buğday, su ve otlaklarda meydana gelecek zararı hiç hesaba katmadılar" ([243]). Böylece çok sayıda domuz bizzat kent surlarının içinde yetiştirilmektedir. Askeri savunma sanatı veya yöneticilerin dürüstlükleriyle uyuşmaz nitelikte olan bu tarımsal manzaralar, XVI. yüzyıl kentlerinin kendi kırlarına doğru her taraftan nasıl da açık olduklarını ortaya koymaktadır. Zaten başka türlü nasıl yaşayabilirlerdi ki?



27. Kastilya kentlerinin nüfusları

4. Çağın tanıkları kentler

Faaliyetlerin paylarının her zaman özgür bir biçimde dağıldığı bu çeşitli kentleri, şimdi hepsinin birden katıldığı bir gösteride sorgulamak, Akdeniz XVI. yüzyılının ikinci yarısında heryerde aynı veya hemen hemen aynı bir konjonktüre tabi oldukları ölçüde, *tekrarladıklarına* kulak kabartmak gerekmektedir. Oldukça yakından tanıdıklarımız hakkındaki tanıklıklar birbirlerini tutmaktadırlar: kentlerin nüfusları artmaktadır; bu kuşkusuz hiç de eksik olmayan, günü gününe meydana gelen kötüye gidişlere rağmen olmaktadır; fakat kentler *uzun dönemde* sağlıklıdırlar, çünkü gövdeleri genişlemektedir; kentler her hal-ü kârda bunalımları ve zorlukları atlatmaktadırlar; ancak hepsi de kendilerinden daha hızlı büyüyen devletlerin onları kuşatarak, boyunduruk altına alarak ve hatta onları uzaktan sarsalayarak, özgürlüklerini kısıtladıklarına tanık olmaktadırlar. Yeni bir siyaset ve ekonomi çağı kendini haber vermektedir. Bu açıdan Akdeniz erkencidir.

Nüfus artışı ([244])

XVI. yüzyıl kentsel nüfus hareketleri hakkında tarihçilerin derleyebileceklerinin binde birini -ve hala- bilebilmekteyiz. Ancak bütün hakkında hemen hemen güvenilir teşhisler koymak mümkündür. Bu konuda daha kesin bir fikir verebilmek için Kastilya kentlerine ilişkin bir nüfus hareketi grafiği veriyoruz ([245]). Burada konuşulan dil açıktır: bütün olgular -istisnalar kuralı teyid ederler- XVI. yüzyılın sonuna kadar net ve sürekli artışlar işaret etmektedirler.

İtalya ([246]), Avrupa ve Asya Türkiye'si ([247])'ne ilişkin rakamlar aşağı yukarı aynı eğri tarafından temsil edilmektedirler -*grosso modo*-. Aşırı bir riske girmeksizin, bu ülkelerin tanıklıklarını Akdeniz'in tümüne, hıristiyan olduğu kadar müslüman Akdeniz'inin tümüne yayabiliriz. Bu, Akdeniz'de olduğu gibi Avrupa'da da "uzun XVI. yüzyılın" karakteristiğidir; yani herşeyin veya hemen hemen herşeyin ona bağımlı olacağı, insan sayısındaki bu artışa yol açmış olmak.

Bu nüfus yükselişi hareketi içinde bütün kent kategorileri eşit durumdadırlar; küçükler gibi orta çaptakiler de; en önemlileri gibi kabacaları da, zenaata dayalı olanlar gibi sanayici olanları da, bürokratik olanlar gibi tüccar olanları da... Paris, Londra, Madrid ve hatta İstanbul gibi bazı ayrıcalıklı kentlerde artış veya kararlı dengeye rastlanırken, geri kalan kentlerin tümünün geniş bir gerileme sürecine girmeleriyle belirlenen XVII. yüzyıldaki azalma sürecinde olduğu gibi ([248]), kentler arasında bir farklılık bulunmamaktadır. XVI. yüzyılda karşımıza beklenmeyen hiçbir şey çıkmamaktadır; bu dönemde tüm kentlerin aynı anda faalleştiklerini, Verona'da olduğu kadar Venedik'te, Pavia'da olduğu kadar Milano'da da kamusal veya özel inşaat şantiyelerinin kurulduğunu; zenaatların Cuenca'da olduğu kadar Segovia'da da canlandıklarını; Napoli'deki Mandracchio'da olduğu kadar Sorrento veya Amalfi plajlarında da tekne yapımı faaliyetlerinin hızlandığını görmekten şaşkınlığa düşmemekteyiz. O dönemde söz konusu olan genel bir ilerlemedir ve nüfus artışı *tüm* kentsel evrenleri damgalamaktadır. Bu durumda kentler hiyerarşisi, kentsel yaşam düzeyine ilişkin bir harita, ne kadar kötü olursa olsun -çünkü maliye rakamlarından (*milliones*) hareketle düzenlenmiştir-, yerinden hiç kıpırdamayan bu belirleyici kentlerarası coğrafyayı işaret etmektedir ([249]). Büyük kentler yerleştikleri yerlerde yüksek fiyatlar, yüksek ücretler, vitrinleri daha güzel dükkânlar gibi avantajlarla birlikte kalmakta ve uydu kentler onlara bakmakta, onların etrafında dönmekte ve onlardan hizmet görmektedirler. Avrupa ([250]) ve Akdeniz'in bu çok karakteristik güneş sistemleri hiç de bozulmayacaklardır.

Fakat gürültü çıkartan ve çok canlı bir ışıkla parlayan değişiklikler de zuhur etmektedir ve bunların varlığı da oldukça mantıklıdır.

Herşeyden önce bir nüfus artışı asla tek bir yönde etki etmemektedir; bu hareket sırasıyla güç ve rahatsızlık, denge veya narinliktir. Birçok eski başağrısı yerinde kalmakta ve bazen de ağırlaşmaktadır; XVI. yüzyıl onları yokedebilmek faziletine ne de gücüne sahip olamamıştır. İkinci olarak, kentler dünyayı yönetme konusunda tek başlarına değillerdir. Avrupa ve Akdeniz'in XI. yüzyıldan XVI. yüzyıla kadar olan ilk genişlemeleri sırasında, o zamana kadar ayrıcalıklı olan hükümranlıkları tartışmalı hale gelmiştir. Eski yüzyıllar süresince gelişmekte yavaş kalmış fakat Modern Çağın aniden ileri ittiği devletler vardır. Nihayet, kırlar, çoğunlukta kalmaya devam etmektedirler. Belki de bunlar XVI. yüzyılda besledikleri kentlerden daha yavaş ilerlemektedirler. Buralardaki nüfus artışı, rakamlandırmanın tam olarak mümkün olmamasına rağmen, kesindir ([251]). Böylece kentler bir tepeye ulaşmışlar, hatta onu biraz da aşmışlardır. Örneğin ölçümlerin mümkün olduğu Venezia'daki ([252]) gibi XVII. yüzyılda nüfus gerilemesi olduğunda, kentler civarlarındaki kırsal alanlardan daha hızlı bir şekilde nüfus kaybedeceklerdir. XVIII. yüzyılda herşey değişecek midir? M. Moheau ([253]) o dönemde kırsal Fransa'daki nüfus artışının kentsel Fransa'dakinden daha hızlı olduğunu ileri sürmektedir. Bu hızlı kıyaslamalar XVI. yüzyıl kentlerinin hem belirleyici, hem de narin kaderlerinin anlaşılmasına yardım edeceklerdir.

Eski sefaletler, yeni sefaletler: kıtlıklar ve buğday sorunu

XVI. yüzyıl kentsel evrenlere her zaman gülümsememiştir. Açlık ve salgınlar kentlere, her seferinde katlanan darbeler indirmişlerdir. Taşımanın yavaşlığı ve yasaklayıcı fiyatıyla, hasatların düzensizliğiyle, her yerleşim yeri yılın her anında açlık tehlikesiyle karşı karşıyadır. En küçük bir fazla yük kenti perişan etmektedir. Trento meclisi üçüncü ve son kez toplandığında (üstelik bu kent, Verona'nın zaman zaman ikmal yaptığı Bavyera buğday yolu olan büyük Brenner ve Adige yolu üzerinde yer almaktadır), meclis üyelerinin karşısına hemen, Roma'nın da haklı olarak endişe duyduğu zor bir iaşe sorunu çıkmıştır ([254]). Gerçekten de, Akdeniz'de ve Akdeniz dışında kıtlık sıradan bir kazadır. Kastilya'da 1521'deki açlık Fransa'ya karşı olan savaşın başları ve *Communeros*'un içerideki ayaklanmalarıyla çakışmıştır. Portekiz'de Büyük Kıtlık Yılı adı verilen şu yıl süresince ekmek yokluğu soyluları ve bağımlı köylüleri korkudan çılgına döndürmüştür. 1525'te korkunç bir kuraklık Andaluçya'yı iflas ettirmiştir. 1528'de açlık Toskana'da zincirlerinden boşanmıştır: Floransa kendi kırsal alanının aç köylülerine karşı kapılarını kapatmak zorunda kalmıştır. 1540'da dram tekrarlanmıştır: Livorno'ya Doğu Akdeniz buğdayıyla yüklü olarak gelen teknelerin bölgeyi kurtarmalarından önce Floransa'da yeniden kapıları, kapatıp, kırları kendi kaderlerine terketmek planlanmıştır; fakat mucize gerçekleşmiş ve gemiler gelmişlerdir ([255]). 1575'te, üstelik tahıl bakımından çok zengin olan Romanya'da sürüler kitleler halinde ölmüşler, Mart ayında insan omuzuna kadar yükselen kar yağışı karşısında gafil avlanan kuşlar elle yakalanabilir hale gelmişlerdir. İnsanlara gelince, onlar da bir lokma ekmek için birbirlerini öldürmüşlerdir ([256]). 1583'te ise felâket bütün İtalya üzerine çökmüş, ama insanların açlıktan öldükleri Papalık devleti özellikle etkilenmiştir ([257]).

Ancak, olağan olarak bölgelerin bütününü kapsamına alanı değil de, kentsel açlıklar söz konusudur. 1528 Toskana kıtlığına özelliğini veren husus, bunun Floransa civarındaki tüm bölgeye yayılması, ve biraz önce söylediğimiz gibi, sığınmak isteyen köylüleri kent dışına sürmenin gerekmesidir. Aynı şekilde, 1529'da Perrugia'da 50 mil çapında bir bölge içinde hiç buğday bulunamamıştır. Bunlar ender felâketlerdir. Köylüler hemen

tamamen, onları bireysel olarak yaşatacak şeyleri kendi topraklarından sağlayabilmektedirler. Bunun tersine, kent surlarıyla sınırlı olan kentsel açılıklar, XVI. yüzyılda aşırı bir sıklıktadırlar. Hiç de fakir bir bölgede yer almayan Floransa, 1375 ile 1791 arasında 111 kere kıtlıkla karşı karşıya kalırken, aynı süre içinde yalnızca 16 iyi hasada tanık olmuştur ([258]). Messina veya Cenova ([259]) gibi buğdayın yeniden dağıtıldığı limanlar bile korkunç kıtlıklara sahne olmuşlardır. XVII. yüzyılın başlarında Venedik hala iaşesi için milyonlarca altın sarfetmektedir ([260]).

Demek ki, ihtiyaçları ve araçları nedeniyle, büyük buğday alıcıları kentler olmaktadırlar. Birincisi, her türden iaşe fırsatıyla ilgilenme olanağını sektirmeyen ve XV. yüzyılda bu nedenle Fransa, Sicilya ve Kuzey Almanya'ya yönelmiş olan; ikincisi ise, Doğu Akdeniz'de buğday ticaretine girişen, 1390'dan itibaren Türklerle toptan tahıl ticareti, yapan, ama aynı zamanda Apulia'dan Sicilya'ya kadar diğer tahıl sağlayıcılarına da buşvuran Venedik veya Cenova'daki tahıl siyaseti konusunda koca bir kitap yazılabilir. Venediğin bunun dışında sürekli düzenlemeleri olmaktadır; özellikle 1408, 1539, 1607, 1628 yıllarında ([261]) kendi "körfezi"nin dışına her türlü buğday çıkışını yasaklamıştır.

XVI. yüzyılda biraz büyücek hiçbir kent yoktur ki, Venedik'te verilen garip bir şekilde modern bir adla bir Buğday Daire'şine sahip olmasın (Venedik'teki bu Daire'nin ilgilendiğimiz döneme ilişkin belgeleri kayıptır). Burada söz konusu olan harika bir örgüttür ([262]). Daire yalnızca buğday ve un girişlerini denetlemekle kalmamakta, aynı zamanda kent pazarındaki satışları da doğrudan denetlemektedir. Un ancak, biri San Marco, diğeri de "Rivoalto"da ([263]) olan "kamusal alanlarda" satılabilirdi. *Doge* hergün depolardaki stok miktarı konusunda haberdar edilmek zorundaydı. Venediğin bir yıllık veya sekiz aylık buğdayının kaldığı anlaşılır anlaşılmaz, hamen haberdar edilen Meclis tedbir almaktaydı; ihtiyatlar bir yandan Daire, diğer yandan da kendilerine hemen nakdi avanslar verilen tüccarlar tarafından sağlanmaktaydı. Fırıncılar da gözetim altında tutulmaktaydılar; bunlar halka "has buğday"dan yapılmış beyaz ekmekler arzetmek zorundaydılar; ekmeğin ağırlığı iaşenin kıtlığı veya bolluğuna göre değişirken, o dönemde tüm Avrupa kentlerinde kural olduğu üzere, birim fiyatı sabit kalmaktaydı.

Bütün kentlerin böylesine bir Buğday Dairesinin tam aynına sahip olduklarını söylemiyoruz; böylesine bir Daire sadece Venedik'te vardır, ancak farklı adlara ve farklı örgütlenmelere sahip olarak hemen heryerde buğday ve un büroları bulunmaktadır. Floransa'da *Abbondanza* Mediciler tarafından değiştirilmiştir (bu hanedan dışarıdan tahıl iaşesini bizzat kendi ellerine almıştır), fakat küçük ödevler konusunda 1556 *bondo*'sunun ötelerine kadar sürmüştür (bu tarih genellikle onun faaliyetinin sonu olarak görülmektedir) ([264]). Come'de iaşe görevi belediye'nin *Consiglio Generale*'sine bir *Uffıcio d'Annona*'ya ve *Diputati di provizione*'lere ait olmaktadır ([265]). Bu örgüt bağımsız bir biçimde varolmadığında, buğday siyaseti ya kent yönetiminden, ya da kent hükûmetinden sorumlu olanlara emanet edilmektedir. Kıtlığı tanımaktan kurtulamayacak kadar kötü bir konuma sahip olan Raguza'da, iaşe sorunlarını gözetenler bizzat Cumhuriyetin *rettore*'leri olmaktadır. Napoli'de ise bu görev bizzat kral naibine ait olmaktadır ([266]).

Kıtlık tehtid eder: bu durumda tedbirler heryerde birbirinin benzeridir. Birinci perde: tehlike çanı çalar çalmaz kentten buğday çıkartılması yasaklanmakta, muhafız sayısı iki katına çıkartılmakta, eldeki olanaklar sayılmaktadır. Eğer tehlike ağırlaşırsa ikinci perde: tüketici sayısını azaltılmaya girişilmekte; kent kapıları kapatılmakta, veya yabancılar kovulmaktadır; bu hareket Venedik'te alışılmış bir eylemdir, ama eğer yabancılar kente kendilerine ve maiyetlerine orantılı buğday getirirlerse ikâmet izni verilmektedir ([267]). Marsilya'da 1562'de ([268]) Reform uygulayan kiliselere mensup olanlar kentten atılmaktadır: bu, *Huguenot*'lara düşman olan kent için çifte kazançtır. Napoli'de

1591 kıtlığı sırasında felâketin faturasını Üniversite ödemiştir: kapatılmış ve öğrenciler ailelerinin yanına gönderilmişlerdir ([269]). Daha sonra, 1583 Ağustosunda ([270]) Marsilya'da olduğu gibi, buğday genellikle vesikaya bağlanmaktadır.

Fakat doğal olarak ve herşeyden önce, mümkün olduğunca tahıl bulabilmek için ava çıkılmaktadır; öncelikle alışılmış buğday sağlayıcılarına başvurulmaktadır. Marsilya olağan olarak hinterlandına yönelmekte ve Fransız kralının lütfunu talep etmekte, veya "çok aziz ve sevgili dostları" Arles konsüllerine, hatta Lyon tüccarlarına başvurmaktadır. Hatta bazen Lyon'un ötelerinde Burgonya buğday ambarına başvurmak ve buradan da tahılı Marsilya'ya kadar taşımak gerekebilmektedir. Bu durumda "Shomne et du Rosne" nehirlerinin yükselmiş sularına rağmen tekneler "köprülerden... fazla bir tehlikeye maruz kalmadan" geçebilmektedirler ([271]).

1577 Ağustosunda Barselona'da, enkizitörler II. Felipe'ye, hiç değilse kişisel kullanımları için biraz Roussillon buğdayı göndermesi için yalvarmaktadırlar ([272]). Ertesi yıl ([273]) Valencia enkizitörleri Kastilya'dan buğday ithal etmeyi talep etmektedirler, zaten bu talep 1559'da yenilenecektir. Bu arada kötü bir hasat bekleyen Verona, Serenessima'dan (Venedik) Bavyera buğdayı almasına izin vermesini istemektedir ([274]). Raguza Hersek sancağına dönmekte, Venedik Padişahtan Doğu Akdeniz buğdayı yükleyebilmek için izin istemektedir.

Her seferinde pazarlıklar, mübayaalar, muazzam harcamalar meydana gelmektedir. Tabii tüccarlara verilen sözlerle, ödenen primleri hesaba katmaksızın ([275]).

Eğer bütün girişimler başarısızlıkla sonuçlanırsa, en büyük kaynak olan denize dönmek, tahıl yüklü tekneleri gözlemek, bunlara el koymak ve daha sonra da yükün bedelini hak sahibine, tartışmasız olması mümkün olmadan, ödemektir. Marsilya, birgün limanına sokulacak kadar ihtiyatsız iki Ceneviz kayığına elkoymuştur; 8 Kasım 1562'de bir firakateyne, kentin açıklarında rastlayacağı tüm buğday yüklü teknelere elkoymasını emretmiştir ([276]). Ekim 1577'de, yöneticiler Doğu Akdeniz ve Apulia buğdayıyla yüklü tekneleri Messina'da boşalttırmışlardır ([277]). İaşe açısından çok şımartılmış bir konumda olan Malta şövalyeleri düzenli olarak Sicilya kıyılarını gözetlemekle yetinmektedirler: bu konuda Trablus korsanlarından farklı davranmamaktadırlar. Kuşkusuz fiyatı ödemektedirler, ama teknelere korsan gibi çıkmaktadırlar. Ve belki de hiç kimse bu kötü uygulamaya Venedik'ten daha fazla başvurmamaktadır. Sıkıntıya düşmesinden itibaren, artık buğday yüklü hiçbir tekne Adriyatik'te güvenlik içinde değildir. Raguza Vecchia'ya bir veya iki kadırga göndererek, Raguzalıların burunlarının dibinde Volo, Selanik, hatta Arnavutluğa komşu limanlardan buğday yüklemiş olan teknelere elkoymakta tereddüt göstermemektedir. Veyahut da aynı Venedik, Apulia kıyılarında buğday yüklü tekne aramaya gitmekte ve bunları Korfu veya Spalato'da boşaltmakta, veyahut da doğrudan Venediğe götürmektedir. Kuşkusuz Venedik iki kere yerleştiği Apulia kıyılarında tutunamamış ve bu lütufkâr buğday ambarı ve şarap ile zeytinyağ mahzenini kaybetmiştir. Ama ne beis! Zorunlu olduğu her seferinde kendine gerekeni, barışçı veya şiddet yoluyla almak üzere buraya gitmektedir. Napoli istediği kadar İspanya nezdinde haklı, ebedi ve yararsız gerekçelerle itiraz etsin: Venediğin elkoyduğu bu tekneler çoğunlukla Napoli'nin kendi ihtiyacı için kiralayıp yüklediği gemilerdir. Venediğin bu elkoymaları fakir insanların kaynadığı Napoli kentinde ayaklanmalara yol açma tehlikesini taşımaktadırlar ([278]).

Bütün bu işler nihayette çok külfetlidirler. Fakat hiçbir kentin bu ağır yüklerden kaçınması mümkün değildir. Venedik'te muazzam zararlar, bir yandan tüccarlara önemli primler ödeyen ve diğer yandan da eline geçen buğday ve unu sıklıkla alış fiyatının altında satan Buğday Dairesinin hesabına yazılmaktadır. Korkunun yöneticileri daha

liberal değil de, daha asi hale getirdiği Napoli'de durum daha da vahimdir. Floransa'da açığı büyük dük kapatmaktadır. Korsika'da Ajaccio, Cenova'dan borç almaktadır (279). Kuruşlarını iyi yöneten Marsilya borç almakta, fakat hep ileriyi düşündüğü için, hasat arafesinde tahıl girişini yasaklamakta ve eğer varsa eski stoklarını elden çıkartmaktadır. Birçok kent aynı yola başvurmaktadır.

Zor olan bu siyasetler her zaman tesadüflere bağımlıdırlar. Buna bağlı olarak acı çekilmekte ve düzensizlikler meydana gelmektedir. Acı çekenler en fakirlerdir, ama bazen bir kentin tümü aynı kadere maruz kalabilmektedir. Kurumlar ve bizzat kentsel hayatın temelinde düzensizlikler ortaya çıkmaktadır. Bu dar birimler, bu eskinin ekonomileri acaba yeni çağların ölçeğine uygun mudurlar?

Eski sefaletler, yeni sefaletler: salgın hastalıklar

Endişe verici ziyaretçi veba için mükemmel olmayan ama konuşkan bir harita yapılabilir. Her kentin yanındaki rakamlar, afetin ortaya çıktığı yılları gösterebilir. Hiçbir kent bu ön sayımdan, bu afişlemeden kendini kurtaramamaktadır. Veba olduğu gibi ortaya çıkmaktadır: yüzyılın "yapılarından" biri olarak. Doğu kentleri çoğu zaman vebanın tekrarlanan darbelerine, diğer kentlerden daha fazla maruz kalmaktadırlar. İstanbul'da, Asya'nın tehlikeli kapılarında, afet sürekli olarak yerleşmiştir. Burası salgınların büyük potası olup, hastalıklar Batıya buradan yayılmaktadırlar.

Kıtlıklarla birleşen bu afetler, kent nüfuslarının sürekli olarak yenilenmelerine yol açmaktadırlar. Venedik 1575-77'de o kadar korkunç bir veba salgınının darbesini yemiştir ki, kent nüfusunun 1/4 veya 1/3'ünü temsil eden 50.000 kişi yok olmuştur (280). 1575 ile 1578 arasında Messina'da 40.000 kişi ölmüştür. 1580'de vebadan sonra tüm İtalya'yı kapsamına alan bir hayvan hastalığı salgını çıkmış ve bu *del montone* veya *castrone* (281) hastalığı sıçramalar halinde insan sağlığını tehtid etmiştir. Çağdaşların verdikleri bu rakamlar, çoğu zaman bizzat bu abartılmışlıklarıyla, yaşanan deneylerin dehşetini belirlemektedirler. Bandello, Milano'da Ludovico Sforza döneminde 20.000 kurbandan söz etmektedir (282). Bir başka haber kaynağına güvenmek gerekirse, 1525'de Napoli ve Roma nüfusunun 9/10'u yok olmuş olmalıdır (283); 1550'de gene Milano'da nüfusun yarısı yok olmuştur (284); veba 1581'de Marsilya'da geriye sadece 5.000 kişi bırakmış (285) ve Roma'dan da 60.000 kişiyi götürmüştür (286). Bu rakamlar doğru değillerdir, fakat hiçbir yanlış olmaksızın, hijiyen ve tıp bilgilerinin henüz salgına karşı iyi bir koruma sağlayamadığı bir dönemde, bir kentin nüfusunun dörtte ve üçte birinin aniden yok olabileceğini işaret etmektedirler (287). Ve bunlar, ölülerin yığıldığı sokaklar, çok fazla olduklarından ötürü gömülemeyip el arabalarının içine yığılan cesetlere dair alışılmış hikâyelerle çakışmaktadırlar. Böylesine afetler bir kenti iflas ettirmekte, yenilemekteydiler. Veba 1557'de hızını kaybedip Venediği terkettiğinde, arkasında bambaşka bir yönetici zümresini bırakmıştır. Muazzam bir değişim meydana gelmiştir (288). 1584'de Napoli'de vaaz veren -acaba tam bir tesadüf mü?- bir *frate di San Domenico*, "Venediğin bir süreden beri kötü bir davranış içinde olduğunu, çünkü gençlerin yaşlılardan yönetimi aldıklarını" (*poiche i giovanni havevano tolto il governo a vecchi*) savunmaktaydı (289).

Bu yaralar ergeç kapanmaktadırlar. Eğer Venedik 1576'dan sonra tamamen toparlanamadıysa (290), bunun nedeni yüzyıllık konjoktürün XVII. yüzyılla birlikte kötü yönde salınmaya başlamasıdır. Gerçekten de, veba ve diğer salgınlar ancak maddi ve gıdasal zorluklar döneminde ağır olabilmektedirler. Batının çok uzun zamandan beri bildiği eski bir gerçek olarak, açlık ve salgın el ele tutuşmaktadırlar. Gene çok uzun

zamandan beri, her kent aromalı bitkilerle dezenfeksiyon,vebalılara ait eşyayı ateşle yok etme, mal ve insanların karantinaya alınmaları (bu işi başlatan Venedik olmuştur), tabip istihdam etme, sağlık karnesi uygulaması -İspanya'da *cartas de salud,* İtalya'da *fedi di sanità*- gibi yöntemlerle felâkete karşı kendilerini korumayı denemektedir. Zenginler selametlerini her zaman hızlı bir kaçışta bulmaktadırlar. Felâket haberi alınır alınmaz, bunlar komşu kentlere veya çoğu zaman da değerli kır evlerine kaçmaktadırlar. 1587'de Marsilya'ya vardığında Thomas Platter ([291]) "etrafı bu kadar fazla çiftlik ve tatil eviyle çevrili bir kent daha görmemiştim" diye yazmaktadır. "Bunun nedeni, veba salgını olduğunda (her ülkeden gelen çok sayıda insanın varlığından ötürü bu sık bir olaydır) kent halkının kıra kaçmasıdır". Kent halkı sözünden zenginleri anlamak gerekmektedir, çünkü fakirler salgına yakalanan kentte kalmakta ve o andan itibaren de kuşatılmakta, kuşkuyla bakılmakta ve biraz uslu dursunlar diye yapılan cömertlikler sayesinde dışarıdan iaşe edilmektedirler. René Baehrel'in ([292]) kaydettiği gibi, derin sınıf salkınlerin kökeninde yer alan eski bir çatışma, buradan kaynaklanmaktadır. 1478 Haziranında ([293]) salgın Venediğe ulaşmıştır; olağan olduğu üzere kentte hemen hırsızlıklar başlamıştır; bir Ca Balastreo üyesinin evi tamamen boşaltılmış ve bir Ca Foscari deposu ile "Rivoalto"da tüccarlar konsoloslarının büroları da aynı kadere uğramıştır. Böyle olmuştur, çünkü "*hoc tempore pestis communiter omnes habentes facultatem exeunt civitatem relictis domibus suis, aut clausis aut cum una serva vel famulo*". 1656'da Cenova'da *Capucin Charitable*'in tanıklığına göre, olay kelimesi kelimesine aynıdır ([294]).

Ancak XVII. yüzyılın ilk yarısının büyük salgınları -1630'da Milano ve Verona; 1630-31'de Floransa, 1631'de Venedik, 1656'da Cenova ve hatta 1664'te Londra- bir önceki yüzyıldakinden farklı bir vehamete sahibe benzemektedirler. Demek ki kentler XVI. yüzyılın ikinci yarısında nisbeten daha az sert deneylerden geçmiş olmalıdırlar. Akla hemen açıklamalar gelmektedir: nemlilik ve soğuğun artması, İtalya ile Doğu arasında daha doğrudan ilişkiler. Fakat acaba Doğu neden felâkete daha fazla maruz kalmaktadır.

Kentler XVI. yüzyılda sadece vebaya av olmamaktadırlar. Zührevi hastalıklar, araki humması, dizanteri, tifüs onları kedere boğmaktadır. Hastalıklar daha da narin olan şu gezginci şehirler orduları da muaf tutmamaktadırlar. Macaristan savaşı sırasında (1593-1607) *ungarische knarnkheit* ([295]) adı verilen bir cins tifüs Türklere ve Macarlara dokunmazken, Alman askerlerini mahvetmiş ve İngilitere'ye kadar bütün Avrupa'ya yayılmıştır. Kentler bu hastalıkların işeret edilen menzileridir: 1558'de Venedik'ten itibaren izlenebilen bir grip bu kentte halkın tamamını yoketmeyip, ama tırpanladıktan, Büyük Meclisi bir darbede boşalttıktan -ki veba kendi hesabına bu işi hiçbir zaman beceremeмiştir- sonra Milano, Fransa, Katalonya ve sonra da bir sıçramayla Amerika'ya ulaşmıştır ([296]).

Salgınlar, kentlerin sarsıntılı ve düzensiz hayatlarında, ancak XVIII. yüzyılda sona erebilecek olan fakirlerin maruz kaldıkları şu "toplumsal katliamlarda" sorumluluk payına sahiptirler.

Vazgeçilmez göçmen

Alışılmış bir başka çizgi: kentlerin proletaryası kendini ancak yenilenen göçler sayesinde devam ettirebilir ve *a fortiori* artırabilir. Kent, her türlü işe aday ebedi dağlı göçmenden başka, talebine yetecek kadar, her yönden gelen bir proleter ve maceracı kitlesini cezbetme ayrıcalık ve zorunluğuna sahiptir. Raguza, emek-gücünü civarındaki dağlardan sağlamaktadır. *Diversa de Foris* sicillerinde, 1550'lerde yılda ortalama 3 düka altın karşılığında ve çoğunlukla da sözleşme süresinin sonunda ödenmek kaydıyla, 1, 2, 3, 7 yıllığına işe giren hizmetçi çıraklarının sayılamayacak kadar çok sözleşme nüshaları

okunabilir. Böylesine bir *famulus* efendisine *partibus Turcicorum* olarak hizmet etmeyi taahüt etmektedir; bunların hepsine yiyecek ve giyecek verilmekte, üstüne de efendilerinin mesleğini öğrenme ([297]) veya sözleşmelerinin 5, 8 veya 10 yıl sonra sona ermesi halinde bir prim alma vaadini elde etmektedirler ([298]). Metinlerin birşey söylememelerine rağmen, bunlardan ne kadarı kentli olmaktan çok, Raguza kırının çocukları, hatta az çok Türk uyruğu olan Morlachilerin çocuklarıdır?

Marsilya'daki göçmenlerin en tipik olanı Korsikalı, özellikle de *Capocorsino*'dur. Sevilla'da göçmen (heryerden gelen Hind yolculukları meraklılarının dışında) sürekli proleter. Moriscos'dur. Andaluçya'dan gelen bu insanlar büyük kentte kaybolmaktadırlar, o kadar ki, yöneticiler yüzyılın sonunda artık dağların değil de, İngiliz çıkartmasıyla bağlantılı olarak bizzat kentin kendisinin ayaklanmasından endişe duyacaklardır ([299]). Cezayir'de yeni gelenler hristiyanlardır ve bunların sayısı korsanlık ve esaret yoluyla artmaktadır; Andaluçya veya Aragon'dan kaçanlar (XV. yüzyılın sonu ve XVI. yüzyılın başında); adları bugünkü Tagarinler mahallesinde halâ süren zenaatkâr ve dükkâncılar ([300]); hepsinden fazlası zaten nüfusun ilk temelini sağlamış olan yakındaki Kabili dağlarının Berberleri bu göçmen kalabalığını artırmaktadılar. Haeodo bunları sefil, zenginlerin bahçelerini çapalarken, fırsat çıktığında milis ordusunda bir yer elde etme ihtirasını beslerlerken göstermektedir: işte ancak asker olurlarsa doyuncaya kadar yiyebileceklerdir. Osmanlı İmparatorluğunun bütününde, devletin denetim ve yasaklarıyla, esnaf kuruluşlarının şüphe duymalarına rağmen, hiçbir kent yoktur ki, talihsiz veya aşırı nüfuslu kırlardan kesintisiz olarak göçmen kabul etmesin. "Bu kaçak ve umutsuz emek gücü, bahçeleri, ahırları ve evleri için hizmetkâra ihtiyaç duyan zenginler için bunları ucuza sağlamanın bir kaynağıdır". Bu sefiller kölelerle bile rekabet etmektedirler ([301]).

Yeni gelenlerin akın ettikleri Lizbon'da en sefiller zenci kölelerdir. 1633'de bunlar 15.000'den fazladırlar ki, kentin nüfusu o sıralar 100.000 civarındadır. Bu zenciler onlar için hasır ve renkli elbiseler giyme fırsatını yaratan *Nuestra Senora de las Nieves* bayramı sırasında kent sokaklarında geçit yapmaktadırlar. Bir kapüsen rahibi "beyazlarınkinden daha düzgün ve güzel vücutlara sahiptirler ve çıplak bir zenci giyimli bir beyazdan daha güzel bir görünüme sahiptir" diye kaydetmektedir ([302]).

Venediğe göçmen, civar kentlerden (orada tanınmadan kalma, dışarıda tutulma karşısında nasıl bir hayal kırıklığına uğradığını, yüzyılın ortalarının bir yazarı olan Cornelio Frangipane biraz uzunca anlatmaktadır) ([303]) ve yakınlardaki kırlar ile dağlardan gelmektedir (Tiziano Cadorelidir). Eğer Friouli insanları -*Furlani*- hizmetçilik ve ağır işler için, hatta kent dışındaki tarımsal faaliyetler için en uygunlarıysa, kaka çocukların hepsi veya hemen hepsi Romagna veya Marchia'dan gelmektedirler. Mayıs 1587 tarihli bir rapor ([304]) *tutti li homeni di mala qualità, o la maggior port edi loro che caprita in questa città sono Romagnoli e Marchiani* demektedir. Bu istenmeyen ve genellikle kaçak olan ziyaretçiler kente geceleri, düzenli bağlantıları aracılığıyla sızmakta, ve bu işi yaparken çoğu zaman çakmaklı tüfekle, *roda* ile silahlanmış insanları kayığına almaktan kaçınmayan herhangi bir *barcaruol*'e başvurup kendilerini iyilikle veya zorla Murano'daki Giudecca'ya veya başka bir adaya taşıtmaktadılar. Bu gelişmeleri yasaklamak suçluluğu frenleyecektir, fakat bunu sağlayabilmek için sürekli bir gözetim ve yerinde çalışan bir haberalma örgütü gerekmektedir.

Venedik İmparatorluğu ve komşu bölgeler aynı zamanda kendi insan hasatlarını da sağlamaktadırlar: eline çabuk ve kanlı kıskançlıkları olan Arnavutlar; "Rum milleti"ne mensup saygın Rum tüccarları ([305]) veya ilk yerleşme zorluklarını aşabilmek için kadın ve kızlara fahişelik yaptıran, sonra da rahat refahtan tat almaya başlayan fakir şeytanlar ([306]); Dinar dağlarının *Morlachi*leri; *Riva degli Schiavoni* yalnızca yola çıkılan bir nokta

değildir. Yüzyılın sonlarına doğru Venedik İranlı, Ermeni ([307]) ve Türklerin gelmeleriyle hiçbir zaman olmadığı kadar doğululaşmıştır. Türkler XVI. yüzyılın ikinci yarısıdan itibaren Marco Antonio Barbano sarayının müştemilatındaki binalardan birine yerleşmişler ([308]) ve XVII. yüzyılda bir "*fontico dei Turchi*" kurulmasını beklemektedirler. Venedik böylece, aynı zamanda Portekiz asıllı Yahudi ailelerinin Kuzey Avrupa'dan (Flandre veya Hamburg'dan) Doğu'ya gitmek için kullandıkları bir merhale haline gelmektedir ([309]). Üstelik Venedik sürgünlerin, sonra da bunların ardıllarının sığınağıdır. Böylece 1574'te İskender beyin ardılları hala orada yaşamaktadırlar: "ırk burada sürmektedir... namuslu araçlarla" ([310]).

Bu vazgeçilmez göçmenler her zaman zor durumdaki veya düşük nitelikli insanlar değillerdir. Çoğu zaman kendileriyle birlikte, kentsel hayat için en az onlar kadar gerekli olan yeni teknikleri de getirmektedirler. Sefaletleri değil de, dinleri yüzünden kovulan Yahudiler, bu teknik transferi konusunda istisnai bir rol oynamışlardır. İspanya'dan atılan Yahudiler, önce Selanik ve İstanbul'da perakendeci tüccar olmuşlar, sonra da işlerin yavaş yavaş geliştirerek, ticaret alanında Raguzalılar, Ermeniler ve Venediklilerle rekabet edecek noktaya gelmişlerdir. Beraberlerinde Doğu Akdeniz'in iki büyük kentine matbaa, yün ve ipek endüstrileri ([311]) ve bazı söylentilere inanmak gerekirse, sahra topunun kundaklarının imal sırlarını getirmişlerdir ([312]). Bunlar sonuç getiren armağanlar olmuşlardır. Aynı şekilde, Türk iskelesi olan Avlonya'da servet yapanlar da, Ancona'dan IV. Paul tarafından kovulan Yahudiler olmuştur ([313]).

Büyüyen ve inşaat faaliyetlerini genişleten kentler tarafından cezbedilen birkaç gezginci sanatçıdan ibaret olsalar da, başka nitelikli göçmenler de bulunmaktadır. Veya tüccarlar, özellikle de Lizbon, Sevilla, Medina del Campo, Lyon ve Anvers'i canlandıran, hatta yaratan İtalyan tüccar ve bankacıları. Kent, proleteri cezbettiği kadar, bunları da çekmektedir, ama tamamen farklı nedenlerle. Tarihçiler tarafından o kadar çok tartışılan koskocaman *inurbamento* sorununda ([314]), yakındaki kente gidenler sadece fakir *contadini* olmayıp, aynı zamanda senyörler ve zengin toprak sahipleri de olmaktadır. Karşılaştırma nesnesi olarak, bu konuda Brezilyalı sosyolog Gilberto Freyre'nin güzel çalışmaları ne kadar da aydınlatıcı olmaktadır. Brezilya'nın ilk kentleri *fazendiros*'u ve hatta evlerini bile sonunda kendilerine çekmişlerdir. Kente doğru tam bir taşınma söz konusudur. Akdeniz'de de herşey sanki kent bütün şato sahipleriyle şatoları bir hamlede kendine çekiyormuş gibi cereyan etmektedir. Tıpkı Maremme'de şatosu ve Siena'da sarayı olan ve Bandello'nun bize bu sarayı nadiren kullanılan zemin katı, ipeğin muzaffer çıkışını yaptığı debdebeli yatak odalarıyla tasvir ettiği, Sienalı senyör gibi.

Bu saraylar zenginlerin kentlerin dışına yeni bir göçünü, şu tarlalara, meyva bahçelerine ve bağlara geri dönüşü, Venedik ([315]), Raguza ([316]), Floransa ([317]), Sevilla ([318])'da çok aşikâr olan ve XVI. yüzyılda oldukça genelleşen şu "burjua" açık hava arayışını önceleyen bir tarihin tanıklarıdır. Fakat bu göç mevsimliktir: kırdaki evine sık sık dönse bile, kentte kendine saray inşa ettirmiş olan senyör artık bir kentlidir. Kır evi artık fazladan bir lüks ve çoğu zaman da bir moda sorunudur. 1530'da bir Venedik elçisi olan Foscari "Floransalılar kalabalıklar halinde gidiyorlar; 20.000 düka kazandıklarında, bunun 10.000'ini kent dışındaki bir *palazzo* için sarfetmektedirler. Bu konuda herbiri komşusunun modasını izlemektedir... O kadar ki, kent dışında sayılamayacak kadar ve çok ihtişamlı, çok debdebeli saraylar yaptırmışlardır ki, bunlar ikinci bir Floransa meydana getirmektedirler" diye yazmaktadır ([319]). Aynı durum Sevilla içinde geçerlidir, XVI. ve XVII. yüzyıllar *novelas*'ı kent civarındaki villalardan ve buralarda düzenlenen görkemli törenlerden bol bol bahsetmektedirler. Lizbon çevresindeki, ağaçlar ve canlı sularla dopdolu *quintas* da tamamen aynıdırlar ([320]). Tabii ki bu zevkler, bu kaprisler yerlerini daha makûl ve daha büyük sonuçları olan kararlara bırakabilirlerdi. XVII.

yüzyılda, bundan da fazla olarak XVIII. yüzyılda Venedik'te zengin kentlilerin toprak mülkiyetine dönmelerinden söz etmek gerekmektedir. Venedik, Goldonilerin çağında en güzel kentsel saraylarının harabe haline dönmelerine göz yummuş ve bütün lüks Brenta kıyılarındaki villalarda yoğunlaşmıştır. Yaz gelince, kentte yalnızca fakirler kalmaktadır, çünkü zenginler topraklarına çekilmişlerdir. Zenginlerin söz konusu olduğu her seferindeki gibi, moda ve kapris herşeyi açıklamamaktadır. Mülk sahibinin yanaşmalarının, Provence'da denildiği gibi *bastides*'in yanında oturdukları villalar ve kır evleri, aynı zamanda kentsel para lehine elde edilen toprakların toplumsal fethinin kilometre taşlarıdır. Ve bu muazzam hareket köylülerin verimli tarlalarını da dışarıda bırakmamaktadır. Çok sayıda köylü sözleşmesinin resmi sicillerde muhafaza edildiği Raguza'da Languedoc'ta Provence'da bu konuda herhangi bir kuşkuya yer yoktur. Robert Livent'nin tezinde gördüğümüz, Durance kıyısındaki şu Provence *commune*'ünün haritası bu durumu ilk bakışta göstermektedir. Rognes köyünün toprakları XV. yüzyıldan itibaren ve izleyen dönemlerde bundan da fazla olmak üzere, herbirinin oldukça geniş toprakları olan *bastide*'lerle dolmuştur; XVI. yüzyılda bunlar *forain*'lere yani Rognes'da oturmayan mülk sahiplerine aittirler. Bunlar çoğunlukla Aix'in zenginleşmiş kişileridir ([321]).

Böylece kentler ile kırlar arasında akımlar ve karşı akımlar meydana gelmektedir. XVI. ve XVII. yüzyılda kırlardan kentlere olan akım, zenginlere ilişkin olarak bile, üste çıkmaktadır. Bu dönemde senyörler kenti haline gelen Milano ton değiştirmiştir. Aynı dönemde çiftlik sahibi Türkler köylerini ve bağımlı köylülerini terkederek yakın kentlere gitmektedirler ([322]). XVI. yüzyılın sonunda çok sayıda İspanyol senyör Kastilya kentlerine, özellikle de Madrid'e yerleşmek üzere, kırlarını terketmektedirler ([323]). II. Felipe ile III. Felipe'nin saltanat dönemleri arasındaki iklim değişikliği çok sayıda dönüşümün nedeni olurken, aynı zamanda İspanyol soyluluğunun o döneme kadar yalnızca geçici olarak ikâmet ettiği kentsel çerçeveye gelişine de bağlıdır. Acaba bu durum Temkinli Kral'ın ardılı dönemindeki, şu feodal denilen tepkiyi açıklamakta mıdır?

Kentsel siyasal bunalımlar

Kentlerin içine düştükleri bu zorluklar, bulanık tarihleri, günü gününe hayatları, yüzyıl ilerlerken onları acımasızca içine soktuğu siyasal çatışmaların dramatik görüntüsüne sahip değillerdir. Ancak bu seyirlik tarihi, ölçüsünün dışına çıkartarak büyütmeyelim. Ve özellikle de, o çağın insanlarını ister cellat ister kurban olsunlar, Pizalıların Floransalıları yargılarlarken gösterdikleri şiddet gibisinden, o çağın insanlarının duygularıyla yargılamak söz konusu olmayıp, onları öğüten veya öğütüyora benzeyen süreci anlamak gerekmektedir. Çünkü devletler başarıya ulaşırlarken, kentler tıpkı boyunduruğa girmeden önce de oldukları gibi, belirleyici olarak yaşamaya devam etmektedirler.

Vekayiler ve siyasal tarihler nihayetsiz bir kentsel felâketler listesi içermektedirler. Darbe yiyenler yalnızca kurumlar, adetler, yerel kasıntılar olmayıp; aynı zamanda ekonomi, yaratma becerisi, bizzat kentsel cemaatlerin mutluluğu da olmaktadır. Ancak, yıkılanların çoğu zaten ayakta durmuyorlardı ve çatışmalar çoğu zaman görünüşte bir drama yol açmaksızın, dostlukla çözümlenmiş ve bazen acı olan yeni meyvaları olgunlaştırmak için çok zaman harcamışlardır.

İlk işaretleri görebilmek için en azından, birçok kereler çok özel bir erkencilik gösteren İtalya için, XV. yüzyılın başlarına kadar geriye gitmek gerekmektedir. 1404 Nisanında Venedikliler tarafından ele geçirilen ([324]) Verona'nın, birkaç yıl içinde iki büklüm olduğu görülmüştür; 1405'te Piza Floransa'nın olmuştur ([325]); 1406 Kasımında

Padova Venedikliler tarafından zaptedilmiştir ([326]); daha sonra Milanolunun sınırında 1426'da Brescia ve 1427'de Bergamo aynı kadere uğrayacak ve artık batıya doğru Venedik *Terra ferma*'sının her zaman uyanık ileri karakollarını meydana getireceklerdir ([327]).

Yıllar geçmektedir: iç bunalımlar, bitmez tükenmez kavgalar, onları önceleyen ve izleyen ekonomik zorluklar bizzat Cenova'yı sarsalamaktadırlar. 1413'ten 1453'e kadar olan 40 yıl içinde bu kentte 14 ihtilal patlamıştır ([328]). Av caziptir, onu 1458'de Fransa kralı yakalamış, sonra da 1464'te Sforzaların sırası gelmiştir; Cenova efendilerinden kurtulmuş, sonra da onları geri çağırmıştır; önce Sforzaları, sonra da Fransa krallarını. Bu arada Karadeniz'deki imparatorluğunu da elinden kaçırmaktadır. Daha yakınındaki Livorno'yu da kaybetmiştir. Bu belâ ve karışıklıklara rağmen toparlanabilmesi bir mucize olacaktır ([329]), bunun için ülkesinin yarısını I. François'nın Fransa'sına vermiş, sonra Andrea Doria ile birlikte 1528'de İspanya'yla birlik olarak Fransa'ya ihanet etmiştir; ve bu durumda oligarşik bir anayasa meydana getirmiştir ([330]). Fakat daha bu tarihten önce, kendine ait olanı muhafaza edecek ve başkalarınınkilere elkoyacak kadar güçlüdür. 1523'te Cenova milis askerleri Savona'yı ele geçirmişlerdir; 1525'le 1526 arasında ([331]) galip gelen avının üstüne atılmış, dalgakıranı tahrib etmiş, limanı doldurmuş, daha sonra Türklere bağlanmak isteyenlerin kentte çıkarttıkları bir isyan denemesinden sonra ([332]), 1528'de şehrin kulelerini tahrib etmiş ve kendi kalelerini inşa etmeye girişmiştir ([333]). Fakat, bu tarihte büyük felâketler zaten meydana gelmişlerdi.

1453'te, birçok nedenden ötürü simgesel olan, İstanbul'un fethi meydana gelmiştir; 1472'de Barselona Aragon kralı II. Juan'ın birlikleri karşısında teslim olmuş; 1480'de Fransa kralı savaşmadan Provence ve Marsilya'nın efendisi haline gelmiş; 1492'de Granada düşmüştür. Bunlar büyük devletlere karşı sürekli bir mücadeleyi sürdüremeyecek kadar narin kentsel devletlerin kaybediş süreçlerinin büyük anlarıdır. Artık oyunu sürükleyen büyük devletlerdir. Yüzyılın başında, kentler başka kentleri ele geçirerek topraklarını genişletiyorlardı: Venedik *Terra Ferma*'sını oluşturmakta, Milano *Milanese*'yi yaratmaktadır, Floransa Toskana olacaktır. Ama artık galipler Türk, Aragonlu, Fransa kralı, Aragon ve Kastilya ortak kralları alacaklardır.

Tabii ki bu alevin yeniden parladığı anlar olmaktadır, fakat o kadar kısa ki: 1406'da fethedilen Piza 1494'de yeniden özgür olmuş, 1509'da tekrar boyunduruk altına girmiş bunun üzerine halkı tarafından terkedilmiş ve bu insanlar kitleler halinde Sardinya, Sicilya ve diğer bölgelere gitmişlerdir ([334]). Başka yerlerde de yeni ateşler yanmaktadır: 1521'de Vilalar'da Kastilya'nın güçlü ve vakur kentleri düzene sokulmuştur. 1540'da *Guerra del Sale,* mali ve zafersiz savaşı esnasında Papa-hükümdar karşısında boyun eğme sırası Perugia'nındır ([335]). Aynı dönemde, 1543'de Napoli bölgesi kentlerinin felâketli borçlanmaları, tek başına bu kentlerin son özgürlüklerinin kaybedilmelerine yetmiştir ([336]). Abruzzelerdeki Aquila'da kent, en azından Philibert de Chalon'un burayı 1529'da 40 millik bir çevre içinde ([337]) tüm *castelli* ve geçitlerinden temizlemesinden beri, malul bir gövde haline gelmiştir. XVIII. yüzyılın başında burada garnizon tutan bir avuç İspanyol askerine komuta eden Alonso de Contreras ([338]) yerel yöneticilere utanmazcasına kötü muamele etmektedir. Bu öncelik kavgası, bir bakıma, iki yüzyıldan beri yenilenen yangınların son yalazlarından birini işaret etmektedir.

Bu uzun bunalımla birlikte kaybolan nedir? Kendi kaderine egemen; bahçeleri meyvalıkları, bağları, buğday tarlaları ve yakındaki sahiller ile karayollarının ortasında iyi korunan kent, Orta Çağ beldesi kaybolmuştur. Ve bu kent, genelde tarihin manzaraları ve gerçeklerinin kayboldukları gibi, arkasında şaşırtıcı sürekliliklerbırakarak silinmiştir. Venedik *Terra Ferma*'sı özgürlükleri, ticaret resimleri ve yarı özerklikleriyle bir kentler federasyonu olarak kalmaktadır. Montaigne'in gözleriyle bir minnacık

Cumhuriyetin askeri uyanıklığı karşısında çok fazla gülümsemeden seyredilebilecek olan aynı dekor Lucca'da da görülmektedir. Bundan da iyisini görmek için Raguza'da duraklamak yeterlidir. XVI. yüzyılın ortasında bu kent XIII. yüzyıl Venediğinin yaşayan bir hayalidir ve eskiden İtalya'nın tüccar sahillerinde çok sayıda olan şu kentsel devletlerden biri olarak kalmaya devam etmektedir. Eski kanunlar hiç dokunulmaksızın ve özenle düzenlenmiş olarak yerli yerlerindedir; bugün bile bunlara tekâbül eden değerli kâğıtlar orada durmaktadırlar. Biz tarihçiler XVI. yüzyılın belgelerini hiçbir zaman yerlerinde bulamadığımızdan yakındığımızda; ihmalkârlıkları, yangınları, tahribatı ve yağmaları suçlarız; bunlar rollerini oynamışlardır. Ama bundan daha fazla, kentsel devletten karasal devlete geçişi ve bunun sonucunda herşeyi alt-üst eden kurumsal uyumsuzlukları suçlayalım. Burada kent-devlet henüz titiz uyanıklığıyla ortada yoktur ve karasal devlet de henüz onu ikâme etmemiştir. Belki Medicilerin "aydınlanmış istibtad'larının geçişi hızlandırdığı Toskana hariç. Fakat, Raguza'da hiçbir şey değişmemiştir, herşey *Rettore*'lerin sarayında hayranlık verici bir şekilde hizaya sokulmuştur: yargı belgeleri, teyid sicilleri, mülknameler, diplomatik yazışmalar, deniz sigortaları, kambiyo senetlerini kopyaları. Eğer XVI. yüzyıl Akdeniz'ini anlamak şansına sahipsek, buna Raguza teknelerinin bütün alanı, İslamiyet Hristiyanlık arasındaki tüm bölgeleri, Karadeniz'den Herakles sütunlarına ve daha da ötelerine kadar dolaştıktan sonra geri döndükleri bu ayrıcalıklı yerde kavuşmaktayız.

Acaba bu gerçek midir, yoksa sahte bir dekor mu? Raguza Türklere haraç ödemeyi kabul etmiştir. Tek bu koşul sayesinde, Balkanların her tarafına dağılmış dükkânlarını, zenginliklerini ve kurumlarının değerli mekanizmasını kurtarmıştır. Yüzyılın belirsiz zamanlarından tarafsız olarak yararlanmıştır. Zaten bu tarafsızlık kahramanca ve becerikldir. Savunması için yelesini kabartmasını, davasını savunmayı ve ateşli bir katolik olarak Roma ve Hristiyanlık yanında tavır koymasını bilmektedir. Türke karşı kararlı bir şekilde konuşmaktadır. Cezayirlilerin haksız olarak elkoydukları şu Raguzalı tekne sahibi yakınmakta, bağırıp çağırmakta, ulumaktadır, o kadar ki, Cezayirliler birgün onu, boynuna ip bağlayarak denize atmışlardır. ([339]). Tarafsızlar her zaman başarıya ulaşamamaktadırlar.

Her hal-ü kârda ve tartışmasız olarak Milanese bölgesinin şöyle böyle gizli himayesi altındaki Lucca'nın durumu sahte bir dekordur. Burası Cervantes'in safça söylediği üzere, İtalya'da İspanyolların sevildiği yegâne kenttir ([340]).

Fakat istisnalar kuralı teyid ederler. Kentler XV. ve XVI. yüzyılların uzun siyasal bunalımı karşısında hiç darbe almaksızın yaşamaya devam edememişlerdir. Kentler karmaşanın etkilerine maruz kalmışlar ve bunlara uyum sağlama zorunluğuyla karşılaşmışlardır: bu, hepsi birarada olmak üzere, boyun eğmek, ihanet etmek, tartışmak, kaybolmak, toparlanmak, teslim olmak veya kendini satmak (Cenova'nın yaptığı gibi) veya Floransa'nın akılcı olmaktan çok muhteris bir şekilde yaptığı gibi mücadele etmek; veyahut da mücadele etmek ve tutunmak (Venedik bunu insan üstü bir şekilde yapmıştır), anlamına gelmiştir. Fakat yaşamaya devam edebilmenin bedeli uyum sağlamak olmuştur.

Ayrıcalıklı nakit kentleri

Devletler ne herşeyi alabilirler, ne de herşeyi omuzlayabilirlerdi. Bunlar yeni ve insanüstü görevlerine yetmeyecek kadar ağır makinelerdi. Okullarda yaptığımız ayırımlarda ortaya çıkan *territoriale* denilen ekonomi kentsel denilen ekonomiyi boğmakta gecikmektedir. Kentler sürükleyici olarak kalmaya devam etmektedirler. Böylesine kentlere sahip olan devletler onlara alışmaya ve tahammül etmeye mecburdurlar.

Üstelik, bağımsız kentlerin bile karasal devletlerin mekânlarına yaslanmak zorunda olmalarından ötürü, bu anlaşma doğaldır.

Toskana'nın tamamı tek başına, Medicilerin zenginler zengini Floransası'nı desteklemekten acizdir. Toskana, kentin buğday tüketiminin üçte birini bile karşılayamamaktadır. *Arte della Lana* dükkanlarına çıraklar Toskana'nın yüksek bölgelerinden gelmektedirler, ama aynı zamanda Cenova, Bologna, Perugia, Ferrare, Faenza, Mantova'dan da ([341]) gelmektedirler. 1581-1585'e kadar Floransa sermaye yatırımları (*accomandite*'ler) Avrupa'nın tümüne yayılmakta ve Doğuya kadar uzanmaktaydılar ([342]); Floransalı tüccar kolonileri bütün önemli yerlerde bulunmaktadırlar ve İberya'da genel olarak sanıldığından çok daha belirleyici bir role sahiptirler; Lyon'da egemen ve XVII. yüzyılın başında bile Venedik'te birinci durumdadırlar ([343]). Büyük dük Ferdinando'nun tahta çıkmasından (1576) itibaren yeni mahreçlerin aranması belirginleşmiştir. San Stefano kadırgalarının keşif gezileri veya Brezilya veyahut Hindlere ulaşabilmek için Hollandalıyla giriştiği ortaklık da daha az meraklı değildir ([344]).

XVI. yüzyılın bu büyük kentleri çevik ve tehlikeli kapitalizmleriyle, dünyanın tümünü kavrayacak, sömürecek boydadırlar. Venedik yalnızca *Terra Ferma*'sı veya inatla sömürdüğü kıyılar ile adalardan meydana gelen imparatorluğuyla açıklanamaz. Fiili olarak Venedik, Türk imparatorluğunun koskoca kitlesinden beslenmektedir. Sarmaşık yapıştığı ağaçlardan beslenir.

Cenova da bolluk içindeki hayatını beslemek için Batı ve Doğu'daki fakir sahilleriyle veya değerli ve başağrıtıcı mülkü Korsika'yla yetinmemektedir. XV. ve XVI. yüzyıllardaki dram yalnızca siyasal kaderinden kaynaklanmamaktadır, bu sadece bir sonuç ve çoğu zaman da bir görüntüdür, dram Cenova'nın bir imparatorluğu kaybedip bir diğerini oluşturmasıdır. Ve ikincisi birincisine hiç de benzememektedir.

Cenova'nın birinci imparatorluğu esas olarak tüccar kolonilerinden meydana gelmişti. Bu konuda W.Sombart'ın Orta Çağ İtalyan kentlerinin kuşkusuz Suriye, Girit, Kıbrıs, Cenevizlilerin 1566'ya kadar kalacakları Sakız adası için doğru olan geniş toprak mülklerinin oluşmasıyla sonuçlanan feodal ve tarımsal yayılmaları hakkındaki düşüncelerini bir yana bırakalım. Fakat Cenova'nın servetinin esası, İstanbul'un ötesinde, Bizans İmparatorluğunun sınırlarında, Kefe, Tana, Soldaya ve Trabzon'da kurduğu kolonilerdir. Bunlar denizaşırı ticaret merkezleridir. Kuzey Afrika sahilinde, Lomelliniler tarafından örgütlenen XVI. yüzyılda hala canlı ve garip bir ticari kale olan Tabarka ise, mercan avcılığının masalsı kârlarını Cenova'ya aktaran bir başka denizaşırı merkezdir.

Cenova'nın Batıya yönelik ikinci imparatorluğu, sadece elde tutmanın yeterli olduğu, Milano, Venedik ve Napoli'dekiler gibi çok eski ve güçlü tüccar kolonilerine yaslanmaktadır. 1561'de Messina'daki buğday, ipek, baharat trafiğinden Ceneviz kolonisi büyük pay almaktadır. Bir konsolosluk belgesine göre, bu pay resmi olarak yılda 240.000 eküdür ([345]). Akdeniz etrafında bu türden on, yirmi otuz koloni bulunmaktadır.

Fakat Cenova'nın XV. yüzyılda meydana gelen Doğu'daki felâketlerini telafi ettiği imparatorluk, İspanyol ülkesinde, Sevilla'da, Lizbon'da, Medina del Campo'da Valladolid'de, Anvers'de, Amerika'da yerleşmiştir. Sevilla'daki kolonisinin belgesi 1493'te Cenova ile Katolik krallar arasında imzalanan antlaşmadır ([346]); bu belge Ceneviz kolonilerine milletlerinden bir konsolos seçmeleri, *consulem subditorum suorum,* ve istediklerinde değiştirebilmeleri hakkını vermektedir. Bu Batı kolonileri, tam da İspanya Amerika'daki büyüklüğünün arefesindeyken, onun maliye ve finans alanına çok derinlemesine kök salmış olarak, gerçeği söylemek gerekirse, bankacı kolonilerinden çok ayrıdırlar. Cenova doğudaki ticari felâketini batıdaki mali bir zaferle telafi etmiştir.

Cenevizliler Amerika yönündeki Sevilla toptan ticaretini *cambios* sanatı aracılığıyla yaratacaklar; büyük tekelleri, tuz ve yün alanındakileri, çok erkenden ellerine geçirecekler; bizzat II. Felipe'nin hükûmetini yüzyılın ortasından itibaren ellerinde tutacaklardır. Ceneviz zaferi mi? Hem evet, hem de hayır. 1579'da Piacenza fuarlarının yaratılmasıyla halkaları tüm Batı dünyası üzerine yayılan bu para imparatorluğu, dün olduğu gibi Londra piyasasının gücünü oluşturmaktadır. Bu imparatorluk, *Nobili vecchi*'nin imparatorluğu olup, onlar tarafından 1528'den itibaren sıkı bir şekilde elde tutulan mutsuz ve yeni soyluların varlığına rağmen, halk ihtiraslarına ve 1575'deki fırsata rağmen, doğrudan kente ait değildir. Bu dünyayı yutan olağanüstü toprak aristokrasisi, XVI. yüzyılın en büyük kentsel atılımını meydana getirmektedir. O dönemde Cenova bir harikalar kentine benzemektedir. Artık kendine ait bir donanması veya en azından yeterli bir donanması yoktur; ortalığa Raguza yük tekneleri, sonra da Marsilya kayıkları doluşmaktadır. Cenova Karadeniz'deki kolonilerini, sonra Doğu Akdeniz'e yönelik ticari işlemlerinin merkezi olan Sakız'ı 1566'da kaybetmiştir. Fakat *caratti del mare*'lerin 1550-1650 arasındaki sicilleri hala Orta Asya ipeğinin, Rusya'nın ve "Hazarya"nın beyaz balmumunun tıpkı XIII. ve XVI. yüzyıllarda olduğu gibi, Cenova'ya kadar geldiğini işaret etmektedirler ([347]). Türk artık ona "*traite des bledz*" buğday ticareti hakkı tanımamaktadır, ama Cenova fırsat bulduğunda Türk buğdayı yemektedir. XVII. yüzyıl ekonomilerin bir içe çekilmelerine tanık olurken; o muktedir ve saldırgan olmaya devam etmekte, 1608'de limanının serbest olduğunu ilân etmektedir ([348]). Bunlar bizatihi basit bir mucize olmayan, paranın yarattığı harikalardır. Herşey bu zenginler zengini kente gelmektedir. Satın alınan bir Raguza teknesinin ([349]) birkaç *carati*'si ve işte bu *Dominante*'nin hizmetindedir. Marsilya'ya bir miktar para yatırılmakta ve bütün Provence kıyılarının kayıkları hizmetlerini sunmaktadırlar. Ak ipek Asya'nın derinliklerinden Cenova'ya kadar neden gelmesin ki? Bunun için birazıcık değerli maden yeterli olmaktadır.

Diğer yandan Cenova, 1570-1580'li yıllardan itibaren mali dünyanın ayrıcalıklı aileleri olan Grimaldi, Lomellini, Spinolar ve birçok diğerlerinin denetimi altında, Amerika'nın beyaz madeninin yeniden dağılım merkezidir. Bu aileler Cenova'daki yüksek ve muhteşem saraylarına yatırmadıkları parayı, Milano, Napoli, *Monferrato inferiore*'de (Cenevizin fakir dağları bu emin plasmanları sağlayamazlar) toprak veya fief alımına; veyahut da İspanya, Roma veya Venedik'teki rantlara yatırmaktadırlar ([350]). Halkın içgüdüsel olarak, bu gururlu tüccarlardan nefret ettiği, II. Felipe'nin fırsat çıktığında uşak muamelesi yaptığı ve mallarını müsadere ettirdiği İspanya'daki ([351]) kötülüklerinin listesini düzenlemek gerekmektedir. Marksist bir tarih kitabı ([352]) Nuremberg tüccar kapitalizminin Bohemya, Saksonya ve Silezya'da yol açtığı yıkıntıların bir bilançosunu düzenlemiş ve dışarıyla bağlantıları kesin olan bu bölgelerin ekonomik ve sosyal geriliklerinin sorumluluğunu, buralara gayrimeşru yollarla giren bu kapitalizme yüklemiştir. Aynı mahkeme belki İspanya'daki Cenevizliler için de kurulabilir: bunlar bir İspanyol kapitalizminin gelişimini kilitlemişlerdir; Burgoslu Malvendalar veya Medina del Campolu Ruizler yalnızca ikinci dereceden kişilerdir ve Eraso ve Garnica'dan sıcağı sıcağına bu görevlere atanmış olan Aunon markisine varıncaya kadar, II. Felipe'nin maliyesinin sorumlularının hepsi satın alınabilir ve satın alınmış küçük insanlardan ibarettirler.

Böylece büyük devletler ve İmparatorluklar mekânı ellerine geçirmekte, fakat işte buraların ekonomik azametini tek başlarına sömürmekte kısa bir süre sonra aciz kalmaktadırlar. Bu acz kapıyı kentlere ve tüccarlara yeniden açmaktadır. Diğerlerinin iddialarının arkasında servet yapanlar, bu kentler ve bu tüccarlardır. Ve devletler daha kolaylıkla efendi olacakları yerlerde, kendi evlerinde bile, gerçek uyruklarının karşısında

bile ayrıcalıklar tanımak durumunda kalmaktadırlar. Ayrıcalıklı kentlerin yükselen tehlikelerine bakınız: Katolik kralın evinde Sevilla, Burgos ([353]); Çok Hristiyan kralın evinde Marsilya, Lyon ve hikâye böyle sürüp gitmektedir.

Krallık ve imparatorluk kentleri

Demek ki karasal devletlerin elkoymuş olmalarına rağmen, ekonomik konjonktürün dalgaları ve bizzat devletin onlara terkettiği görevler tarafından taşınan XVI. yüzyıl kentlerinin, bazılarında ölçüsüz olmak üzere insan ve zenginlikten yana büyümelerinde şaşılacak birşey yoktur.

Madrid örneğiyle yetinebiliriz: gecikmiş bir başkent olarak 1560'ta Valladolid'in yerine geçmiş ve 1601 ile 1606 arasında önceliği ve kötü talihi gene buraya devretmiştir. Fakat Madrid en şaşaalı günlerine IV. Felipe'nin asi ve muktedir saltanatı döneminde (1621-1665) ulaşacaktır. Aynı şekilde Roma örneğine de bakabiliriz (bu örnek şimdi güzel bir kitap tarafından aydınlatılmıştır) ([354]), fakat Roma herşeye rağmen çok farklı bir konuma sahiptir. Şeytanla, yani büyük devletle anlaşma yapmış olarak Milano ve İstanbul kuşkusuz daha temsil edici örneklerdir. Bunların çok erken antlaşma yaptıklarını farkediniz; Napoli *Reame*'nin doğuşundan, kuşkusuz Batı'nın tanıdığı ilk "aydınlanmış müstebit" olan ıslahatçı II. Federico (1197-1250)'den itibaren ([355]); ve İstanbul Avrupa henüz ne Tudorların güçlü İngiltere'sini, ne XI. Louis'nin birbirine eklenmiş Fransa'sını, ne de Katolik Kralların patlayıcı İspanya'sını tanımazken. Osmanlı devleti gücünü kabul ettiren ve belli bir tarzda -1480'de Otranto yağmasıyla- VIII. Charles'dan 14 yıl önce İtalya savaşlarına başlayan ilk merkezi devlettir. Nihayet, Napoli ve İstanbul Akdeniz'in en kalabalık iki kentidirler, kuşkusuz her ikisi de güzel kentsel canavarlar, muazzam asalaklardır. Londra ve Paris ancak sonradan zuhur edeceklerdir.

Asalaklar: bir devlet bir para ve olanaklar yoğunlaşmasıdır; hizmet etmekten çok rantiye olan başkentler bu yoğunlaşma sayesinde yaşamaktadırlar. Demek ki, en mükemmelinden kentsel asalak olan Roma'nın alın teri döken bir kent olmasını istemek için, Papa Sixte Quint gibi deli olmak gerekmektedir ([356]). Bunun kanıtı, böylesine birşeyin gerekli olmadığı mıdır? XVII. yüzyılda Roma aylak yaşantısını sürdürecek ve esas itibariyle gereksiz olan ([357]) büyümesi, çalışma hayatının acımasız disiplinine tabi olmaksızın devam edecektir.

Hristiyan dünyası içinde Napoli'nin bir eşi yoktur. Nüfusu -1595'te 280.000- Venediğinkinden iki kat, Roma'nınkinden üç kat, Floransa'nınkinden dört kat ve Marsilya'nınkinden dokuz kat daha büyüktür ([358]). Bütün Güney İtalya onda nihayetlenmekte, çoğu zaman çok zengin olan varlıklarıyla, tedavisiz sefiller olan fakirlerini orada biraraya getirmektedir. Nüfusunun aşırı fazlalığı, o dönemlerde çok sayıda lüks eşya imal etmesini açıklamaktadır. XVI. yüzyılda Napoli eşyaları bir bakıma, bugünün Paris eşyaları gibidir: danteller, örme kordonlar, süs eşyaları, sırma şeritler, ipekliler, ince yünlüler, her renkten ipek kokartlar, ince bezler. Bunlar Kolonya'ya kadar heryerde ([359]) ve bol miktarda bulunmaktadırlar. Venedikliler Napoli'deki işçilerin beşte dördünün geçimlerini ipek işlerinden sağladıklarını iddia etmektedirler ve *Arte di Santa Lucia*'nın uzaklarda bile çok ünlü olduğu bilinmektedir. Santa Lucia ipekliler adı verilen parça kumaşlar Floransa'da bile satılmaktadırlar. 1624'te İspanya'da masraflara ilişkin olarak çıkartılan ve Napoli'nin ipek ve ipekli ihracatına karşı yönelebilcek kanunların tehtidi, yıllık 325.220 dükalık mali geliri tehlikeye sokmuştur ([360]). Fakat diğer birçok endüstri iş başındadır veya aşırı emek gücü hesaba katıldığında, duruma uyum sağlayabilir.

Engebeli ve kırsal geniş krallığın bütün eyaletlerinden kente doğru büyük bir köylü akımı olmaktadır. Bunlar yün ve ipek "sanatlar"ı; Pietro de Toledo döneminde başlayan ve ondan çok sonraki tarihlere kadar sürdürülen kamu inşaatları (bazıları ancak 1594'te bitirilebilmişlerdir) ([361]); soylu evlerinde gerek duyulan hizmetler -çünkü moda, senyörlerin kentte oturmalarını ve burada lükslerini sergilemelerini emretmektedir-; tarafından cezbedilmektedirler; bunlar olmadığında köylüler hizmetkâr ve dilenci güruhlarıyla birlikte, sayılamayacak kadar çok kilise mensubunun evlerine güvenebilirler. "Her mevsimde" ulaşılması kolay olan ([362]) bu mahrece doğru koşarken köylüler, aynı zamanda oldukça ağır olan senyörlük zorlamalarından da kurtulmaktadırlar. Bu yükler senyör ister bir soylu, isterse her zaman satışa amade olan toprak ve ünvanları satın almış biri olsun -sıklıkla şu Cenevizli tüccarlar gibi- hep ağır olmaktadırlar. Atasözü "kent havasının özgür kıldığı"nı söylemektedir, ama bunun anlamı mutlu veya iyi beslenmiş kıldığı değildir. Demek ki kent durmaksızın büyümekte: "Otuz yıldan beri" diye anlatmaktadır 1594 tarihli bir muhtıra ([363]) "kentteki ev ve insan sayısı artmış, ikibin kadar yeni yol kazanmış ve yeni mahalleleri hemen hemen eskilerine eş sayıda yeni binayla dolmuştur". Fakat daha 1551'de arazi spekülasyonu San Giovanni a Carbonara kapısı civarında Alife prensinin bahçesinin yakınındaki Sant'Elmo'ya kadar olan alanda inşa edilmiş olan yeni surların her iki tarafını da kapsamına almıştır ([364]).

Bu muazzam yerleşim alanında, iaşe sorunu zorunlu olarak ortaya çıkmaktadır ve baş rolü oynamaktadır. Eskiden beri tamamen beledi bir hizmet olan iaşe sorununu artık 1550'den beri atamakta olduğu Erzak Emini (*Annona*) aracılığıyla denetim altında tutan bizzat kral naibinin kendidir ([365]). Bu görevli mübayaa, stoklama, fırıncılar ve gezginci zeytinyağcılar gibi kimselere mal tahsisi işlerini yürüten gerçek bir iaşe bakanıdır. Kent tek başına, bu açık veren iaşe yönetimini yüklenmekten acizdir. 1607'de güvenilir bir kaynak, kentin ayda 45.000 düka harcadığını, oysa gelirlerinin yalnızca 25.000 düka olduğunu bildirmektedir ([366]). Buğday, zeytinyağ çoğu zaman perakendecilere zararına satılmaktadır. Borçlanma açığı kapatmaktadır, ama hangi acınacak koşullarda. Napoli'nin yaşama sırrı, 1596'da toplam olarak 3 milyon, 1607'de 8 milyon düka olan bu açıkta kısmen gizlidir ([367]). Acaba açığı üstlenen krallık bütçesi midir? Yoksa gürbüz ve hala basit bir ekonomi mi? Veyahut da, ona kuzeyin buğday ve balıklarını getiren kuzey teknelerinin ([368]) Napoli'nin faaliyetlerini güdülemesi ve gündelik hayatını kolaylaştırması mıdır? Gündelik hayat her zaman rahatsızlıklara maruz kalmaktadır; ister içme suyu yetersizliği (1560'da bu madde Formale sularından sağlanmaktadır) ([369]), ister yolların bakımı veya ister liman trafiği nedeniyle olsun. Demirli tekneleri koruyan mendirek yüzyılın sonunda çöpler, lağım akıntıları, ev veya kamu binası inşaatçılarının döktükleri topraklar yüzünden o kadar dolmuştur ki, 1597'de bu konuda ciddi olarak düşünmek gerekmiştir; düşünülen burayı temizlemek değil de, yeni bir mendirek inşa etmektir ([370]). Muazzam Napoli'nin söz konusu olduğu her seferinde gerçekte herşey oransızlıktır: bu kent ithal ettiği diğer erzakın dışında heryıl Apulia'dan gelen 40:000 *salme* buğdayı yemektedir. Söylendiğine göre 1625'te Napoli 30.000 kantar şeker (1.500 ton kadar) ve 10.000 kantar bal ithal etmekte ve bunların büyük bir miktarını *siropato, paste* ve *altre cose di zucaro* biçiminde yeniden ihraç etmektedir; fakat tabii ki yoksullar bunlardan yememektedirler ([371]).

Bu hayatın bütünü hakkındaki bilgilerimiz kıttır. İspanyol yöneticilerin muazzam kentin büyümesini yavaşlatmayı düşündüklerini ([372]), fakat bu konuda gerçek tedbirler almaya bir türlü karar veremediklerini bilmekteyiz: acaba herşeyin sonunda, koskoca krallığın nihayetsiz kaynaşması için bir "emniyet supabı" olan bu kenti yok etmek çok akılcı mıydı([373])? Demek ki Napoli şu aşırı nüfuslu ve endişe verici kent olarak kalmaya devam edecektir; burada hiçbir zaman düzen kurulamamakta ve geceleri en güçlü, en becerikli olanlar kentte kanun koymaktadırlar. Hatta, büyük bir istekle yazan İspanyol

askerlerinin abartmalarını da kaale alsak bile ([374]), burası gerçekten dünyanın bütün kentlerinin en şaşırtıcı, çok tatlı bir şekilde akılsız olanıdır. Tabii ki kötü ününden anlaşıldığından çok daha çalışkandır, ama bu ün de haksız yere kazanılmamıştır. Bir keresinde kenti doldurmakta olan serserilere karşı ([375]), bir başka keresinde de o zamanlar *Lazzaroni* çerçevesinde yer alan ve kentte çok sayıda bulunan bunların dayanışma örgütlerine karşı operasyon düzenlemek gerekmiştir ([376]).

Napoli güney İtalya'nın, *Reame*'nin boyutlarına tekâbül etmektedir; İstanbul ise çok çabuk oluşan muazzam Türk İmparatorluğunun imajına uygundur. Kent bütün kitlesi itibariyle bu evrimin eğrisini izlemiştir: fethin hemen ertesinde, 1478'de belki 80.000 kişilik bir nüfusa sahiptir; 1520 ile 1535 arasında 400.000; yüzyılın sonunda ise, Batılıların söylediklerine göre 700.000 kişilik bir nüfusa ulaşmıştır ([377]). Bu daha sonra, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Londra ve Paris'in ne olacaklarını haber vermektedir. Siyasal lüksün her türden ekonomik paradoksa ve öncelikle de olanaklarının ve kendi üretiminin üstünde yaşama lüksüne izin verdiği şu ayrıcalıklı kentlerin ne olacaklarını. Zaten tıpkı Paris ile Londra gibi ve aynı nedenlerle İstanbul, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda hiçbir gerileme belirtisi göstermeyecektir.

İstanbul bir kent değil, bir yığılma bölgesi, kentsel bir devdir. Yerleşim yeri onu, ona rağmen bölmekte ve hem ululuğunu, hem de zorluklarını meydana getirmektedir. Tabii ki ululuğunu. Haliç -çoğu zaman kötü hava koşullarının hüküm sürdüğü Marmara'dan ve "cezalandırıcı deniz" ününe sahip olan Karadeniz'e kadar yegâne emin sığınak- olmaksızın, Boğaziçi olmaksızın, ne Konstantinopolis ne de onun mirasçısı olan İstanbul kavranabilir. Fakat, kentsel mekân birbirlerini izleyen su yüzeyleri ve çok fazla geniş sahil şeridi tarafından bölümlere ayrılmıştır. Bir denizciler ve kayıkçılar topluluğu binlerce sandal, kayık mavna, perame ve Üsküdar'la Avrupa kıyılarında hayvan taşıyan tekneleri hareket halinde tutmaktadırlar. "Rumelihisarı ve Beşiktaş Boğaziçi'nin güneyinde iki müreffeh sandalcı köyüdür" ([378]); biri malları, diğeri hayvanları taşımaktadır. Bu nihayetsiz, yorucu kentin bütünlüğünü sağlayan emek için her zaman iş vardır. 1574'de İstanbul'a gelen Pierre Lescalopier bunu kaydetmektedir: "Peramelerde, efendilerinin izniyle kurtarmalıklarını kazanan hıristiyanlar (esirler) vardır" ([379]). Üç tane kentsel gruplaşma içinde Konstantinopl veya Stambul veya İstanbul en önemlisidir. Burası Haliç ile Marmara arasında yer alan ve kara tarafından çifte bir surla kapalı olan şu üçgen kenttir, "zaten" bu surlar "çok iyi değillerdir"([380]), bu surların "her yerinde çok sayıda harabe bulunmaktadır" ([381]). Bu surlar 13 ilâ 15 mil uzunluğundadırlar ([382]), oysa Venediğinkiler sadece 8 mildirler. Fakat bu kentsel alan ağaçlar, bahçeler, meydanlar, çeşmeler ([383]), "çayırlar", gezinti alanlarıyla kaplıdır ve kurşun çatıyla kaplı 400'den fazla cami bulunmaktadır. Bunların herbirinin etrafında açık alanlar yer almaktadır. Süleymaniye Camii "önündeki açık alanı, medreseleri, kütüphanesi, darüşşifası, imareti, darülkurrası ve bahçeleriyle tek başına bir mahallenin kapladığı alanı işgal etmektedir" ([384]). Nihayet evler birbirleri üzerine sıkışık, alçak "*à la turquesque*" biçimde ahşap olarak, "kerpiç" ([385]) ve iyi pişirilmemiş tuğlalarla inşa edilmişlerdir. Ön duvarları "uçuk mavi, pembe, sarı renklerle badana edilmiştir" ([386]). Sokaklar "dar, dolambaçlı ve eşitsizdirler" ([387]), bunlar her zaman taşla döşeli değillerdir ve çoğu zaman da yokuşludurlar. Bu sokaklarda yaya veya atlı olarak dolaşılmakta, araba asla kullanılmamaktadır. Kentte yangınlar sıktır ve saraya bile sıçramaktadırlar. 1564 sonbaharında 7.500 ahşap dükkân bir anda yanmıştır ([388]). Bu büyük kentin içinde kendi başına bir kent olan Bedesten, Lescalopier'nin dediğine göre "bir Saint-Germain fuarı gibidir". Lescalopier bu çarşının "güzel taşlardan yapılmış merdivenleri ve çok güzel elbise parçaları ve altın veya simle işlenmiş pamuklu çamaşırcı dükkânlarına... ve güzel ve kibar herşeyi"ne bayılmıştır ([389]). Bir başka büyük çarşı da Atpazarıdır ([390]). Nihayet,

hepsinin en değerlisi olan, kentin güney burnundaki saray: burası birbirlerine eklenmiş bir saraylar, köşkler ve bahçeler bütünüdür. Kuşkusuz İstanbul herşeyden önce Türklerin kentidir, onların beyaz sarıkları bu kentte egemendir. XVI. yüzyılda olduğu gibi XVII. yüzyılda da kent nüfusunun % 58'i. Bunun aynı zamanda anlamı, bu kentte mavi sarıklı Rumlara, sarı sarıklı Yahudilere çok sayıda ve bunlardan başka Ermeni ve Çingenelere de rastlandığıdır ([391]).

Halicin öteki kıyısında, Galata güney sahillerinin meydana getirdiği şeridi işgal etmekte "herbiri açıkta bir kadırga inşa edebilecek uzunlukta olan,iyi bir şekilde kümbetlenmiş aşağı yukarı yüz kadar yatağıyla" Kasımpaşa tersanesiyle devam etmektedir ([392]) ve daha güneyde de "top ve barut yapılan" Tophane ile bitişmektedir ([393]). Galata yalnızca Batılı tekneler tarafından ziyaret edilen bir limandır; Yahudi komisyoncular, dükkânlar, antrepolar, şarap ve arakın su gibi aktıkları ünlü meyhaneler burada bulunmaktadırlar, arkada, yüksekler de Pera bağları bulunmaktadır ki, Batılı temsilciler içinde ikâmetgâhını burada ilk kuran Fransız elçisi olmuştur. Pera "oldukça büyük, kalabalık, alafranga inşa edilmiş", halkını Latin ve Rum tüccarların meydana getirdiği zenginler kentidir; bunlar çoğunlukla çok zengin olup, Türk usulüne göre giyinmekte, görkemli evlerde oturmakta, karılarını ipek ve mücevherlerle donatmaktadırlar. Biraz fazla süslü bu bayanlar "olabildiğince düzgün sürdüklerinden ve bütün varlıklarını giyinmeye ve bütün güçlerini parmaklarına taktıkları yüzükler ile başlarına taktıkları, çoğu zaman sahte olan taşlarla süslemeye tahsis ettiklerinden, olduklarından daha güzel görünmektedirler" ([394]). Seyyahların birbirine karıştırdıkları Galata ve Pera bu arada "Orléans'a benzeyen bir kenttir" ([395]). Rumlar ve Latinler buranın efendileri olmanın uzağındadırlar, fakat orada yaşamakta ve istedikleri gibi ibadet edebilmektedirler. Özellikle *"l'yon exerce en ceste ville la religion catholique en toute liberté jusques aux processions italiennes des battus et, à la feste Dieu, les rues tapissées soubs la garde de deux ou trois janissaires auxquelles on donne quelques aspres"* ([396]) (Katolik dini bu kentte tam bir serbestlik içinde, İtalyanların dayak yiyenler ayinine varıncaya kadar uygulanmaktadır, Corpus Christi gününde caddeler iki veya üç yeniçerinin koruması altında süslenmektedir, onlara da birkaç akçe verilmektedir).

Asya kıyısında Üsküdar ([397]), diğer ikisinden farklı bir üçüncü kentin başlangıcıdır. Burası İstanbul'un kervan durağıdır ve muazzam Asya yollarının nihayet ve başlangıç noktasını meydana getirmektedir. Buradaki kervansarayların ve hanların sayısı bu durumu önceden işaret ederken, At pazarının büyüklüğü de aynı görevi yapmaktadır. Deniz üzerinde Üsküdar'ın iyi bir sığınak sağlayan bir limanı yoktur: mallar, talihe güvenilip aceleyle karşıya geçirilmek zorundadırlar. Bir Türk kenti olan Üsküdar bahçeler ve hükümdar ikâmetgâhlarıyla doludur. Padişahın burada büyük bir sarayı vardır ve onun sarayından çıkıp fırkateynle Asya kıyılarına "eğlenmek üzere" gidişi tam bir gösteri olmaktadır ([398]).

İstanbul yerleşiminin tasviri, eğer tabloya dış mahallelerin en önemlisi olan Eyüb katılırsa tamam olacaktır. Halicin mahrecinde, Kâğıthane deresinin ağzında bulunan Eyüb'e Boğaziçinin iki kıyısı boyunca Türk, Rum, Yahudi köylerinin; bahçıvan, balıkçı, denizci köylerinin kırlentini de eklemek gerekmektedir; Boğaziçinde çok erkenden zenginliklerin yazlık ikâmetgâhları, taş zeminli ve ahşap tek katlarıyla yalılar inşa edilmişlerdir; bir kıyıdan diğerine hiçbir komşuluğun mahremiyeti bozamayacağı bu Boğaziçi evlerinde "çok sayıdaki cumbasız pencereler" sonuna kadar açılmaktadır ([399]). Bu "zevk ve bahçecilik evleri" ([400]) ni Floransa kır evleriyle karşılaştırmakta yanlış bir yan yoktur.

Sonuç olarak muazzam bir kentsel birikim alanı. 1581 Martında, Mısır'dan gelen buğday yüklü sekiz gemi onun ancak bir günlük ihtiyacını karşılayabilmişlerdir ([401]).

1660-1661, 1672-1673 ([402]) yıllarına ait bazı rakamlar, onun geçen yüzyıldakinin aynı olan iştahının boyutları hakkında konuşmaktadırlar. Kent günde 300-500 ton buğday tüketmekte, bu tüketim 133 fırına (asıl İstanbul'da 84 fırından 12 tanesi francala çıkartmaktadır) iş sağlamaktadır; yılda aşağı yukarı 200.000 sığır tüketilmektedir ki, bunun 35.000'i pastırma yapımında kullanılmaktadır; ve (fakat rakamlara inanmadan önce iki veya üç defa okumak gerekmektedir) hemen hemen 4 milyon koyun ve 3 milyon kuzu yenilmektedir (tam olarak 3.965.760 ve 2.877.400). Bunların üstüne fıçılarla bal, şeker, pirinç, çuval veya torbalarla peynir, havyar ve denizden getirilen 12.904 kantar erimiş tereyağ (7.000 ton kadar) sarfedilmektedir.

Doğru olamayacak kadar kesin, tamamen sahte olamayacak kadar resmi olan bu rakamlar önem sıralamalarını saptamaktadırlar. Kuşkusuz İstanbul, İmparatorluğun muazzam kaynaklarından ölçüsüz bir şekilde beslenmekte ve bu işi titiz, otoriter ve ekonomiyi yönlendirici bir hükûmet tarafından örgütlenen bir sistem dahilinde yapmaktadır. İaşe alanları, ulaşım araçlarına, narha, gerektiğinde başvurulan zoralıma göre saptanmaktadır. Sert bir düzenleme malların hangi İstanbul iskelelerine boşaltılacaklarını saptamıştır. Örneğin, Karadeniz buğdayı Unkapanı'na gelmektedir. Fakat tabii ki ticaretin tümü bu resmi biçimde olmamaktadır. Kent, kendi ağırlığıyla muazzam bir cazibe merkezi meydana getirmektedir. Buğday ticaretinde, küçük Karadeniz taşımacılarını sömüren madrabazlar ile Boğazın Avrupa kıyısındaki Yeniköy veya Tophane'de oturan, muazzam servetlere sahip olan, toptancı, Ege Adalarından Batı Avrupa'ya buğday kaçakçılığına defalarca bulaşan Türk ve Rum tekne reislerinin rollerini farketmekteyiz ([403]).

Böylece İstanbul İmparatorluğun binlerce ürününü, artı Batının kumaş ve lüks eşyalarını tüketmektedir; bunların karşılığında kent hiçbir şey, veya hemen hemen hiçbir şey vermemektedir -limandan transit geçen yün balyaları, koyun, sığır veya manda derileri hariç-. İstanbul'un büyük çıkış limanları olan İskenderiye, Trablusşam, daha sonra da İzmir'le karşılaştırılabilecek bir yanı yoktur. Başkent zenginlerin ayrıcalığından yararlanmaktadır. Başkaları onun için çalışmaktadırlar.

Başkentlerin lehine olmak üzere

Ancak çok büyük kentlerin nihayetsiz yargılanmasında, çekince koymaksızın tamamen karşı tarafı tutmak mümkün değildir. Veyahut onların da varolma nedenlerinin olduğunu ve tarihçinin onların hayran olunası entellektüel ve siyasal araçlarını sayısız ilân edebileceğini hemen işaret etmek gerekmektedir. Başkentler her uygarlığın sıcak seralarıdır. Bunun dışında, başkentler bir düzen yaratmaktadırlar. Ve bu düzen Avrupa'nın bazı canlı bölgelerinde vahşi bir şekilde eksiktir: eşitsiz kitlesi nedeniyle hiçbir kentin yönetim sistemini kabul ettiremediği Almanya'da; çeşitli kentsel "kutuplar" arasında parçalanmış şu İtalya'da. Ulusal veya İmparatorluk oluşumundan kaynaklanan birlikler tarafından yaratılan kentler ve kendi hesaplarına bu belirleyici birimleri yaratmaktadırlar. Londra ve Paris'e bakınız. Bunlar az şey midir?

İspanya'da, Yarımadanın birliği güçlü bir başkente sahip olamamıştır. Şu arzulanan keyfi ve "geometrik" Madrid kentinin lehine olmak üzere 1560'da Vaaladolid'in terkedilmesi, belki mükemmel bir hesap olmamıştır. Tarihçi J.Gounan-Loubens ([404]) epeyice önceleri, II. Felipe'nin en büyük hatasının başkentini Lizbon'da kurmaması olduğunu iddia etmiştir, Temkinli Kral burada 1580 ilâ 1583 arasında ikâmet etmiş ve sonra da nihai olarak terketmiştir. Kral burayı bir cins Napoli veya Londra haline getirebilirdi. Bu eleştiri beni her zaman çok etkilemiştir. II. Felipe Madrid'de, "iradeyle oluşan kentlerde" keyfi olarak başkentlerini sabitleştirecek olan şu hükûmetleri hatıra

getirmektedir. Escorial'deki II. Felipe, Versailles'daki XIV. Louis'dir. Fakat tarihi yeniden inşa etmek, daha iyisi olmadığından, evcilleştirilmesi güç muazzam bir konuya alışma, bir delillendirme biçimi, bir oyundan ibaret olmaktadır.

XVI. yüzyılda bu diğerlerinden ayrı kentler, başkentler ortaya çıkmaktadırlar, fakat onların nihai olarak başrole yükselmelerini görecek olan bir sonraki yüzyıldır. Çünkü, ekonomik gerilemenin en hızlı döneminde, akıntıya karşı refahını artırabilecek, kendini kabul ettirebilecek yegâne girişim, o dönemde, kuşkusuz Modern Devlet idi. XVI. yüzyılın sonundan itibaren büzülme emareleri gözle görülür hale gelmiştir ve ne olursa olsun, ekmekleri garantiye alınmış kentlerle, sadece kendi ekmekleriyle geçinenleri arasındaki farklılaşma şekillenmeye başlamıştır. Bu sonuncular daha şimdiden, ekonomik hayatın akıntısına göre duraklama zamanlarını tanımaktadırlar; sular durulmakta ve bu kentlerin çarkları daha yavaş dönmektedirler.

Daha şimdiden konjonktür

Kentlerin dinamik tarihi bizi her hal-ü kârda başlangıç konuşmamızın dışına çıkartmıştır. Bu birinci kitapta, sabitliklere, sürekliliklere, bilinen ve kararlı sayılara, tekrarlara, Akdeniz'in yerleşik konumlarına, kaya kitlelerine, sakin veya sakin olarak hayal ettiğimiz sularına karşı dikkatli olmak niyetindeydik. Kentler motorlardır ve dönerler, hareketlenirler, nefesleri kesilir ve yeniden ileri doğru harekete geçerler. Bizzat bunların arızaları bizi ikinci kitabımızın konusunu oluşturan şu hareket dünyasına sokar. Evrim ve konjonktürden söz edilmektedir ve bu işi yaparken bize önceden kader çizgisini tahmin etme izni vermektedirler: birçok işaretin haber verdiği sona ermekte olan XVI. yüzyıldaki ve XVII. yüzyılın artıracağı şu büzülme. Motorun ateşleme sisteminde bir avans vardır, acaba bu önerme 1500-1600 kentsel motorları için yapılabilir mi? Fakat yeni yüzyıldan çok önceleri gaz pedalı sıkışmıştır: arızalar, kuşkulu gürültüler artmaktadır, herşey henüz ilerliyor olsa bile.

İKİNCİ BÖLÜM

ORTAK KADERLER VE BÜTÜNSEL HAREKETLER

Bu eserin birinci bölümündeki amacımız mekândan hareketle tekrar, yavaşlık ve süreklilik olanı açığa çıkartmaktı.

Hareketsizi veya adeta hareketsizi araştırırken, ilke olarak XVI. yüzyılın ikinci yarısıyla sınırlandırılmış bir soruşturmanın zamansal kalıplarını aşmakta ve hatta zamanımız da dahil, başka dönemlerin tanıklıklarına başvurmakta tereddüt etmedik. Victor Bérard, Odisseus manzaralarını, kendi yaşadığı dönemin Akdeniz'inin heryerinde bulmuştur. Oysa yüzyıllar ve yüzyılların ötesinde yeniden bulduğmuz, yalnızca Phaishes adası Korfu veya Lotophagoi adası Cerbe olmayıp, çoğu zaman insandır, bizzat Ulysses'in kendisi (1).

Bu uzun süreç (*longue durée*) ötesinde ikinci bir kitap, tarihi daha bireyselleşmiş bir ritm içinde yakalamak üzere kendini önermektedir: bu, grupların, ortak kaderlerin, bütünsel hareketlerin tarihidir. ***Bir toplumsal tarih:*** burada herşey insandan yola çıkmaktadır; Maurice Halbwachs'ın terimleriyle, "nesneler"den değil de insanlardan; veya daha iyisi, insanın nesnelerden hareketle inşa ettiklerinden söz edilmektedir.

Aslında bu ikinci kitap çelişkili ifadelere karşılık vermektedir. toplumsal yapılarla, yani aşınmaları uzun zaman alan mekanizmalarla ilgilenmektedir. Aynı zamanda bunların haketleriyle de ilgilenmektedir. Ve nihai olarak, mesleğimizin gündelik dilinde *yapı ve konjonktür* adı verilen hareketsiz ve hareketli yavaşlık ve aşırı hız konularına da karışmaktadır. Bu iki gerçeklik, hakiki ayırımı kendilerine borçlu olduğumuz iktisatçıların (2) bildikleri üzere, değişen ile inat eden arasında sonsuz olarak parçalanan gündelik hayatta birbirleriyle ortaktırlar.

Fakat bu emsalsiz gösteriye tek bir çabayla ulaşmak çok kolay değildir. Bölümlerimiz zorluğu parçalara ayırmışlardır ve birbiri ardına ekonomilere, devletlere, toplumlara, uygarlıklara, vazgeçilmez aracılara, nihayet savaşın çeşitli biçimlerine ilişkin sorunları ele alacaklardır. Ancak okuyucu burada yanılgıya düşmemelidir. Bütün bunlar, birbiri ardına, tek bir adımda ulaşamadığımız tekil bir anlamaya yönelik çabalardır.

Gerçekte bu rahatlık sağlayıcı bölümleme kendini dayatmaktadır. Zihin için tatmin edici olmamakla birlikte, en az tekrarla en iyi açıklamaya izin vermesi koşuluyla, her "plan"ın değeri vardır.

(1) Gabriel Audisio,, *Sel de la mer*, 1936. s. 177 vd.

(2) Jean Weiller bakış açısını "Les préferences nationales de structure et le désequlibre struturel", *Revue d économie politique*. 1949'da ilan etmiştir. Buna çok kereler geri dönmüştür, özellikle *Revue d'Economie internationale*, c.II, 1950 ve, *L'économie internationale depuis 1950*, 1965'te. Ortaklaşa eser, *Sens et usage du terme structure dans les sciences humaines et sociales*, 1962, Mouton, s. 148 vd'da iyi bir özet vardır.

1

EKONOMİLER: YÜZYILIN ÖLÇÜSÜ

Oyuna girerken, XVI. yüzyılın ölçüsünü, ekonomik oranlarını keşfetmek gerekmektedir. Amacımız, Lucien Febvre'in *Rabelais* (1) adlı kitabının son bölümünde XVI. yüzyılın zihinsel alet kutusunun envanterini çıkartırken, bildik sorunları, onları bozan yanlış çözümlemelerden kurtarak -çözümler yanlıştır, çünkü bunlar dönemin entellektüel olanakları ve düzeyiyle çelişmektedirler-, yüzyılın ölçüsünü elde etmek isterken sahip olduğunun aynıdır. Aynı şekilde, ekonomik aletlerin ve XVI. yüzyıl insanının gücünün sınırlarının neler olduklarını, buradan itibaren Akdeniz'de fiilen neler inşa ettiğini veya inşa etmeyi denediğini incelemeden önce, geniş çizgiler halinde belirlemekte yarar vardır.

1. Mekân, bir numaralı düşman

Bugün mekân bize yetmemekte, etrafımızda daralıp durmaktadır. XVI. yüzyılda ise aşırı boldur ve bu zenginlik hem avantaj, hem de engeldir. Edebiyatın Akdeniz hakkında tekrarladığı bütün temalar içinde "insanın ölçüsü olarak deniz" en fazla hayal kırıklığı getirenidir. Sanki insanın ölçüsü bir keresinde ebedi olarak verilmiş gibi! Akdeniz hiç kuşku yoktur ki, XVI. yüzyıl insanının ölçüsüne göre değildir: bu yüzyılın insanı, tıpkı daha dün XX. yüzyıl insanının Pasifiğin yayıldığı alana tam anlamıyla egemen olamadığı gibi, Akdeniz mekânına zorlukla egemen olabilmektir.

Yazanlar için: gidiş gelişlerde kaybolanlar

Bu durumu kavrayabilmek için hayatları tehlikeye girmiş olan insanların yakınmalarını dinlemek yeterlidir. Yazanlar, posta sürelerinin uzunluğunu yana yakıla düşünmektedirler. İmparatoriçenin kardeşi II. Felipe'ye sırrını açtığı üzere, *le que se pierde en ir y venir* (2). Cevap vermekte geciktiği del Vico'ya hitap ederken Calvin şöyle itiraf etmekteydi (3): "... *en pensant combien longtemps mes lettres demeureroient par chemin, je ne say comment j'ay esté lasche à m'acquitter de mon debvoir plusieurs fois...*" (mektuplarımın yollarda ne kadar uzun zaman kalacaklarını düşündükçe, bilmiyorum ama, birçok kereler görevimi yerine getirmekte gevşek davrandım). Bir mektup çabuk geldiğince alıcı bu işe şaşırmaktadır. Hümanist Antonio de Guevara bir dostuna yazarken "Valencia'dan Granada gibi uzak bir yere ulaşırken mektubunuz iyi bir posta arabasına düşmüş, çünkü Cumartesi günü yola çıkmasına rağmen, buraya Pazartesi günü vardı" demektedir. Valladolid'de Kastilya Ahırlar Nazırı'nın bir mektubu da ona rekor bir zamanda ulaşmıştır: "Sanki hala taze bir balık gibi geldi". Bu imge onu izlemektedir, çünkü yıllar sonra Los Velez markisine "mektubunuz bana en hızlı posta arabasıyla, buraya Bayonne'dan getirilen yayın balıklarından daha taze olarak ulaştı" diye yazmaktadır (4). Bu istisnalar her zaman olduğu gibi, kuralı teyid etmektedirler.

Büyük bir istekle büyük düşüncelere sahip oldukları kabul edilen siyaset adamları ve elçiler de çoğu zaman bir postanın gelmesi veya gelmemesiyle çok meşgul olmuşlardır. 24 Şubat 1575'te D. Luis de Requesens Anvers'den, II. Felipe'nin Paris'teki elçisi D. Diego de Çuniga'ya yazmaktadır: "Senyörlerinizin İspanya'dan gönderilen mektuplarla aralarının nasıl olduğunu bilmiyorum; bana gelince, geçen 20 Kasımdan beri Alçak Ülkeler'e ilişkin olarak Kraldan hiçbir şey öğrenemedim... Majestelerinin servisleri bu olaylardan müthiş etkilenmişler" (5).

Gelen veya gelecek olan postacıları beklemek bir bağımlılık, bir kâbustur. Olağan postacıların bile saatleri, hatta günleri belli değildir. Chantonnay, Aralık 1561'de (6) "bir satten öbürüne Flandre olağan postacısının geçmesini bekliyorum" diye kaydetmiştir. Kuşkusuz bu kâbus yalnızca Katolik Kralın elçilerine ait bir ayrıcalık değildir. Rambouillet Kardinali IX. Charles'a (7), bize yollanan mektupların ulaşmasını çabuklaştırma konusundaki gayretler boşunadır, çünkü "posta yöneticileri Majestelerinin paketlerini ulaştırmakta lagar ve özensiz davranmaktadırlar... bu durum o kadar vahimdir ki, sözü edilen paketler bazen Saraydan Lyon'a gidene kadar bir ay veya altı hafta zaman geçmektedir. Sonuç olarak, bunları aldığımda, çok büyük üzüntüme rağmen, bunları değerlendirme mevsimi veya emirleri yerine getirme fırsatı kaçmık olmaktadır" demektedir. Aynı yakınmaları Fourquevaux'da da görmekteyiz. 1567 Ocağında Madrid'den yazarken (8) "*Çinq ou six courriers portant l'escusson du Roy, habitants dudit Lion qui courent parfois pour l'ordinaire de Rome, s'advouent estre à M. de Nemours quand ils couren. C'est afin d'avoir meilleur traictement des maistres de poste*". Fakat postacılar her ulustan bankacıların paraları ve havaleleriyle de ilgilenmektedirler. İşte bunlardan biri "*venu en diligence ces Jours passer vers gennevois* (9) *suivantz ceste Court* (İspanyol) *leur porter les lettress d'autres banquiers gennevois, residantz audit Lion*". Ancak Çok Hristiyan Kral'ın mektupları yolda kalmaktadır. Tıpkı eskiden mektuplaşma "*mestres des Landes*"dan (10) sıkıntıda olup, bunun sonucunda inanılmaz gecikmelere maruz kalması gibi. II. Henri'nin İspanya'daki ajanı olan Longlée, Şubat 1584'te iki haftadan beri hükûmetinden hiçbir haber alamadığını (11), fakat "Valladolid'den gelen birçok (mektubun) Burgos'da... durduklarını" bildirmektedir. Demek ki, binlerce kaza ve olay: ya iki kişi arasında olağan bir mektuplaşma yapılamamaktadır (12); ya normal yollar kesilmiştir, ya da haydutların kol gezdiğinin haber verilmesi üzerine postacılar artık geceleri yolculuk

yapmamaya karar vermişlerdir. Her seferinde, uzaklarda meydana gelen beklenmedik kazalar: Napoli kral naibi, Temkinli Kralı'ın hükûmetinden hiçbir talimat almadan beklemekte, artık Alçak Ülkeler'deki durumun ne merkezde olduğunu hiç bilememektedir; Marsilya'daki Venedik elçisi İtalya'dan altmış gün hiç haber alamamıştır ([13]).

Kuşkusuz burada söz konusu olanlar, insanların hatalarından, koşulların cilvelerinden veya kötü havadan kaynaklanan anormal örneklerdir, fakat bu tekrarlanan ve hep gergin olan bir durumu ağırlaştıran bir "anormal"dir. Mesafeye karşı mücadele sürekli dikkat gerektirmektedir, ama aynı zamanda tesadüf ve şansa da bağlıdır. Denizde uygun bir rüzgârın çıkması, havaların bir iki gün güzel gitmesi sayesinde, başkalarının altı ayda gerçekleştiremediklerini, bir veya iki haftada yapmak mümkün olmaktadır; Belon du Mans Marmara'dan Venediğe 13 günde gitmiştir, oysa çoğu zaman bu yolu yapmak için altı ay gerekmektedir ([14]). Aynı şekilde, sapmaların daha küçük olduğu karada bir savaş, bir alarm durumu, yolları çamur deryasına çeviren bir yağmur, tepeleri aşılmaz hale getiren bir kar yağışı karşısında, en makul menziller bile yetersiz hale gelmektedirler. Mekân her zaman aynı büyüklükte değildir. Tersine on, yüz farklı büyüklük vardır ve hiç kimse yola çıkarken hangi menzillerle ilerlemek zorunda kalacağını önceden bilemez.

Gerçekte, XVI. yüzyılın insanları tüm yavaşlıklara boyun eğmişlerdir. İspanya'dan İtalya'ya gönderilen bir mektup, yolunu Bordeaux ve Lyon üzerinden olduğu gibi, Montpellier ve Nice üzerinden de arayabilmektedir. 1601 Nisanında IV. Henri'ye Venedik'teki elçisi M. de Villiers tarafından gönderilen bir mektup Fontainebleau'ya Brüksel üzerinden ulaşmıştır ([15]). 1550-1560 döneminde Portekiz kralının Roma'daki elçileri, mektuplarını çoğu zaman Anvers üzerinden göndermişlerdir ([16]). Bunu anlamı, güzergâhların sürelerinin, uzunluklarının değil de, niteliklerinin ve posta servisinin sıklığının fonksiyonunda olduğudur. Ve üstelik burada da alışkanlık geçerlidir: üç veya dört günlük farklar etkili olmamaktadır. 1587 yılınınsonunda "Bearn prensi"ne bağlı protestanlar Limousin'i işgal edince, Paris'teki Bernardino de Mendoza ile II. Felipe arasındaki düzenli bağlantı kesilmiştir. Bu durumda postanın yeni güzergâhlar kullanması gerekmektedir, ancak ne yazık ki bu güzergâhlar boyunca örgütlü posta hizmetleri yoktur, *por donde no hay postas*. II. Felipe şöyle yazmaktadır: "hızlılığın önemli olduğu koşulların dışında, mektupların dört veya beş gün kazanmaktansa, emin yollardan getirilmeleri daha önemlidir ([17]).

Denizin boyutları: birkaç hız rekoru

Üzerinde çalışabileceğimiz rakamlar birbirlerinden çok farklı olmaktadırlar. Üstelik bunlar ancak nadiren homojen diziler oluşturmaktadırlar. Sonuç olarak, denizin en küçük boyutlarını veren istisnai hızları aklımızda tutarak, mesafelerin saf durumları hakkında iyi kötü bir fikir edinebiliriz ([18]).

Büyük hızlar, günde 200 km. veya daha fazlası, ancak deniz üzerinde gerçekleştirilebilmektedir ([19]); iyi havalarda ve tercihan takviyeli kadırgalarla. Örneğin Avusturyalı Don Juan böylesine bir durumda, Haziran 1572'de Messina'dan yola çıkarak Katalonya kıyılarına (Palamos) 6 günde varmıştır ([20]). An dramatik idi: Don Juan için söz konusu olan, ona II. Felipe tarafından verilen, donanmanın büyük bir kısmıyla birlikte Messina'da herhangi bir faaliyete girişmeksizin kalması emrini ne pahasına olursa olsun yerine getirmekti. Kadırga iyi donatılmış olarak yolculuğu tek başına yaptı; Toskana kaynaklı bir mektuplaşmada belirtildiği üzere tekne *sempre per golfo senza toccar terra* ([21]) (hep ileriye doğru dümdüz ve karaya hiç ayak basmadan) ilerlemiştir, yani dümdüz. Bu macera tek değildir. İki yıl önce ve kışın (Aralık 1570'de) Gian Andrea Doria, Cenova'dan Palamos'a 5 günde gelmiştir; mesafe ve hız daha düşüktür, fakat aşılan

engeller aynıdır ([22]). Aynı şekilde 60 yıl önce, Oran'dan Canthagena'ya olan 200 kilometrelik mesafe, Kardinal Cisneros tarafından 23 Mayıs 1509 Çarşambasında tek bir günde aşılmıştır. *Como si tuviera el viento en la manga* ([23]), sanki rüzgâr "ceketinin kolunda" emrinin altındaymış gibi mucize bir yolculuk. Bu aşağı yukarı, Belon du Mans'a göre, üç gün üç geceden daha az bir süre gerektiren Rodos ile İskenderiye arasındaki "mükemmel" yolculuklarda ulaşılan hızdır ([24]). Yalnız belirtelim ki, bu yolculuk basit tüccar tekneleriyle yapılmaktadır.

İstisnalar bir yana bırakılırsa, karada büyük hızlar denizdekilerden daha nadirdir, fakat daha düzenlidirler; öylesine ki, posta bağlantıları için, daha pahalı olmasına rağmen, karayolu denizyoluna tercih edilmektedr. Avrupa'daki en büyüz hızlar, muhtemelen Gabriel de Tassis'nin posta örgütüne mensup postacılar tarafından via Tyrol, İtalya-Brüksel güzergâında kaydedilmişlerdir. Bu güzergâh özenle incelenmiş, menziller en aza indirilmiş ve özellikle Eifel bölgesindekiler olmak üzere, iyice bilinen kestirmeler düzenli olarak kullanılmışlardır. Zaten bu yolun hattı da bizatihi bir rekordur. Ve bu yolu meydana getiren 764 kilometre beşbuçuk günde aşılmaktadır ki, bu günde ortalama 139 km. kat'etilmesi demektir ([25]). Denizin istisnai büyük hızlarının uzağındayız, ama kıta yollarının olağan hızlarınında çok üstündeyiz. Örnek olarak söylersek, Saint-Barthélemy katliamının (24 Ağustos 1572) sansasyonel haberi Paris'ten Madrid'e günde 100 km. hızla bile gidememiştir: haber Barselona'ya 3 Eylül'de varmışsa da, İspanyol başkentine ancak yedisi akşamı ulaşabilmiştir ([26]).

Büyük haberlerin yayılmalarını izlemek de olağanüstü hızlar görmenin bir başka iyi yoludur, bu haberler adeta kanatlıdırlar.

Lefkoşe'nin 9 Eylül 1570'de fethedilmesi İstanbul'da 24 Eylül'de duyulmuş; haber Venediğe, Raguza tarikiyle 26 Ekimde; Madrid'e ise 19 Aralıkta ulaşmıştır ([27]).

7 Ekim 1571 tarihli İnebahtı savaşının haberi Venediğe 18 Ekim'de Napoli'ye 24'ünde, Lyon'a 25'inde, Paris ve Madrid'e 31'inde varmıştır ([28]).

7 Mart 1573'te gizlice varılan Türk-Venedik barış antlaşması Venedik'te 4 Nisanda şayi olmuş, ([29]) Napoli 8'inde, Palermo ve Madrid 17'sinde haberi duymuşlardır ([30]).

25 Ağustos 1574'te La Goletta ve Tunus'un fethedildikleri haberi Viyana'ya, diplomatik bir görevle İstanbul'da ayrılıp, Bulgaristan, Eflâk ve Erdel'i geçerek Habsburgların başkentine yorgunluktan bitkin bir vaziyette giren Pierre Lescalopier'nin kente geldiği tarih olan 1 Ekim'de ulaşmıştır. Haber onu hayallere sürüklemiştir: Türklerin bu zafer kazanmış donanmalarının İstanbul'dan yola çıkışını, bizzat kendi yola çıkmadan sadece iki hafta önce, 15 Mayıs'ta görmüştür ([31]). O yollarda sürterken bu donanma ne kadar da çok iş başarmıştır!

Lefkoşe, İnebahtı, Venedik, Tunus'un etrafında haber dalgalarının yayılma çizgilerini çizen bu menziller, en iyi olasılıkla ancak kaba ölçümlere olanak vermektedirler. Böylece, acaba ilk örnekten hareketle, Akdeniz'in 99 gün uzunluğunda olduğu mu söylenecektir? Bu rakam aşırıdır. Gerçekte, Lefkoşe'den yola çıkan haber kuşatma altındaki adadan zorlukla kurtulabilmiştir ve Venediğin de bu haberi Batıya doğru aktarmakta hiçbir acelesinin olmadığı su götürmez. Zaten tüm ölçümler dikkatli olmayı gerektirmektedir, çünkü tek bir rakama hapsolduğunda doğruluk kaybolmaktadır. Ve herşeyden önce acaba ne ölçülmektedir? Haber dalgaları, mektupların koşuşturması; bunlar mekâna karşı mücadelenin yalnızca bir bölümünü meydana getirmektedirler.

Ortalama hızlar

Eğer rekor hızlar bir yana bırakılıp da, ortalama hızlar aranacak olursa güçlük çok daha artmaktadır. Bu ortalamaları oluşturacak belgelere sahip olsak bile, acaba aynı yolculuğun süresinin bir, iki, üç, dört, hatta yedi veya on kat değiştiği bir ortamda, bunlara fazla bir anlam yüklenebilir mi? Önemli olan bu açılmış yelpazenin, bu yolculuk süreleri arasındaki önemli açıklığın *yapı* değerine sahip olmasıdır. Çağdaş ulaşım devrimi yalnızca hızları artırmakla (olağanüstü bir biçimde) kalmamış; aynı zamanda eskiden unsurların dayattıkları belirsizlikleri de ortadan kaldırmıştır (bu da önemlidir). Kötü hava, bugün sadece yolcuların az çok rahatlarıyla ilgili bir unsur haline gelmiştir. Kaza olmadığı takdirde, zamanlar üzerine etki edememektedir. XVI. yüzyılda ise bütün ulaşım zamanları ona bağımlıdır. Düzensizlik kuraldır ve şaşkınlık yaratmamaktadır. Ocak 1610'da İngiltere'ye varan şu Venedik elçisi, 14 gün süreyle Calais'de hiçbir teknenin açılmaya cesaret edemediği kudurmuş denizin karşısında bekleyecektir ([32]). Aynı şekilde, küçük bir örnek de Venediğin 1618'de Padişah nezdine yolladığı balyoz Francesco Contarini'nin başına gelenidir ([33]). Balyoz geniş ve sığ Meriç nehrini 6 saatte ve büyük bir zahmetle aşmıştır. Haziran 1609'da İstanbul'a varan bir Venedik kadırgası, kötü havanın yatışmasını beklemek üzere Sakız'a sığınarak, açık Santa Anastasia plajında 18 gün kalmak durumuna düşmüştür ([34]).

Demek ki bu garip ortalamalardan ve sahte basitliklerden çok şey beklemeyelim. Bunların tek avantajları nedir? Basitleştirmek, hayal gücüne hitap etmek, her zaman herşeyi nasıl da alt üst ettiğini kestiremediğimiz çağdaş ulaşım devriminin ötesinde geçmişe dönülmesine izin vermek. Bu ortalamaları kaale almak, II. Felipe'nin bir çağdaşı için, bir yolculuğa çıkma düşüncesinin ne anlama geldiğini kavramaya yarayacaktır.

İstanbul'da İskenderiye'ye Denizin aşılması, molalar da dahil, 15 gün kadar sürmekteydi; yani duraklamalar hesaba katılmazsa 8 gün ([35]). Çanakkale'nin çıkışından Sakız'a kadar iki gün seferde kalmak yetmekteydi ([36]). 1560'ın Ekim veya Kasımında bir Raguza kadırgası Messina'dan yola çıkarak İskenderiye'ye "*fra hovi giorni*" varmıştı, ve bu süre bir rekor sayılmamıştı ([37]).

Denizi merkezi bölgesinde aşmanın süresi mevsimine, teknesine ve güzergâhına göre değişmekteydi. Malta'dan Trablusgarp'a 9 günde giden aynı kayık, Trablusgarp'tan Messina'ya 17 günde geçmişti ([38]). Nisan 1562'de bir kadırga, Trablus'tan Sicilya'nın güney kıyısındaki Sciacca'ya 6 günde gitmişti ([39]). Tunus'la Livorno arasında yapılan bir dizi yolculuk (1600'de bir, 1608'de iki, 1609'da sekiz, 1610'da iki) şu süreleri vermektedirler: altı, yedi, sekiz, dokuz, dokuz, dokuz, on, onbir, oniki, onüç, ondört, ondört, yirmi, yani ortalama olarak yaklaşık onbir gün. En hızlı iki yolculuk -altı ve yedi gün- tahminleri yanıltmaya niyetliymişler gibi, birincisi Ocak 1600'de bir kadırga, ikincisi de Temmuz 1609'da bir "kayık" tarafından gerçekleştirilmiştir ([40]).

Marsilya'dan bir yandan İspanya'ya, öte yandan da Kuzey Afrika'ya yapılan yolculukların süresine dair bilgilere sahip değiliz. Bunlar çoğu zaman gizlice yapılan yolculuklardır. Çok Hristiyan Kral'ın elçisi d'Aramon, kraliık kadırgalarıyla ve güzel bir havada (en azından yolculuğun ikinci gününden itibaren) Balear adalarından Cezayir'e 6 günde gitmiştir ([41]). Cezayir-Livorno arasında 1609'da yapılan iki ve 1610'da yapılan bir yolculuk, sırasıyla onüç, onbeş ve beş gün sürmüşlerdir ([42]) -5 ve 15 gün arasındaki fark üç kattır-.

Uzun mesafelerin farkları daha da önemli hale gelmektedirler. Ekim-Kasım 1570'de ([43]) bir Venedik teknesi Kandiye'den Otranto'ya 12 günde gitmiştir; Mayıs-Haziran 1561'de ([44]) bir başkası Kandiye'den Kadiz'e, hemen hemen İç Denizin tamamını bir ayda aşmıştır. Oysa Temmuz 1569'da iki Cezayir kadırgası İstanbul'a 72 günlük bir

seyirden sonra varmışlardır; 7 Ocak 1564'te İskenderiye'den yola çıkan bir tekne Messina'ya 5 Nisan'da varmış; yolculuğu seksensekiz gün sürmüştür. XV. yüzyılda Venedik-Yafa arası yolculukların "normal" süreleri, bir tarihçinin tahmin ettiğine göre 40-50 gün kadar olmalıdır ([45]). Biz Venedik'ten Kutsal topraklara yapılan yolculukların, daha yüksek bir ortalama veren dökümünü yayınlamıştık ([46]).

Haberlerin esnekliği
(Pierre Sardella'ya göre)

I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII
İskenderiye	266	19	89	65	55	17	323
Anvers	83	13	36	20	16	8	200
Augsburg	110	19	21	11	12	5	240
Barselona	171	16	77	22	19	8	237
Blois	345	53	27	14	10	4 1/2	222
Brüksel	138	24	35	16	10	9	111
Budapeşte	317	39	35	18	19	7	271
Burgos	79	13	42	27	27	11	245
Calais	62	15	32	18	14	12	116
Kandiye	56	16	81	38	33	19	163
Kahire	41	13	10	7	8	3	266
İstanbul	365	46	81	37	34	15	226
Korfu	316	39	45	19	15	7	214
Şam	56	17	102	80	76	28	271
Floransa	387	103	13	4	3	1	390
Cenova	215	58	15	6	6	2	300
Innsbruçk	163	41	16	7	6	4	150
Lizbon	35	9	69	46	43	27	159
Londra	672	78	52	27	24	9	266
Lyon	812	225	25	12	13	4	325
Marsilya	26	7	21	14	12	8	150
Milano	871	329	8	3	3	1	300
Napoli	682	180	20	9	8	4	200
Anabolu	295	56	60	36	34	18	188
Nuremberg	39	11	32	20	21	8	262
Palermo	118	23	48	22	25	8	312
Paris	473	62	34	12	12	7	171
Raguza	95	18	26	13	14	5	280
Roma	1053	406	9	4	4	1 1/2	266
Trani	94	14	30	12	12	4	300
Trento	205	82	7	3	3	1	300
Udine	552	214	6	2	2	1 1/2	400
Valladolid	124	15	63	29	23	12	191
Viyana	145	32	32	14	13	8	162
Zara	15	28	25	8	6	1	600

I. Venedikle ilişkide olan yerleri, II. Gözlenen örnek sayısını, III. Normal durum sayısını, IV. Gün olarak maksimum zamanı, V. Gün olarak ağırlıklı aritmetik ortalamayı, VI. Gün cinsinden normali, VII. Gün cinsinden minimum zamanı, VIII. Minimum zaman= 100 taban üzerinden hesaplanan normal zamanları veya başka bir ifadeyle, minimum zaman ile normal zaman arasındaki oranı; göstermektedir.

Livorno *portate*'leri ([47]) kesinlik konusundaki paylarını sunmaktadırlar. İskenderiye'den Livorno'ya yapılan beş yolculuk (1609'da iki, 1610'da bir, 1611'de iki tane) şu rakamları vermektedirer: yirmiüç, yirmialtı, yirmidokuz, otuziki, ellialtı, yani ortalama olarak otuzüç gün. Bunlar, İspanya-Livorno-İskenderiye yolculuk süresi için *en kötüsünden* toplam olarak 52 günlük bir süre vereceklerdir ([48]), ama biz bu rakamın bir ortalama olduğunu söylemeyeceğiz.

Ortalamalardan söz ederken, kabaca varabileceğimiz sonuç, Akdeniz'in meridyenler yönünde aşılması söz konusu olduğunda, bir veya iki haftanın gerektiğidir; ve eğer İç deniz uzunlamasına aşılacak olursa, iki veya üç aylık bir süreden bahsetmek gerekmektedir. Ekleyelim ki, bu boyutlar 17. yüzyılda ve hatta daha sonraları da aynı kalacaklardır.

Mektupların ayrıcalıklı durumları

Bu pek fazla tatmin edici olmayan yaklaşıklıkların yerine, tabii ki homojen bir ölçü dizisi tercih edilecektir. Bu durum hükûmetlerin, elçilerin, tüccarların ve özel kişilerin mektupları (gene onlar) tarafından bol bol sağlanmaktadır. Venedik Signoria'sındaki olay ve davranışlardan her zaman haberdar olan Marino Sanudo 1497'den 1532'ye kadar gelen mektup ve haberleri büyük bir özenle kaydetmiştir ve böylece ortaya 10.000 tane kadar kullanılabilir veri çıkmıştır. Pierre Sardella tarafından istatistik kurallara tabi tutulan bu muazzam kitle ([49]) biraz önce verilen tablonun ve ondan türettiğimiz haritanın elde edilmesine olanak vermiştir. Ancak, Venediğe *doğru* giden bu haberlerin tanıklıklarını kesinlik içinde yorumlamak ve onlara fazla soru sormamak gerekmektedir.

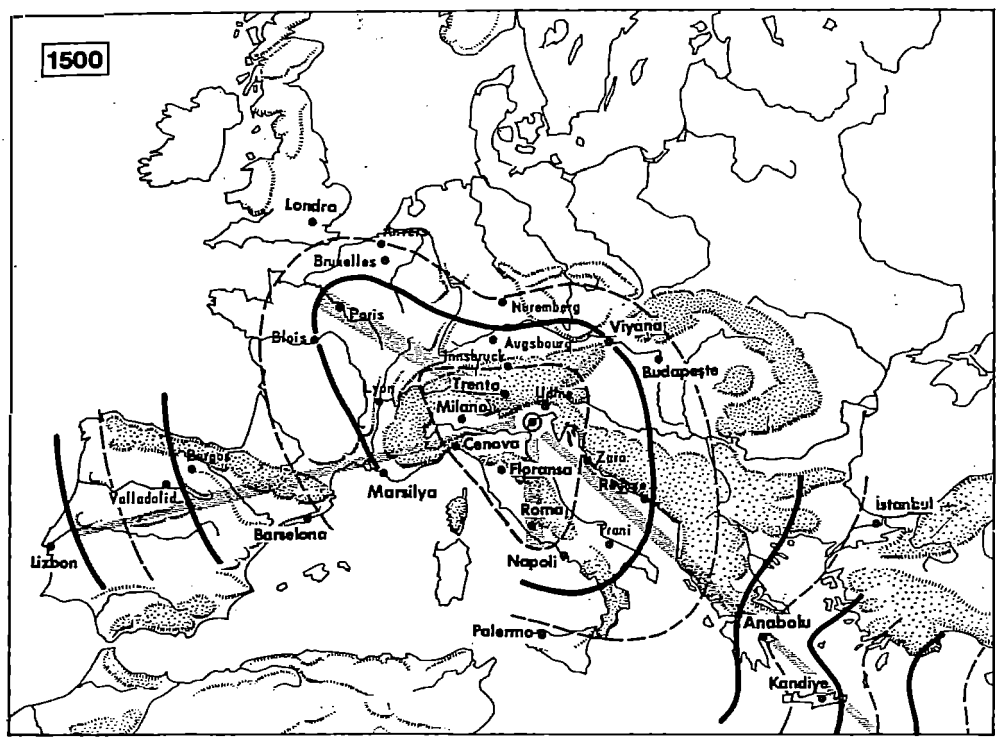
Bütün açıklığıyla ortada olduğu üzere, bunların ölçtükleri mekân, her türden izotropiden yoksun heterojen bir mekândır. Eğer Paris-Venedik arası yarıçap olarak alınıp, Venediğin merkez olduğu bir daire çizilecek olursa, yuvarlak bir izortrop uzay çizmiş oluruz; bu uzayda haber (tıpkı yavaş bir ışık gibi) çemberin her noktasından merkeze doğru eşdeğer bir şekilde yayılacaktır. Tabii ki, gerçek hiç de böyle değildir: haber Alpler, Manş, deniz gibi engeller karşısında ayak sürümektedir. Ve büyük hızlar insanların, onların hesaplarının ve gereklerinin keyfine tabi olmaktadırlar. 1497'den 1532'ye kadar Venedik Çok Hıristiyan Kral'ın kararlarına, Fransa'dan çıkan söylenti ve haberlere çok bağlanmıştır. Bu değerli mallar, Paris'ten hareketle ona doğru koşmaktadırlar.

Bu hareket halindeki haberler olanaklar tarafından yumuşatılıp, harita üzerinde tespit edilince yalnızca birer uydurma olmaktadırlar. Bunların gerçek yolculukları korkunç bir şekilde değişkendir; süre yelpazesi çok açıktır (bkz. VIII. sütun: en azın olağana oranı); eğer karşılaştırma en fazla ile en az arasında yapılacak olursa, yelpazenin açıklığı daha da artacaktır. Küçük bir sürpriz: düzensizlik katsayısının açılan mesafe ile ters orantılı olduğu görülmektedir. Başka durumlarda daha da ağırlaşmaktadır, fakat denizin sahneye çıktığı heryerde bu olağandır. Zara'nın rekor kırması (1'e altı) böylece açıklanabilmektedir; bu kent aslında iki koşulu yerine getirmektedir: Venediğe yakın olmak; ve ondan, misafirperverliği belirsiz olan Adriyatik'le ayrılmış olmak.

Kısacası, bu hesaplamalardan hareketle bütüne ait bir örgüye, karşılaştırmalar ve sağlamalar için bir tabana sahip olmaktayız. Tek hatası, veya başka bir gözlemciye göre tek niteliği, böylece saptanan sürelerin hızlı olmalarıdır. Bunlar zengin Venediğin canlı dikkatini, hatta olanaklarını ortaya koymaktadırlar. Bunlar bir uyarı sistemine tekâbül

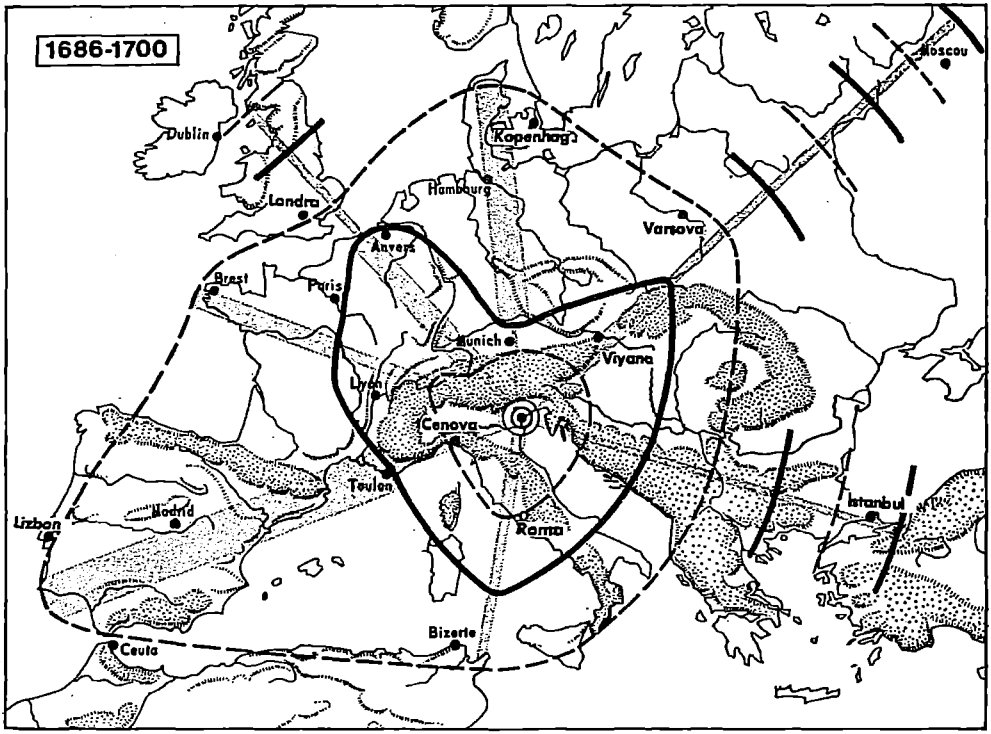
etmektedirler. Paris, Valladolid, İstanbul'da neler olup bittiğini bilmek Venedik için bir merak değil, bilgeliktir.

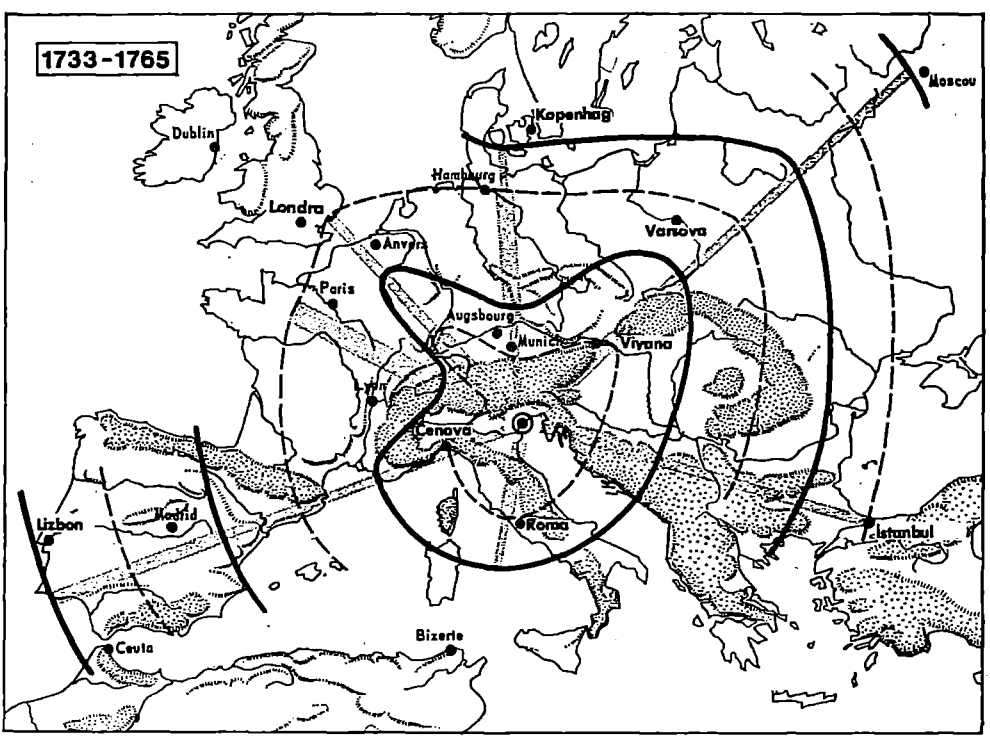
Kayıtlar değiştirilecek olursa canlılık da asla aynı olmayacaktır. Böylece, II. Felipe'nin bürolarında Avrupa'nın bütün kentlerinden gelen mektuplar yığılmaktadır. Kurala göre, sonuncu sahifenin (*la carpeta*) arkasına ([50]) gönderiliş ve alınış tarihlerinin, bunlar kadar değerli ama daha nadir olarak da, cevabın tarihinin kaydedilmeleri gerekmektedir. Böylece yüzbinlerce veri hesaplayıcının sabrına sunulmuş olmaktadır. II. Felipe Kordoba, Lizbon, Saragoza, Barselona veya Valencia'ya yaptığı, birkaç iyi bilinen yolculuk dışında, 1559'da Alçak Ülkeler'den döndükten sonra Kastilya'nın merkezinden dışarı adımını atmamıştır. Eğer ona mektup gönderenlerin konumları veya mektupların güzergâhı üzerinde bazı belirsizlikler ortaya çıkıyorsa da, bu kuşkular giderilebilir niteliktedirler.



28. Venediğe doğru giden haberler

Haftadan haftaya-eşzaman eğrileri, üç kroki üzerinde, hepsi de Venediğe gitmekte olan mektupların yolculukları için gereken zamanı kabaca işaret etmektedirler.
İlk harita P. Sardella'nın (bkz. dn. 49) çalışmalarına dayanılarak 1500, daha doğrusu 1496-1534 yılları için çizilmiştir. İkinci ve üçüncüler ise Londra **Record Office**'de muhafaza edilmekte olan Venedik elyazması gazetelerine göre düzenlenmiştir. Ayıklama benim için F.C. Spooner tarafından yapılmıştır.
Gri hatlar ortalama hız arttıkça kalınlaşmaktadırlar.
Bir haritadan diğerine farklılıklar, şu veya bu eksene göre çok önemli olarak gözükebilirler. Bunlar aktüalitenin gereklerine bağlı olarak mektuplaşmaların artmasından kaynaklanmaktadırlar. Kabaca, sonuncu haritanın yavaşlıkları birincisininkiyle uyuşmaktadır, oysa ikinci haritadaki süreler bazen net bir şekilde daha az olmaktadırlar. Gösterim belirleyici değildir. İlk olarak, hızların karşılaştırılması, aynı sıra numarasına sahip eşzaman eğrilerini sınırlandıran yüzeylerden itibaren yapılmaktadır. Fakat bu yüzeyler yeteri kadar kesinlikle belirlenmemişlerdir. Ancak, bunlan üstüste getirmek denenirse, çok kabaca aynı genişlikte oldukları, bir çıkıntının bir girinti tarafından telafi edildiği görülecektir. Km² cinsinden alanlardan gündelik hızlara geçişte, tedbirin elden bırakılmadığını söylemeye gerek yoktur.





29-30. Venediğe doğru giden haberler

Bu verilerin arasında, Venediği koordinat sisteminin merkezi olarak alan Pierre Sardella'nın ölçümlerinin benzerlerini bulmak cazip olmaktadır. Madrid-Venedik güzergâhı için (Sanudo ölçümlerindeki Valladolid-Venedik güzergâhıyla eşdeğer olduğuna dikkat edelim), İspanya'nın Venedik nezdindeki temsilcilerine göre XVI. yüzyıldan bu güzergâh için kalan 40 veriye göre, en kısa süre 22 gündür (Sanudo'nun 12 gününe karşı); en uzunu ise 85 gündür (çok fazla sapma unsuru gösteren 145 günlük bir örneği bir kenara bıraktım). Ağırlıklı olmayan aritmetik ortalama 40 olmaktadır (P.Sardella'nın ağırlıklı ortalaması olan 29'a karşılık). İstanbul-Venedik arası mesafe için aynı yıllara ait 16 gözlem, 29 günlük en düşük süre ile 73 günlük en uzun süre rakamlarını vermektedirler; ortalama ise 41,5 gün civarına çıkmaktadır ([51]). Bu sefer P. Sardella'nın rakamlarına daha yakın olmaktayız (gerçekte bunlar çok daha geniş bir tabana göre oluşturulmuşlardır), fakat hep onların üstünde kalmaya devam etmekteyiz. Sonuç: yüzyılın sonunda Akdeniz'in büyük ekseni üzerindeki ilişkiler artık acaba ne Venedik, ne de İspanya için yüzyılın başındaki kadar gerekli ve endişe uyandırıcı değiller midir? Buna olumlu bir cevap vermek, yeterli kanıt olmaksızın riske girmek olacaktır.

Her hal-ü kârda, Sardella'nın hesaplarında olduğu gibi, bizimkilerde de Venedik, çok kaba olarak Madrid (veya Valladolid) ile İstanbul yolunun ortasında yer almaktadır: bizim ortamalarımız 40 veya 41,5 iken, Sanudo'nunkiler 29'a karşılık 37 olmaktadır, yani 80 veya 66 günlük bir evren ki, her hal-ü kârda İskenderiye-Livorno süresi ile Livorno-Carthagena süresini keyfi olarak toplayarak bulduğumuz 52 günden daha uzun bir süre olmaktadır ([52]). İskenderiye-Carthagena mesafesinin uygun olmamasının karşısında, İstanbul-Venedik-Madrid güzergâhı da akıl yürütmeyi basitleştirmektedir. Fakat denizi çok kesin olarak ölçmekten, hatta bunu çok değerli siyaset ve ticaret mektupları aracılığıyla bile yapmaktan vazgeçmek gerekmektedir.

Haber, lüks mal

Lüks mal haber, ağırlığından fazla altın etmektedir. Venedik'teki acentesi Ferrare düküne "mektup başına bir dükadan daha isteyen hiçbir postacı yok" diye yazmaktadır ([53]), üstelik mektupların taşınacağı mesafe de Ferrare ile Venedik gibi birbirine yakın iki kent arası kadardır. XVI. yüzyılın başında Venedik ile Nuremberg arasında tarife ([54]), güzergâhının uzun veya kısa olmasına göre değişmektedir; 4 gün, 58 florin; 4 gün 6 saat 50 florin; 5 gün, 48; 6 gün 25 (P. Sardella tarafından saptanan rekorun, bu sonuncudan iki gün daha fazla olduğunu kaydedelim). Öyle gözükmektedir ki, burada söz konusu olanlar, zengin tüccarların ulaşabildikleri çok hızlı bağlantılardır. Eğer yanılmıyorsak, XVI. yüzyılın başında pazarlar arasındaki fiyat farkları hiçbir zaman olmadığı kadar büyüktür. Gerektiğinde aşamaları atlayarak müdahale etmekte yarar vardır ve bu konuda yollanan talimatların hızla yerlerine ulaşmaları için masraftan kaçınılmamaktadır. Daha sonraları işler düzenli hale geleceklerdir. XVI. yüzyılın ikinci yarısına ait olan, Simon Ruiz'in mektuplarının okunmasından, düzen ve çok hızlı bilgi akımının eskisi kadar aranmadığı izlenimi elde edilememektedir ([55]). Sadece büyük bankacılar ve hükûmetler, yüzyıl ilerledikçe fiyatı artan bu lüksten yararlanabilmektedirler. 14 Temmuz 1560'ta ([56]), o tarihte II. Felipe'nin Fransa sarayı nezdindeki elçisi olan Chantonnay, Chartres'dan Toledo'ya iadeli bir mektup yollamıştır; bu mektup toplam olarak 179 posta istasyonundan geçmiş ve 358 dükalık bir harcamaya yol açmıştır (istasyon başına iki düka). Bu muazzam harcama, Padova veya Salamanca üniversitesindeki bir profesörün yıllık ücretinden daha fazladır. Bu posta istasyonları birbirlerine 10 veya 12 km. mesafede olmalıdırlar ve eğer postacı günde 18 fersah kat'ettiyse ([57]), bir an için alışılmış rekorların çok üzerine çıkıldığını görmemiz gerekir. Zenginler bu insanlık dışı koşuşturmaları satın alabilirler.

Sonuç olarak, mekâna içkin olan yavaşlıkları mektuplardan hareketle ölçmek paradoksal olmaktadır. Yavaş gittiklerinde bile bu değerli mallar, diğer yolculardan daha hızlı koşmaktadırlar.

Bu sonuç daha şimdiden, II. Felipe'nin bürokrasisinin kayıtlarından veya bu sefer bir tüccara, Simon Ruiz'e ait olan 100.000 kadar mektubun sistematik incelenmesinden uzaklaşmamız için bir neden olabilir ([58]). Gerçekte mektuplar düzenli veya düzensiz postacılara tabidirler ve istatistik açıdan birinciler ikincilere nazaran daha az önemlidirler. Mektupları incelemek, biraz erken, biraz geç önceden menzil sürelerini bildiğimiz şu resmi postacıları bulmakla sonuçlanacaktır. Tassis'nin girişimi Roma'dan Madrid'e mektupları 1 Nisan ile Eylül sonu arasında 24 günde; kış mevsiminde ise 26 günde götürmeyi üstlenmişti; işte tüccar ve elçi mektuplarının ortalama süreleri bu rakamların civarında değil de ([59]) (çünkü posta işini iltizamla alanların vaadleri ancak nadiren gerçekleşmektedir), normal hızların yukarı sınırında ortaya çıkmaktadırlar. Bu hızlardan hareketle Valentin Vasquez de Prada'nın yaptığı gibi (Madrid-Anvers güzergâhı için) ([60]), birkaç sondaj, gerçek hızlar yelpazesini önceden hesaplamayı öngörmeyi mümkün kılmaktadır.

İkinci neden ve bu hesaplama okyanusuna dalmamak için daha ağırlıklı olanı: hep Venedik'ten hareketle, kentin üretmeye ve yaymaya hiçbir zaman ara vermediği ve uzun elyazması dizileri *Archivio di Stato; Marciana* ve hatta Londra *Record Office*'de muhafaza edilen şu *Avissi*'den hareketle XVII. ve XVIII. yüzyıllar için Sanudo'nun bize unsurlarını sağladığı haritaların benzerleri düzenlenebilir. 1681-1701 ve 1733-1735 dönemleri için Frank Spooner tarafından düzenlenen bu haritalardan iki tanesi Venedik merakının dinleme alanını saptamaktadır ([61]). Bu haritalardaki ilerleme hızları *grosso modo* 1497-1532 döneminkinin aynı olup, XVII. yüzyılda daha canlı, XVIII. yüzyılda daha yavaştırlar.

Böylece sonuç ikircikli olmaktan kurtulmuştur. Bu kayıtlarda mekânın "konjonktüre bağlı", XVI. yüzyıla özgü bir ölçüsünü aramaktaydık ve çözümleme daha sona ermeden, bunun adeta sürekli boyutlarda olduğunu tahmin ediyorduk; birkez daha uzun ömürlü yapılarla karşı karşıyayız. İnsan mekâna istediği tarzda saldırabilir, güçlendirilmiş kadırgaların küreklerini parçalayabilir veya menzillerdeki değiştirme atlarını çatlatabilir veya iyi bir rüzgârda denizin üzerinde uçtuğu izlemine kapılabilir, fakat mekân hareketsizliği ile aslında ona direnmekte ve insanın kaçamak başarılarının ötesinde, hergün ondan intikamını almaktadır. Kuşkusuz rekorlar her zaman, tıpkı o dönemin insanlarında olduğu gibi bizim de merakımızı uyandıracaktır: IX. Charles'ın ölüm haberi Paris'ten Krakov'a 13 günde aktarılmıştır; bunu bize Sully söylemektedir ([62]) ve "Polonya kralı" bu haber üzerine ertesi günü maiyetini terketmiştir; I. François'nın Ocak 1544'de bir torunu olduğu haberi Fontainebleau'dan Lyon'a (420 km.) 2 günde ulaşmıştır ([63]) ve bir Türk emireri İstanbul'dan Erzurum'a, 18 günde atlardan çoğunu çatlatarak ([64]), *con far creppar molti cavalli* gitmiştir. Bütün bu rekorlar bir değere sahiptirler, ve bunların dışında da zikredilebilecek olanlar da dahil, bunların hepsini olağan ortalamalara nazaran ölçmek yararlı olacaktır ([65]). Fakat aslolan bu değildir: önemli olan, ortalamalar ile rekorların yüzyılımızdan önce ve sonra hemen hemen aynı olduklarıdır. Mallar, kayıklar, yolcular Avignon Papaları dönemindeki kadar ([66]) veya Venedik'te XV. yüzyılın ilk yarısında ([67]); XIV. Louis'nin yüzyılındaki kadar yavaş veya hızlı gitmektedirler. Yenileşme ve kopuş ancak XVIII. yüzyıl biterken ortaya çıkacaktır.

Çağdaş karşılaştırmalar

Bir iktisatçı ([68]) "eğer tüm faktörler hesaba katılacak olursa 'dünya' ekonomisi uzayının Roma Antikitesi döneminde, en iyi ulaşım araçlarını kullanarak aşağı yukarı 40 ilâ 60 günde aşılabileceği farkedilebilir; bu uzay Herakles sütunlarından Part krallığı sınırlarında, Ren ağzından Afrika çöllerinin önündeki şeride kadar uzanmaktadır. Oysa günümüzde (1939'da) çağdaş dünya ekonomisinin tüm uzayını dolaşmak için aynı şekilde, mal taşımada kullanılan olağan ulaşım araçlarının kullanılmaları ve ekonomik önemi olmayan ve ulaşım araçlarından yoksun bölgelerin ihmal edilmeleri halinde, gene yaklaşık 40-60 gün çıkmaktadır" demektedir.

Yazar tarafmdan verilen bu ölçüleri, ne de Roma için günde 50 km. civarında olan bu rakamları kendi hesabıma geçirmiyorum ([69]). Bunlar hiç de kesin ölçümler olmadıklarından, en fazlasından bir büyüklük sıralaması söz konusu olabilir. Bu düzlemde, XVI. yüzyıl Akdeniz'i, bin yıldan fazla bir süre geçmiş olmasına rağmen, kabaca hala "Romalı" boyutlarına sahiptir. Veya başka bir şekilde söylemek gerekirse, XVI. yüzyılın Akdeniz'i tek başına *mutatis mutandis* 1939'un bütün dünyasına tekâbül etmektedir. Demek ki bu deniz muazzamdır, ölçüsüzdür ve "insani" olma ününü ancak kıyas yoluyla haketmektedir, insan XVI. yüzyılda diğer canavarlarla da boğuşmaya -Pasifiğin sözünü etmeden Atlantiği örnek verelim- başlamıştır bile, ama henüz XX. yüzyılın turistleri ve yatlarının güleç yüzlü vatanı, birkaç saatte karaya varılabilen ve daha dün Doğu Ekspresinin bir solukta kat'ettiği "göl" haline dönüşmemiştir. Akdeniz'in ne olduğunu anlayabilmek için, zihinde onun mekânını mümkün olduğu kadar büyütmek, aylar, yıllar hatta hayat boyunca süren maceralı yolculukların anakronik imgelerine başvurmak gerekmektedir.

İyi kıyaslamalar hiç de eksik değillerdir. Örneğin Aldous Huxley'nin *Tour du Monde*'da tasvir ettiği çağdaşımız olan şu Tatar tüccarların yolculukları; bunlar Himalayaların ötesinden Keşmir ve Hindistan'a kadar gitmişler ve Huxley'nin bildirdiğine göre, keselerini altın paralar, Rus devrimi öncesinin 10 rublelik sikkeleriyle doldurmuşlardır ([70]). romantik kişiler! Bunlar XVI. yüzyıldaki Suriye yolculuklarını akla getirmektedirler; Akdeniz'in bu ucundan birbirine güven duymayan iki dünya karşılaşmakta ve uyum sağlamaktadır. Burada kambiyo senedi geçersizdir. Herşey takas nakit para karşılığında yapılmaktadır. Oraya tıpkı şu çağdaş Tatarlar gibi, sarı veya beyaz madenle yüklü olarak gitmek gerekmektedir.

Eğer Din Savaşları'nın Fransa'sını canavarca iç savaşları, yabancı istilaları, katliamları, kıtlıkları ve muazzam mekânı içinde surlarla çevrelenmiş, kapılarını geceleri kapatarak kendi içine sıkışmış olarak yaşayan dünün Çin'i gibi düşlediğimi iddia edersem acaba kolay bir paradoks peşine düştüğüme mi inanılır? Kentlerin arasına sızan bir partizan grubu, Yukarı Seçuen'den Şantung'a kadar olan bir yolu, cezalandırılamadan kapatabilirdi. İşte, yerli ve yabancı maceracı çetelerinin cirit attıkları sonuncu Valois'ların Fransa'sı böyle tükenmekteydi, bütün zenginlikler, bu durumda sonunda tüketilmiştir ve Allah bilir ya, XVI. yüzyıl Fransa'sı da zengindir: gerçek bir bolluk ambarı! Giovanni Botero ([71]), muazzam ülkeyi yiyerek yaşayan resmen askere alınmış veya gayri resmi askerlerin sayısını şaşkınlıkla hesaplamaktadır. XVI. yüzyılın muazzam Fransa'sı. Aynı döneme ait bir Venedik belgesi (1587) "o tarihlerde Fransa'ya giren silahlı yabancılar seli"nden söz etmektedir ([72]).

Konudan garip bir şekilde saptık. Fakat Akdeniz söz konusu olduğunda, hayal etmekte güçlük çektiğimiz ölçüsüz mekân izlenimini kavranabilir hale getirmek için bu gerekliydi. Alman iktisat tarihçilerinin Akdeniz'in tarihsel ve canlı bütünlüğünü ifade etmek için istekle kullandıkları şu doğru *Welttheater* veya *Weltwirtschaft* ifadelerini

bizatihi bir evren olarak "ekonomi-dünya"nın uzun süre kendi üzerine, 60 günlük çevresi üzerine kapanarak ve dünyanın geri kalanıyla, özellikle de Uzak Doğuyla ancak gereksiz yere ilişkiye girdiğini vurgulamak üzere tekrarlamak yetmez. Önemli olan, bu evrenin boyutunu vurgulamak, bu boyutun hem siyasal, hem de ekonomik yapısına nasıl komuta ettiğini belirlemektir. Bu konuda her seferinde hayal gücü gerekecektir.

İmparatorluklar ve mekân

Mesafelerin önemini anlamak, XVI. yüzyılda imparatorlukların yönetiminin ortaya çıkardığı sorunları yeni bir ışık altında farketmek anlamına gelmektedir.

Ve öncelikle, o dönem için kara ve deniz üzerindeki taşımacılık girişiminde bir dev olarak İspanyol imparatorluğu. Bu girişim ardı arkası kesilmeyen birliklerin hareketi dışında, yüzlerce emir ve haberin aktarılmasını da gerektirmektedir. II. Felipe'nin siyaseti bu bağlantıları zorunlu hale getirmekte, bu hareket halindeki orduları, bu değerli maden transferlerini, bu kambiyo senetlerini talep etmektedir. Bütün bu önemli şeyler aynı zamada Fransa'nın II. Felipe açısından önemini de açıklamaktadırlar. Fransa için çoğu zaman, Habsburg toprakları tarafından çembere alınmış bir ülke olarak söz edilir. Fakat Habsburg imparatorluğu.onu dıştan tehtid ediyorsa, Fransa da onu içten tehtid etmektedir ve acaba hangisi büyük tehlikeyi oluşturmaktadır? I. François ve II. Henri dönemlerinde Fransa İspanya'ya düşman ve kapatılmış bir durumda olmuştur, bunun tek istisnası 1540'taki hızlı geçittir, V. Carlos (Charles Quint) bütün hayatı boyunca bu kuşatılmış ülkenin etrafında dolanıp durmuştur ve ona uzaktan bakmıştır. Bunun tersine, 1559-1589 arasındaki 30 yıl boyunca Fransa yolu II. Felipe'nin siyasal kurmayları ile maliyesine, yarımdan daha fazla açılmıştır. Ve eğer Temkinli kral İspanya'dan bir yere kıpırdamıyorsa, dokuduğu ağının ortasında oturuyorsa, bunun nedeni Kastilya'nın mali ve ekonomik önceliğinden kaynaklanan binlerce ihtiyat ve Amerika ile olan hayati bağlantı nedeniyledir; ama aynı zamanda da, Fransız sınırları ona tamamen kapalı değillerdir.

Bunlara bağlı olarak, II. Felipe'nin yanında oturmak ve onun evrakını ele almak, Fransa'nın bu aracı görevi gören mekânını nihayetsiz olarak tartmak, posta durumunu, menzil olan ve olmayan yollarını tanımak, postacıların hareketlerine engel çıkartan Din Savaşlarını kaydetmek, bu savaşların kapsamı, süresini, nisbi vehametini kavramak, üstelik para yollarının, özellikle de kambiyo senetlerinin borsa menzillerine ulaşmak için nerelerden saptıklarını anlamak anlamına gelmektedir.

Gerçekte bir devlet için mekâna karşı bir değil, on mücadele vardır. Avrupa ve dünya üzerinde çok dağınık olması açısından mekâna karşı kötü bir durumda bulunan İspanyol imparatorluğu, güçlerinin en iyilerini bu uğurda kullanmıştır. Ancak, zorunlu ve bu zorunluklar tarafından örgütlenen görevlerine herhangi bir diğerinden daha iyi uyum sağlamıştır; ve ulaşım, aktarım ve transferler için ne denilirse denilsin, bu konuda en iyilerini yakalamış, hatta geçmiştir. Bu imparatorluğun en azından 1560'lı yıllardan itibaren, kendini ve rakiplerini daha iyi tanımanın ilginç olacağı Francisco de Ibarra'nın şahsında bir cins birlik ve malzeme taşımacılığı uzmanı haline gelmesi merak uyandırıcıdır.

Tarih yazını İspanyol devlet mekanizmasının bu muazzam çabasını fazlasıyla ihmal etmektedir. Bu tarih yazını yalnızca *rey papelero*'nun, şu "kurşun ayaklı" bürokrat kralın "yavaşlığı"ndan söz edebilmiştir; daha 1560'da Limoges piskoposu ondan bahsederken ([73]) "bizzat kendisi hem patron, hem de kâtiptir ve bu büyük bir erdemdir" ve "işlerinde o kadar ciddidir ki, kâğıtlar arasında geçirdiği gününün bir saatini bile kaybetmemek-

tedir" ([74]) demektedir. Aşırı çalışan bu kral, çeyrek yüzyıl sonra, yenilik getirme gibi boşuna bir gayret içinde olan Gramelle kardinalinin ([75]) uyarılarına rağmen işini bırakmak istememiştir ([76]).

Demek ki İspanya'nın "yavaşlıkları" arasında ayırım yapmak gerekmektedir. Postacıların yavaşlığı vardır: haberler yavaş gelmekte, cevaplar ve emirler yavaş yol almaktadırlar. Dünyanın bütün hükûmetleri aynı konumdadır. Ve İspanyollarınki hepsinden fazla. Ancak, mekân, yenilmesi gereken mesafe açısından İspanya en sorunlu olanıdır. Ama onun dertleri diğerlerinin de dertleridir. Türk imparatorluğu da uc uca yerleştirilmiş bir yavaşlıklar ortaklığıdır. İstanbul'dan Adriyatiğe, Cattaro'ya veya Spalato'ya 16-17 günde, o da acele edilirse, varılabilmektedir ([77]). Karadeniz, *Mar Maggiore,* önceden görülmeleri çok az mümkün olan değişken güzergâhları barındırmaktadır. Türklerin beyaz denizi olan Ege'de en büyük hızlar bile önemsiz kalmaktadırlar. 1686'da bile, bir Türk kadırgasının İstanbul'dan Ağrıboz'a 8 günde gitmiş olması, kaydedilmesi gereken bir haber olabilmektedir (ama bu yolculuğun Aralıkta yapıldığı da bir gerçektir) ([78]). 1538'de Süleyman Paşa'nın donanması ([79]) Kızıldeniz'i aşabilmek için iki ay harcamıştır. Kemirmenin boşuna, mağlup etmenin olanaksız olduğu mesafeler söz konusudur: eğer deyim yerindeyse bunlar yüzyıllar boyunca kıpırdamamışlardır bile. Pegolotti *Pratica della Mercatura* (1348) adlı kitabında, Trabzon'dan Toroslara, eğer tüccar atla giderse 12-13 gün, kervanlar için de 30-32 gerektiğini işaret etmektedir. Trabzon'daki Avusturya konsolosu Goedel 1850'de "yol iyi durumda olduğunda" aynı güzergâhın bir kervan tarafından aşılması için 27-30 gün gerektiğini iddia etmektedir ([80]).

İkinci yavaşlık biçmi: emirlerin gönderilmesinden önceki müzakerelerin, geçen sürelerin meydana getirdiği yavaşlıktır. O dönemde yaşayan insanların bu konudaki tanıklıkları birbirini tutmaktadır. Fransızlar, İtalyanlar riyakâr oldukları kadar, karar vermekte çok zaman harcayan ağır kanlı insanların ülkesinde kendilerini başka mizaçtan hissetmektedirler. Ancak, o kadar da çok anlatılan bu portrenin doğruluğunu garanti eden hiçbir şey yoktur. Yabancının bir ulus hakkında edindiği ve taşıdığı imge çoğu zaman sarsılmaz olduğu kadar yanlıştır da. Hükûmetin yavaşlığı veya Limoges piskoposunun dediği gibi "bu ülkenin uzunluğu" ([81]) tartışma dışındaymışa benzemektedir. 1587'de Roma'da Drake'in Cadiz karşısındaki başarılarını duyduğunda, Papa "Majesteleri çapsız bir kişiydi, ancak fırsat kaçtıktan sonra karar verebiliyordu" diye haykırmıştır. Paris'te "bu söz defalarca tekrarlanmakla kalmamış, aynı zamanda İngiliz kraliçesinin öfkesinin İspanya kralının kılıcını cebinden çıkardığının ilâvesiyle yayınlanmıştır da" ([82]).

Bunlar kuşkusuz kötü niyetli ifşaatlardır. Ancak eğer birkez daha diplomatik mektuplaşmalara bakılacak olursa, örneğin Fransız hükûmetinin işlerini yürütmekte daha hızlı olduğu görülecektir. Ama acaba bütün kabahat herşeyi okumak isteyen Madrid'deki kralda mıdır? İspanya, Fransız yaşamından (veya İngiliz yaşamından) daha geniş çaplı bir imparatorluk hayatının içine hapsolmuştur, II. Felipe karar verebilmek için çok uzaklardan gelen seslere kulak vermek ve onların kendine ulaşmalarını beklemek zorundadır. Böylece, incelediğimiz iki yavaşlığı birleştirmeyi başarmış olmaktayız. İspanyol yönetim aygıtı kendi yavaşlıklarına, Atlantik, Hind Okyanusu, hatta Portekiz'deki seyrüsefer yavaşlıklarını da eklemektedir; gerçekte İspanya bilinen dünya ölçüsünde olan ilk ekonomiye, ilk siyasete cevap vermek durumundadır. İspanya'nın kalbinin diğerlerininkinden daha yavaş bir ritmle atmasının nedenlerinden biri budur. Portekiz'in fethinden sonra, 1580'den itibaren bu ritm daha da yavaşlamıştır. 1585'de Doğu Hind adalarına ulaşan ve değerli mektuplaşmaları korunmuş olan şu Floransalı

Sassetti ile birlikte düş kuralım. 27 Ocak 1585'de Floransa'da kalmış olan dostu Piero Vettori'ye Cochin'den "açlık, deniz tutması, rahatsızlık nedeniyle bitkin 800-900 kişinin ortasında daracık bir mekâna sıkışmış olarak, peksimet ve kokmuş suyla" geçirilen yedi aylık bir sefer hakkında biraz düşünülseydi ([83]), Hindistan'a gitmeye heveslenen çok az olurdu diye yazmaktadır. Ama ne zaman bir gemi görülse, insanın canı ona binmeyi çekmektedir. Fakat İspanya kralının emirleri de bu yedi aylık yolculuğa ve başka şeylere katlanmak zorundadırlar.

Böylece hiçbir kuşku kalmamaktadır: İspanya'nın mesafelere karşı kavgası sert bir kavgadır ve diğerleriden çok daha iyi bir şekilde "XVI. yüzyılın ölçüsü"nü açığa çıkartmaktadır.

Claude du Bourg'un üç yolculuğu (1576 ve 1577)

Küçük bir örnek bunu gösterecektir. Bu örnek bizi oldukça karanlık, açgözlü bir kişi olan Claude du Bourg adlı bir Fransız maceraperestinin yanına götürecektir. Bu adam bir dahi mi, yoksa sadece tuhaf biri midir? Ulusal kütüphanenin çok sayıda yayınlanmamış belgeleri arasında araştırma yapacak birisi, bu konuda belki bir karar verebilecektir.

Biz onun kişiliğinden daha çok, onu İspanya'ya götüren üç tane oldukça ilginç yolculukla ilgiliyiz: birincisi Mayıs 1576'da, ikincisi aynı yılın Eylül-Ekiminde, üçüncüsü 1577'nin Temmuz-Ağustos'unnda. İlk iki yolculukta Alençon dükünün çıkarlarını gözetmekle yükümlü olarak ve kuşkusuz kendine de birşeyle yontarak, prensin adına onun II. Felipe'nin kızlarından biriyle muhtemel evliliğinin pazarlığını yapmıştır; prenses drahoma olarak kocasına Alçak Ülkeler'i getirecektir; inanabilmek için metinlerin okunmasına ve defalarca okunmasına gerek olan üçüncü yolculukta Clude du Bourg, Henri de Béarn adına hareket etmektedir; bu prens Katolik Kraldan borç istemekte ve kızkardeşinin Savua prensiyle evlenmesi için yardım etmesini talep etmektedir. Bu şaşırtıcı görev yolculuklarından herbiri en karmaşık sorunları çıkartmakta ve komediye dönüşerek Fransa elçisi Saint-Gouard'ın zıvanadan çıkmasına yol açmaktadırlar.

İlk seferinde kahramanımız, yola yanında hem efendisi, hem de kendisi için oldukça muğlak bir mektup ve 400 düka değerinde bir altın zincirle çıkmıştır. İkinci yolculukta kral onu atlatmak istemiştir. 4 Ekim 1576'da Paris'teki elçisine: "Claude du Bourg'un, özellikle sizin 30 Temmuz ve 13 Ağustos tarihli mektuplarınızdan sonra, geri geleceğini sanmıyordum" diye yazmaktadır. Ancak, istenmeyen adam gene de 2 Eylül'de Barselona'dadır. Onu durdurmak, Fransa kralının elçisiyle en azından büyük sorunların çıkmasını engellemek için, herşeyi yazılı olarak halletmek için, emirlerin yerlerine hızla ulaşmalarını sağlamak gerekir. Çayas aslında iki veya üç kere yazmış, fakat Clade du Bourg bunlara kulak asmayarak ağın deliklerinden içeri sızmıştır ve II. Felipe'nin anlattığı üzere "Escorial'den Prado'ya giderken, 22 Eylül sabahı Galapagar'da yoluma dikilerek bana Alençon dükünün 19 Ağustos tarihli elyazısı bir mektubunu sundu ve ilk seferinden daha açık bir şekilde dükün kızlarımdan biriyle evliliğinin pazarlığını yapmayı önerdi. Ona Alba dükü aracılığıyla cevap verdirttim...". Bundan sonraki olaylar ilgi alanımızın dışına çıkmaktadırlar. Tek başına ve üstelik istenmeyen bir adam, İspanya'nın istediği her yerine gidebilmek ve istihbarat servisleri tarafından duyurulmuş olmakla birlikte, denetim ve engellerden kurtularak, bizzat Temkinli Kral'ın karşısında

belirivermiştir. İşte ancak o zamanın hızları, yani yavaşlıklarının mümkün hale getirebilecekleri bir başarı ([84]).

Mekân ve ekonomi

Her türden faaliyet mekânının direnciyle karşılaşmakta; bu dirençte zorlanmalarını ve uyumlarını bulmaktadır. Gayretli hazırlıklara, kaçınılmaz kazalara, yavaşlığa mahkûm Akdeniz ekonomisini, konuya girerken bu mesafelerin açısı altında görmek gerekmektedir.

Ayrıcalıklı mallar olan kambiyo senetleri bile bu genel adalet yasasından yakalarını kurtaramamaktadırlar. Heryerde, yolda geçen süre, düzenli olarak bizzat kambiyo senedindeki vadeye eklenmektedir. Yüzyılın başında kambiyo senetlerinde öngörülen bu yol süreleri Cenova'dan itibaren ([85]), Piza için 5 gün, Milano için 6 gün, Gaeta, Avignon, Roma için 10 gün, Ancona için 15 gün, Barselona için 20 gün, Valencia, Montpellier için 30 gün, Bruges için iki ay, Londra için üç aydır... Nakit para daha da yavaş yol almaktadır. XVI. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte filoların Sevilla'ya varmalarının Avrupa, Akdeniz ve dünya ekonomisinin egemen unsuru haline gelmesiyle; her yıl her yeni beyaz maden kitlesinin mevcut para arzına katılmak üzere yaptığı yolculuğu ve Jese Gentil da Silva'nın ([86]) çizdiği krokinin gösterdiği üzere, bunların belli bir takvime göre Batı'nın bir yerinden diğerine olan tedavüllerini ve aralıklı menzillerini izlemek mümkün hale gelmiştir. Mallar için de aynı zorluklar söz konusudur: bunlar yavaş bir şekilde üretilmekte, depolarda zaman kaybetmekte, yavaş veya hızlı bir şekilde el değiştirmektedirler. Floransa tarafından ithal edilen İspanya yünleri, pöstekinin satın allınmasıyla, kumaşa nihai halinin verilmesi arasında aylarca ve aylarca zamana ihtiyaç göstermektedir ([87]) ve bazen de şu yeni büründüğü biçim altında Mısır, Nuremberg veya başka yerlerdeki müşterilerine ulaşmaya kalkıştığında, yıllara ihtiyaç duymaktadır. Hasat edildikten bir yıl sonra satılan ve bundan altı ay ve bazen de Akdeniz yolunu tuttuklarında, daha fazla bir süre sonra tüketilen Polonya buğday ve çavdarına dair karakteristik örneği daha önce zikretmiştik ([88]).

Bundan da fazlası vardır, mallar uzun yolların nihayetinde birbirlerini beklemektedirler. Abruzzi'deki Aquila'da faal safran ticareti, her yıl büyük bir tüccar buluşmasına yol açmaktadır. Fakat buluşmayı harekete geçiren, asla tek başına safran değildir: safran keten çuvallara konulmak zorundadır (bu çuvalların sekiz tanesi bir yük meydana getirmektedir) ve bu çuvalları da dörder dörder deri kılıflara koymak gerekmektedir. Öte yandan ödemeler, küçük *cavali* ve *cavaluzzi* sikkeleri basmak için Aquila darphanesinin kullandığı bakır çubuklar ile yapılmaktadır. Bu durumda safran ancak Almanya'dan gelen keten bezlerin ve bakır tabakalarının Macaristan'dan gelen deri balyalarının kente varmalarından sonra yola çıkabilmektedir (ve tersi) ([89]). Kentte bütün bu süreçler birbirleriyle buluşmaktadırlar. Aynı şekilde, Doğu Akdeniz'de baharat, karabiber, müstahzarat, ipek,pamuk Batı'dan gelen gümüş sikkeler ve yünlü dokumalarla buluşmaya gitmektedirler. Raguza'dan Venediğe, sonra da Venedik'ten Anvers ve Londra'ya uzanan yol üzerinde, Raguzalı bir tüccar ailesi olup, Raguza, Ancona, Venedik (daha sonra Messina'ya el atmışa benzemektediler) ve nihayet bu mübadelelerin düğüm noktası olan Londra'ya yerleşmiş olan Gondola ailesinin geçimini sağlayan, zaman zaman yapılan mal mübadelelerinden haberdarız: bu mübadelelerde söz konusu olan Doğu Akdeniz'den ithal edilen kuru üzümleri, İtalyancası İngilizcenin etkisiyle bozulan İtalyanın yazdığı gibi *uve passe*'ler ve *cúranti*'leri ve akışı zor *pater noster*'leri İngiliz kırlarında imal edilmiş olan *carisee*'ler ile takas etmektedir. Taşıma kara ve deniz

yoluyla, Venedik veya Ancona üzerinden yapılmaktadır, fakat alışverişin sona ermesi o kadar yavaş olmaktadır ki, 1545'te hesapları kapatabilmek için Salviati'ler aracılığıyla Lyon'daki sarraflara başvurmak gerekmiştir ([90]).

Mal dolaşım süreçlerinin bu yavaşlığı genel bir ızdıraptır. Mallar, nakitler, kambiyo senetleri bu veya öteki yönde yolculuk yapmakta, karşılaşmakta veya birbirlerini beklemektedirler. Her ticari merkez malların, nakit paranın, kambiyo senetlerinin çoklu ve değişken konjonktürü, bunların birbirlerini telafi etmeleri sayesinde yaşamaktadır. Bu yavaş hareketler malları, paraları, kambiyo senetlerini uzun zaman yolda tutmaktadırlar. Bir tüccar doğal olarak, sürekli yeniden başlanan bu oyunda esas kozu olan sermayesini mümkün olduğu kadar çabuk geri almayı isteyecektir. Hiçbir kuşku yoktur ki, XVI. yüzyılda özel bankaların dramı müşterilerinin yatırdıkları paraları çok yavaş ticari dolaşımlara, hesapsızca sokmuş olmalarından kaynaklanmaktadır. Bir bunalım veya panik çıktığında alt üst oluşlar için birkaç gün yetmektedir, çünkü para, mekânın öldürücü yavaşlığına mahkûm olmuş bir şekilde yolculuktadır.

Zamanın nakit olduğunu, yazdığı sonsuz mektuplardan ötürü "parmakları mürekkep lekeli" her tüccar bilmektedir. Formül daha o tarihlerde geçerlik kazanmıştır: 1590 Martında Baltasar Suarez, Floransa'ya yerleşmiş olan şu İspanyol, *por el tiempo que pierde la mercadaria* çok pahalıya malolacak bir kalyon gecikmesinden ötürü küplere binmiştir ([91]). Demek ki bilgelik, yatırımları (para veya mal cinsinden) birçok farklı takvime tabi yol arasında veya aynı yol üzerinde birçok tekneye bölmeyi veyahut da en azından en kısa yolu, yani parayı ve kârı en çabuk geri getirenini seçmeyi gerektirmektedir. Bu durumda XVII. yüzyılın başında tüccarlar Venedik karayollarını, Po'nun oluşturduğu uygun yola tercih etmişlerdir, Venedikli bir kâtip ([92]) evet su yolu "tehlikeli, rahatsız ve pahalı karayolundan her zaman daha rahat ve avantajlıdır" demektedir. Fakat nehir boyunca fazlasıyla yargı yetkisi, duraklama nedeni, denetimler ve soygunlara maruz kalma durumu vardır, fakat en kötüsü, fazlasıyla zaman kaybedilmektedir ve sonunda maliyetler eşit hale gelmektedir.

Öte yandan, kimse zamanı israf etmeyi düşünmemektedir. Eğer şu Venedikli tüccar XV. yüzyıldan itibaren Suriye pamukluları üzerinde oyun oynamayı tercih etmişse ([93]) bunun nedeni bu işlerin altı veya yedi ay içinde sonuca ulaşıp, İngiltere veya Flandre yönündeki uzun yolculuklardan çok daha çabuk çözümlendiğidir. Sadece o çağın en büyük kapitalistleri, en talihlileri, en beceriklileri olan Cenevizliler, Sevilla'dan hareketle Atlantik aşırı ödemeleri örgütlemeyi becerebilmişlerdir ([94]). Bu muazzam bir işlemdir. Fakat bir başka açıdan muazzam olan, Lizbon ile Hind Okyanusu arasındaki düzenli ticari bağlantıları kurabilmek için Portekiz hükûmetinin tüm kredisiyle müdahale etmesi, kralın karabiber tüccarı haline gelmesi gerekmiştir; ve zaten bunlar da kısa bir süre sonra yetersiz kalmışlardır. Ticaret ne kadar uzakta yapılır hale gelirse, zorunlu olarak yatırılacak para artmaktadır, çünkü daha uzun bir süre yolculuğun esaretine tabi olacaktır. XV. yüzyılda Sevilla'dan Amerika'ya veya Lizbon'dan Asya'ya deniz ticareti, eğer daha önce Yukarı Almanya ve İtalya'da kapitalist yoğunlaşmalar olmasaydı, mümkün olamazlardı ([95]).

Ve bu uzun mesafeli bağlantılar her zaman yiğitlik gerektirmektedirler. İşi yapanların yiğitliği: Temmuz 1602'de Hindlerden gelen kocaman bir tekne, bordasında iki "milyon altın"dan fazla olduğu halde Lizbon'a birkaç mil kalana kadar yaklaşmıştır, fakat mürettebattan sadece otuzu hala hayattadır. İşte, savunma kadırgalarının burnunun dibinde İngiliz korsanlarının ele geçirdikleri, bu bitkin teknedir ([96]). Eylül 1614'te aynı olay birkez daha meydana gelmiştir *in extremis* kötü bitmemiştir: "Hindler"den

bordasında "bir milyon" altın olan zengin bir tekne gelir, ama yola çıkarken 300 adam bindirmiştir, 16 tanesiyle geri dönmektedir ([97]). En uç örnek, Manila'dan yola çıkan bir kalyonun Pasifik'ten Acapulco'ya, Mayıs 1657'de bordasında tek canlı bir kişi olmadan dönmesidir ([98]), fakat bütün zenginlikler yerli yerindedir ve hayalet gemi limana kendi başına gelmektedir.

Para konusundaki yiğitlikler: bunun üzerinde durmak gerekir Muazzam miktarların harekete geçirilmeleri gerekmektedir; ticari merkezlerin düzensiz ritmlerinin her zaman ortaya koyduğu budur. Örneğin Venedik Mart 1464'te ([99]) Suriye kadırgalarının yola çıkmasıyla tamamen nakitsiz kalmıştır. Para stokları, bütün *arzenti*'leri artık denizde seretmektedirler, *sono navegati per questi navi di Siria,* gerilerinde geçici olarak boşalmış ve bu nedenle felç olmuş bir kent bırakmışlardır. Bu aynı zamanda yüz yıl sonra Sevila'nın sunduğu manzaradır, üstelik bu kent henüz gençliğinin tüm gücünü göstermektedir. Daha "Hindler" Filosu yola bile çıkmamıştır ki (filo San Lucar engelini ancak 24-29 Mart 1563'te aşacaktır) ([100]), Simon Ruiz'in mektup arkadaşı ona Sevilla'dan 15 Şubatta şöyle yazmaktadır ([101]): "burada günlerdir ortalıkta ne fiyata olursa olsun borç alınabilecek tek bir riyal bile yok". Piyasa gönderilecek son malların alımları nedeniyle boşalmıştır, nakit "genişlemesi" için filoların dönüşlerini beklemek gerekecektir. Bir önceki yılda, 1562'de, filonun gecikmesi nedeniyle, zaten borçlanmış olan tüccarlar hangi fiyata olursa olsun, kredi almak durumunda kalmışlardır: resmi bir mektupta kaydedildiğine göre ([102]) "bir aydan beri kambiyo % 4,5'tan daha fazla düştü ve bu hep yabancıların lehine oldu". Ve işte fuarda, Medina del Campo'da ödemelerin zamanı gelince; ah Majesteleri ödemeleri bir ertelese de tüccarları kurtarsa!

Fuarlar, ekonomik hayatın yedek güçleri

Ticari merkezler ekonomik hayatın belirleyici sürükleyicileridir: bunlar mekânın husumetini kesintiye uğratmakta, mesafelere karşı iyi bir zafer kazanmaktadırlar. Onların faaliyetlerine yardımcı olanlar arasında ilk sırayı fuarlar almaktadırlar. Bunlardan sanki hala kentler söz konusuymuş gibi, geçici ticari merkezler olarak söz etmek uygun olacaktır. Bunlar aslında aralarında da çok farklı olup, kent imajına buna göre uzak veya yakın olmaktadırlar; bazıları sıradan, diğerleri orta, bir kısmı da olağanüstü olan bu yerler, o tarihlerde mal fuarından değişim fuarına doğru bir gelişme göstermektedirler ([103]). Fakat bu alanlarda hiçbir şey kesin değildir. Champagne fuarları XIV. yüzyılda sönmüşlerdir; Chalon-sur-Saône, Cenevre ve sonra da Lyon'da yeniden ortaya çıkmışlardır. Yoğun kentsel faaliyet ülkeleri olan Kuzey İtalya ve Alçak Ülkeler'de, XVI. yüzyılda hala parlak olan fuarlar gerilemektediler. Venedik gibi, hala yaşamaya devam ettikleri yerlerde de birer dekordan ibarettirler. Büyük çoşkulara ve *doge*'nin denizle evliliğinden ötürü dinsel bayramdan ötürü La Sensa ([104]) adıyla anılan parlak fuar *Göğe Yükseliş* günü San Marco meydanında kurulmaktadır. Fakat artık burası Venediğin kalbi değildir, yeni kalp Rialto köprüsü ve meydanında atmaktadır.

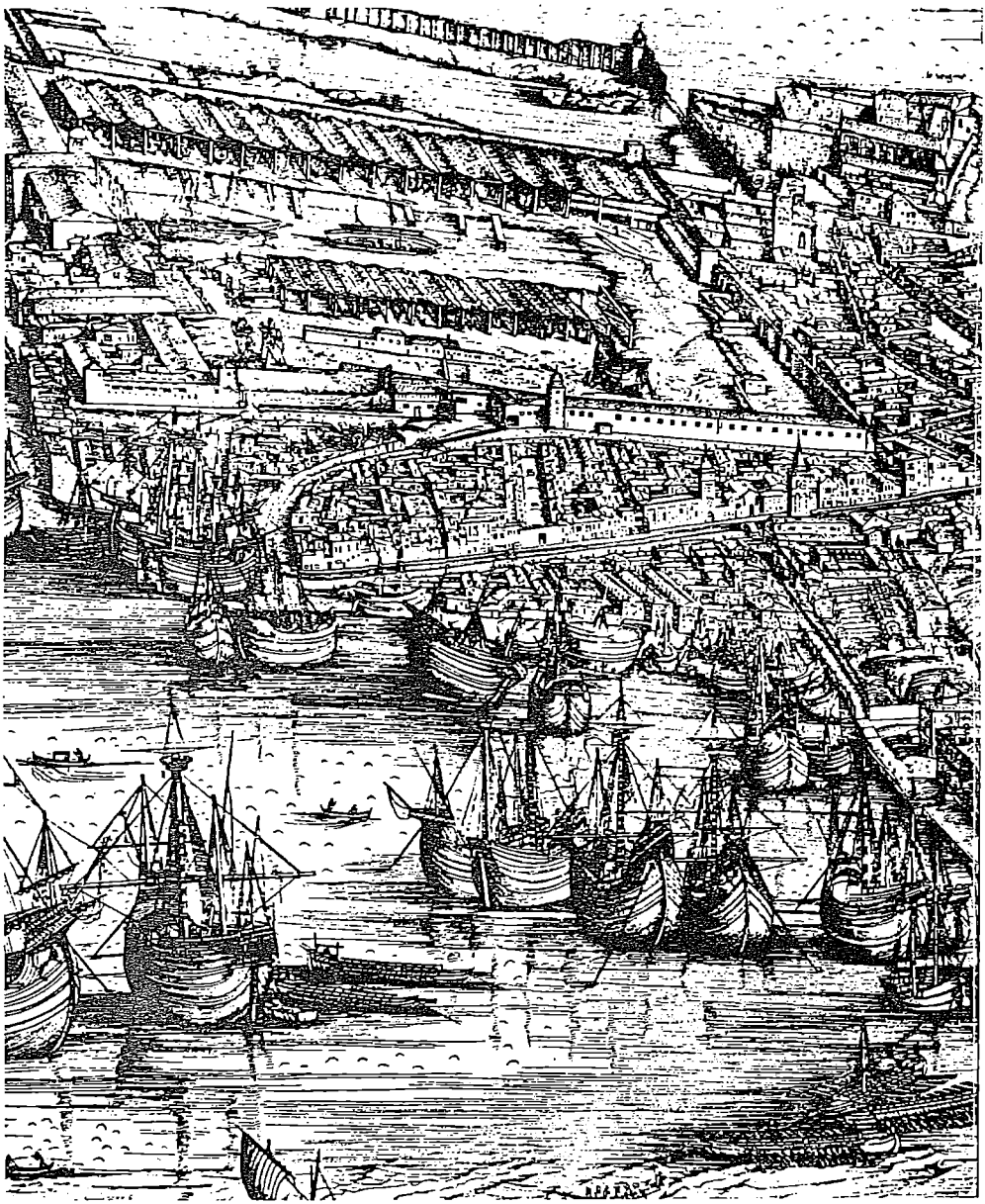
Kentlerle (veya tercih edilirse, ticari merkezlerle) fuarlar arasındaki bu diyalogda, sürekli çalışanlar (Floransa'da kambiyo her hafta Cumartesileri kote edilmektedir) uzun dönemde, istisnai buluşmalara üste gelmek zorundadırlar. Zorundadırlar, fakat hiçbir değişim tek yönlü değildir. Sürprizler, alt üst oluşlar mümkün olmaya devam etmektedirler. 1579'da Kuzey İtalya'da Piacenza'da Besançon fuarları denilen değişim fuarlarının kurulması, kapitalizmin talihi açısından yüzyılın en büyük olayıdır. Akdeniz ve bütün Batı ekonomisinin talepçi "kalbi" uzun süre Pianceza'da yer almıştır. Bu muazzam olaya geri döneceğiz. Aslında bir kent olan Cenova değil de, her yıl yüz kadar iş adamının

Piacenza'daki gizli ve dört kez meydana gelen toplantıları, Batının maddi hayatının ritmini vermektedir. Burada yalnızca kâğıtlar değiştirilmekte ve hemen hemen hiç abartmayan bir Venediklinin dediğine göre, kimse kimseye kuruş bile ödememektedir ([105]). Ve bu arada herşey -gidiş ve geliş, atardamarlar ve toplardamarlar- bu belirleyici kutba ulaşmaktadır. Burası, bunlar olmazsa değişimlerin anlam ve güçlerini kaybedecekleri poliçe ve uzatmaları, borç ve alacakları, ödeme ve teyidleri, altın ve gümüşü, simetrileri ve asimetrileri dağıtmaktadır.

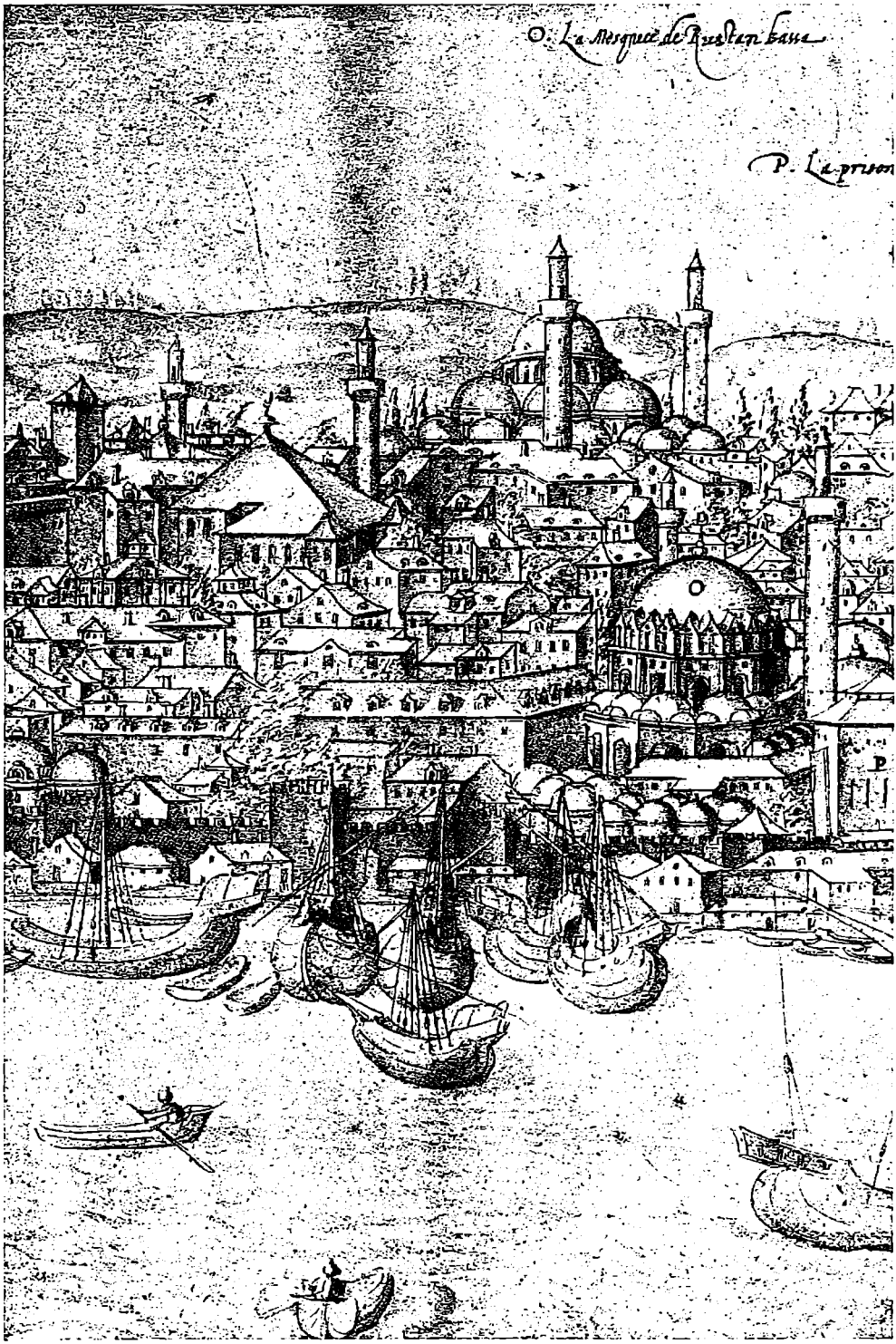
Ancak daha mütevazi bir düzeyde yerel fuarların oynanacak rolleri bulunmaktadır: aslını söylemek gerekirse, tıpkı en ünlü ticari fuarlar olan Lyon, Medina del Campo, Main üzeri Frankfurt ve daha sonraları Leipzig'inkiyle aynı cinsten rollere sahiptirler. Ve sayılamayacak kadar çok olan bu bölgesel fuarların tarihi, yakınlarda yapılan araştırmalar sayesinde belirlenmektedir: Napoli krallığındaki Lanciano ([106]), Salerno ([107]), Aversa, Lucera, Reggio di Calabria fuarları, Kilise devletindeki Recenati ve Sinigaglia fuarları; Lombardiya'nın birbirlerine bağlı fuarları ([108]); Venediğin Bergamo veya Brescia'da kurulmasına izin verdikleri veya Tirollerde XVII. yüzyılda çok zengin olan Bolzana fuarı ([109]) veya Suriye'de deniz kıyısında Celbe ve Şam'ın 100 km. güneyinde çölün ortasındaki kervan fuarı El Muzeirib ([110]). Batının veya Balkanların mekânını patlamaya hazır noktacıklar halinde dolduran şu minnacık fuarlar, birazıcık büyümüş haftalık pazarları saymaya bile gerek yoktur ([111]). 1575-80 arasında sadece Yeni Kastilya'da bunlardan faaliyette bulunan 22 tanesi sayılmıştır ([112]) ve Portekiz'de de bunlardan tonlarca vardır ([113]). Bunların hepsi, en mütevazisi bile, aceleyle kurulmuş kentlerdir ve Medina del Campo'da olduğu gibi eskiden sadece tek bir sokağın -*La Rua*- ve büyük bir meydanın olduğu yerde; veya Lanciano'da olduğu gibi bizzat kentin dışında geniş düzlük bir arazide bitivermişlerdir ([114]). Buralarda, 15 gün, 3 hafta, bilemediniz bir aylık ateşli bir faaliyetten sonra herşey bitmektedir. Aragon'daki Darroca'da başlıca fuar *Corpus Domini* günü başlamaktadır; bu, Kutsal Teslis tarikatına mensup rahipler için, eskiden ekmeğin ete ve kana bürünme mucizesine sahne olan (mayıs 1581'de genç Venedikli yolcular imanla *et ciò si vede chiarissimamente* diye konuşmaktadırlar) kiliselerinden çıkma fırsatıdır. 8 gün süren bu fuar bir katır, çekim veya binek hayvanı satıcıları kalabalığını biraraya toplamaktadır; boyunduruğa vurulan hayvanlar "İspanya'da hep iki tekerlekli olan arabaları" çekebilmektedirler ([115]) (geçerken bu ayrıntıyı da verdik).

Bayram geçince herşey düzene girmektedir. Sökülen dekorlar daha uzaklara götürülmektedirler: Kont Potemkin'inkiler gibi kendi başlarına ilerleyen gerçek köyler. Bir fuar sona erince bir diğeri başlamaktadır. 1567'de Lanciano'yu "Ağustos" fuarı sırasında terkeden şu yedi veya sekiz Flaman tüccarı, gitmek istedikleri Serrente'de aynı ayın 21'inde başlayan ikinci fuara yetişecek kadar zamana sahiptirler ([116]). Nisan 1567 tarihli bir Napoli belgesinin zikrettiği ([117]) şu *Speranza della Marca, in giro per il regno* "memurlarıyla birlikte" kuşkusuz bütün bu fuarlara katılarak manifatura, ipekli kumaşlar, *zagarelle*'ler ([118]), altın ve gümüş tel, tarak, külah satmaktadır. Belki de Napoli'ye taklitçi bir moda nedeniyle giren şu İspanyol şapkalarından satarak tüm müşterilerini memnun etmiştir.

Bu buluşmalarda her zaman, kambiyo senetleri ve kredi oyunlarını bilen Lanciano'da bütün paketler halinde kambiyo mektupları bulunmuştur ([119]) ve baharat, müstahzarat, kumaş ithal eden büyük tüccarlar da bulunmaktadır. Fakat Mart 1578'de Lyon'da bile ([120]) meyhanecilere göre "fuarlara atla gelen ve iyi bir yerde yatacak parası olan herbir tüccar başına, birkaç küçük meyhaneye sığınmaktan gocunmayan 10 tanesi yaya olarak gelmektedir". Fuarlar aynı zamanda; ürünlerini, hayvanlarını, domuz yağını, tuzlu et fıçılarını, tabaklanmış veya ham derilerini, peynirlerini, taze içkilerini, bademlerini, kuru incirlerini, elmalarını, *mangiaguerra* kadar ünlü ve geçerli şaraplarını, ançuez veya



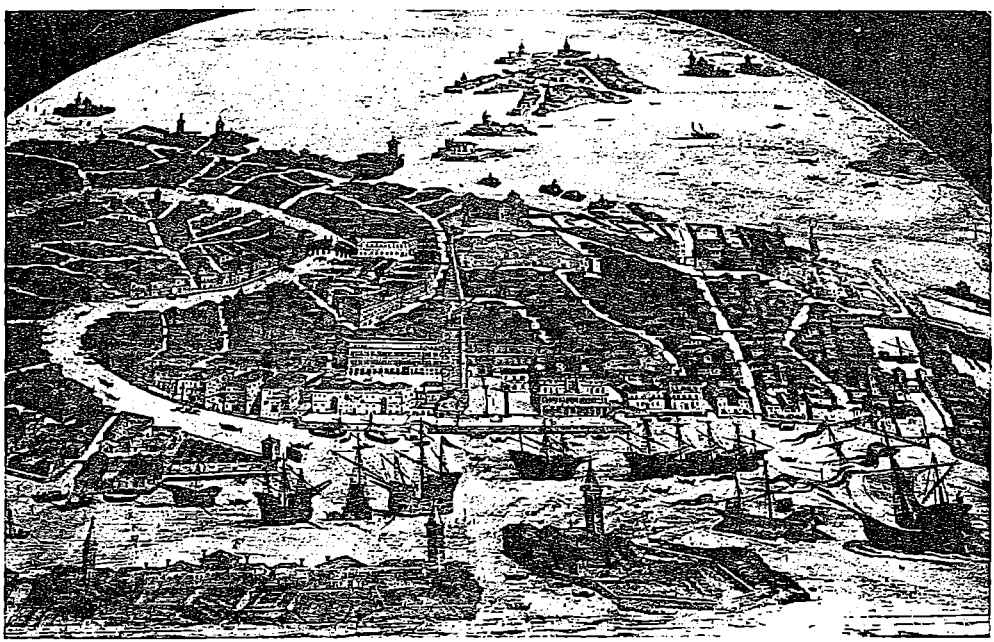
21. VENEDİK TERSANESİ (1500). Jacopo di Barbaro'nun geniş planına göre.



22. İSTANBUL. Haliç'ten kısmi görüntü (XVI. yüzyıl) B.N. Paris, C 4093.



23. KAHİRE. Az çok doğru çizim. Yukarının doğu, aşağının batı olduğuna dikkat ediniz. Demek ki Piramidler doğru yere yerleştirilmişlerdir. Kaynak: Giulio Balbino, *De desegni delle più illustri cità e fortezze del mondo*, Venedik, 1569.



24. VENEDİK PLANI (XVI. yüzyıl). Santa Cruz markisinin Ciudad Real'deki sarayındadır. Rialto köprüsünün hala tahtadan olduğuna dikkat ediniz. Tersane'nin başlangıç bölümü, Saint-Georges adası, Giudecca ve Zattereler görülmektedir.

sardalya varillerini, hem ipeklerini sunan bir kırsal hayatın gerçek tanıkları olan en mütevazi çerçileri de bağrına basmaktadır. Bizi burada renkli imgelerinin ilgilendirdiği şu yoğun Napoli krallığında önemli olan, büyük ticari yollarla, Lanciano'nun arkasındaki dağlardan "sel sularının açtığı çöküntülerden" inen şu katır yollarının, şu "kırsal kılcal damarları"nın buluşmalarının örgütlenmesidir. Öyle gözükmektedir ki, değişim ve dolaşıma destek çıkılmaktadır ve nakdi akımlar ve takaslar ticari resimlerden muafiyetler sayesinde artmaktadır, çünkü mekân aynı zamada gümrükler, geçitler ve engeller demektir ([121]).

Neresi gözlenirse gözlensin, manzara her seferinde aynıdır. Yeni Kastilya'da Guadalajara eyaletindeki Tendilla ([122]) 1580'lerde bile çok tanınan bir yer değildir. Hangi coğrafyacı Sierra de la Calderina'nın dibinde duran, daha sonra Ciudad Real, Badajoz oradan da Portekiz'e akan kuzeydeki Guadiana'nın kıyılarına bakan bu yeri ezberden belirleyebilir? O dönemede burası 700 haneli, 3000 nüfuslu büyücek bir senyörlük kasabasıdır. Öte yandan, iki fuarından, tam kıştan çıkılırken St. Martin günü kurulanı bir ay süreyle olağanüstü bir bolluğa sahne olmaktadır. Bu fuar şanslı konjonktüre rastgelmektedir: tüm kış boyunca zenaatkârlar kumaş dokumuşlardır ve burası yılın ilk fuarıdır, *feria de coyuntura que todo el imbierno se han labrado los panos, y ser la primera del ano.* Tüm komşu kentlerden buraya tüccarlar gelmekte ve hatta Madrid, Toledo, Segovia, Cuenca'dan gelen *mercaderes gruesos* bile görülmektedir; bunlara ek olarak Biscayeli bez ve iplik tüccarları ve "burada Kastilya'daki fuarların hiç birinde olmadığı kadar kalabalık" Portekizliler de gelmektedirler. Bu kadar insanın buluşması, bu dükkân sağanağı Granada Alcayceria'sını akla getirmektedir ([123]); ve ne kadar da çok mal vardır: her türden ve heryerden gelen yünlüler, ipekliler, baharat, müstahzarat, Brezilya kerestesi, fildişi, kuyumcu işleri ve sıradan mallar. Tendilla kontunun payına yılda 1.200.000 *alcabala maravedis*'i düşmektedir ki, bu oldukça düşük, yani % 3'lük bir payın karşılığıdır ve fuarın iş hacminin 40 milyon (40 *cuentos*) *maravedis*'e ulaştığını hesaplamamıza izin vermektedir ki, bu da 100.000 dükadan fazla eder. Böylece olağan olarak kapalı, kendi içlerine dönük olan yerel ekonomiler zorla kırılmış olmakta ve böylece "ulusal pazarların" mahreçleri mümkün hale gelmektedir.

Küçük çaplı ekonomi alanları

Aslında Akdeniz'de birçok yarı kapalı ekonomiler, kendileri için örgütlenmiş dar veya geniş dünyalar -sayılamayacak kadar çok yerel ölçü, kıyafet, lehçeleriyle birliktebulunmaktadır. Bunların sayısı etkileyicidir. Sardinya ve Korsika bütün olarak ilişkilerin büyük yaşamının kıyısındadırlar. Sardinya'da ([124]) köylü asla daha fazla üretmeyi, yeni ekimlerin riskine girmeyi, yöntemlerinden kopmayı istememektedir; tarlalarında alız yakmakta (*narboni*) ve nadas uygulamamaktadır. 1860'da bile Doğu kıyısındaki Orosei ve Posada gibi bölgelerde ve bundan da fazla olamak üzere, kuzeydeki La Galluna hala arabayı bilmemekte ve buralarda ticaret "hep at sırtında yapılmaktadır" ([125]). XVI. yüzyılda henüz tarımsal olmaktan çok hayvancı olan ada, çoğunluğu itibariyle paranın cahilidir. 1557'den beri Cagliari'ye yerleşmiş olan Cizvit rahipler aynı bağışlardan bıkmışlardır: kümes hayvanları, ekmek, keçi yavruları, birkaç besili horoz veya süt domuzu, güvercinler, koyunlar iyi şaraplar, danalar. Bu rahiplerin yazdıkları mektupların birinde ([126]) "ancak bize nakit olarak gönderdikleri sadakalar hiçbir zaman 10 eküye ulaşmamaktadır".

Korsika'da her *pieve,* büyüğünün içinde birer ada olup, dağların ötesine uzanan vadiyle hiçbir ilişkileri yoktur. Ajaccio'nun arkasında, Cruzzinili, Bocognanolu, Bastelicalı insanlar birbirlerine yabancıdırlar ([127]), herşeyi üretmek, ihtiyaçlarının tümünü

kendileri karşılamak zorunda kalmaktadırlar acaba içyağının zeytiyağına rakip olmasının nedeni bu mudur?). Elbise evde imal edilen köylü kumaşından yapılmaktadır ve Cenevizli tüccarlar bu kumaşı dükkânlarında satmayı deneyince bütün ada itiraz etmiştir. Adalılar *dominante*'nin (ama acaba o mu sorumludur!) *luago a luago* iç ticareti teşvik etmesinden de yakınmaktadırlar ([128]). Gerçekte coğrafya engebeler, yolların zorluğu sürekli engellerin sorumluluğunu taşımaktadır. Ada hemen hemen bütünüyle parasal ekonominin halkalarının dışında kalmaktadır: buralarda vergiler buğday, kestane, ipek kozası, zeytinyağ, kuru sebze cinsinden ödenebilmektedirler; okuma yazma öğreten öğretmen, olağan olarak yılda iki *bacini* tahıl (20 ilâ 40 litre arasında) almaktadır. Bu koşullar altında, XVI. yüzyılda yaşamış olan Korsikalı bir tarihçi 1582 kıtlığını şöyle açıklamaktadır "böylesine bir pahalılıkta tahıl dört *scudi la mera*'yı aşamamaktadır; çünkü ada para yönünden fakirdir, eğer fiyat sekiz *scudi*'den yukarı çıkarsa adada para bollaşır" ([129]).

Zengin ada Sicilya, iç kısımları itibariyle Korsika'dan daha olanaklı değildir. Ada, yollar üzerine köprü yapılması için vergi ödemekte, fakat hükûmet bu paraları başka amaçlar doğrultusunda harcamaktadır; öylesine ki, Sicilya'nın iç kesimleri XVIII. yüzyıldan önce bakımlı yollara sahip olamayacaklardır. 1726'da bile ülkenin içlerinde dükkân açacak olan tüccarlara ayrıcalıklar tanınmaktaydı ([130]). XVI. yüzyılda burada halkın kullandığı kumaşların, Korsika'da olduğu gibi, yerinde imal edilen köylü kumaşları olmalarına şaşırmayalım ([131]).

Jaca çevresindeki Aragon'un yüksek kısmı da sınırlı bir ekonomi bölgesidir. Burada ideal olan, gereken herşeyi yerinde üretmektir: buğday (sulanan veya *montes*'in), üzüm (Toprak ve özellikle rakım ister uygun olsun, isterse olmasın), dağın sert soğuk ve donlarına rağmen zeytin, iki yüzyıl sonra iktisatçı Ignacio de Asso'nun kalite ve lezzetini öveceği vazgeçilmez sebzeler. Giyinme konusunda köylü kumaşları eksik değillerdir, bunlar iyi bir üne sahip olan Aragon *cordelates*'idir. XVIII. yüzyılda bile bu dağlık ilçelerin bazılarında buğday ile zeytinyağ takas edilmektedir. Huesca *partido*'sunda mutfağın ana malzemesi hem zeytinyağ, hem de kuzu yağıdır ([132]). 1575 ve 1577'de II. Felipe'ni emriyle yapılan şu değerli anketler olan *Relaciones topograficas*'da ([133]) görüldüğü üzere, bizzat Kastilya ülkesi de küçük çaplı ekonomiye dair örnekler sunmaktadır: köylü açısından yaşamak, ürettiklerini yemek; komşu köyün zeytinyağı, şarabı, buğdayına oldukça az başvurmak anlamına gelmektedir. Eski Kastilya'nın tarımsal sistemleri hakkındaki araştırmalar XVI. yüzyıla ait olarak bir kültür çoğulculuğunu kapı aralığından görmemize izin vermekte ve toprak ve sığınakların olanak verdikleri her seferinde, iklimin sertliğine rağmen zeytin ağaçları görülmektedir ([134]): ideal olan kendine yeterliliktir, para kendini nadiren göstermekte ve anında kaybolmaktadır.

Bu köhne ekonomilerin kendi içlerine kapanmaları ne kadar kuralsa, altın veya gümüş buralardaki geçici boy göstermeleri esnasında aşırı değerli olarak görülmektedirler. Bir Venediklinin 1558'de kaydettiğine göre, Sardinya'da hayat İtalya'dakinden dört veya beş kat daha ucuzdur ([135]), tabii ki kesesi dolu olanlar için... Aynı şekilde, pek alışılmamış bir tesadüf sonucu, bir Venedik kadırgası 1609'un *Göğe Yükseliş* gününde Istria'da Pola yakınlarındaki küçük bir liman olan Fasana'da demirlemek zorunda kalınca, yolcular ile denizciler karaya inmişler ve herşeyi çok bol olarak bulmuşlardır: libresi 3 *soldi*'ye dana, 40 *soldi*'ye bir oğlak, zeytinyağ 3 *soldi*'ye, ekmek ve şarap çok düşük fiyatlara, bir yolcu "*insomna, buonissimo vivere*" demektedir ([136]). Gerçekte Akdeniz ülkeleri (tıpkı Avrupa'dakiler gibi) bu ucuzluk bölgeleriyle doludurlar ve bunlar her seferinde genel yaşamın kıyısındaki evrenlerdir.

Batı Avrupa'da, bu düşük fiyat bölgeleri genel olarak dardırlar. Doğu'ya doğru bunların alanları genişlemektedir; tıpkı kendi hasatları, kendi tuzlamaları, kendi pastırmalarıyla kendi içlerine dönük olarak yaşayan Balkan bölgeleri gibi ([137]). Busbec 1555 yazı sırasında Belgrad'da şunu kaydetmektedir ([138]): "...bu ülkede herşey çok düşük fiyatlıdır, bize verilen balık kırk kişinin akşam yemeğine yetecek miktardaydı ve bunun için sadece yarım taler ödedim". Demek ki, Raguzalıların, Venediklilerin ve diğerlerinin işlerini bu muazzam ve kârlı Balkan pazarlarından sağlamak istemelerinin nedeni anlaşılmaktadır. Ve tabii biri gelip de işlerine çomak soktuğunda, duydukları öfke de aynı şekilde anlaşılmaktadır. 1582 yılının Ocak ayında, bir Venedikli olan Fabio Canae Onlar Meclisinde, Spato'nun gerisindeki bölgede at fiyatlarındaki büyük artıştan çok yakınmıştır. Fransızların kitlesel mübayaaları (iç savaşlar nedeniyle) bu yeni ve nefret verici durumun sorumlusuymuş ([139]).

Bu dar veya geniş, hiçbiri de parasal ekonomiye tam intibak edememiş bölgelerin çok sayıda olması sadece Akdeniz'e özgü bir durum değildir. Almanya'da Baltık kıyılarında, Estonya'da Reval'de, Finlandiya'da gerçek aynıdır, hatta çoğu zaman daha da koyudur. 1590'da Polonya'ya giderken Viyana'da mola veren şu Venedikli tüm ihtiyaçlarını, hatta mumlarını bile buradan almıştır ([140]) ve böyle davranmakta haklıdır ([141]). Fransa'da yolcuların öykülerinden yüzlerce anlamlı örnek türetmek mümkündür. Brötanya'dan daha geri, daha uygun olmayan bir eyalet düşünülebilir mi? 1532 Şubatında I. François buraya gitmeye niyetlenmiştir (ve gidecektir) "Cehenneme gitmeye eşit bu yolculuktan nefret eden tüm saray erkânının tersine kanaatlerine rağmen" ([142]). İngiltere'deki manzara aynıdır: Cromwell döneminde bile ([143]) köhne, ormanlık veya çalılıklarla kaplı, serserilerin kol gezdiği bir İngiltere bulmak için *main highway*'lerden biraz uzaklaşmak yeterlidir. Ve İskoçya, ya da İrlanda için ne demeli ([144])? Demek ki yargıladığımız Akdeniz olmayıp; XVI. yüzyıldır, onun nakdi ekonomisinin yetersizliği, insanlarının herşeyi eşgüdümlemekteki güçsüzlükleridir. Ve XVI. yüzyıldan da fazla yargılanan, ne onunla başlayan, ne de onunla biten, ekonominin eski rejimidir.

Ancak, en kapalı ekonomiler bile küçük derelerin sızmasına izin vermektedirler. Marc Bloch'un tavsiyesine uyarak, kapalı ekonomiler hakkında aceleci önermelerden kaçınalım. Korsikalı *pievi*'ler bile çobanları aracılığıyla dışarıyla mübadele yapmaktadırlar ve fırsat çıktığında domuz ile kestaneleri zeytinyağ, kumaş veya parayla takas etmektedirler. Adalardan söz ederken, başka bir bağlantı içinde Sardinya kitlesinin Akdeniz dünyasına tamamen kapalı olmadığını göstermiştik ([145]). Aynı şeyi buğday ambarı Sicilya veya uluslararası yün pazarı Kastilya için tekrar etmenin gereği yoktur.

Tersine, bu durumun altını, Huesca ve zaten Yukarı-Aragon'un tümü gibi çok fazla kaybolmuş olduklarından, kendi içlerine kapanmış gibi görülen bölgeler için çizmek yararlıdır. Öte yandan, Huesca'nın şu *partido*'sundan, Orta Çağdan beri Guyenne şarapları ile İngiliz yünlülerinin anayolu olan ([146]), Alman tüccarlarının XV. ve XVI. yüzyılda Saragoza'ya safran ticareti için giderlerken hala kullandıkları büyük Canfrane yolunun geçtiğini unutmak mümkün müdür? Jaca meyva bahçelerine *doyenne* armudu ile Bearn'da *la pomme Dieu* ([147]) adıyla anılan *pomme d'api* muhtemelen Bearn'dan, yani Pirenelerin ötesinden gelmiştir; Aragon buğdayı eskiden Ebro yoluyla Tortosa yönüne inmektedir ve Katalonya XVI. yüzyılda bile bu iaşe kaynağına çağrıda bulunmaktaydı; uzun süre bir Jaca parası (*sueldo Jaqués*) ([148]) varolmuştur ve bu para *cordelates* tarafından ([149]) Aragon'un ötelerine kadar ihraç edilmiştir ve nihayet hiç de daha az önemli olmayan birşey olarak Aragon XVI. yüzyılda Kastilyalılaşmıştır, öylesine ki, bu ülkenin II. Felipe'nin çağdaşı olan senyörlerinden biri, mantık üzerine olan kitabını Kastilya dilinden yazmıştır ([150]). Sadece birkaçını bildiğimiz yolları aracılığıyla fakir, çöl gibi Aragon da genişliğe doğru açılmaktaydı.

Zaten ilerlemiş ülkelerle azgelişmiş bölgeler arasındaki diyalogtan kaçınmak mümkün değildir. Tıpkı bugün olduğu gibi, dün de düzey farkı veya eğer istenirse, voltaj farkı olmaksızın ekonomik hayat olamazdı. Cenevizli tüccar ilk önce onu mecbur bırakan ve aslında mazur gösteren bir yasa gereği olarak, Korsika kentlerindedir; tıpkı ucuz bir emek-gücü ile ucuz bir hayattan yararlanmak üzere Halep veya Hürmüz'deki Venedikli; Üsküp, Sofya, Temeşvar veya Yeni Pazar'daki Raguzalı; Saksonya veya Bohemya'daki Nurembergli tüccar gibi ([151]). Kentler kapılarının dibindeki fakir ülkelerden (ve isteyerek veya istemeden onları fakir olarak tutmaya devam ettikleri) vazgeçmemişlerdir. Ne kadar parlak olursa olsun her kent -ve Floransa parlaktır- ana ihtiyaç maddeleri itibariyle, merkezinin kendisi olduğu 30 km. kadar yarıçapında bir dairenin içinden iaşesini sağlamak durumundadır ([152]). Onu çevreleyen bu daireden Floransa odununu, zeytinyağını, sebzelerini, kümes hayvanlarını, düşünülemeyecek kadar çok şarap fıçısını, av hayvanlarını, köylülerin kapı kapı hevenkler halinde sattıkları kuşları edinecektir ([153]). Demek ki en canlı ekonomilerin yanı başlarındaki, acelesi olmayan ekonomilerle bir karışımları söz konusudur. Eğer Valladolid ([154]) refah içinde yaşamışsa, bunun nedeni zengin Tierra de Campos'un kapısını dibinden başlamasıdır. Segovia, kendinde olmayan beyaz ve kırmızı şarapları Medina del Campo, Coca, Zebreros gibi komşu bölgelerden getirtmekte ve Perşembe pazarında her hafta kentliler bunlardan ihtiyaçlarını karşılamaktaydılar. Ve iş böyle sürüp gitmektedir. Eğer Venedik iyi yaşıyorsa, bunun nedeni nehir ulaşım ağının ona Lombardiya'daki Cassalmaggiore kadar uzaklardan kuzu peynirine varıncaya kadar her türlü iaşe maddesini getirmesidir ([155]); üstelik deniz yolları buğday, zeytinyağ, şarap, balık, canlı hayvan ve soğuk kış günlerinin odunu için çok uygundur. Bu sonuncu madde Istria ve Quarnero'dan kayıklar dolusu gelmektedir ([156]).

Cenova, Milano, Venedik, Floransa dörtgeni

Aksi huylu bir mekânın ekonomik örgütlenmesinin lehinde ve aleyhinde olanı, bu örgütlenmeyi teşvik edeni ve aynı anda engelleyeni böylece gösterdik. Bu (basit terimlerle) coğrafi bir işbölümü olmaktadır. Oysa bu işbölümü, denizin bütünsel boyutları bakımından, oldukça ele gelir bir şekilde vardır.

Bu 60 günlük dünya, *grosso modo* bir *Weltwirtschaft,* bir ekonomi-dünya, bir bizatihi evrendir. Burada herşey kesin ve otoriter bir biçimde düzen altına alınmamıştır, fakat bir düzenin ana hatları da ortaya çıkmaktadır. Böylece her ekonomi-dünya bir merkezi kabul etmektedir, belirleyici bir bölge ötekilerini harekete geçirmekte ve tartışmalı olan birliği tek başına korumaktadır. XVI. yüzyılda, tıpkı XV. yüzyılda da olduğu gibi, Akdeniz'in bu merkezi aşikâr bir şekilde Venedik, Milano, Cenova, Floransa'nın meydana getirdiği dar bir dörtgendir. Bu dörtgenin içinde uyumsuzluklar, kentlerarası rekabetler vardır ve herbir kentin ağırlığı değişkendir: gözle görülebilen bir değişim bu dörtgenin ağırlık merkezini yüzyıl başlarken orada olan Venedik'ten, 1550 ve 1575 arasında parlak bir şekilde kendine çeken Cenova'ya kaydırmıştır.

Hiç kuşkusuz Venedik XV. yüzyılda İç Denizin ve hatta Avrupa'nın belli bir bölümünün Akdeniz'e yamanmasıyla ortaya çıkan şu iki veya üç misli büyüklükteki dünyanın gürbüz merkezidir ([157]). Venedik aşikâr merkezdir, ama asla tek başına değildir. Venediğin yerine uzakta Burgos geçecektir, görevine az çok layık olan bu kent -bu tartışılmaktadır-([158]) kuzeye doğru Baltığa, Kuzey denizine, kuzeybatı Almanya'nın hinterlandına doğru sokulmakta ve daha da önemlisi, İngiltere'nin karşısında bulunmaktadır. Aynı şekilde, Venedik hükmedebilmek için komşusu olan diğer güçlü kentlere,

Milano, Cenova ve Floransa'ya yaslanmaktadır. Bunu kanıtlamak için tek bir belge, *doge* Mocenigo'nun ([159]) 1423'deki ünlü nutku yeterli olacaktır: ticari zenginliklerin büyük bağlantılarının yöneldiği Doğu Akdeniz'e doğru Venedik, Cenova kadifelerini, Milano altın yaldızlı kumaşlarını, Floransa çukalarını aktarmakta, ve onların sınai emekleriyle ona doğru akan ticaretlerinden geçinmektedir.

Bu çoklu işbirliği sürtüşmesiz gerçekleşememektedir. Kıskançlıklar, rekabetler, savaşlar dünyanın bu dar kalbini bölmektedirler. Ve tarih bu komedileri, bu aldatmaları, bu trajedileri (hiç eksik olmamışlardır) adım adım incelemiştir. Nisan 1454'e kadar ([160]), Lodi barışının belirleyici dönemecine kadar maceracı kentler ve prensliklerle yönetilen İtalya, faaliyetlerindeki genel bir gerilemenin hoyrat ve bazen de vahşi kıldığı ve bizim hayali bir başlık altında Yüz Yıl Savaşı adını verdiğimiz, ekonomik ve toplumsal olduğu kadar siyasal çatışmalarını da kendi tarzında yaşamıştır. Kentler kentlerle ve devletlerle sürtüşmektedirler, Bu kavgaları bir İtalyan birliğine yönelik olarak görmek ve çok öngörülü bir siyaset olarak saymak, yüceliği olmayan bir kroniğe gereğinden fazla şeref atfetmek olacaktır. Ancak Lodi barışının gene de bir liyakati vardır; o da sükûnete geri dönmek ve işlerin daha şimdiden iyi hale gelmesidir. Bu durum VIII. Charles'ın Eylül 1494'deki beklenmedik düşüşüne kadar sürecektir.

Bu geçici sükûnet esnasında dört "büyükler"in egemenliği ele gelir olmaya devam etmektedir. Ve Venedik hükmetmektedir. Bu kentte büyük siyaset hiçbir zaman söz konusu olmamakta, fakat para, kambiyo senetleri, kumaşlar, baharat, seyrüsefer -ve bu doğal bir biçimde yani ancak inanılır bir şekilde- başı çekmektedir. 1472 Mayısında ([161]) Venedik'teki Onlar Meclisi, hergün kesintisiz olarak sanki *gran tempo fa* yapmamış gibi "Otuzbeşler *zonta*'sı" hakkında müzakere etmişlerdir. Söz konusu olan 1470'de yeniden başlayan Türk savaşı olmayıp, *grossetti* ve *grossoni* gümüş sikkelerinin değerini düşürmek, sonra da tedavülden kaldırmaktır ve bu işe Venedik *Zecca*'sı tarafından basılmış olmayanlardan başlanacaktır. Venediğin bir sürüsüne tanık olduğu ve her zaman acımasızca davrandığı bir yabancı para istilasının önünü almak gerekmektedir. Daha bu tarihlerde, Thomas Gresham'dan çok önceleri "kötü paranın iyi parayı kovacağı" bilinmektedir; 1472 Haziranında Gonzagueların acentasının yazdığı gibi, *che la cativa cazaraà via la bona* ([162]). Aynı haber kaynağı şöyle devam etmektedir. "burada Türklerden tekrar endişe duyulmamaya başlanmasından başka yeni birşey yok. Türklere karşı hiçbir şey yapılmamaktadır". Böylece 1430'da Selaniği kaybeden ve 1470'de de buğday adası Ağrıboz'u Türklere terkeden Venedik, sadece kendisiyle ilgilenmektedir, çünkü kendinden, zenginliğinden ve üstünlüklerinden emindir. Türk donanması onunkinin bir kopyasıdır, toplarla donanmış ve düzenli olarak silahlarla beslenen Venedik müstahkem mevkilerinin benzeri yoktur. Ve Venediğin işleri yolundadır. Akdeniz'in tüm mekânı boyunca ve ötesinde ta Flandre'a kadar, *galera do mercato*'ların dağıtıcı sistemi, devlet gemilerini kiralayan *patrici*'lerin kârına işlemektedir.

Signoria gerçekte önemli noktaları kaybetmiştir: Selanik (1430), bir senato belgesinin "gerçekten bizim kentimiz" dediği İstanbul (1453), Ağrıboz (1470), bunlara bir de, geç tarihli bir metnin *carga de schiave et salumi* adını verdiği kadın köleler ve tuzlamalarla dolu teknelerin Venediğe yöneldiği Azov denizi üzerindeki Tana'yı ekleyelim (1475) ([163]). Bütün bu darbeler yerini bulmuştur, fakat esnek trafik başka üslere, Kandiye'ye, Venediğin 1479'dan itibaren tek efendi olduğu Kıbrıs'a yaslanabilirdi. Kuşkusuz bütün karşılaştırmalar birer aldatmacadır, fakat Kıbrıs'ın Cenevizlilerden alınması, bu çağın ölçüsüne göre İngilizlerin Plassey zaferinden sonra Hindistan'ı Fransızlardan almaları (1757) veya ülkenin işgaline başlamalarına eşdeğerdir. Bunun dışında, yüzyıl bitmeye yüz tuttuğunda Venedik tekne ve tüccarları ayaktadırlar, hatta İstanbul ve ötesindeki

Karadeniz'de bile. Bu Venedikliler biri belirleyici, diğeri önemli olan Doğu Akdeniz'in iki ticari kapısı Suriye ve Mısır'da da vardırlar. 1498'de İskenderiye Venedik açısından belki de 3 milyon dükanın kendine gelmesi anlamına gelmektedir ([164]). 1497'de Signoria Suriye ve Mısır'a doğru değerli mallarıyla birlikte, nakit olarak 360.000 dükadan fazlasını göndermekteydi. Bu arada gümüş mark (çünkü daha şimdiden söz konusu olan beyaz madendir), birim başına 5 *grossi*'den fazla artmıştır. ([165]). Venedik böylece, bildik şema uyarınca geri dönmek için -karabiber, baharat, müstahzarat, pamuk, keten ipek- beyaz madenini boşaltmaktadır. Bütün bunlar düzenli, yerli yerinde (Vasco da Gama'nın Afrika'yı dolaşacağı kimin aklına gelebilirdi ki?) ve siyasal olarak garantili gibidir: Suriye ve Mısır Memluk devleti içinde, eski ticari gelenekleriyle birlikte birleşmişlerdir. Ama kim Türklerin 1516 ve 1517'de Kölemenlere karşı zafer kazanacaklarını öngörebilirdi ki? Venedik böylece endişesiz bir şekilde zenginlerin huzurunu yaşamaktadır. Kadın tuvaletlerinin aşırı lüksüne, şölenlerdeki korkunç israfa, erkeklerin işlemeli elbiselerine karşı gene de itiraz etmektedir. Fakat acaba kim, Sanudo gibi ruhunun derinliklerinde, yurttaş evliliklerinin kuralı haline gelen, hiçbir zaman 3.000 dükadan az olmayan, çoğu zaman da 10.000 dükanın üstüne çıkan şu mahteşem çeyizler karşısında hayranlık duymamıştır ki ([166])? *Doge*'lerin sarayı önünde maaşlarını isteyen birkaç kadırga tayfasının bağrışmaları ([167]), *Arte della Seta* veya *della Lana*'nın fakirlerinin bazı yakınmaları, büyük tonajlı teknelerin bunalımı karşısında kötümser olan bir senato kararnamesi ([168]) görülmüştür, fakat bu küçük lekeler parlak bir tablonun içinde ancak farkedilebilmektedirler.

Ancak yeni yüzyıl aşırı zengin kentlere karşı vahşilecektir. Venedik Agnadel kasırgasından (1509) mucizevi bir şekilde kurtulmuştur. Cenova, Milano, Floransa sıraları geldikçe, tedavisi olmayan felâketlere sahne olmuşlardır. Roma'nın yağmalanması (1527) eskiden meydana gelmiş tüm vahşetleri aşamamışsa da, Cenova'nın 1522'de yağmalanması, layık olduğu müthiş ünü ona sağlayacaktır ([169]). Ele geçirilen kentte hiçbir şey ayakta bırakılmamıştır, sadece -ayrıntı da ağırlık sahibidir- üstten gelen emir gereği askerler tüccarların kambiyo senetlerine dokunmamışlardır. Nihayet 1528'de, Cenova kaderini mühürleyerek V. Carlos'a katılmıştır. Milanolular da kendi cephelerinden, duruma göre *Vive la France* ([170]) -bu gerekiyordu- veya yaşasın imparator diye bağırmayı bilmişler, sonra da önce İspanyollara, daha sonra Viscontilere ve nihayet Sforzalara uyum sağlamışlardır. Zaten İspanyol otoritesinin gölgesi altında, yüksek dereceli memurların meydana getirdiği bir aristokrasi, Milano ve Lombardiya'nın efendisi olarak kalacaklardır ([171]). Herşey değişmekte, onlar yerlerinde kalmaktadırlar.

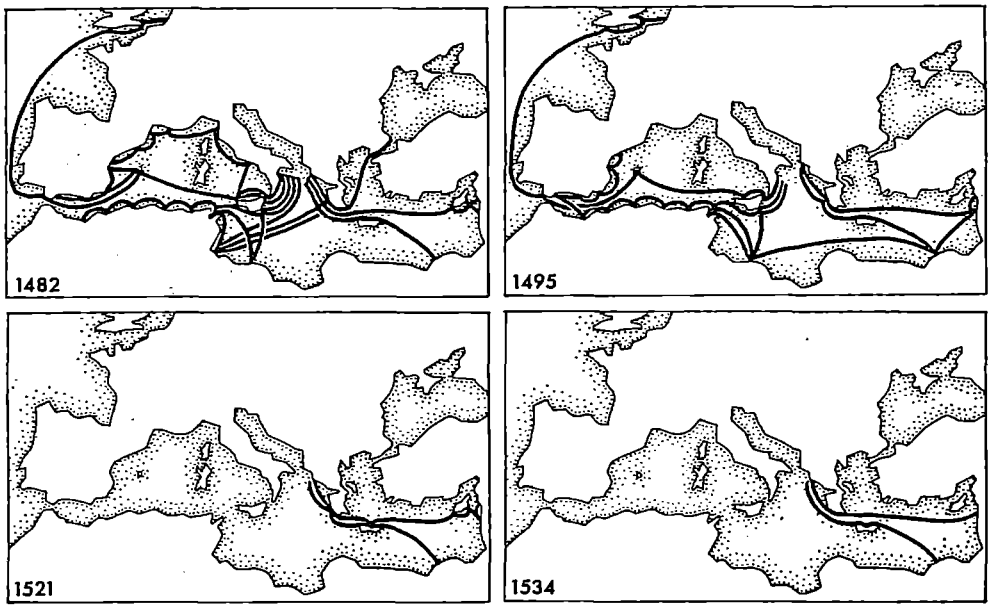
Kısacası, kentlerin yaşayanların ve güçlülerin dünyasından silinmeleri olanaksızdır. Konjonktür en azından 1530'a kadar iyi olmaya devam edecektir. Sevilla ve Lizbon'un yeni konumlar kazandıkları yeni evrende artık Anvers'den Venediğe bir kentler zinciri dünyaya egemen olmaktadır, çünkü Venedik Doğu Akdeniz'deki konumunu muhafaza etmektedir. Bu kolay olmamaktadır, çünkü 1574'ten sonra Türklerle hiçbir zaman uzun süreli bir barış yapılamayacaktır. Venedik Orta Avrupa'daki konumunu da muhafaza etmektedir. Bunlara karşılık, 1509-1511 İspanyol harekâtından ([172]) itibaren Küçük Afrika'da onun için herşey kaybedilmiştir, veya böyle olmasına az birşey kalmıştır ([173]). İç Denize çok fazla derinlemesine dalmış olan Venedik, Atlantik yönünde büyük bir önem kazanmayı sağlayamamıştır.

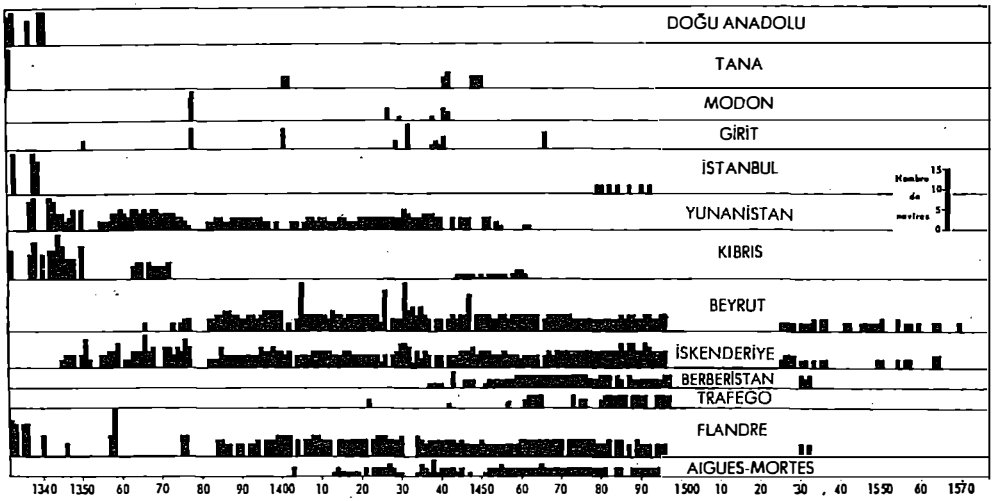
Eğer Venedik endüstrilerinin gelişmesine -ipek, yüksek kalite yünlüler, camcılık matbaalar- tanık olmasaydı, bilanço negatif olurdu; bu gelişme 1620'ye kadar olan bütçe ve gümrük eğrilerinin gösterdikleri gibi "ikinci" XVI. yüzyılın genel gelişmesine katılmasa da, yüzyılın ötesine de taşarak devam edecektir ([174]). Heryıl *Zecca* bir

"milyon" altın ve bir "milyon" gümüş sikke basmıştır ([175]). Venedikli tüccarlar Nuremberg'den Hürmüz'e -ki bunların birbirlerine mesafeleri çok büyüktür- dünyanın her tarafına yayılmışlardır. Venedikliler kentlerinde, ağırlığını ölçmenin güç olduğu, fakat bu konuda birçok sürprizin bizi beklediği bir cins "kapitalist imparatorluğu" korumaktadırlar. 1555'de bir şirketteki değişiklik nedeniyle Sevilla'daki Venedikli tüccarların faaliyetleri keşfedilmektedir: Antonio Cornevi, Andrea Cornaro, Giovanni Correr, Lorenzo Aliprandi, Donato Rullo, Bald. Gabriano ([176]). 1569'da bir Napoli belgesi ([177]) Apulia'daki ve özellikle Bari'deki zeytinyağ ve buğday alıcısı *beşyüz* Venedik tüccarının adlarını vermektedir; Cezayir'deki Fransız konsolosluğunun yayınlanmamış belgeleri arasında, 1579 yılından itibaren ([178]), büyük bir sarraf, "Venedikli tüccar" Bartholomeo Soma'nın adı görülmeye başlamaktadır. Nihayet, 1600'lere doğru Venedik kamu hazinesi ağzına kadar parayla doludur ([179]); kentin limanında, eğer hesaplarımız yanlış değilse, heryıl hala 700-800 gemi giriş-çıkış yapmaktadırlar ([180]). Ve herşeyin ötesinde Venedik bir nakit bolluğu diyarı olarak kalmaya devam etmektedir ([181]); belki de tüm Hıristiyan aleminin en fazla nakde sahip diyarı olarak: hiç abartmayan bir Venedik metni "*forse in Europa, non si trova altra piazza piu commoda*" demektedir ([182]). Tabii ki huysuzlar ve nasihat vermekten hoşlananlar tatmin edilmiş olmaktan uzaktırlar. Bunlardan biri "piyasadaki trafiğin beşte dördünü temsil eden" mübadeleler üzerine bir vergi koymak gerekir demektedir, *quali sono li quattro quinti del traffego della piazza* ([183]). Bu durumda bir kambiyo bankasının, bir Venedikli olan Bernardo Nagero'ya ait olanının, 24 Mayıs 1609'dan 9 Ağustos 1609'a kadar olan üç aylık dönem için, kuşkusuz tam da doğruyu yansıtmayan bir şekilde, 3 milyon dükalık bir akım göstermesi karşısında şaşırmamak gerekir ([184]). Venedik darbelere maruz kalmaktadır, fakat bolluk diyarıdır ve XVI. yüzyılın son yıllarıyla XVII. yüzyılın ilk yıllarında kendini birkez daha yaşama ve düşünmenin mutluluğuna terketmektedir. Gecikmiş Venedik Rönesansı bunun kanıtıdır.

Fakat bütün bu parlak renkler bizi aldatmamalıdır. Belki de XV. yüzyıldakinden daha zengin olan Venedik *nisbi* öneminden kayıplara uğramıştır. Artık İç Denizin merkezi değildir. Bu kentin faaliyetlerinin başlıcaları Doğudan Batıya kayarken, Denizin Batı havzasını; uzun süre zenginlik dağıtıcılığı yapmış olan Doğusunun aleyhine çok katı bir şekilde avantajlı hale getirmiştir. Bu terazilenme hareketi Milano'yu hiç de avantajlı hale getirmemiş, ama Floransa ve Cenova'yı ön plana çıkartmıştır. Cenova kendi payına İspanya ve Amerika'yı elde etmiştir, yani aslan payını; Floransa Lyon'u yaratmış ve böylece Fransa'yı ele geçirirken Almanya'daki yerini de kaybetmemiştir; ve ayrıca İspanya'ya da geniş ölçekte yerleşmiştir. Böylece dörtgen içinde avantajlı hale gelen bu iki kent olmuştur, üstelik bunların rolü yalnızca mütevazi mal ticaretine dayalı olmayıp, aynı zamanda para ticaretini büyük çapta yaptıklarından, avantajları katmerli hale gelmiştir. Yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte Cenova komutayı ele geçirmiştir. Coğrafyacılar bir nehrin yakalama alanından söz etmektedirler; bu tarihlerde paranın Cenova nehirleri tarafından, Cenova ve Floransa'nın finans çevrelerinin lehine olmak üzere, binlerce trafiğin yakalanmaları mümkün olmuştur. Herşeyden önce iç yakalamalar: biz tarihçilerin biraz daha net görmeye başladığımız Floransa'da kredi gündelik hayatın en mütevazi katlarına kadar inmiştir ([185]). Dış yakalamalar da çok önemli olup, ekonomik olarak gecikmiş bölgeleri düzenli hale getirmektedirler: Doğu Avrupa, Güney İtalya, Balkanlar, Fransa ([186]) veya İber Yarımadası. Bu oyun içinde, hiç de aceleci olmayan ve Venedik boyutlarında olan bir kent bile, daha önce söylediğimiz gibi, kendini kısa bir süre yabancı sömürüsünün ağına düşmüş olarak bulmuştur ([187]).

Kuşkusuz bu oyunlar yeni icad edilmemişlerdir, yalnızca çapları daha önce rastlanmadık boyutlardadır. Avrupa'da daha önceleri hiç bu kadar büyük para ve kredi





31. Venedik'te: **galere da mercato**'ların yolculukları
İlk haritaya ilişkin dört kroki Alberto Tenenti ve Corrado Vivanti tarafından **Annales E.S.C.**'de yayınlanan uzun anlatıdan alınmıştır ve **galere da merato** ile konvoylarının (Flandre, Aiguesmortes, Berberistan, "Trafego", İskenderiye, Beyrut, İstanbul) eski sisteminin bozulmasının aşamalarını özetlemektedir. Bu hatların hepsi 1482'de çalışmaktadırlar. 1521'de olduğu gibi 1534'de de sadece Doğu Akdeniz'le olan verimli hatlar yaşamaya devam etmektedirler. Krokileri basitleştirme kastıyla, güzergâhlar Venedik'ten itibaren değil de, Adriyatik çıkışından itibaren verilmişlerdir.
İzleyen tablo bu konvoyların niceliksel tarihini özetlemektedir (belgelerdeki bir boşluk dizileri XV.yy.'ın sonu ile XVI. yy.'ın başında kesintiye uğratmaktadır) Eski konvoy sisteminin bozulması, her zaman varolan fakat zamanla gelişen bir seyrüsefer tarafından telâfi edilmiştir.

nehirleri akmamıştı. Bu tedavül çabucak şişen ve olgunlaşan XVI. yüzyılın ikinci yarısına egemen olmuş ve 1619-1624 bunalımından ([188]) önce de çabucak sönmüştür ve sonra da bir cins *yapısal* veya bize öyle görünen yüzyıllık geri dönüşü meydana gelmiştir. Her hal-ü kârda, 1579'da Piacenza'da büyük değişim fuarlarının kurulmalarıyla, Cenevizli bankacılar uluslararası ödemelerin, hem Avrupa, hem de dünya senetlerinin efendileri haline gelmişlerdir, aynı zamanda 1579'dan, belki de 1557'den itibaren İspanya'nın siyasal parasının tartışmalı, fakat söküp atılması mümkün olmayan efendileri de olmuşlardır. Bunlar herşeye ulaşabilirler,herşeyi alabilirler. 1590'da açık artırmaya çıkartılan Portekiz karabiber sözleşmesini ele geçirmelerini bir düşünelim. Bu konuda, Floransa'ya yerleşmiş ve kuşkusuz onları sevmeyen bir İspanyol tüccarı "kuşkusuz bunlar bütün dünyayı omuzlamayı küçük birşey olarak gören insanlardır" ([189]) demektedir. Çok kısa olan *Fugger'ler yüzyılı* bitmiştir ve Cenevizlilerinki geç bir tarihte başlamaktadır, ama 1620-1630'larda yeni hıristiyan Portekizlilerin servetiyle Amsterdam melez kapitalizminin kendini kanıtlamasından önce sona ermeyecektir.

Bugün, tarihin bu geniş ufukları artan bir netlikle ortaya çıkmaktadırlar ([190]). Ceneviz kapitalizmi 1575-1590 ([191]) belirleyici yılları sırasında II. Felipe ve danışmanlarına karşı dramatik bir güç denemesinden çıkış sırasında bu büyük kavgayı kazanmıştır. 1576'da askerler tarafından yağmalanan Anvers'ın düşüşü, Medina del Campo fuarlarının zorlukları ve köklerini kaybetmeleri, 1583'den sonra Lyon'un artan güçsüzlüğü, bütün bu işaretler Cenova ve Piacenza fuarlarının zaferlerine eşlik etmişlerdir. Venedik ile Cenova arasında, Floransa ile Cenova arasında, *a fortiori* Milano ile Cenova arasında artık eşitlik ve mümkün karşı ağırlık söz konusu değildir. Cenova bütün kapıları kendine açmış ([192]), bütün komşularını boyunduruk altına almıştır. Bunlar rövanşlarını ancak gelecek yüzyılda alacaklardır.

2. İnsanların sayısı

Herşeyin üstünde olmak üzere, yüzyılın anlamını ve ölçüsünü veren esas sorun aşikâr bir şekilde, insanların sayısıdır. Acaba kaç kişidirler? İlk ve zor soru. Herşeyin bu yönde düşünmemize izin verdikleri üzere, artmakta mıdırlar? Özellikle aşama ile yüzdeleri ayırmak istediğimizde ve karşımızdaki kitleleri tartmaya kalkıştığımızda karşımıza çıkan ve hiç de kolay olmayan ikinci soru.

60 veya 70 milyon kişilik bir dünya

Güvenilir rakamlar vermek mümkün değildir. Sadece yaklaşık rakamlar mümkündür, bunlar İtalya ve Portekiz'e ilişkin olarak kabul edilebilir niteliktedir ve Fransa, İspanya ve Osmanlı İmparatorluğuna ilişkin olanları da çok fazla hatalı değillerdir ([193]). Akdeniz ülkelerinin geriye kalanları için hiçbir bilgiye sahip değiliz.

Batı cephesinde *yüzyıl sonundaki* ([194]) gerçeğe yakın rakamlar şöyledir: İspanya 8 milyon, Portekiz 1 milyon, Fransa 16 milyon, İtalya 13 milyon; yani 38 milyonlu bir toplam. Geriye İslâm ülkeleri kalmaktadır. Avrupa Türkiye'si için Konrad Olbricht ([195]) 1600'lere doğru 8 milyonluk bir tahminin kabul edilebilir olduğuna inanmaktadır. Türk imparatorluğundaki, Asya ve Avrupa tablolarının (veya Asya'nın Avrupa'ya nazaran avantajına) ([196]) alışılmış eşdeğerliğine bakarak, Türkiye'nin Asya parçası için 8 milyon tahmin edilebilir. Geriye *lato sensu* Kuzey Afrika kalmaktadır. Acaba Mısır'a 2 veya 3 milyon ve bir o kadar da kuzey Afrika'ya atfedilebilir mi ([197])? Eğer öyle olursa, İslâm dünyası için ve Akdeniz kıyılarında ona bağlı olan halklar için en çok 22 milyon rakamına ulaşacaktır. Demek ki Akdeniz'in tümü için 60 milyonluk bir nüfus elde edilmektedir.

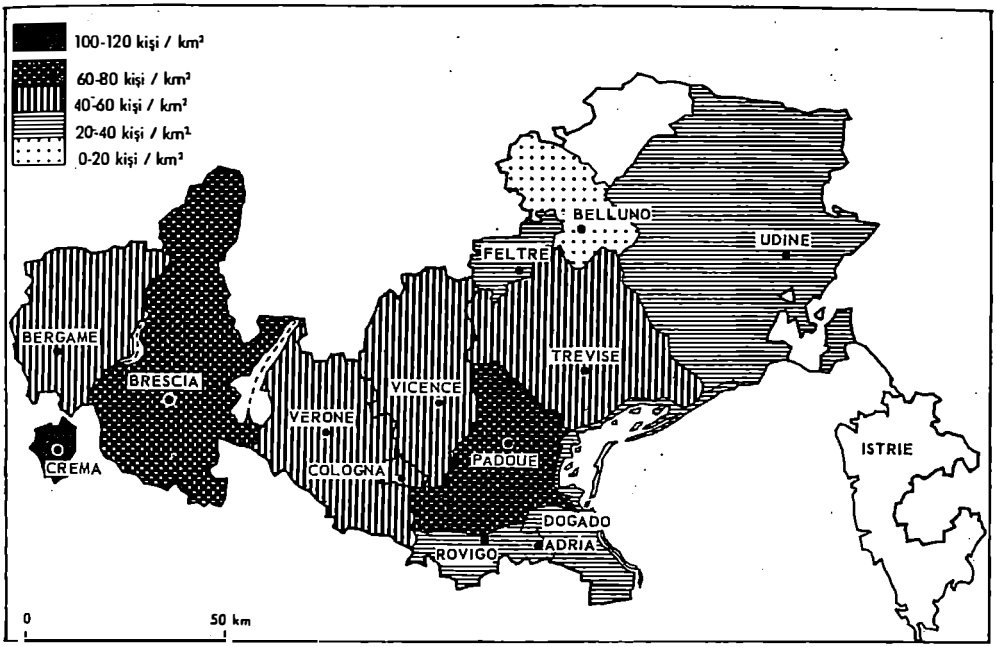
Bu hesaplamalarda 38 milyonluk ilk rakam nisbi olarak güvenilirdir; ikincisi çok daha kuşkuludur. Fakat bütün hakkındaki tahmin gerçeğe yakın olarak kalmaktadır. Benim eğilimim birinci gruba ait rakamı azaltmak, ikincisininkini de artırmaktır. Aslında zaman içinde nüfus karşılaştırmaları olanakları ortaya çıkmaktadır, ve buna bağlı olarak Akdeniz İslamiyetinin (ve XVI. yüyılda ona bağlı olan halkların) geçerli bir mektuplaşmaya dayanarak, aşağı yukarı İtalya nüfusunun iki katı bir nüfusa sahip olduğu söylenebilmektedir. Eğer bu oran bizim "A" blokumuzun 78,5 milyon olduğu (Fransa 35, İtalya 25, İspanya 15, Portekiz 3,5) 1850'lerde ([198]) bu oran doğruysa, İslamiyet veya İslamiyet artı Balkan halkları 50 milyonluk bir nüfusa sahip olmalıdırlar ([199]). Üstünkörü bir sağlama bizi bu rakamın civarına ulaştırmaktadır. Her hal-ü kârda 1930'lara doğru Batı cephesi 113 milyona (42 , 41, 24, 6), Doğu cephesi 83 milyona sahiptir: oran korunmuştur ([200]). Fakat kuşkusuz bu oranın ebediyen aynı kalması için hiçbir neden yoktur. Ancak, mümkün değişmelerin hesaba katılması halinde, gene de kaba bir ölçü sağlayabilir. XVI. yüzyıl için bu oran 26 milyon rakamını ortaya çıkartmaktadir ki, bu biraz önce ulaştığımız 22 milyonun çok uzağında değildir. Ömer Lütfü Barkan'la ([201]) birlikte, Akdeniz İslamiyetinin 30, belki de 35 milyon nüfusa sahip olduğu düşünülebilir, fakat bu iyimser bir bakıştır. Her hal-ü kârda, ilk sayıyı azaltarak, ikinciyi de artırarak, Bana % 10 yanılma payıyla, XVI. yüzyılın sonu için kabul edilebilir gibi gözüken, 60 milyonluk bir kitleden hiç de uzaklaşmış olmuyoruz. Buna bağlı olarak bazı sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

Bu 60 milyon nüfuslu dünyada km² başına nüfus yoğunluğu, çölü Akdeniz mekânına katmazsak, 17 olarak çıkmaktadır. Bu rakam şaşırtıcı derecede küçüktür. Ama tabii ki bölgelerarasında büyük farklılıklar bulunmaktadır. 1595'te Napoli krallığındaki yoğunluk 57'dir ([202]); Campagna'da Vezüv çevresinde 160'a ulaşmaktadır ([203]); 1600'de Tessino ile Mincio arasında, İtalyan nüfusunun ağırlık merkezinin bulunduğu yerde, km² başına yoğunluk 100'dür, hatta bu rakamı aşmaktadır (Cremone ve bölgesi için 117, Milano ve kırlarıyla Lodi için 110, Bergamo ovası için 108, Brescia için 103); bu yoğunluk doğuya ve batıya doğru azalmaktadır (Piemonte'de 49, Padua'nın hala zengin topraklarında 80...). İtalya'nın tümü için ortalama yoğunluk 44 olmaktadır ([204]) ki, bu muazzam bir rakamdır, Fransa'da ortalama henüz 34'tür ([205]), İspanya ve Portekiz'de ise yalnızca 17'dir ([206]).

Bu kitabın ilk yayınlanışında kabul edilen rakamlar bunlardır. O tarihten bu yana birçok ayrıntıya inen eser gün ışığına çıkmış, yeni tahminler ileri sürülmüştür. Fakat yukarıdaki hesaplamalarda gerçek bir değişme meydana gelmemiştir. Hala devam etmekte olan yegâne tartışma, İslam ülkelerine ilişkin olanıdır: 1500'ler için Fas'a ilişkin 5 veya 6 milyonluk tahmin, bana göre, yazarın uzmanlığına rağmen kabul edilebilecek nitelikte değildir ([207]). Ömer Lütfü Barkan'ın önerdiği bütüne ilişkin rakam makul gözükmektedir ([208]), fakat ben İslamiyet ve Hıristiyanlık kitlelerinin dengede olduklarına inanmıyorum. Hıristiyan alemi için küçük bir ek kanıt olarak, ulaştığımız rakamların aynı zamanda o çağda yaşayan dikkatli insanların vardıkları rakamların aynı oldukları söylenebilir -sadece bir Giovanni Botero ([209]) değil, onunla birlikte, kâğıtları yakında yayınlanacak olan şu dikkatli Rodrigo Vivero da ([210])-.

Akdeniz'in boşlukları ([211])

Gerçekte nüfus yoğunluğu, rakamlarımızın bildirdiklerinden daha da düşüktür, çünkü mekân insani açıdan bugünkünden daha geniştir. Bugünkünden üç veya dört kat daha düşük bir nüfusun, egemen olunması çok daha zor bir mekân içinde erimiş olduğunu düşünmek gerekmektedir.



33. 1548'de Venedik **Terra Ferma**'sının nüfusu
Kaynak: D. Beltrami, **Forza di Lavora e proprieta fondiaria**, 1961, s. 3. Yoğunluk oldukça geniş bölgelere göre hesaplanmıştır. *Dogado* hemen Venediğin çevresinde olan ve *Terra Ferma*'yı fethetmeden önce sahip olduğu bölgedir.

Bu mekânda çöller kendilerine oyuklar açmaktadırlar. Anormal kentsel yoğunlaşmanın ve doğal kuraklığın da yardımlarıyla bu çöller Akdeniz yerleşim yerlerine, bugün de belirleyici niteliklerden biri olan, vaha karakterini vermektedirler ([212]). Konuk sevmeyen bu hasım çöller bazen *grandissimi* olarak Akdeniz ülkelerini kesmektedirler. Bu çöllerin kıyıları, tıpkı denizin sahilleri gibi, kentsel yerleşim yerlerinin ayrıcalıklı alanlarıdır; yolcu burada yakındaki engeli aşmadan önce rahatlık içinde dinlenmekte, veya en azından fondukların hareketsizliğini tatmaktadır. Bu her boyuttan talihsiz Arabistan'ların kataloğu çıkartılsaydı, bu bitmez tükenmez birşey olurdu. Sadece birkaç imge dikkatimizi çekebilmektedir. İşte Ebro'dan, sulanmış tarım alanlarından, ağaç sıralarından, çalışkan fellahlarından çok uzakta olmayan, ufka kadar çalı çırpılarla kaplı tekdüze topraklarıyla Aragon bozkırı. Floransa'nın katolik Ferdinando'ya yolladığı Francesco Guicciardini 1512 baharında bu *"paese desertissimo alcuno, nè si vede fur un arbore: ma tutto è pieno di rosmarini e salvie, per esser terra iridissima"*dan geçmiştir ([213]). Aynı işaretler başka yerlerde de vardır, tıpkı Venedikli Navagoro'da olduğu gibi (1525) ([214]). Bir Fransız 1617'de "Aragon'da Pirene dağlarının yakınlarında hiçbir insana rastlanmaksızın günlerce yürünmektedir" diye kaydetmektedir ([215]), ve Aragon'un da en fakir bölgesi -çünkü burada da dereceler vardır- Albarricin *partido*'sudur ([216]). Aragon için gerçek olan İberya için de gerçektir. G.Botero ([217]) şöyle kaydetmektedir: eğer İspanya'da toprak bu kadar az işlenmişse, bunun nedeni nüfusunun yeterli olmamasıdır. Cervantes hiçbir şeyi hayal etmek zorunda kalmamıştır, Don Quixotte ve Sancho Pança aslında olağan olarak yalnızlıklar ortasında yolculuk yapmışlardır. Aynı şekilde

Portekiz'de nüfus güneye doğru, Algrave, Alemtejo ve Beira bölgelerinde seyrelmektedir ([218]). Hatta, Lizbon yakınlarında bile vahşi bitkilerin inatçı kokularıyla dolu çöller bulunmaktadır ([219]). Fakat, boşluklarla kesilmiş tüm Akdeniz bölgeleri, boş sesler vermektedirler. Provence'da insan "ülkenin dörtte birine sahiptir, buralarda hasat, zeytinlik, bağ ve süs selvileri vahaları bulunmaktadır. Doğa manzaranın dörtte üçüne sahiptir, burası kızıl gri veya gümüşi hat hat kayalarla kaplıdır" ([220]). Doğaya ait bu parçadan, şurada burada çevik, yer değiştiren bu tarıma kazanılmış ince "*belt*" şeritlerini, bayır eteklerini, teraslanmış tepe yamaçlarını çıkartmak gerekmektedir ([221]); bu az birşeydir, fakat köylü başka yerlerde olduğu gibi, burada da dar ekim arazileri sayesinde yaşamaktadır.

Bu insan boşlukları, güney ve doğuya yaklaştıkça, tedavisiz yaralar gibi genişlemektedirler. Busbec Küçük Asya'da gerçek çöllerin ortasında ilerlemiştir ([222]). Fas'tan gelen Afrikalı Leon Tlemsen'e ulaşmadan önce, yolcuların önünden gazellerin kaçıştıkları Mulaya çölünden geçmişti ([223]).

Bu köysüz ve evsiz topraklarda hayvan yaşamı cennetine kavuşmaktadır. Dağların hayvan kaynaması nedensiz değildir; Bayard'ın doğum yeri Dauphiné'de ayı kaynamaktadır ([224]), Korsika'da XVI. yüzyılda sürüleri korumak için yaban domuzları,, kurtlar ve geyiklere karşı muazzam mücadelelere girişmek gerekiyordu, aynı zamanda ada kıtanın prens mutfakları için vahşi hayvanlar ihraç etmekteydi ([225]). İspanya'da boz ve beyaz tavşanlar, keklikler boldur ve bu av hayvanları Aranjuez koruluğu civarında krallık memurları tarafından özenle gözetim altında tutulmaktaydılar ([226]). Fakat kurtlar, tilkiler, ayılar Toledo civarında bile ilk sırayı almaktadırlar ([227]) ve II. Felipe hayatının son günlerinde Sierra de Guadarrama'ya kurt avına gitmiştir ([228]). Senyörlere saldırmak için kurt var diye bağıran Andaluçya köylülerinin hilesinden daha doğal olan ([229]); çocukken Cezayirli korsanların saldırıları ve bu saldırıların endişesi yüzünden ıssız hale gelmiş güney İspanya sahillerinde koyun çobanlığı yapan Diego Suarez'in ([230]) başına geleninden daha sıradan kaza yoktur; günün birinde kurtlar talihsiz çobanın eşeğini parçalamışlardır ve bu esnada eşeğin efendisine de hiç aldırmamışlardır. 1568-1570 savaşı Granada'da herşeyi ağırlaştırmış, dünün bu zengin ülkesinde, inanılmaz bir şekilde aniden çoğalan av hayvanlarının cirit attıkları çöller yaratmıştır ([231]): boz ve beyaz tavşanlar, yaban domuzları, geyikler, karacalar (sonuncular büyük sürüler halindedirler), ve üstüne kurtlar ve tilkiler.

Kuzey Afrika'ya geçildiğinde aynı manzaranın daha da renklisiyle karşılaşılmaktadır. 1573 Ekiminde Avusturyalı Don Juan bizzat Kartaca yerleşme yerinde aslan ve yabani manda avlayacaktır ([232]). La Goletta'ya gelmeye uğraşan bir İspanyol kaçağı, yol arkadaşını aslanların yediğini anlatmaktadır ([233]). Zaten XVI. yüzyılda Kuzey Afrika çadır köylerinin hepsi sırtlan ve çakallara karşı dikenlerle korunmaktadırlar ([234]). Haedo Cezayir civarındaki büyük yaban domuzu avlarını işaret etmektedir ([235]).

XVI. yüzyılda zenginlik alanı olan İtalya da bu cins çöllerin açtığı oyuklarla doludur: ormanlar, haydutlar, vahşi hayvanlar Boccacio'nun zamanında aşırı boldurlar ([236]); ve Bandello'nun kahramanlarından birinin cesedi tabutsuz bir şekilde, Mantova yakınlarında, köpek ve kurtların dişlerine terkedilmiştir ([237]) Provence'da da tavşanlar, geyikler, yaban domuzları, karacalar kaynamakta ve burada tilki ile kurt avlanmaktadır ([238]). Bunlar Crau yarı-çöllerinden ancak XIX. yüzyılın ortalarında yok olmuşlardır ([239]).

Dünyanın tüm ülkelerinin birinci sırayı talep edecekleri ve bu birinciliğin kuşkusuz Akdeniz'e ait olmadığı vahşi hayvanlar hakkında koskoca bir kitap yazılabilir. Bize bu konuda sunduğu binlerce ve binlerce imge ne ona ait özgünlüklerdir, ne de onun tekel sahibi olduğu konulardan birini meydana getirmektedirler. Başka yerlerde olduğu gibi,

Akdeniz'de de insan çoktan beri en güçlüdür, ama bugün hemen hemen olduğu gibi, mutlak egemen haline de gelememiştir.

Ve daha kalabalık olan Batı'nın İslam ülkelerinden daha iyi durumda olduğu aşikârdır. İslam alemi geniş, doğa veya insan tarafından yaratılmış çölleriyle, en mükemmelinden bir hayvan evrenidir. Lescalopier 1574'de Sırbistan sınırlarında "ülke çöldür ve bu durum hıristiyan ve diğer kölelerin kaçmasını engellememektedir" ([240]) diye kaydetmektedir. Bu boşluklarda vahşi hayvanlar canlarının istediği gibi çoğalmaktadırlar. Busbec İstanbul'daki ikameti sırasında evini bir hayvanat bahçesi haline getirmekten zevk almıştır ([241]).

İslam ülkelerinin insandan boş alanları, hayvan yetiştiriciliğinin önemini ve buna bağlı olarak askeri gücünü açıklamaktadır, çünkü Balkanlar veya Kuzey Afrika'yı Hıristiyan Avrupa'ya karşı savunan, herşeyden önce onların muazzam alanları, sonra da at ve develerin yayılmaları olmuştur. Deve Türklerin arkasında, Balkan yarımadasının düz mekânlarının fethini batıda Dinar engebelerine ve kuzeyde Macaristan'a kadar tamamlamıştır. 1529'da Viyana önlerindeki Kanuni Sultan Süleyman'ın ordusunun iaşesini develer taşımıştır. "Kapıcı" tekneleri (hayvanların yüklenmeleri için kapıları vardır) at ve develeri durmaksızın Asya'dan Avrupa'ya getirmektedirler: bunların gidiş-gelişleri İstanbul limanının gündelik manzaralarındandır ([242]). Deve kervanlarının Kuzey Afrika'da muazzam mesafeler kat'ettikleri de bilinmektedir. Atlar, eşekler, katırlar Balkan, Suriye, Filistin dağlarında veya Kahire-Kudüs yolunda develere galebe çalmaktadırlar ([243]).

Uzun Macar sınırı boyunca, Avrupa'ya karşı İslamın ve hemen yanı başındaki komşularının büyük güçlerinden biri de, uzun süre hıristiyanların gıpta ve metihlerine konu olan harika atlara ve süvariye sahip olmaları olmuştur. Giovanni Botero'nun dediği gibi, hangi süvari birliği şu Türklerin karşısında ağır ve beceriksiz gözükmeyecektir ki: "eğer yolunu keserlerse onlardan kaçarak kurtulamazsın, eğer saldırı karşısında dağıldılarsa onları izleyemezsin, çünkü tıpkı şahinler gibi bir keresinde üzerine saldırırlar, bir keresinde de senden süratle uzaklaşırlar" ([244]).

Nitelik ve nicelik: bu çifte zenginlik iyi bilinir. Avusturyalı Don Juan'ın çevresinde, 1571 Aralığında Mora ve Arnavutluğa çıkartma yapmak söz konusu olduğunda, prensin kanaati atlarla uğraşmamak yönünde olmuştur: donanmayla birlikte gerekli eyer ve dizginlerle, hayvanları satın alacak kadar para götürmek yeterli olacaktır ([245]). Bunun tersine, Hıristiyan aleminde, ünlü yetiştiricilik bölgelerinde, Napoli veya Andaluçya'da, atlar kıskançlıkla korunan nadir nesnelerdir ve kaçak ticaretin en mükemmel malzemesini meydana getirmektedirler. II. Felipe Andaluçya atlarının ihracatını kabul veya red görevini kimseye bırakmıyor ve talep dosyalarını bizzat inceliyordu.

Öyleyse özetleyebiliriz: bir yanda fazlasıyla insan ve yeterinden az at; öte yanda fazlasıyla at ve yeterinden az insan. Belki de İslamın hoşgörüsü bu dengesizlikten kaynaklanmaktaydı: ne olurlarsa olsunlar, yeter ki işine yarasınlar; bu insanları kabul etmek mutluluk kaynağı olmaktadır.

Yüzde yüzlük bir nüfus artışı mı?

XVI. yüzyılda heryerde nüfus artmıştır. Ernst Wagemann ([246]) birkez daha inatçı önermelerinde haklı çıkmıştır. Her büyük nüfus artışının olağan olarak insanlığın tümüne yayıldığını savunmuştur. XVI. yüzyıl kuşkusuz bu evrensellik ayrıcalığına sahip

olmuştur. Her hal-ü kârda, bu kural Akdeniz kıyılarındaki insanlığın tümü için geçerlidir. 1450'lerden veya en geç 1500'lerden itibaren nüfus Fransa'da olduğu kadar İspanya'da, İtalya'da olduğu kadar Balkanlarda veya Küçük Asya'da da artmıştır. Bu yükseliş 1600'lerden önce farkedilemeyecektir ve ancak sınır tarih olan 1650'lerin ötesinde belirleyici ve genelleşmiş hale gelecektir. Tabii ki bu geniş hareketin ayrıntılarına girildikçe, öne çıkma veya geride kalma gibi zaman kaymaları görülecektir; hareket tek bir atılımdan oluşmamıştır: bu hareket pranga mahkûmlarının öne iki adım, geriye bir adım atarak ilerlerken, yolu da kat'etmelerine benzemektedir.

Burada iyi danışmanlar olmayan tereddüt ve temkinliliklerin ötesinde, 1500-1600 arasında Akdeniz nüfusunun kabaca iki katına çıkmış *olabileceğini* söyleyelim. Bu nüfus 30 veya 35 milyondan 60 veya 70 milyona çıkmıştır ki, bu yılda ‰7 civarında bir artış hızına karşı gelmektedir. Birinci XVI. yüzyıl esnasında (1450-1550) çok canlı, devrimci olan artış, 1550'den 1650'ye olan ikincisi sırasında genellikle yavaşlamıştır -bu tarihler geniş tarihlerdir-. Bu tartışmanın başlangıcında okuyucunun sonradan ortaya çıkacak kanıtlar ve mükemmel olmayan tartışmaların ortasında kaybolmaması için, hiçbir şeyi garanti etmeksizin önerdiğimiz bütünsel manzara budur. Okuyucu oyuna başlarken hareketin genel olduğunu; hem fakir, hem de zengin bölgeleri kapsamına aldığını; düzlüklerdekiler kadar dağlardakileri ve steplerdekileri de etkilediğini, aynı anda tüm kentlerde -büyüklükleri ne olursa olsun- ve tüm kırlarda ortaya çıktığını bilecektir. Okuyucu bu biyolojik devrimin bizi ilgilendiren kaderlerin en önemli olayı olduğunu; bunun Türk fethinden veya Amerika'nın keşfi veya iskânından, veya İspanya'nın ekonomik girişimlerinden daha önemli olduğunu kolayca kabul edecektir. Zaten insan sayısındaki bu artış meydana gelmeseydi, bütün bu parlak sahifeler yazılabilir miydi? Bu devrin aynı zamanda zaten, beyaz madenin Amerika'dan kitlesel gelişinden önce bile açıklamasını getirdiği "fiyat devrimi"nden de daha önemlidir ([247]). Bu nüfus yükselişi, insanın önce etkin bir işçi, sonra da artan bir yük haline geldiği bir yüzyılın hem zaferlerini, hem de felâketlerini örgütlemiştir. 1550'lerden itibaren tekerlek dönmeye başlamıştır: artık insanlar birbirlerinin rahatını kaçıracak kadar çoğalacaklardır. 1600'lere doğru bu nüfus fazlalığı genişlemeyi durdurmuş ve haydutlukla birlikte ([248]), sayesinde herşeyin bozulduğu veya hemen hemen bozulduğu yavaş seyreden toplumsal bunalımla, XVII. yüzyılın acı yarınlarını hazırlamıştır. Bütün bunları çabucak söyledikten sonra, bu yükselen nüfus dalgalarının kanıtlarına ve işaretlerine dönelim.

Düzeyler ve göstergeler

İdeal olanı uzun sayı dizilerine dayanmaktadır. Fakat böylesine rakamlar elimizde bulunmamaktadır. Demek ki elimizdeki yetersiz malzemeyi kullanmak ve her hal-ü kârda oldukça net ve aralarında uyum gösteren altı veya yedi cevapla yetinmek gerekmektedir.

1— XIV. -XVI. yüzyıllar arası Provence, eksik olmasına rağmen bize, sahip olduğumuz en iyi tanıklıklardan birini sunmaktadır. Geniş anlamda, sonradan Savua egemenliğine geçecek olan Nice kontluğu da dahil, bu bölge XIV. yüzyılın başında 80.000 haneye, yani 350-400 bin kişiye sahiptir. Kaderi benzer olan güney Languedoc gibi burası da, Kara Veba ile birlikte (1348) vahşi bir felâkete tanık olmuştur: bölge nüfusunun üçte birini veya yarısını kaybetmiştir. Bir yüzyıl kadar gecikecek olan toparlanma 1470'den itibaren kendini göstermeye başlamıştır. "hane sayısı o kadar hızlı artmaktadır [ki], 1540'lara doğru, 1470'deki düzeyinin üç katına ulaşmıştır" ([249]). Provence nüfusu hemen hemen büyük Veba'dan önceki düzeyine gelmiştir. Geriye bu nüfusun ikinci XVI. yüzyıl ile XVII. yüzyılı nasıl geçirdiğini öğrenmek kalmaktadır.

Kuşkusuz bir yükselme, sonra da başka yerlerde olduğu gibi bir alçalma olmuştur, fakat bunu kesinlikle bilemiyoruz: Orta Çağ ve Modern Çağ tarihçileri, çoğu zaman olduğu gibi, bu konuda da yardımlaşmayı unutmuşlardır. Bu sorun önemli olmasına rağmen esas sorun değildir. Esas olan, XVI. yüzyıldaki nüfus artışının büyük kısmı itibariyle bir telafi, bir tamamlama olmasıdır; bu artışın 1540'tan önce büyük olan hızı XVI. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte muhtemelen yavaşlamıştır.

2— *Languedoc*'ta gelişme aynıdır: XV. yüzyıl insanlarını kaybetmiş, vahşi hayat tarafından ve ağaçların genişlemesi tarafından kazanılmış bir ülke görüntüsü sunmaktadır; XVI. yüzyıl ilk ve hızlı, devrimci bir artışa tanık olmaktadır, ama bu artış 1550'lerin ötesinde yavaşlamaktadır; 1600'lere doğru durgunluk aşikârdır; dramatik ve felâketli gerileme 1650'lerden sonra ortaya çıkmıştır. Emmanuel Le Roy Ladurie'nin yakınlarda yayınlanan çalışmasının akla getirdiği kronoloji böyle olmaktadır ([250]).

3— *Katalonya*'da aynı hareket resmolmaktadır: yükseliş, sonra düşüş, bunların birinden öbürüne geçiş 1620'lerde meydana gelmektedir ([251]).

4— *Valencia*'da artış yavaştır, 1527-1563 arasında ele az gelmektedir; buna karşılık 1563-1609 arasında çok canlıdır (bütün itibariyle % 50'den fazla ve hızla çoğalan Moriscolar için % 70'e yakın) ([252]).

5— *Kastilya*'da XVI. yüzyılda güçlü bir nüfus artışının varlığı kanıtlanmıştır. Bu artış, eğer Konrad Habler, Albert Girard ve birkaç diğerleriyle Katolik Krallar döneminde İspanya nüfusu için ileri sürülen abartmalı rakamlar üzerinde duraklanmaz-

KASTİLYA TACINA BAĞLI ÜLKELERİN NÜFUSU

	1530	1541	1591
Burgos	83.440	63.684	96.166
Soria	29.126	32.763	38.234
Valladolid	43.749	43.787	55.605
Leon	28.788	59.360	97.110
Zamora	31.398	86.278	146.021
Toro	37.117	41.230	51.352
Salamanca	122.980	133.120	176.708
Avila	28.321	31.153	37.756
Segovia	31.878	33.795	41.413
Guadalajara	24.034	26.257	37.901
Madrid	12.399	13.312	31.932
Toledo	53.943	80.957	147.549
Murcia		19.260	28.470
Cuenca	29.740	33.341	65.368
Sevilla	73.522	80.357	114.738
Cordoba	31.735	34.379	46.209
Jaen	24.469	35.167	55.684
Granada		41.800	48.021
Vecinos	686.639	880.000	1.316.237
Nüfus	3.089.875	3.960.000	5.923.066

Nüfus sayısı 4,5 katsayısıyla hesaplanmıştır. *Vecinos*'a göre sayım, bizim hane sayımına tekâbül etmektedir.

sa, daha da net olarak görülecektir. XVI. yüzyılda nüfus artışı sürekliye benzemektedir. Her hal-ü kârda Tomas Gonzales'in ([253]) eski çalışmasında 1530-1591 dönemi için verilen rakamlar bu durumu, ona yöneltilebilecek bazen ciddi olabilen eleştirilere rağmen, açık bir şekilde ortaya koymaktadırlar ([254]).

Bu geniş hesabın hataları -hataları vardır- bütüne ilişkin sonuçları sakatlamaktadırlar. 61 yıl içinde Kastilya nüfusu, savaşların ve yansımasının abartılmaması gereken Yeni Dünya'ya olan göçlerin yüküne rağmen, iki katına çıkmıştır (yılda ‰ 11'den daha yüksek bir artış haddi) ([255]). Her hal-ü kârda az bilinen iki değerlendirme bu bütünsel gelişmeyi reddetmemektedirler; bunlardan biri 1541'e ait olup, o yıl yapılan nüfus sayımına dayanarak Kastilya *vecinos* sayısını 1.179.303 ([256]) olarak saptamaktadır, yani Tomas Gonzales'in rakamının üstünde; 13 Ocak 1589 tarihli olan ve *Consejo de Guerra*'dan çıkan diğeri 1.500.000 *vecinos*'dan söz etmektedir ([257]). Değerleri tartışmaya açık olan bu rakamlar, Tomas Gonzales'in bütüne ilişkin hesaplamalarını yere çalmamaktadırlar.

Açıktır ki ne merakımız yatışmıştır, ne de Simancas ve diğer yerlerdeki muazzam belgesel olanaklar tüketilmişlerdir. Bu durumda Simancas'daki araştırmalarımızın rastlantısı içinde, 1561'de yapılmış büyük bir nüfus sayımına ilişkin yüzlerce gösterge bulduk, bunlar muhtemelen tüm kentlerin ([258]) ve *partidos*'larının *padron*'unu vermektedirler. Bu rakamlar bilinirse, 1530-1591 arası nüfus gelişimini daha iyi belirlemek mümkün olacaktır. Bu konuda hiçbirşey bize hiçbirşey söylememektedir ve Ramon Carrande ([259]) yükselen nüfusun zirvesinin tam 1591'de olduğunu *a priori* söylerken haklıdır, biz de daha iyi bilgi sahibi olana kadar bu tarihi kabul ediyoruz. Tam dönemecin dönüldüğü an, belirlenmesi gereken anın İspanya'nın kaderinin esas anı olduğu aşikârdır. Nihayet, Yarımada nüfusunun bölgelere göre dağılımını daha iyi bilmeyi isterdik. Herşeyin güneye doğru kaydığı söylenmiştir ([260]), zenginlik evet, kötü çocuklar da, fakat kuzeyin güçlü bir şekilde kök salmış halkı, yüzyıl sona ererken de yerindedir ([261]).

6— *İtalya* da dikkat çekici ve kolay farkedilebilen bir tanıklık sunmaktadır: bütün rakamlar Karl Julius Beloch tarafından, yazarın ölümünden 32 yıl sonra tamamlanan bir kitapta derlenmiş ve eleştirilmiştir ([262]). Bütün bu rakamlar -özel bölgelere veya bütüne ait- uyuşmaktadırlar.

İşte önce bölgeler itibariyle yapılan nüfus sayımları. Sicilya ([263]) 1501'de 600.000'den biraz fazla bir nüfusa sahiptir; 1548'de 850.000; 1570'de 1 milyonu aşmış; 1583'de 1.010.000; 1607'de 1.100.000 olmuştur. Bu nüfus XVII. yüzyılda sabitleşecek ve 1713'te gene artarak 1.143.000'e çıkacaktır. Napoli'ye ilişkin olarak da benzeri bir eğriyle karşılaşmaktayız ([264]); İspanyol sayımlarının haneyi esas alan rakamlarına göre, nüfusun 1505'de 254.823 haneden (yani 1 milyondan fazla bir nüfus), 1532'de 315.990; 1545'de 422.030; 1561'de 481.345; 1595'de 540.090 (bu sayımların en geçerlisidir) haneye çıktığı, ancak 1648'de 500.202 ve 1669'da 394.721 haneye düştüğü görülmektedir.

1505 rakamı 100 olarak kabul edildiğinde, krallığın nüfusu sırasıyla 1532'de 124, 1545'de 164,9, 1561'de 187, 1595'de 212'ye çıkmakta; 1648'de 190'a ve 1669'da 155'e düşmektedir ([265]). Demek ki bizi ilgilendiren yarım yüzyıl (1545-1595) esnasında indeksin 164,9'dan 212'ye çıkması yaşanmıştır ki, bu % 28'den fazla bir artışa tekâbül etmektedir ve nüfus gerilemesi ancak XVII. yüzyılda ortaya çıkacaktır. Sicilya'ya duraganlık getiren XVII. yüzyıl, Napoli için hissedilir bir azalma anlamına gelmektedir: 1648'de 190, 1669'da 156; bu durum krallığı 1545'dekinden daha alt bir düzeye getirmektedir (156'ya karşılık 165). Papalık devleti de 1550'deki 1.700.000'den, 1600'de 2.000.000'a çıkmıştır ([266]). Floransa kenti ve ona bağlı bölgenin nüfusu 1551'deki 586.296'dan, 1622'de

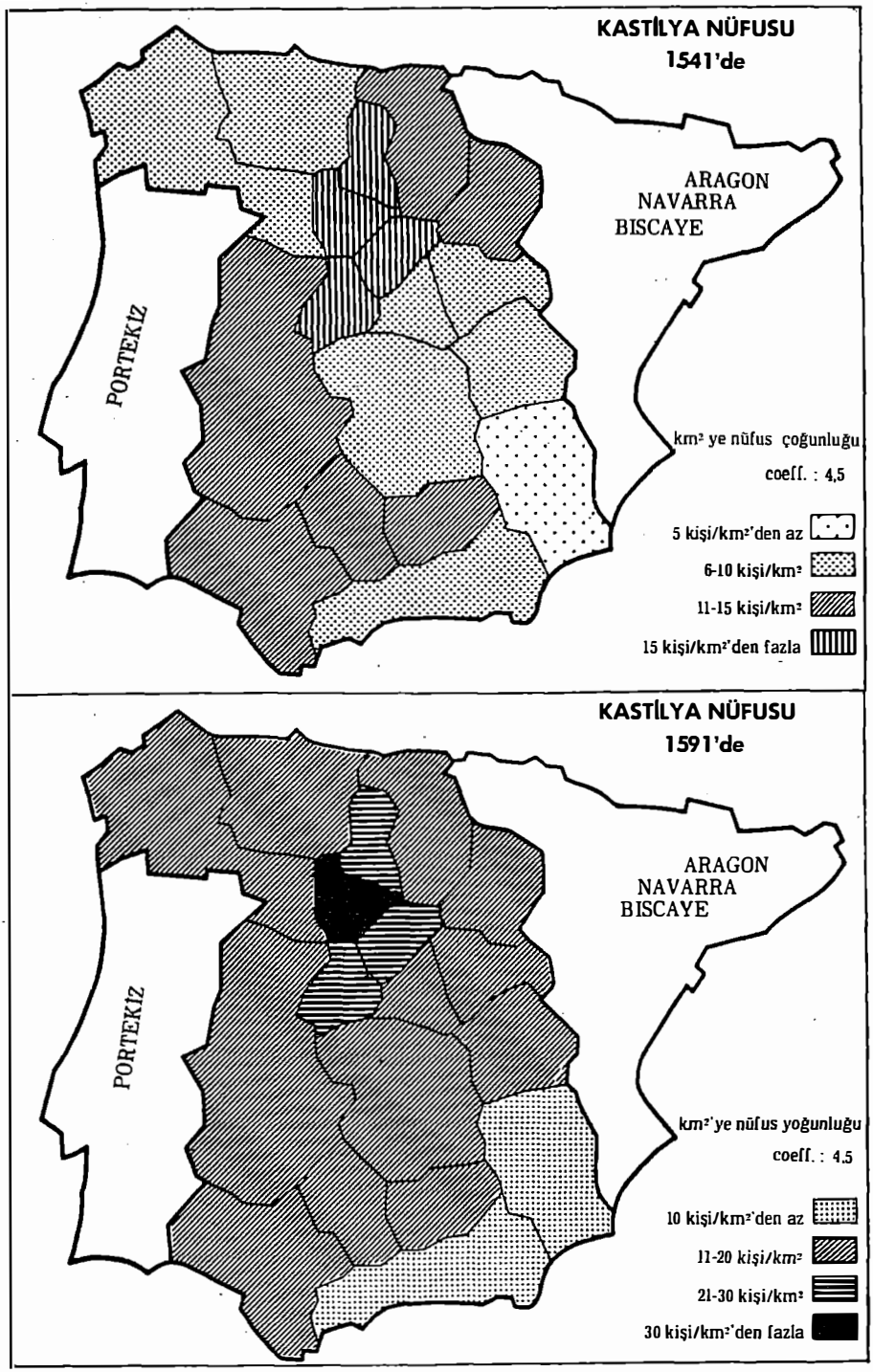
646.890'a çıkmıştır ([267]). Milano kenti ve bölgesinde artış 1542'nin 800.000'inden, 1600'deki 1.240.000'e doğru olmuştur. Piemonte 1571'de 800.000 nüfusa sahipken bu rakam 1612'de 900.000'e yükselmiştir ([268]). Venedik ve İtalya'daki toprakları için gelişme şöyledir: 1548'de 1.588.741 ([269]), 1622'de 1.850.000 ([270]).

Sonuncu özel durum Sardinya'ya aittir. Mali amaçlarla yapılmış olan nüfus sayımları, adanın büyük bölümünü kapsamakla birlikte, hatalara ve hilelere geniş bir marj bırakmıştır, ama gene de nüfus artışına dair bir görüntü sunmaktadır. 1485'deki sayım 26.163 hane sayısını vermekteydi ([271]); kilise toprakları 742 hane, feodallerinki 17.431, kralınkiler 7.990 hane tarafından temsil edilmekteydiler. Bu üç kategori arasında 15.000 *lire*'lik *donativo* şöyle dağılmıştır: 2.500'ü Kilise toprakları için, 7.500'ü senyörlük toprakları için, 5.000'i krallık toprakları için; toplam nüfusun hane sayısına tekâbül eden 100.000 ve birkaç birlik sayının çok üstünde olduğuna hiçbir kuşku yoktur. Bir tarihçi 150.000 kişiden söz etmektedir; 1603 sayımı ([272]) 66.769 olarak gözüken hane sayısıyla, hane sayısından nüfusa ulaşmak için 4 gibi çok düşük bir katsayı kullanılması halinde bile, tartışılmaz bir şekilde çok büyük bir artış anlamına gelmektedir. Eğer bu sayıların doğru oldukları varsayılacak olursa, 1485'le 1603 arasındaki nüfus artışı yüzbin civarındadır ki, bu ada için çok büyük bir fazlalık meydana getirecektir.

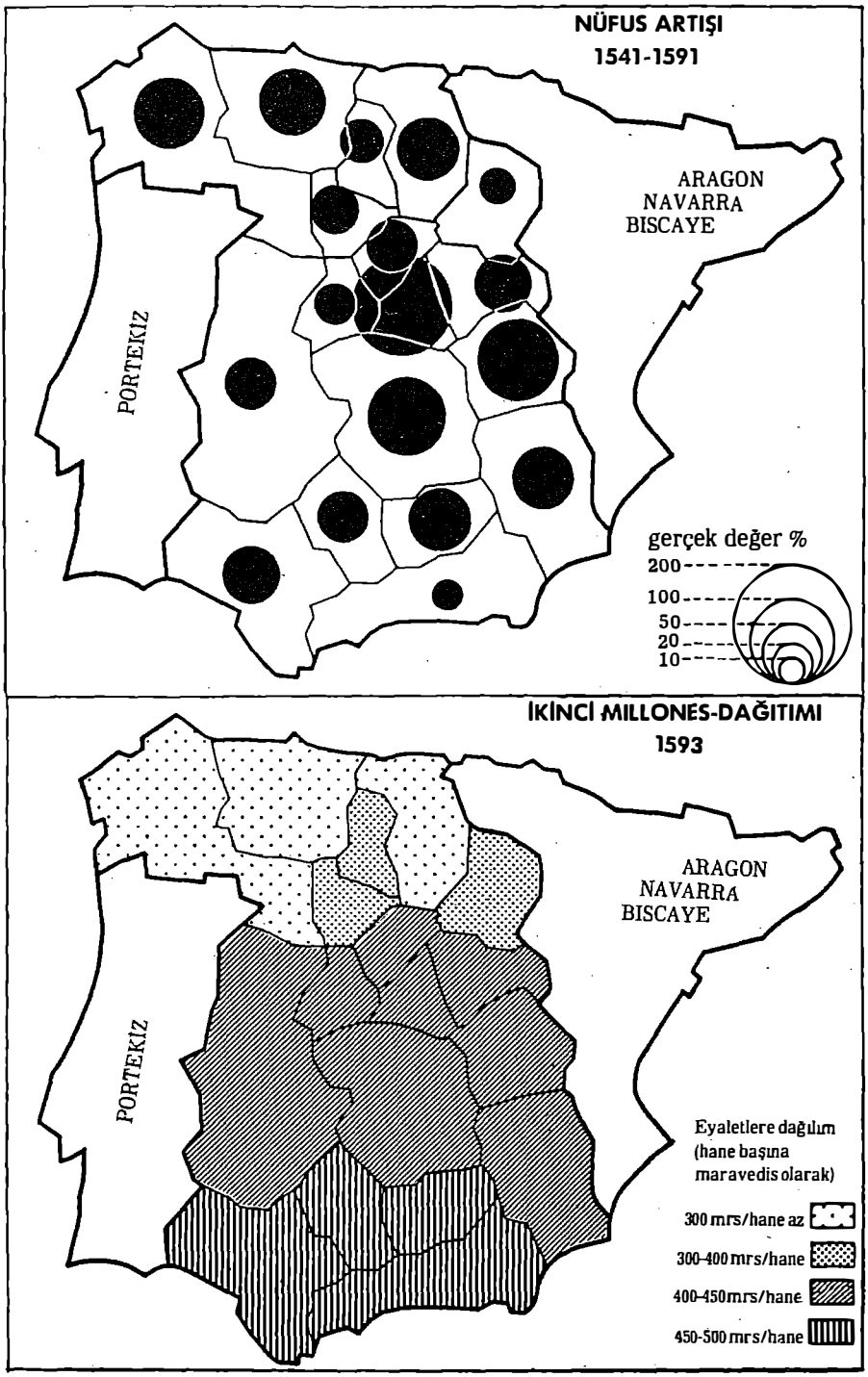
Bütün rakamlar bütünsel bir artışı işaret ediyorlarsa da, bunun nasıl örgütlendiğini görebilmek zordur. Differansiyel bir artış meydana gelmiştir, fakat bunun ne amacını, ne de nedenlerini tahmin edemiyoruz. Bütün itibariyle kuşkular belirmektedir, K. Julius Beloch ([273])'unkiler için dahi kuşkular vardır, fakat bunlar, ondan başka türlü yorumlanarak halledilmek istenmiştir. 1500'lere ait verilerin açık verdikleri kuşkusuzdur ve bunlardan hareketle oldukça düşük ve belki de K. Julius Beloch'u endişelendirecek olan bir toplama ulaşılmaktadır; 9,5 milyonluk bir nüfus VIII. Charles'ın burayı istilasının şaşkınlığını yaşamakta olan Yarımada için acaba fazla mı, yoksa az mıdır? Rehberimizin yeterli olmadığı sonucuna vararak, en azından 10 milyon rakamını ileri sürmüştüm; 1550'ye doğru toplam 11.591.000 (İtalya savaşları denilen savaşlara rağmen artış halinde), 1600'lere doğru 13.272.000, 1658'e doğru 11.545.000 olmalıdır. Demek ki önce artış, sonra da düşüş. Fakat açıklamalarımızın başında ileri sürdüğümüz iki katına çıkma kuralı içinde değiliz. Hiçbir şey, İtalya'da başka yerlerdekinden daha yavaş bir artış düşünmemize engel değildir, çünkü burası hareket noktasında diğerlerinden daha zengin bir ülkedir ve zenginlik bu açıdan kötü bir danışmandır. Fakat hiçbir şey Beloch'un artırmalarını kabul etmemize de bizi zorlamamaktadır. Gerilemenin ne zaman harekete geçtiğini de tam anlamıyla bilemiyoruz. *Daha geniş haber kaynaklarına sahip* oluncaya kadar, bu dönemecin iki seferde alındığını kabul edelim: 1630'da yarımadanın kuzeyini mahveden vebalarla; 1656'da Cenova, Roma ve Napoli'ye darbe vuranlarıyla. Fakat bunlar daha iyi kıstas olmadığından muhafaza edilen, geç tarihlerdir.

7— *Osmanlı İmparatorluğunun nüfus sayımları,* şu son yıllardaki tarihsel araştırmaların en değerli fetihlerinden biridirler ([274]). I. Süleyman döneminde (1520-1530'larda) 12-13 milyon olan nüfus 1580'lerde 18 milyona ve hatta 1600'lerde 30 veya 35 milyona çıkmıştır. Bu rakamlar tartışmalı ama mümkün rakamlardır. *Tartışma dışı* olan, İstanbul'daki meslekdaşımızın atfettiği devrimci cesamete sahip olmasa bile, aşikâr bir artıştır.

Kuşkusuz bunlar tahminlerdir, fakat yazarların izniyle geçici sonuçlarını kullandığımız nüfus sayımı taramalarına dayanmaktadır. Esas olan bir kez daha, batı ile doğu arasındaki uyumdur. 1501-1509'daki beş büyük kentin -Venedik, Palermo, Messina, Catania, Napoli- nüfuslarını toplarsak 349.000 rakamını buluruz. Aynı toplam 1501-1574'te 641.000 sayısını vermektedir ki, bu % 83.6'lık bir artışa tekâbül etmektedir. 1520

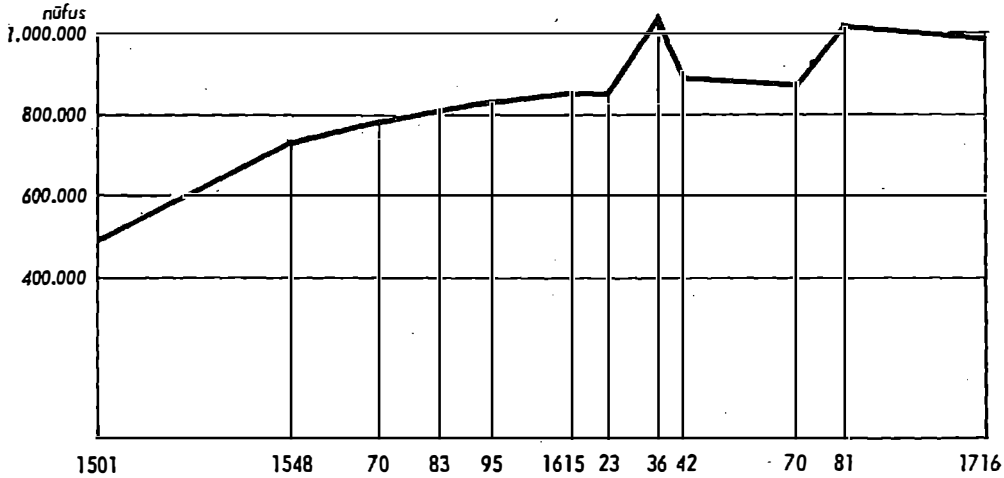


Benimsenen katsayı **vecino** başına 4,5 nüfustur. Bu haritalar ve izleyen ikisi **Annales E.S.C.**'de yayınlanacak olan, Alvaro Castillo Pintado'nun bir makalesinden alınmıştır. Bölümlemeler eyaletlere tekâbül etmektedirler.



Yukarıdaki haritada en büyük nüfus artışı yeni başkentin gelişmesine tekâbül etmektedir -Madrid- Aşağıdaki haritada, yeni tüketim vergisi "**millones**"in dağılımı, kabaca en kalabalık eyaletlerin, en azzengin olanlan olduklarını göstermektedir. Haritanın başlığındaki dağılımdan çok, bu verginin paylaşımı, matrahı söz konusudur.

öncesinde 12 Türk kenti toplam olarak 142.562'lik bir nüfusa ve 1571-1580'de de 271.494 sayısına ulaşmaktadırlar ki, bu da % 90'a yakın bir artış olmaktadır ([275]). İki hareket karşılaştırılabilir niteliktedir.



36. Sicilya'nın nüfusu, 1501-1716
Kaynak: Julis Beloch. Bu resmi sayımlar sadece 1636-1670 arasında kısa bir gerilemeyi işaret etmektedirler.

Çekinceler ve sonuçlar

Bütün bu rakamlar uyuşmaktadırlar. *Ancak bu rakamlar bizi aldatabilirler.* 1900'de yayınlanmış bir makalesinde, daha o zaman Julius Beloch bunu söylemekteydi: bu artmakta olan sayılar, biraz da vergi mükelleflerinin listesini eskisinden daha iyi oluşturmaya başlayan ve onlardan daha fazlasını talep eden birer maliye rakamlarıdır. XVII. yüzyılla birlikte bu rakamlar aynı zamanda, tartışılmaz bir şekilde daha mükemmelleşmiş olan sayım tekniklerinin sonucudurlar da ([276]). Ancak, bu çekinceler belirtildikten ve son tahlilde bu hataların XVI. yüzyıldaki yüksekliği artırdığını ve buna karşılık XVII yüzyıldaki düşüşü frenlediğini kabul ettikten sonra, 1500-1600 dönemi insan sayısındaki bir artışın işaretlerini taşımaktadır. Bu konuda binlerce kanıta sahibiz. Bunlardan bazıları saf, bazıları da yırtıcıdır. Saflar: şu Toledolu köylüler 1576'da ([277]) köyümüzün nüfusu mutlaka arttı, kilise cemaate dar gelmeye başladı, tanıklar komşu köylerden, Puerto de San Vicente halkından söz ederlerken "arttılarsa bunun nedeni dünyaya gelmeleri ve evlenmeleridir" diye anlatmaktadırlar ([278]). Veya yırtıcı olanları (Eylan savaşının akşamında I. Napoléon'un söylediği bir söz olarak): "son savaşta (1570-1573) Venedik Signoria'sının hizmetinde ölen birçok Giritli vardır" diye anlatmaktadır, adadan dönen bir Venedik müfettişi, "fakat birkaç yıl içinde boşluklar dolacaktır (*serra riffatto il numero*), çünkü daha gençlerini hesaba katmaksızın, 10-15 yaşlarında çok çocuk vardır" ([279]).

Bunlar doğrudan kanıtlardır ve bunlardan çok bol bulunmaktadır. Dolaylı kanıtlar ise daha az önemi değillerdir. 1450 ile 1550 arasında Akdeniz ülkeleri hakkında bildiklerimizden, yıllar geçtikçe giderek daha gerginleşen konumlara geçildiği izlenimini edinmekteyiz. Kastilya gibi Provence'ta da, kuşkusuz heryerde, köylerin ve kasabaların

kurulması artmaktadır. Kastilya 1600'lerde henüz boşa benzemektedir, fakat ülkeye şu Bohemyalı senyör ve seyyah Leon von Rosmithal'in gözleriyle bakılacak olursa, 1465 ve 1467 arasında burası bu açıdan bir çöl sayılmalıdır ([280]). Aynı şekilde, eğer buğdaydan, tahıl üretemeden, kentsel iaşeden söz edilecek olursa, 1550-1600 arasının bu sürekli sıkıntısını eski yıllarda bulamıyoruz. G. Alonso de Herrera'nın 1515'te yayınlanan ([281]) ve 1620'de bir başka baskısı daha yapılan ([282]) kitabı gibisi olsa bile, bir ziraatçinin kitabına tam anlamıyla güvenilemeyeceğini biliyorum. Eski Romalı ziraatçilerden almadığı ne kalmıştır ki! Öte yandan, iyi eski günlerin lehine fazlasıyla konuşmaktadır. Fakat bu eski iyi günler hayal değildir, çünkü Kastilya o zamanlar, çevresinden buğday ithal etmek yerine, buralara ihraç etmekteydi. Hayat Kastilya'da o zamanlar ne kadar da ucuzdu sözü de aynı derecede doğrudur, en azından enflasyon öncesi fiyatlar için geçerlidir. Buğday ve gıda konusunda benzeri bir durumu 1550 veya daha iyisi, 1500 öncesi İtalya için tahmin etmek mümkündür, bu tarihlerde burada nüfus tıpkı geniş bir elbise içindeymiş gibi rahattır. Kentler daha o zamanlarda bile, iaşeleri konusunda sıkıntılarla karşılaşmaktaydılar, fakat ikinci XVI. yüzyılın dramatik sahnelerine alışmış olan tarihçinin gözünde, bunlar basit endişelerdir ([283]).

Teyidler ve ilhamlar

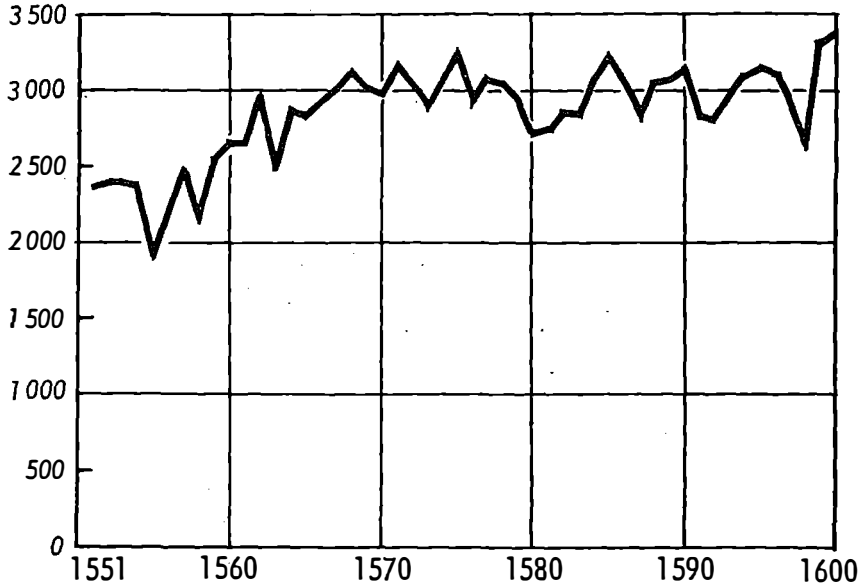
Valladolid ([284]), Palencia ([285]), Pavia ([286]) Bologna ([287]), Udine ([288]) ve Venedik ([289]) üzerine yapılmış olan önemli incelemeler teyidler getirmekte, ilham vermektedirler. Teyidler: Bunların en önemlileri açıkça yükselme *trend*'ine ait olanlarıdır: vaftiz, evlilik veya ölüm hareketleri tahminlerimizle uyum içindedirler. Bir tarihçi, B. Bennasar, bu durumu Valladolid ve ona ait kırların bazen verimli ve canlı köylerine dair olmak üzere saptamıştır. ancak yükseliş hareketinin 1540'la 1570 arasında daraldığını, yüzyılın ortasında bir mola gözlendiğini ve yukarı doğru olan eğilimin tersine dönme tarihinin 1580-1590 arasında yer aldığını belirtmektedir -bu tarih Earl J. Hamilton'ın ([290]) daha şimdiden eski incelemesindeki ilk kilometre taşından daha ileridedir-. Böylece bu onyıl İspanya'nın yüceliğinin, *Yenilmez Armada*'dan önce ve Sevilla ticaretinin küçülmesinden epeyi önce (bu sonuncu olay 1610-1620'den önce değildir), biyolojik dönemecini geçtiğini belirlemektedir. Bu 1580'li yıllar giderek İspanya'nın kaderinin birleşme noktası olarak gözükmektedir; bu tarih, Portekiz'in güçlü komşusuna teslim olduğu; Kordoba, Toledo, Segovia'nın refahlarının yavaşladığı, tüketim vergisi olan *alcabales*'in *gerçek* artışının sona erdiği, salgınların çoğaldığı tarihtir ([291]). Eğer Valladolid'in talihi bütün İspanya'nınki olsaydı herşey hallolurdu; bu mümkündür ama kanıtlanması gerekmektedir.

Pavia veya Bologna veya hatta Udine'de gözlenenler açısından, şema kabaca aynıdır ([292]). XVI. yüzyıl seyirlik bir artışa tanık olmaktadır. Pavia nüfusu 1550-1600 arasında 12.000'den 26.000'e çıkmış, 1650'de 19.000'e düşmüştür. Bologna'daki vaftiz eğrisi 1515'de 100, 1585'de 3500 civarındadır. Fakat bu uyuşan örnekleri artırmanın ne yararı var ki? Bütüne ilişkin daha önemli sorunlarla meşgul olmalıyız.

Emin olunan birkaç konu

Tartışmaya alınan bütün nüfuslar, söylendiği gibi *ancien régime*'e aittirler, bundan XVIII. yüzyılın yeni dengelerinin öncesini anlıyoruz. Bu nüfuslar düzensiz dalgalanmalar tarafından belirlenmekte, ölüm aniden hayatı yok etmekte, hayat da sabırlı bir şekilde rövanşı almaktadır. Floransa'ya ait uzun vaftiz eğrisi ([293]) tek başına, oldukça talihli bir kentteki "doğal" biyolojik konjonktürün tamamen ekonomik dalgalanmalara muhtemelen bağımlı olan dalgalanmalarını göstermektedir. *Ancien régime:* doğum, ölüm

katsayıları, bilmedikleri her seferinde, geçmişin ve hatta şimdinin azgelişmiş nüfuslarında, % 40'lar civarında bir oranda tekâbül etmektedir.



37. Floransa'da vaftizler 1551-1600
Eğri 1570'e kadar bir yükselme, sonra 1600'lere doğru yıllık 3.000 sayısının civarında, belli bir duraganlığı işaret etmektedir.

Valladolid'in yakınındaki ([294]), büyük bir bağcılar köyü olan Tudela da Duero'da 1531-1579 arasında doğum oranı (1531-42, 1543-59, 1561-70, 1572-78, 1578-91 dönemleri itibariyle) ‰ 42,7 ile ‰ 49,4; 44,5; 54,2; 44,7 arasında dalgalanmaktadır. Rekor had olan % 54,2 (1572-78 yılları için) "sahte"dir, fakat bu rakamlar "doğal" doğum haddi olan ‰ 40'ın çok üstündedirler; ancak bu orana Kastilya'daki Palencia'da ([295]) 1561-1595 arasında rastlamaktayız ve buradaki hadler ‰ 34,81 ile ‰ 37,48 arasında değişmektedirler, fakat bilinmesi gereken Palencia'nın bir kent olduğudur. Bu kentinkilere benzer rakamlar Bologna içinde bulunmaktadır (1581'de ‰ 37,6, 1587'de 37,8, 1595'de 35,8, 1600'de 34,7, 1608'de 36,4); oranlar Venedik'te biraz daha düşüktürler (1581'de ‰ 34,1, 1586'da 31,8). Fakat daha bu tarihlerde bile doğum haddinin zenginlikle ters orantılı olduğunu söylemeye kalkışmayalım, çünkü Floransa'nın adeta köylü rakamları bizi çürütmek üzere burada olacaklardır (1551'de ‰ 41,1, 1559'da 35,6, 1561'de 46,7, 1562'de 41,9) ([296]).

Valladolid civarındaki köylere dönelim. Villabanez (1570-1589)'da evlilik oranı ‰ 8, iki doğum arası 33 ay, doğum/evlilik oranı 4,2 "biraz düşük"tür. Simancas'da (1565-1590) ölüm oranı ‰ 38,3'tür. Bunun nedeni önceden bilinmektedir: çocuk ölümleri, diğer heryerde olduğu gibi burada da felâket boyutlarındadır. 1555-1590 döneminde 2234 vaftize karşılık 916 *criaturas* cenazesi kaldırılmıştır, yani çok küçük çocuklar, ölümlerin % 41'ini meydana getirmektedirler. Birinci dereceden bir "gösterge" olan evlilik yaşı, Villabanez köyü için kısıtlı ama geçerli bir sayı üzerinden şöyle hesaplanmaktadır: kadınlar için 20 yaşından biraz önce, erkekler için 23-25 yaşları arasında. Bunların bilinen rakamlara nazaran ileride olan evlilikler olduklarını ve zaten burada 50 örneğe dayalı bir sondaj üzerine hiçbir şey inşa etmenin mümkün olmadığını belirtmek isterim ([297]).

Demek ki narin bir varoluşa dayalı bir dünya ve doğumdan itibaren yaşama umudu az. Bu rakamları görmeden önce de bunu biliyorduk. Aynı zamanda kadınların yaşama sürelerinin erkeklerinkinden daha uzun olduğunu da biliyorduk; sadece 1575-1577 dönemine ait Kastilya köyleri sayımındaki çok sayıdaki dul kadın bunu tek başına işaret etmektedir ([298]). Venedik'te Temmuz 1552'de ([299]) 48.333 erkeğe karşılık 55.422 kadın bulunmaktadır (çocuklar kız ve erkek karışık olarak 49.923 olarak verilmişlerdir). Nüfus bilgini kuşkusuz Zara'nın 1593 yılına ait dörtlü rakamlarını tercih edecektir ([300]) (Zara kenti, Zara'nın komşu adaları, Zara'nın karasal bölgesi, ve *labrar in quel contado* gelmiş olan Morlak göçmenler): 5.468, 5.419, 2.374, 200, yani 15.441 "*anime*". Sadece ilk üç rakam *vecchi, homini da fatti, donne, putti ve putte* olarak bölünmüştür. Yaşlılar az sayıdadırlar: 181, 190, 94, yani 13.441'de 365. Çocuklar erkek -1.048, 559, 1.071- ve kız --893, 553 ve 1.215- olarak ayrılmaktadırlar; toplam olarak 2.777 erkeğe karşılık 2.661 kız çocuğu, yani gereken sayısal avantajla birlikte. *Homini da fatti* için (18-50 yaş arası): 1.156, 1.023, 505 sayıları verilmektedir; bunlar toplam olarak 4.854 kadına (2.370, 1.821 ve 663) karşılık 2.684 kişidirler, avantaj bu sefer kesin bir şekilde kadınlarda kalmaktadır. Girit'e ilişkin olan ve nüfus eğrisi hemen hemen aşağıdaki gibi olan sonuncu bir örnek de aynı durum söz konusudur ([301]): 1525'de Sanudo'nun (biraz düşük) tahminine göre 100.000 kişi; 1538'de 198.844; 1606'da 212.000; 1608'de 220.000; 1636'da 176.684. Fakat adanın bir kısmını, Kandiye bölgesini ele alırsak, nüfsun 1636'da 98.144 olduğunu, bunların 23.169'unun erkek (18-50 yaş arası), 21.362'sinin erkek çocuk ile erkek yaşlılar ve 48.873'ünün de kadın olduklarını görürüz. Erkek nüfusu bulabilmek için ilk iki rakamı toplamanın gerektiği aşikârdır: bu durumda 44.531 erkeğe karşılık 48.873 kadm bulunmaktadır. Bu aşağı yukarı Bologna nüfusuna dair 1581 tarihli en eski "*descritionne*"de ortaya çıkan orandır: erkekler 19.083, kadınlar 22.531. 15 yıl sonra 1596'da ([302]) kadınlar avantajlarını korumaktadırlar.

Bu sayılar faal nüfusun yüksek bir oranda olduğunu işaret etmektedirler. Erkekler, kadınlar ve çocukların hepsi veya hemen hemen hepsi, çalışmaktadırlar. Bu durum yaşlıların ve yararsızların, özellikle de yaşlıların az bir yere sahip oldukları bu toplumların yegâne üstün yanını meydana getirmektedir. Bu toplumda herkes kendi ekmeğini kazanmaktadır.

İşaretlerimiz ve onları destekleyen birkaç rakam, kadın ve erkek nüfus oranları sorununu çözmenin çok uzağındadır. Sayısal olarak kadınların erkeklere egemen oldukları kural olarak kabul edilebilirse de, istisnalar ortaya çıkmaktadır. 1548'de bu kuralı farkettiğimiz Venedik'te Daniele Beltrami'nin ([303]) klasik kitabının rakamları hemen hemen bunun tersini söylemektedirler: 1563, 1581 ve 1586'da erkek oranları daha yüksektir (Toplamın yüzdesi olarak 51,6, 51,3, 51). Sonra 1643'te veya daha önceleri durum tersine dönmektedir (% 49,3). Genç göçmenin büyük rol oynadığı bir kent olan Venedik acaba sadece kendi için mi, yoksa artışın net olduğu bütün kentler için mi, bir süre sonra nüfusun erkek oranının fazla olacağına tanıklık etmektedir? Burada bir o yana, bir bu yana salınımlar görmek ilginç olacaktır.

Başka bir gösterge: göçler

Eğer Akdeniz herbir yanından ve özellikle de batısından Atlantiğe doğru açık olmasaydı, koskoca nüfus fazlası sorununu tek başına çözmek, bu insan fazlasını tek başına emmek, yani bu kitleyi kendi mekânında daha iyi dağıtmak zorunda kalırdı. Zaten büyük çapta yapmış olduğu da budur.

Avrupa'nın Akdeniz kesimindeki nüfus fazlalığının XV. yüzyılın sonundan itibarenki kanıtları, Kastilya ve Portekiz'den 1492, Sicilya'dan 1493, Napoli'den 1540 ve 1541, Toskana'dan 1571 ve burada kesmek için, Milano'dan 1597'de kovulan Yahudilerin tekrarlanan ülke dışı edilme olaylarıdır ([304]). Bu gayri-iradi göçmenlerin büyük bölümü olan İberya Yahudileri Türkiye'de Selanik ve İstanbul'a bir katman oluşturacakları Kuzey Afrika'ya kadar gitmişlerdir. Kaynakları bakımından nüfus fazlasına sahip olan ülkelerde -belki de bu durum daha Katolik Krallar döneminde İspanya'da ortaya çıkmıştır- din bu sürgünlerin nedeni olduğu kadar, bahanesini de meydana getirmiştir. Daha sonra, sayılar yasası III. Felipe'nin İspanya'sında Moriscolara karşı işleyecektir. Daha da sonra ise, çok önceleri Georges Pariset'nin ([305]) farkettiği üzere, XIV. Louis'nin Fransa'sında protestanlara karşı çalışacaktır.

Başka bir kanıt da, dağlık kesimlerin kitlesel bir şekilde ovalara ve kentlere inmeleridir. Bu konudan fazlasıyla söz ettik. Aynı şekilde, çok sayıda insanın Hıristiyanlıktan İslamiyete geçmesi; bunlar telafi edici hareketlere benzemektedirler. "Amerikan" tarzına benzer bir şekilde, mantar biter gibi büyüyen Cezayir, bir göçmenler kentidir. İtalyanların göçü Kuzey Avrupa, İslam ülkeleri ve Hindistan gibi uzak ülkelere zenaatkâr, sanatçı, tüccar, silahçı gibi nitelikli bir işgücünü yaymaktadır. Yüzyılın sonunda Orta Doğu'da yaşayan 4 veya 5 bin Venedikli aileden söz edilmektedir ([306]). Şurada veya burada bu göçleri açığa çıkartmak mümkün olabilmektedir, örneğin XVI. yüzyılın sonunda Almanya ve Moravya'ya giden Come'li işçiler ([307]) veya 1587'de ([308]) Ligurya'dan yola çıkarsak Korsika ovalarına ulaşan tarım işçileri; veya hemen hemen heryere, ama özellikle Fransa'ya giderek Yarımadanın imalat tekniklerini -altın iplikli ipek kumaş dokuması, Murano'nun moda camcılığı ([310]) veya Albissola tarzı fayanslar gibi ([311])- öğreten şu "teknisyenler" ([309]) gibileri. İtalyan mucitler, sanatçılar, mimarlar, tüccarlar Avrupa yollarında koşuşturup durmaktadırlar ([312]). Fakat bu bireysel maceraların listesi nasıl çıkartılabilir ve ters yönde, Almanya'dan İtalya'ya olan ısrarlı göçlerin ağırlığı nasıl tartılabilir? Her iki yönde meydana gelen göçlerin az sayıda insanı kapsadığına fazlasıyla alışılmıştır. Küçük sayılar birbirlerine eklendikçe, önemli toplamlar vermektedirler, en azından XVI. yüzyıl ölçeğinde bu böyledir. Bu dönemde 100.000 İspanyol ([313]) Amerika'ya gitmek üzere ülkelerini terketmiş olmalıdır; bir yüzyılda yüzbin, yani yılda bin; bizim çağdaş ölçülerimize göre bu hiçbir şey değildir. Oysa bakın Rodrigo Vivero 1632'de bu durumdan endişe duymaktadır: "olayların gidişine bakılırsa, İspanya bir gün insansız kalacaktır" diye yazmaktadır ve Hindler (Amerika) tembel yeni gelenler yüzünden yok olma tehlikesiyle karşılaşmaktadır (Vivero Yeni İspanya doğumludur ve önyargıları vardır). Bu göçmenler geldiklerinde "eskici olan senyör olmak istemekte ve kazıcılar artık ellerini kazmaya değmek istememektedirler" ([314]). Açıktır ki, bu sorun o dönemin insanları ve Sevilla'yı görerek kendi dönemlerinin İspanya'sının geleceği hakkında kafa yoranlar tarafından şişirilmektedir.

Bunun tersine, yakın tarihli araştırmaların ([315]) XVI. yüzyıldaki büyük boyutlarının ortaya koydukları şu gerçek Fransız göçmen akımlarının İspanya'ya doğru hareketleri konusunda hemen hemen tam bir sessizlik vardır. Tipik olarak aşırı nüfuslu bir ülke olan Fransa zenaatkârlar, seyyar satıcılar, sakatlar, tarım işçilerini aralıksız olarak Yarımadaya sürmektedir. Özellikle söz konusu olan Güney Fransa'dır ama burası tek başına değildir. Katalonya, çoğu zaman ebediyen yerleşen bu göçmenlerden büyük bir partiyi almaktadır; daha Ağustos 1536'da bir İspanyol belgesi, Perpignan nüfusunun yarıdan fazlasının Fransız olduğunu bildirmektedir ([316]). Tıpkı daha sonra, XVII. yüzyılın başında Katalonya nüfusunun çoğunluğunun da böyle olacağı gibi, "*ayant ouy assurer y avoir un tiers de plus de François que de naturelz*" demektedir 1602'de bir seyyah ([317]). Bu aynı

Barthélemy Joly Katalonya'ya "hergün Rouergue, Auvergne, Gévaudan, Gaskonya'dan" insanların geldiklerini bildirmektedir ([318]). Acaba Katalanların fakir Fransız göçmenlerini belirtmek için kullandıkları *Gavaches* ([319]) lâkabı Gévaudan adından türemiş olmaz mı? Bu pek fazla olası değildir ([320]). Her hal-ü kârda, burada önemli, sürekli bir göç söz konusudur. Bu göçmenler aynı zamanda Aragon'a gitmektedirler; yüksek ücretler zenaatkârları cezbetmektedir, "çünkü İspanya'daki mamullerin en pahalıları buradadır" ([321]); işsiz güçsüz takımı da buraya gelip uşak olmakta ve "hemen uşak elbiselerini kuşanmaktadırlar, bu baylar (efendileri) bu boş şeylerden çok zevk almaktadırlar" ([322]). -veya köylüler "yerlilerin doğal tembellikleri" yüzünden daha büyük hüsn-ü kabul görmektedirler-; tabii ki konuşan bir Fransızdır ve şunu ilâve etmektedir: "becerebilirlerse efedilerinin dullarıyla evlenmektedirler" ([323]). Fransa'daki çok ağır *taille*'lardan (biçme) kaçan bu adamların hepsi İspanya'nın fahişelerine hayrandırlar, "Fransa'daki prensesler gibi süslü püslü bu güzel kadınlara" ([324]).

Söz konusu olanlar sadece Katalonya veya Aragon değildir. Valencia'da ([325]), buraya nasıl geldiklerini yalnızca Tanrının bildiği Fransızlar, Eski Hıristiyanlara ait köylerde çoban ve yanaşmalar arasında görülmektedirler. Kastilya'da, Enkizisyon bize, söylediklerı dualar hakkında tedbirsiz sözler sarfeden Fransızlar ve bunların dolaştıkları yerlerle, olağan buluşma yerleri olan meyhaneler hakkında bilgiler vermektedir. Bunlar hapsedilince birbirlerini ele vermektedirler. Bu vesileyle tüm meslekler sayılmıştır: dokumacı, kumaş bükücüsü, kömürcü, kürek imalatçısı, demirci, kuyumcu, kilitçi ahçı, kızartmacı, cerrah, bahçıvan, köylü, tayfa, gemi kaptanı, kitap satıcısı veya daha doğrusu çerçisi, profesyonel dilenci... Bunlar çoğu zaman 20 veya 25 yaşından daha küçük gençlerdir. Bunların tıpkı Rouen'dan yola çıkarak, trajik kaderlerinin onları Toledo'da beklediği şu oyun kağıdı basımcılarınınki gibi, Fransa'nın tümünü kat'eden yolculukları hayranlık verici olmaktadır ([326]).

Eğer ileri sürüldüğü gibi bu göçler 1620'lerde ([327]) tavsadıysa da, sonradan hiç kuşkusuz yeniden hareketlenmişlerdir. 1640 tarihli bir belgeye göre ([328]), Bearn'dan hareketle "her yıl çok sayıda orakla saman ve buğday biçenler, hayvan kırkanlar ve başka işçiler evlerini bir boğazı beslemekten kurtarıp, ailelerine bir miktar kazançla geri dönmek üzere" karşı tarafa geçmektedirler. Daha dün inanıldığı gibi, İspanya'nın ayartmasına ve yüksek ücretlerine cevap olmak üzere harekete geçen bu geçici veya nihai göçler, yalnızca Auvergne'den kaynaklanmamaktadır ([329]). Bu durumda yarımadanın İtalya veya Hindlere doğru yola çıkanların açtıkları boşlukları geniş ölçüde telafi ettiğini rahatlıkla iddia edebiliriz.

3. Akdeniz ekonomisinin "model"i inşa edilebilir mi?

Akdeniz'in tümünü ölçmek ve herşeyin içine alındığı, blok halinde hesaplandığı (eğer mümkünse) genel bir "model" inşa edebilmek için tüm unsurlara sahip miyiz? Bu bütün, daha sonra Akdeniz'e mekân içinde komşu olan veya onun yerine geçen diğer "ekonomi-dünyalar"la karşılaştırılabilecektir.

Bu aşamada en fazlasından büyüklük sıralamaları, bütünsel hatlar araştırılacaktır. Gerçekte bu bir sergileme yöntemidir. Böylesine bir "modelleştirme" tek bir yılı veya özel bir dönemi değil de, yüzyılın bütününü başına gelen kazaların ve başarılarının ötesinde hedeflemektedir. Eğer mümkün olsaydı, bu modelleştirme yüzyılın birbirlerini izleyen deneylerinin su kesimi hattını, bunun ortalamasını ele almayı isterdi. Tabii ki herşey mümkün değildir. Fakat, ortaya çıkartacağı zorluklara ve önceden görülebilen birçok engele rağmen bu işe girişmeye değer.

Acaba Akdeniz kendinde tutarlı bir alan mıdır? Onu sarmalayan kıtasal kitleler ve onu sınırlayan deniz kitleleri açısından özellikle değişken ve belirsiz sınırlara sahip olmasına rağmen, kuşkusuz evet: Karadeniz, Kızıldeniz, İran Körfezi, Cebelitarık Boğazı ve Atlantik. Bunların hepsi, çözmeyi başaramadan uğraştığımız sorunlardır ([330]).

Bu eserin ilk yayını sırasında, daha dün, örnekleri artırarak şu veya bu önemli ve ilham verici ayrıntıyı sunarak, Akdeniz'in XVI. yüzyıldaki çeşitli boyutlarını gözler önüne sermenin mümkün olduğunu düşünmüştüm ([331]): 700.000 kişilik bir kent, İstanbul; iyi kötü her yıl bir milyon kental buğday ve diğer tahıllardan taşıyan bir filo; veya 1580'de Livorno rıhtımlarındaki şu 3.000 ton veya çok yakın miktardaki yün ([332]); veya 7 Ekim 1571'de İnebahtı körfezinde karşılaşan, muhtemelen 100.000 kadar olan şu Türk ve hıristiyan savaşçılar; veya V. Carlos'un 1535'te düzenlediği Tunus seferine katılan şu 600 tekne (belki de toplam olarak 45.000 ton); veya 1592-1593'te, muhtemelen aşırı bir rakam olan, Livorno'ya 150.000 tonluk girişi belirleyen şu maksimum trafik; veya Napoli'deki şu yıllar arasında eşitsiz dağılan rakamlar: kambiyodan 1.800.000 düka ve sigortalardan 60 ilâ 70 bin düka ([333]). Fakat, bu minnacık renkli noktaların arasında muazzam beyaz alanlar bırakmak; en iyi olasılıkla da, bizim dünyamızla müteveffa XVI. yüzyıl dünyası arasında farkedilmesi gereken mesafeyi hatırlatmaktan başka birşey olmayacaktır.

Oysa bizi en çok çeken dil, iktisatçıların önerdikleri "ulusal muhasebe"ye ait olanıdır. XVI. yüzyıldaki Akdeniz'in mühasebesini çıkartmayı isterdik, nisbi düşük değerini veya nisbi modernliğini yargılama için değil de, ona ait faaliyet kitlelerinin birbirlerine karşı olan esas oranlarını belirlemek; sonuç olarak onun maddi hayatının ana yapılarını kavramak için isterdik bunu. Bu zor, rastlantılara dayalı bir işlemdir. Bugün paranın her tarafa asla tamamen nüfuz etmediği azgelişmiş ekonomileri muhasebeleştirmeye çalışan iktisatçılar bunu iyi bilmektedirler. XVI. yüzyıl için de aynı durum söz konusudur. Ve gerçek paralarla muhasebe sikkelerinin çeşitliliği, kesin verilerden hareket edilmesi halinde bile, her türden hesaplamayı karmaşık hale getirecektir ([334]) ki, böylesine kesin verilere doğal olarak sahip değiliz. O dönemin yazılı metinleride para birimlerinin, İspanya'da düka ve ekülerin, Floransa'da düka, ekü ve florinlerin nasıl, rahatlıkla kullanıldıklarını da hesaba katmak gerekmektedir. Bizzat Floransa'da, *Ducati 1000 d'oro di moneta di lire 7 per ciascun scudo* diye yazıldığı da olmaktadır. Burada önemli olan 7 *lire*'lik sikkeye yapılan atıftır ([335]).

Tarım, en büyük endüstri

Yıllık buğday (ve diğer tahıllar) tüketimin adam başına iki kental (çağdaş) civarında olduğu kabul edilmektedir ([336]). Ama daha düşük veya daha yüksek tüketimlerin olduğu aşikârdır. Ancak bu ortalama XVI. yüzyılda Akdeniz'in tümü için *grosso modo* muhafaza edilebilir. Eğer Akdeniz'de 60 milyon insan varsa, bu nüfus bu hadden hareketle aşağı yukarı 120 milyon kental buğday veya *ekmek haline getirilebilen tahıl* tüketmektedir. Et, balık, zeytinyağ, şarap gibi diğer gıdalar vazgeçilmezin tamamlayıcılarıdır. 1600'lere doğru, ortalama kental fiyatı olarak 5 veya 4 Venedik dükasını kabul edersek ([337]), Akdeniz'in tüketimi (üretime eşit varsayılmaktadır), her yıl 480 veya 600 milyon dükaya ulaşmaktadır ki, bu rakam iyi kötü her yıl Sevilla'ya gelen "6 milyon altınla" oranlanamayacak bir düzeyi temsil etmektedir ([338]). Buğday tek başına tarımsal üretimde diğerlerine nazaran ezici bir üstünlüğe sahip olmaktadır. Tarım Akdeniz'in birinci endüstrisidir ve üstelik tahıllar tarımsal gelirin ancak bir kısmını meydana getirmektedirler.

Yukarıdaki hesaplama yalnızca en alt sınırı sunmaktadır. Belgelerin rastlantılarının açığa çıkardıkları rakamlar olağanda daha yüksektirler. Böylece Venedik ([339]), 1600'lere

doğru iyi kötü her yıl yaklaşık 500.000 *staia* buğday (artı pirinç, yulaf, çavdar) tüketmektedir. Kentin nüfusu o tarihlerde 140.000 kişidir; bağlantılar için de (*Dogado*) en azından 50.000 kişi ilâve etmek gerekmektedir; böylece kabaca 200.000 kişilik bir nüfus söz konusu olmaktadır ve eğer yalnızca Venedik ele alınırsa adam başına 4 kental, bağlantılar da hesaba katılırsa adam başına 3,1 kentallik bir tüketim rakamına ulaşılmaktadır. Adam başına 2 kentalden kente gelen buğday 300.000 kişiye yetecektir. Belki de rakamlarımızın arkasında gerçekte bu kadarlık bir tüketici kitlesi bulunmaktadır. Veyahut da, yüksek ücretler kenti olan Venedik diğerlerinden daha fazla tüketmektedir.

Başka bir hesaplama: Madrid'den Venediğe yönelik bir mektuplaşmada ([340]) (Şubat 1621) *fanega* başına iki riyallik yeni bir buğday vergisine dair söylentiden bahsedilmektedir (*che'è come un mezzo staio veneziano*), bu veri tahılın değirmenlerde öğütülmesinden önce alınacaktır *et fanno conto di cavar da questa impositione nove millioni d'oro l'anno.* Dokuz milyon altın ki, bu dokuz milyon düka eder (bir düka=350 *maravedis,* bir riyal, 35), yani toplam 6 milyonluk bir nüfus için 45 milyon *fanega* ve adam başına 7,5 *fenaga;* biz bunu 7 kabul edelim, çünkü nüfusa ilişkin rakam teoriktir; *fanega* başına 55,5 litreden 338 litre gibi muazzam bir rakama ulaşmaktayız ki, bu ya maliyecilerin hesap yaparlarken ki iyimserliklerini, ya da Kastilya'dan hiçbir tahılın ihraç edilmediği bu 1621 yılında, Kastilya'nın yüksek tüketimini göstermektedir.

Gene Kastilya'ya ait başka bir örnek: 1576'da ([341]) Toledo bölgesinde yer alan 10 köyde 2.975 *vecinos* vardır ki, ezici çoğunluğu köylü olan 12 ilâ 13 binlik bir nüfusa tekâbül etmektedir; ilân edilen tahıl üretimi 143.000 *fanega*'dır (aşağı yukarı 64.000 kental). Fert başına ortalama 5 kental. kadardır, demek ki kentlere doğru bir ihraç olanağı vardır ve bu köylerin en şanssızı bile (çünkü o şarap üretmektedir) fert başına iki kentale sahiptir.

İzleyen sağlamalar bize daha ikna edici olan, ama kesin olmayan delilller getirmektedirler. Bu deliller şunları gündeme getirmektedirler: birincisi, Ocak 1580'de Napoli krallığının Adriyatik ve Tarente körfezi kıyılarındaki tahıl üreticisi eyaletleri, Abruzzeler, Bari, Capitanata ve Basilicata; ikincisi ünlü *Censo del la riqueza territorial e industrial de Espana en el ano 1799*'dur ki ([342]), buradaki oranlar XVI. yüzyıl için geriye yönelik başvuru ve kontrol olanağını sağlayabilirler.

Napoli bölgesinin esas kısmı (Krallığın önemli bir parçası) *Sommaria*'nın önemli bir belgesi tarafından emrimize amade kılınmıştır; şu 1579-1580 kışında bu bölgede 173.634 *hane* veya aile (krallıktaki toplam hane sayısı 475.727'dir) ([343]) vardır ve benimsenen katsayıya (4 veya 4,5) göre 700.000 ilâ 760.000 kişilik bir nüfus rakamına ulaşılmaktadır. Resmi ölçümlere göre hasat 100.000 *carra*'dan fazla bir buğday miktarına erişmiştir. 8.500 *carra* için *tratte* (ihraç izni) elde edildiği için, halkın emrinde 92.000 *carra* veya aşağı yukarı 1.200.000 kental (modern) buğday vardır ki, adam başına iki kentalin üstünde bir ortalama vermektedir. Ancak bu miktarlardan tohumlukları düşmek gerekmektedir. Fakat bu rakamları sağlayan *Sommaria* adam başına yılda 6 *tomoli*'lik, yani yaklaşık 220 kg.'lık bir rakam ilân etmektedir. Çelişki mi? Hayır, *per ordinario, non si revela tutto il grano che effettivamento si racoglie*'dir, *Sommaria* gerekli iaşeyi tamamlama konusunda haber verilmeyen bu artığa güvenmektedir ([344]).

Tabii ki 1799 *censo*'su ilgilendiğimiz dönemden oldukça sonradır, fakat ortaya çıkardığı oranlar XVI. yüzyıldakilerle hemen hemen aynıdırlar. Nüfusu 10,5 milyon olan İspanya'nın buğday üretimi 14.500.000 kentale (rakam yuvarlanmıştır) yükselmiştir. Üretim ile tüketimi eşit kabul edince, her bireyin payı yıllık olarak 1,4 kentalin birazcık altında olmaktadır. Fakat buna diğer tahıllar ile kuru sebzeler katılmak istenirse, ilk

kitleye 13 milyon kentallik ikinci bir kitlenin ilâvesi gerekmektedir ([345]). Kitle böylece iki katına çıkmaktadır, fakat ikincil tahılların hepsi insan gıdası olarak kullanılmadıklarından, bundan doğan eksilmeyi düşsek bile, adam başına iki kentallik düzeye her hal-ü kârda ulaşılmakta ve aşılmaktadır. Kuru sebzeler kuşkusuz önemli miktarlardadır (600.000 kentalden fazla) ([346]) ve XVI. yüzyılda da bu böyledir. Venedik belgeleri, bazı köyler için yaz fırtınalarının sonucunda rüzgârın ötelere sürüklediği bakla ve fasulyelerin kaybının ne denli büyük bir felâket oluşturduğunu söylemekte ve yeniden söylemektedirler.

Bu sağlamalar genel delilimizi desteklemekle birlikte, birer kanıt olarak kabul edilemezler, onları bir kenara bırakarak sonuçlara bakalım.

1— Deniz yoluyla mübadele edilen buğday miktarı en fazla 1 milyon kental, yani tüketimin % 8'idir -bu hem yüzyılın ölçüsü açısından muazzam bir trafiği (bir milyon kişi bu işten geçiniyor olabilir), hem de eğer tüketime konu olan orana bakılırsa önemsiz bir miktarı temsil etmektedir-. Demek ki Gino Luzzatto ([347]) bunu küçümsemekte haklıdır ve biz de bu trafiği dün başrole çıkarırken hata yapmışızdır ([348]). Çok dramatik olan ve üzerine tekrar eğileceğimiz 1591 bunalımı İspaya'ya ve Italya'da Venediğe kadar 100 ilâ 200 bin kental kadar Kuzey buğdayının gelmesine neden olmuştur; bu trafik düzleminden çok, gündelik gıda düzleminde azdır. Koskoca kentleri açlıktan kurtarmış olsa bile.

Ancak, Akdeniz bu bunalımın sonrasında, öncesinde de olduğu gibi, kendi tarımının ürünleriyle geçinmiştir. Amsterdam örneğinde olduğu gibi Alçak Ülkelerde başlayan veya daha sonra serbest -ticaretçi İngiltere'de tamamen gerçekleşecek olan manzaraya benzeyen herhangi birşey yoktur. Kentsel evrenler kendilerini besleme işini başkasına devretmemektedirler. "Deniz buğdayı" bir fakir yiyeceği olarak kalmakta, zenginler civar kırların iyi buğdayını tercih etmektedirler. Lizbon'da Alemtejo'nun ünlü buğdayı ([349]); Marsilya'da Provence ovalarınınki ([350]); Venedik'te *nostrale* buğday. 1601'de Venedikli fırıncılar "bugün bize dışarıdan gelme buğday veriliyor, bunlar bizimkiler gibi sonuç vermemekte" demektedirler; dışarıdan gelme buğdaydan *padoan, trivisan, polesene, friul* buğdaylarını anlayınız ([351]). Ve üstelik şu *forestieri* buğdayları çoğu zaman bizzat Akdeniz'in kendinden gelmektedirler.

2— Tarım İç Denize yalnız gündelik geçim olanaklarını değil, aynı zamanda yüksek fiyatı olan bir dizi ihraç ürünü de sağlamaktadır; bunlar bazen safran veya kimyon gibi düşük miktarlarda olurken; Korent üzümü denilen kuru üzümler, *uve passe*'ler, modası *porto, malaga, madera* atılım yapana kadar sürecek olan *malvoisie* gibi kaliteli şaraplar veyahut da Alman susuzluğunun her bağbozumundan sonra Alplerin güney eteklerinden edindiği sofra şarapları gibi ürünler de yüksek miktarlarda ihraç edilmektedirler. Kısa bir süre sonra zeytinyağ, güney meyvaları, portakal, limon, ham ipeği hesaba katmaksızın, ispirtolar da ihraç ürünleri arasına gireceklerdir ([352]). Bu tarımsal fazlalar, buğday, kurutulmuş balık veya Atlantik şekeri (artı kuzeyin kurşun, kalay veya bakırı)'nı satın alabilmek için endüstriyel ihracata eklenmektedir ve 1607'de Venedik ile Hollanda arasındaki ticaret bilançosu, *Cinque Savii*'ye bakılacak olursa, hala Venediğin lehinedir ([353]).

3— Demek ki Akdeniz esnekliği olmayan yapılara sahip bir köylüler ve toprak sahipleri evreni olarak kalmaya devam etmektedir. Tarım tarzları, toprakların tahıla tahsis edilen bölümü, bunların bütün olarak zayıf otlakların, her ikisi de istilacı olan bağların ve zeytinliklerin (Andaluçya, Portekiz, Kastilya ve hepsinden fazla Venedik adalarındaki durum budur) karşısındaki yerleri; bütün bu tarzlar ve düzenler hiç değişmemektedirler veya uzun vadedeki iletişimlerin değişikliği talep etmeleri gerekmektedir.

Andaluçya'da zeytinyağ ve şarap üretiminin atılım yapmasını, talepleriyle kolonyal Amerika harekete geçirmiştir. Ve mısır'ın Bask bölgesi veya Fas'a -herhalde- erken girişinden önce de "iç" devrim olmayacaktır ([354]); bu iç devrim diğer yerlerde yavaş olacak, Venedik kırlarına 1600'den önce ([355]), Kuzey Tirol'e de 1615'ten önce ulaşmayacaktır ([356]). Dut devrimi daha az derin ve daha erken bir şekilde gerçekleşmiştir.

4— Toprak en büyük hırs ve tamah kaynağı olmaya devam etmektedir. Akdeniz'deki ve Akdeniz dışındaki bütün kırlar rantların, *censos*'un, borçların, kiraların, ödentilerin boyunduruğundadır ve bunlara toprak mülkiyetindeki sayısız ikâmetler eklenmekte; kentlerle kırlar arasında borç alınan ve ödenen paraların sürekli bir git-geli meydana gelmektedir. Heryerde aynı ve tekdüze tarih. XV. yüzyıldan itibaren bu konuda bir miktar aydınlanmanın mümkün hale geldiği Cenevre'de ([357]) civar kırsal alanda çok kısa vadeli bir para hareketi meydana gelmektedir; kendilerini gizlemek için rant veya ürün kirası kılığına bürünme ihtiyacı duymayan kentliler (Protestan bir ülkede) tarafından tefeciliğin uygulandığı "kapalı devrede ve sürekli olarak nefes darlığı çeken bir ekonomide". İspanya'da bir XVI. yüzyıl *arbitrista*'sı, Miguel Caxa de Leruela ([358]), paranın kentte, komşu topraklar veya bağlara yatırılma konusundaki bu doğal eğimi işaret etmektedir. "Herkesin 2.000 dükanın yılda 200 getireceğini ve sermayenin de altı yıl içinde kendini kurtaracağını gördüğü üzere, bu onlara ilginç bir yatırım gibi gelmekteydi". İş adamları, devlete borç verenlere ancak nadiren bu kadar yüksek faizler vermekteydiler. Böylece toprak onlarla rekabet etmekteydi; sağlam ve göze görünen bir güvence olan toprak (köylü, faizleri veya borcun anaparasını ödemezse toprağına elkonulmaktaydı). Ve borç veren her zaman parasının şu bağda veya şu evde nemaldığını kendi gözleriyle görme olanağına sahiptir. Bu güvenliğin bedeli vardır. Nihayet, madem ki bu gelir türü çoğunluktadır, o halde bu noktada muazzam bir zenginlik söz konusu olmaktadır. Bu durumda 1618'de İspanya'da *ducados a cencos* olarak borç verilmiş 100 milyon düka olduğunu bildiren Valle de la Cerda'nın sözünden kuşku duymayalım ([359]).

5— Terazimizdeki bu 400 ilâ 600 milyon dükalık muazam tahıl kitlesi, hem çok hafif, hem de çok ağır olarak görülebilir. Eğer yakınlarda, XVIII. yüzyıl Fransız tarımsal ürünü ([360]) ile 1799 yılındaki İspanyol tarımsal ürünü ([361]) için bulunan oranlar kabul edilecek olursa, tahıllar tarımsal ürünün ancak yarısını meydana getirmektedirler. Demek ki, elimizdeki kitleleri çok kabaca değerlendirerek 800 ilâ 1.200 milyon değerinde bir tarımsal ürüden söz edebiliriz. Bu tabii ki *çok geniş* bir tahmindir. Hareket noktamız olan Venedik fiyatları yüksektir ve sadece zengin bir kent ekonomisinde geçerlidirler. Sonra ve özellikle, tüketilen buğdayın tamamı pazar ekonomisinden geçmemektedir. Tahminimizin çok havada kalıyor olmasına rağmen, bunun böyle olması çok mantıklıdır. Kastilya köylerine dair yukarıda verdiğimiz örneğe dönecek olursak, bunlar 1576'da 60.000 kental olan üretimlerinin 26.000 kentalini tüketmiş olmalıdırlar; bu da aşağı yukarı üretimin % 50'si olmaktadır; fakat diğer yarı zorunlu olarak pazardan geçmemektedir, bunun bir kısmı kentlerdeki toprak sahiplerine veya onda bir toplayıcılarına geçmektedir. Akdeniz toplam üretiminin % 60, 70'i böylece nakdi mübadelenin dışında kalmakta ve bizim "muhasebe"miz zorla ve yanlışlıklarla içine dahil etmektedir.

6— Tarımın nakdi ağın ve buna ilişkin nisbi esnekliklerin dışında geniş boyutlarla yayılması, bu en büyük faaliyetin esneklik yoksunluğunu, diğer heryerde olduğu gibi, Akdeniz'de de artırmaktadır. Öte yandan, teknikler ve verimler de düşük düzeydedirler. Daha XVIII. yüzyılda bile Provence'da ([362]) ekilen tahıl 1'e 5 vermektedir ve bu had bizim incelediğimiz yüzyıl için de kabaca geçerlidir. Yıllık 120 milyon kentali elde edebilmek için Akdeniz'in en azından 24 milyon hektar ekili alana sahip olması gerekmektedir. Bu 24 milyon hektarlık muazzam alan, toprağın yarısı ürün verirken diğer yarısının dinlen-

diği iki yıllık bir rejimde en azından 48 milyon hektar demektir. Düşünün ki, 1600'lere doğru Fransa'nın *toplam* ekilebilir alanı 32 milyon hektardır ([363]).

Bu hesaplamalar çok yaklaşıktır, ileri sürülen rakamlar çok zayıftır, çünkü buğday (ve diğer tahıllar) heryerde bir yıl nadas, bir yıl ekim sistemine tabi değillerdir. Bazı topraklar üç, dört, hatta 10 yılda bir ekilmektedir. Ama 1'e 5'ten daha yüksek verimlerin de olduğu bir gerçektir.

Toprağın yirmide birinin ekildiği Kıbrıs'ta buğday 1'e 6, arpa 1'e 8 vermektedir ([364]). Apulia'da hayvancılığın zaman zaman terkettiği yeni topraklarda tahıl 1'e 15 veya 20 vermektedir. Fakat bu bir istisnadır ([365]). Ve kötü hasatlar, felâketler de vardır. Bunlar herşeye hükmeden iklimsel olaylardır, insanların kendilerini tüketerek çalışmaları bile talihlerini değiştirememektedir. Demek ki esneklik yoktur. Bildiğimiz ihracat rakamları, eğer uzun diziler meydana getirebiliyorlarsa, üretimle belli bir korelasyon içindedirler ve bunlar, İspanya'dan İtalya'ya ihraç edilen yünler veya Sicilya'dan dış pazarlara gönderilen buğday veya ipek olsunlar, ortaya çoğu zaman sabitler koymaktadırlar ([366]). Şematik olarak absisler eksenine paralel doğrular (tabii ki kabaca).

Gelişmeler mümkündür. Kastilya'da sürüm hayvanı olarak öküzlerin yerine katırların ikâme edilmeleri ([367]) teknik olarak sürümü hızlandırmıştır ve bunların sayısı buğday verimliliğine bağımlıdır. Fakat bu ikâme çok yetersiz olmuştur. Kuzey pulluğu,rolünün çok kısıtlı olduğu Languedoc'ta ([368]) ve kuşkusuz Kuzey İtalya'da ([369]) XIV. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Fakat saban toprağı ne yeteri kadar havalandıran, ne de yeteri kadar döndüren egemen araç olmaya devam etmiştir.

İyileştirmeleri işaret etmiştik ([370]), bunlar önemli fetihler ve değişmeleri temsil etmişlerdir. XV. yüzyılda insan sayısı bakımından çok yüklü olmayan Akdeniz'in, köylülerine yeni topraklar sunmuş olduğunda hiçbir kuşku yoktur. Bir atılım olmuştur, ama bu daha çok XIII. yüzyıla ait olan eski bir refah düzeyine yeniden ulaşılmasıdır. XVI. yüzyıldaki kesin atılımların öncelinde hiç kuşkusuz bir tarımsal devrim vardır ve XVI. yüzyıl bunu kendi hareketiyle ileri taşımaktadır. Ruggiero Romano bu görüşü desteklerken haklıdır. Fakat sonunda bu gelişme, bizzat tarımın inelastikliği yüzünden ve XIII. yüzyılın sonundaki aynı koşullar altında durmuştur. Bu yeni topraklar çoğu zaman düşük verimlidirler. Beslenecek boğazlar kaynaklardan daha hızlı artmaktadır ve Malthus daha konuşmadan önce haklıdır.

Yüzyılın bütünün görüntüsü belki 1550'de, ama kesin olarak 1580'lere doğru değişmiştir. Tam da para dolaşımının (şimdilik buna para devrimi dememize izin verilsin) hızlandığı bir dönemde sinsi bir bunalım yerleşmeye başlamıştır. İspanya'yla ilgilenen tarihçiler biraz önce, biraz sonra, tarımsal yatırımların zorluklarla karşılaşmaya başladıklarını bilirler; köylüler artık kolayca kredi bulamamakta, borçlarını tahsil edemeyen alacaklılar teminatlara elkoymakta ([371]) ve nihayet büyük toprak sahipleri bile 1575-1579 ([372]) mali bunalımından etkilenmektedirler; zamanı geldiğinde sergileyeceğimiz üzere, Cenevizliler kayıplarını kendi alacaklılarına yansıtmaktadırlar. Bütün bu açıklamalar ve Languedoc örneğinin ([373]) akla getirdiği diğerleri, mümkün ve gerçektirler. Fakat anahtar açıklama tarımın inelastikliğidir. Bir tavana ulaşılmıştır. Bu aşılamaz durumdan XVII. yüzyılın "yeniden feodalleşmesi", şu tersine tarımsal devrim ortaya çıkacaktır.

Bir endüstri bilançosu

John U. Nef ([374]), XVII. yüzyılın başlarındaki Avrupa'dan söz ederken, 70 milyonluk bir nüfus için bu kıtanın 2 veya 3 milyon zenaatkâra sahip olabileceğini düşünmektedir.

Bu tahmin 60-70 milyonluk bir dünya olan bizim Akdenizimiz içinde geçerliye benzemektedir. Eğer kentler kabaca nüfusun % 10'unu barındırıyorlarsa, bu 6-7 milyon kişi eder; bu toplamın 2-3 milyonunun zenaatkârlardan meydana gelmesi gerçeğe yakın gibi gözükmemektedir; yani kentsel kitlenin üçte biri veya yarısının zenaatkâr olması akla yakın gelmemektedir. Özel bir örnek üzerinde, Venediğe ilişkin olarak, benzeri hesaplamalar yapmak güç değildir. Tersanede 3.000 işçi ([375]), 5.000 *lanaioli* ([376]), 5.000 *setaioli* ([377]), yani 13.000 kişi; aileleriyle birlikte, 140.000 kişilik bir nüfus içinde 50.000'lik bir kitle. Ve tabii ki, adlarını ve faaliyetlerini bildiğimiz, kentin birçok özel tersanesinde çalışan işçileri ([378]), duvarcılar ordusunu ve sonrada kentin inşaı ve yeniden inşaı hiç bitmediğinden, ahşabın yerine kâgir geçtiğinden, taşkına uğrayan *rii*ler bakım gerektirdiğinden duvarcılar ordusunu, *muratori*'yi hesaba katmak gerekmektedir. Örneğin Venedik yakınlarındaki Mestre'deki kumaş bükücülerini de saymak gerekir ([379]). Daha ötede, değirmenciler tahıl öğütmekte ve kâğıt hamuruna gerekli malzemeyi koymakta veya kereste kesmektedirler. Kömürcüleri, demircileri, kuyumcuları, şeker tasfiye uzmanlarını, Murano cam atelyelerini, Giudecca'daki dericileri de saymak gerekir ([380]). Ve daha birçok başkaları da vardır. Bir de matbaacılar. Venedik XVI. yüzyılda Avrupa matbaacılığının önemli bir payına sahiptir ([381]).

John U. Nef'in zenaat sayesinde *geçindiklerini* belirttiği 2-3 milyonluk sayıyı belki de kabul etmek gerekir: ustalar, işçiler kadınlar ve çocuklar, yani sadece faal olanları değil. Bizzat Venedik'te böyle bir sayım yapılabilir: yüzyılın sonuna doğru 20.000 kişinin yünlü alınındaki çeşitli işler sayesinde yaşadıkları sıklıkla söylenmektedir ([382]).

Bu toplam rakama kırsal zenaatkâr kitlesini eklemek uygun olacaktır. Kendi zenaatkârları olmayan, ne kadar küçük olursa olsun kendine ait endüstriyel faaliyetleri olmayan hiçbir köy yoktur. Fakat bu alanda hesap yapmak isteyen tarihçi hemen hemen hiçbir veriye sahip değildir. Öte yandan, eğer bu tarihçi kazanılmış alışkanlıklara mağlup olursa, fakir kırların bu karanlık ama belirleyici çalışmasının önemini küçümseme eğilimine girecektir ki, aslında bu alan değerli parasal ulaşımlara ulaşabilmenin yegâne yoludur. Tarih yazını bugüne kadar sadece kentsel zenaatların soyluluğunu görebilmiştir. Oysa kırsal zenaatlar Aragon, Pireneler, Segovia civarı ([183]), Kastilya ([384]) veya Leon'un ([385]) talihsiz bir köyü veya Valencia bölgesinde ([386]) hep varolmuşlardır. Cenova civarında onu görmemek mümkün değildir ([387]). Halep çevresinde ([388]), köyler ipek ve pamuk işlemektedirler. Fiili olarak yer, hammadde veya döndürücü güç eksikliğinden kendi içine alamadığı ve ihtiyacı olan endüstrileri, civarında veya uzağında ortaya çıkartmamış hiçbir kent yoktur. Bu sayede, Cenova'nın arkasındaki dağlarda yer alan haddehaneler, değirmenler, kâğıt atelyeleri, Napoli kırlarındaki ve özellikle de Calabria yakınlarındaki Stilo'daki ([389]) şu demir fırınları, şu çeşitli maden ocakları, şu barut değirmenleri; Adige üzerinde kereste getiren teknelerin, burası hileye müsait biryer olduğundan istekle durdukları Verona kapılarındaki şu testere atelyesi ([390]) -ve tabii ki yakındaki kentin beslediği buğdayı öğüten değirmenler (Venedik yakınlarında bundan 80 taneden fazla vardır)-; Tajo kıyılarında ve Talavera de la Reyna'daki değirmen dizileri ([391]) veya Akdeniz'in öteki ucunda, Kandiye kentinde görülen şu 30 yel değirmeni ([392]), açıklamalarını bulmaktadır. Languedoc'ta kentsel endüstriler vardır, fakat yakındaki Massif Central ve Cévennes ile birlikte çok sayıda endüstri köyleri başlamaktadır ([393]). Aynı şekilde, Lyon çevresinde ([394]) geniş bir çap içinde birçok kır endüstrisi bulunmaktadır: kent yakın ve uzak kırların bu ucuz çalışmaları sayesinde yaşamaktadır.

Ancak kırsal endüstrilerin Akdeniz'de daha o sıralar İngiltere'de (*carisee*'ler, *kersie*'ler üretimi için) veya Kuzey Avrupa'da sahip oldukları güçte olmadıkları muhtemeldir; bu kırsal endüstriler Akdeniz'de tıpkı XVIII. yüzyılda Fransa'da ortaya çıktığı üzere ([395])

kentli tüccarlar tarafından uzaktan yönetilen geniş kırsal takımadalar haline hiçbir zaman gelememişlerdir. Hatta ben, XVI. yüzyılda Lyon etrafında takım yıldızlar gibi çevrelenen endüstrilerin bir benzerinin Akdeniz'de olmadığını düşünüyorum, en azından daha geniş bilgi edinme olanağımız oluncaya kadar böyle düşünüyorum. Eğer bu gözlem doğruysa, iki şeyi kanıtlayacaktır: Akdeniz kırları kendi öz yaşanıları açısından birçok Kuzey kırına nazaran daha iyi dengelenmişlerdir (ve bağ ile zeytinliğin çoğu zaman, Kuzey kırsal endüstrileriyle eşdeğerli olması mümkündür ([396]) -ağaç yetiştiriciliği köylü bütçelerinin dengeye gelmesini sağlamaktadır-); büyük ve orta kentlerdeki kentsel endüstri yalnız başına muazzam bir pazarın ihtiyaçlarına, ana hatları itibariyle cevap verme gücüne sahiptir. Fakat XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın başında zenaatlar bir kere büyük kentlerde ise, 10 kere küçük kentlere ve köylere kaymışlardır ([397]). Bu transferler böylece XIX. yüzyılda bile yerli yerinde duran kırsal ve yarı-kırsal gerçeklerin ve görüntülerin altını çizmektedir. Murat Napoli'de krallığı ele geçirince ordusunu (İngilizlerin pahalı kırmızı çuhasına başvurmamak için) kara köylü kumaşından giydirmiştir, yani kırlarda kullanılan kaba kumaşla ([398]).

Eğer bu kapı aralığından görülen oranlar kabul edilecek olursa, XVI. yüzyılda kırsal endüstrinin nitelik veya gelir kitlesi bakımlarından değilse bile, çalışan *insan sayısı* bakımından, kentlerin çalışmasıyla eşit olduğu kabul edilmelidir. Bunu kanıtlayacak hiçbir şey yoktur, ama tersini gösteren birşey de yoktur. Maksimum olarak üç milyon köylü ve üç milyon da kentsel fakir, pazar ekonomisiyle bağlantı içinde olan zenaat dünyasının tümünü temsil etmektedir. Bu kitle içinde 1,5 milyon faal kişi olmalıdır. Ortalama ücretin, Venediğin Agordo'da sahip olduğu bakır madenlerindeki ([399]) asgari ücrete eşit olduğunu düşünelim, yani günde 15 *soldi* veya yılda 20 düka (bayramlarda çalışılmamakta fakat ücret ödenmektedir): ücret kitlesi 30 milyon altın kadar olacaktır. Bu azdır, çünkü kentlerdeki ücretler daha yüksektir (ve kentsel endüstri çoğu zaman bu yükseklikten ötürü ölecektir). Venedik'te *Arte della lana* zenaatkârı yüzyılın sonunda yılda 144 düka almakta ve üstelik artırım talep etmektedir ([400]). Bunun sonucunda, rakamlarımız 40 veya 50 milyon altın kadar artırılmalıdır veya artırılabilir. Adeta boşluğa doğru sonuncu bir sıçrama olarak, eğer endüstriyel *üretimi,* ücret kitlesinin üç veya dört katı olarak rakamlaştırırsak, maksimum 200 milyon rakamına ulaşırız ([401]). Bu rakam daha şişirilme olanağına sahip olsa bile, tarıma teorik olarak atfedilen 860 veya 1.200 milyonun çok uzağında kalmaktadır (Ortak Pazar tartışmalarında uzmanların bu çağda ve bizimkiler gibi aşırı endüstrileşmiş ülkelerde, etin ticarileşmesinin bugün dünyanın en büyük işini meydana getirdiğini söylemelerinden sonra, bunda şaşılacak bir yan kalmakta mıdır?).

XVI. yüzyıl endüstrisinin ürünleri dünya pazarına tahıl, zeytinyağ veya şaraptan daha çok girmektedirler. Burada da önemli bir kendine yeterliliği dikkate alma zorunluluğuna rağmen. Fakat bu azalma eğilimindedir. Thomas Platter ([402]) 1592'de Uzès'e ilişkin olarak şunları kaydetmektedir: "her aile yününü evinde kendi iplik haline getirmekte ve sonra bunları çeşitli amaçlar için kullanmak üzere dokumaya ve boyatmaya vermektedir. Bizdekiler gibi çıkrıklar kullanılmaktadır (Bâleli Thomas Platter Montpellier'de tıp tahsil etmektedir), fakat burada öreke görülmemektedir, çünkü sadece fakir insanlar kenevir eğirmektedirler. Bez tüccarlardan alınmakta ve evde yapılanından daha ucuza gelmektedir". Dokuma endüstrisinin ve kumaş satışının gelişmesinin nüfus artışına, atelyelerin yoğunlaşmalarına ve kendine yeterlikteki muhtemel bir gerilemeye bağlı olduğu konusunda bahse girebilirsiniz.

"Verlagssystem" ve kentsel endüstrilerin gelişimi

1520-1540'dan itibaren Akdeniz'de kentsel endüstrilerin belirleyici bir atılımı meydana gelmiştir; hem Akdeniz'i, hem de Avrupa'yı ilgilendiren kapitalizmin ikinci nefeslenmesi. John U. Nef'in 1540'tan itibaren sadece İngiltere'de ortaya çıktığını ileri sürdüğü birinci "endüstri devrimi" ([403]) veya J. Hartung'un ([404]) bundan çok önceleri sadec Almanya için 1550'den itibaren işaret ettiği ([405]) "büyük endüstriyel kapitalizm" -bu atılımlar ve yenileşmeler, yetersiz farklılaşmalarından ötürü *grosso modo* hem Avrupa, hem de Akdeniz'in bütünü için geçerlidirler-. Gelecekteki incelemeler XVI. yüzyılın atılımını biraz önce biraz sonra ikiye bölen oldukça sert yükselişi bunların telafi ettiğini belki göstereceklerdir. Şaşaalı günlerinin gerilerde kaldığı bir ticari kapitalizmin yerine, gerçekte ancak yüzyılın ikinci "madensel" atılımıyla serpilebilecek olan bir endüstriyel kapitalizm geçmektedir. Endüstri telafi edici bir değere sahip olmalıdır.

Hemen heryerde (gözlemin mümkün olduğu hemen heryerde) bu endüstri, Alman tarihçilerinin alışılmış *Verlagssystem* ([406]) şemasına uygun olarak kapitalisttir, ben bu *verlagssystem* kelimesini *sur avance* (avans üzerine Türkçe İktisat Tarihi literatüründe eve iş verme terimi benimsenmiş gibidir MAK.) terimiyle karşılıyorum: tüccar, müteşebbis, *verleger,* zenaatkâra belli bir ücret karşılığında işletmek üzere mal vermektedir. Bu sistem XVI. yüzyılda ortaya çıkmış değildir. Fakat, bilinmediği (Kastilya'da böyle olmuşa benzediği gibi), henüz az uygulandığı (Venedik'teki gibi) yerlerde serpilmiştir. Her seferinde loncaları, İtalyan *arte*'lerini veya İspanyol *gremios*'larını sarsalamıştır. Her seferinde, üretimin yavaş sürecini finanse eden ve satış ile ihracat kârlarını kendine saklayan tüccarları ayrıcalıklı hale getirmiştir. Bu *faciunt laborare* 'tüccarların rolü, ipekçilikte (nisbeten yeni), daha eski bir imalat türü olan yünlü kumaşlarda olduğundan daha da belirleyicidir. Doğal olarak, örneğin hiçbir şeyin engellenmiyora benzediği Cenova'da olduğu gibi, zenaatların geniş atelyelerde yoğunlaşmaları gözle görülür hale gelmiştir ([407]); daha o tarihlerde Venedik'te bu yoğunlaşma protestolara ve devletin müdahalesine yol açacak boyutlara ulaşmıştır. 12 Aralık 1497 tarihli yasa her ipek dokuyucusuna hizmetinde 6 *tellari*'den fazlasını bulundurmayı yasaklamıştır([408]). Sorun 1559'da yeniden gündemdedir: "20 veya 25 tezgâh çalıştıran bazı kişilerin doymazlığı aşikâr ahlâksızlıkların nedenidir" denilmektedir ([409]).

Hammaddeyi avans vermek, ücreti avans vermek, ürünlerin pazarlamasını kendine ayırmak; şema ilk anlamlı ayrıntıdan itibaren oluşmaktadır. İşte 1530 kışında Venedik' teyiz. V. Carlos'un elçisi Rodrigo Nino ([410]), efendisi tarafından bir miktar ipekli almakla görevlendirilmiştir; yeşil, mavi, al, kızıl damalar, kızıl kadifeler. Söylediğine göre örnekler yollayacaktır, fakat sipariş yapılır yapılmaz her hal-ü kârda 1000 düka avans vermek gerekmektedir ve geri kalanı iş bitince ödenecektir. Gerçekten de, dokumacı onu çileler halinde Türkiye'den getirterek kendi hesabına işleten tüccardan ipek almak zorundadır. Burada alıcı, tüccarın yerine geçtiği için, hammaddeyi para olarak avans verme işi ona düşmektedir. Ağustos 1559'da Cattaro'da meydana gelen küçük bir olay, daha aydınlatıcıdır ([411]). Bu kayıp köşede *filatogi*'ler doğudan satın aldıkları ham ipeği işleme adetini edinmişlerdir; ancak 1547 tarihli biçimsel bir yasa bu eğiricilerin *per conto suo* çalışmalarını yasaklamaktadır. Senato herşeyin düzene sokulmasına karar verir: tüccarlar fazlasıyla bağımsız *filtogi*'nin aklına esen fiyatlardan iplik satın almak zorunda kalmamaları için, *filatogi* tüccarların ipeğini iplik haline getirecektir. İşte çok açık bir durum. Başka gösterimler. 1582'de Cenovalı bir zenaatkârın bir başka zenaatkâr hakkındaki şu tanıklığı ([412]). "Evet *filotore* Agostino Costa'nın arkadaşı olarak ve adı geçen Agostino'nun dükkânında adı geçen Battista Montorio'nun (tüccar) ona ham ipek getirip, işlenmiş ipekleri aldığını defalarca gördüğünden ötürü ne söylediğini bilmektedir" İspanya'da,

Segovia'da 10 yıl önce, 1570'te kraliçe Anne'ın (II. Felipe'nin sonuncu karısı) gelişi nedeniyle, esnaf alayı düzenlenmiştir; önde darphane işçileri, sonra *tratantes en lana* (yün tüccarları), sonra bir XVII. yüzyıl tarihçisinin "halkın yanlış olarak tüccar (*mercaderes*) olarak adlandırdığı, oysa herbiri gerçek birer aile babası olan, evlerinde ve evlerinin dışında çok sayıda insanı yaşatan (bazıları 200, bazıları da 300'e varan kadar), yabancı ellere böylece çok ince çeşit çeşit kumaş yaptırtan kumaş imalatçıları" ([413]) geçmektedir.

Sistem başarılı olmuştur

Sorun sadece tüccarın, girişimcinin bu önceliği olmayıp, aynı zamanda sistemin ekonomik başarısı, koşulların uygun olmaktan çıkmaları halinde göstereceği dirençtir de. Yoğunlaşma, işletmelerin atılımı, en iyi işbölümü, üretim artışı vardır. Segovia, Kordoba, Toledo, Venedik ve kuşkusuz Cenova'nın birbirlerinden önemli uzaklıklarda, kapı aralığından bize gösterdikleri bunlardır. Bunların yüzyılın sonundaki canlılıkları, eski lüks kumaşlar ile ipekçilik sanatının belli bir kireçlenme, hatta belli bir "hasislik" gösterdiği Floransa gibi eski endüstriyel merkezlerle zıtlık içindedir. Acaba burada tartışılması gereken yapı mıdır -ve fırsattan istifade açıklamalarımıza olağanüstü yararlı bir unsur getirmiş olacaktır-? İyi haber alan bir tarihçinin savunduğu budur ([414]). Veya *a priori* olarak düşünülebileceği üzere, Floransa kentteki hayat pahalılığının kurbanı olmuştur. Floransa diğer bütün kentlerden daha fazla olmak üzere (Cenova bir yana bırakılırsa), değerli maden akımından ve bunun yol açtığı hızlı fiyat artışlarından etkilenmiştir. Banka ve toprak da *Arti* ile rekabet etmektedirler ve bunlar da Avrupa'daki savaşa bağlı olarak, İspanya hariç, yüksek kalitedeki ürünlerine zorlukla mahreç bulabilmektedirler. Her hal-ü kârda, 1580'den itibaren Fransa'nın endüstriyel faaliyeti gerileme sürecine girmiştir.

Tersine diğer kenter ve özellikle de Venedik atılımlarına bir sonraki yüzyıla kadar devam etmektedirler. Herşey bunun böyle olmasına katkıda bulunmuştur, emek gücü bolluğu, yeni teknik: Venedik kumaşları, ikinci seçim İspanyol yünlerinden yapılan, başlıca arz kaynağı olmaya devam ettiği Doğu Akdeniz'deki müşterilerinin zevkine uyarlanmış orta kalite yünlülerdir, Toledo ve Kordoba ipeklilerinin İspanyol ve Amerikan pazarlarına uyum sağladıkları gibi. Bunlara bir de Venedik'teki işletmeleri yöneten "yeni adamlar"ın nitelikleri eklenmektedir. En azından Venedik'te bu girişimciler çoğunlukla yabancılardır ve 15 veya 20 yıllık sadık hizmetlerinden sonra birgün Signoria'dan, yüzlerce ve binlerce parça kumaş imal ettiklerinden ötürü fazlasıyla hakettiklerini düşündükleri vatandaşlığa alınmalarını talep etmektedirler ([415]). Kısacası, yenilik birçok yönlüdür: girişimciler katında olduğu kadar zenaatkârlar katında da yerleşme, yöntem, insanlar alanındaki yenilikler. Çünkü endüstriyel işgücünden daha hareketli hiçbir şey olamaz.

Gezgin bir işgücü

XVI. yüzyılda zenaatkâr dünyası nadiren yerlilerden meydana gelen karışık bir dünyadır. XIV. yüzyılda Floransa loncaları Flandre'dan ve Brabant'dan gelen işçiler istihdam etmişlerdir ([416]). XVI. yüzyılda Floransa'daki *Arte della lana* çıraklarının kökenleri, daha önce de söylediğimiz gibi, Toskana'nın sınırlarını aşan çok geniş bir alana yayılmaktadır ([417]). Venedik Signoria'sından *veluttineri*'ler imal etme iznini almış olan Verona'da 1561'de ([418]) 25 usta bulunmaktadır: bunlardan hiçbiri Venedikli değildir (Signoria buna tahammül edemeyecektir); 14 tanesi Cenovalı, 3 tanesi Mantovalı, 2 tanesi Veronalı, 2 tanesi Brescialı, biri Vicenzeli biri de Ferrarelidir. *Che li fanno lavorare* tüccarlara gelince, bunlar sadece dört tanedir: ikisi Venedikli, ikisi de Cenovalı. İşte zenaat ve ticaret alanındaki hareketliliğe açılan küçük bir pencere.

Aynı sahne Brescia'da da görülmektedir: zırh, beyaz silahlar, çakmaklı tüfekler yapmakla meşgul olan *Arte della Ferrarezza* koşulların keyfine göre bir büyüyüp, bir daralmakta, komşu kentlere işçi kaptırmakta, sonra bunları tekrar toplamakta ve işler böyle sürüp gitmektedir. Yüzyılın sonunda kentin yeni *Capitano*'su Francesco Molino' nun itmesiyle ([419]) Brescialı olup, birçok *lavoranti* ile birlikte Saluzzo'ya gitmiş olan bir usta yeniden kente kazanılmıştır; Pistoia ve Milano'dan işçiler geri alınmış (31'i Milano' dan) ve bu sayede ustaların "dükkân"larının sayısı yeniden 23'e çıkmıştır. Yeniden demir hammaddesi sağlamadaki sıkıntılar ve tüccarların çok az sayıda olmaları yüzünden bunalıma düşülmüştür: bir veya iki tane daha tüccar gerekmektedir.

Çünkü endüstri tüccarları, yani sermayeleri izlemektedir: Venediği temsil edeceği İngiltere'ye 1610 ilkbaharında giden Tomasso Contarini ([420]), Verona'da duraklamış, sonra da Trente yolu üzerinde Roveroto'yu geçmiştir. Bu küçük yerleşim yerinde oldukça fazla sayıda *filatogi* ve 300 kadar ve fazlası *telleri che lavorano omnesini*'ye sahip faal bir *negocia della sede* görmekten düştüğü şaşkınlığı düşünün: bu işçiler Verona'yı terkederek gelmişlerdir. Dört yıl sonra, Mayıs 1614'te Venedik Signoria'sı şu çok özel öneriyi kabul etmiştir ([421]): kimliği belli olmayan kişi, kentin başlıca faaliyet alanlarında ve özellikle ipek sanatı dalında *che intendono partire* olan işçi ve ustaları adalete ihbar etme hizmetini sunmaktadır, bunun karşılığında hapiste olan bir *bandito*'nun özgürlüğünü elde edecektir. Aynı zihin hali iiçinde ve aynı dönemde, Venedik, kentin şeker tasfiyehanelerinde çalışan işçi ve ustaları (*pratico o professore di raffinare zuccari*), kenti terkederek sanatlarını başka yerlerde icra etmek üzere gitmeleri halinde, hem bedenen, hem de mallarının müsaderesi yoluyla cezalandırmakla tehtid etmektedir ([422]).

Zenaatkârların bu kaçışları veya bu yolculukları konjonktüre tabi olmaktadır. Az veya çok büyük mesafeler üzerinde telafiler ve tamamlamalar kendilerini örgütlemektedirler. Böylece büyük kentlerden orta veya küçük kentlere doğru olan hareket XVI. yüzyılın sonunda geçer akçedir. Veya bu hareket daha geniş güzergâhlar boyunca da olmaktadır; XV. yüzyılda ve bütün XVI. yüzyıl boyunca ipek endüstrisinin tüm Avrupa' ya yayılışını düşünelim. İtalya'da XVII. yüzyılda yeni bir endüstriyel gelişmeye tanık olan Mezzogiorno'da ipek endüstrisi gelişmektedir ve 1630'lu yıllar civarında ([423]) bu gelişme aniden durmuştur ve Kuzeyin küçük kentleri birbirlerinin peşi sıra ani bir talihe mazhar olmuşlardır: bunlar ipek endüstrisinde güney kentlerinin yerine geçmişlerdir. Tabii ki bu durum zenaatkârların yer değiştirmelerini gerektirmektedir.

Bütünsel hareketler ve özel hareketler

Bütün bu hızlı gelişen faaliyetlerin aynı bütünsel ritme tabi olup olmadıklarını *apriori* bilemiyoruz. Telafilerin ve istisnaların varsayılması halinde bu mümkündür. Gerçekte, bu faaliyetlerin bütünlüğünü yakalayamıyoruz. Dokuma endüstrileri için -inşaatla birlikte veya onun *arkasından* en önemlileri, ama tek başlarına değilerdir- onların tüm kitlesini ilgilendiren bir cevap mümkündür. Gerçekten, İspanya'dan ve Papalık devletinden yapılan şap ihracatını ve buna bağlı olarak da kumaşların boyanmasında, veya en azından boyaların hazırlanmasında vazgeçilmez olan bu maddenin toplam kullanım miktarlarını biliyoruz. "Gösterge" kesindir ve verdiği cevap açıktır: dalgalanmalar genel konjonktürün dalgalanmalarıyla aynıdır ve 1590-1602 arasında bir tavan vardır ([424]).

Tabii ki geriye, eğer mümkün ve akla yakınsa, bütün endüstrilerin ve genel ritmlere boyun eğip eğmediklerini bilmek kalmaktadır. Endüstriyel faaliyetlerle tüccarların talepleri arasındaki bağlantıları belirmeye özen gösteren tarihçilerin söyledikleri ve tekrarladıkları budur ([425]). Bunlar sahneye koyucudurlar ancak, endüstrinin az veya çok uzun vadede aynı zamanda ikâme ve telafi olduğunu da hesaba katarak, istisnalar olabilece-

ğini kabul edelim. "İnşaat" *bazen* bu bütünsel hareketlerin tersi yönde gidiyora benzemektedir ([426]). Ve eğer özel, yerel konjonktürler varsa, bunları ilk elden öğrenmeye başlayalım. Gerçekten de, dokuma üretimine ait bazı eğriler bilinmektedir. İlginç olan nokta, çizildikleri tarih ne olursa olsun, bunların garip bir şekilde birbirlerine benzemeleridir. Tüm endüstriyel gelişmeler bir ok gibi yukarıya tırmanma halinde ortaya çıkmakta ve düşüş diklemesine olmaktadır. Hondschoote'daki ([427]) yünlü serj üretiminin çifte eğrisi bir füzenin yolunu tekrarlamaktadır; Leyden'de de çifte bir güzergâh kolaylıkla görülebilmektedir; Venediğinki (Pierre Sardella ([428]) ve Domenico Sella'ya ([429]) göre) klasik parabol biçimine bürünmektedir. Floransa'da yetersiz rakamlarımız bile benzeri bir eğrinin üzerine yerleşmektedirler ([430]). Mantova'nın ([431]) küçük örneğiyle kural teyid edilmektedir; aynı durum Brescia ve Val Canonica'daki ([432]) yün dokuma faaliyetleri için de muhtemeldir. Segovia, Kordoba, Toledo ([433]), Cuenca... için ise nettir. Acaba bu genel bir kural mıdır?

Her hal-ü kârda, en mütevazi endüstriler için bile geçerliye benzemektedir. Böylece Venedik, Adriyatiğin diğer kıyısında tüm rekabeti def'etmeye uğraşmaktadır; teknelerinkini olduğu kadar, esnafınkini veya tüccarlarınkini de. Bunu her zaman başaramamaktadır. Venedik'ten yola çıkan "ticaret kadırgaları" ve diğer tekneler mürettebatlarını, kürekçilerini ve erzaklarını Istria'daki Pola iskelesinden tamamlama adetine sahiptirler. Bu durumda Pola teknelere binen adamlarının yüzü suyu hürmetine adalarda üretilen kaba yünlüler, daha önce sözünü ettiğimiz şu *rascie* ve şu *grigie*'ler ile hem Istria, hem de Dalmaçya'nın hinterlandından gelen kaba kumaşlar bakımından ([434]) en iyi beslenen pazarlardan biri haline gelmiştir. 1512'ye doğru bu kumaşlar *Sottovento,* Sinigaglia, Recenati, Lanciano fuarlarına ulaşmıştır ve buralarda o denli bir artışa mazhar olmuşlardır ki, Pola bu bildik malın kendi piyasasından çekilmesine tanık olmuştur. Bu durum 1525'e doğru Signoria'nın düzeni yeniden sağlamasına kadar, bir on-onbeş yıl sürmüştür. Önce bir yükselme, sonra da düşüş aralığı olmuştur.

Benzeri hareketler Osmanlı imparatorluğu için de tahmin edilmektedir. Endüstri bu ülkede çoğunlukla hristiyan göçmen ve esirlerin işidir; bunlar İstanbul ve diğer yerlerde çoğu zaman usta olmakta ([435]) ve değerli kumaşlar üretmektedirler ([436]), bunlara Yahudi zenaakârları da eklemek gerekmektedir. Yahudiler İstanbul ve Selanik'te yünlü dokuma endüstrileri kurmuşlardır ([437]). Selaniğe ilişkin olarak, 1564'den itibaren yünlü dokuma eğrisinin inişe geçmiş dalını ve Yahudi cemaatinin yöneticileri olan hahamlar tarafından bu yuvarlanışı önlemek için alınan tedbirleri biliyoruz (serbest yün alımının yasaklanması, kentte yapılan kumaş giyme zorunluğu). Bu bilgiler anlamlı bir eğrinin tepe noktasını 1564'e yerleştirmektedirler. Kinnereth gölü kıyılarında Galile'nin başkenti olan küçük Safed kenti de bunu teyid etmektedir: bu kent 1520'den 1560-1580'e kadar Yahudi göçmenler ve tezgâhların sayesinde yünlüye dayalı hızlı bir refah dönemine tanık olacaktır ([438]). 1535'de bir seyyah şunları kaydetmektedir: "Kumaş endüstrisi günden güne gelişmektedir. Söylendiğine göre bir yıl içinde Safed'de 15.000 parçadan fazla *carisee* imal edilmiştir, daha kalın kumaşları hesaba katmıyorum. Bunlardan bazıları Venedik'tekiler kadar kalitelidir. Erkek veya kadın, herkim yünle ilgili bir işle uğraşıyorsa, hayatını çok iyi kazanmaktadır. Yeniden satmak üzere birkaç *carisse* ve diğer kumaşlardan aldım ve bunlardan iyi kârettim". Türk maliyesi bu küçük kentin gelişimini teyid etmektedir: 1525/6'da boyacıların ödedikleri vergi 300 akçedir; 1553'e doğru 1000; 1555/6'da (sadece dört boya atelyesi için) 2.236 akçedir. Yükseliş bu yılların civarında duraklamıştır, yani Safed'in gerilemesiyle Selaniğin bunalımı arasında *kabaca* çakışma vardır. 1584'de Yahudiler Safed'i terketmişler ve düşüş hızlanmıştır (1587'de, 10 yıl önce kurulmuş olan bir matbaa kapanmıştır). 1602'de artık burada hiçbir kumaş imal edilmemektedir.

Bu tanıklık Orta Doğu Yahudilerinin muhtemelen fakirleşme dosyalarına konulmalıdır ve Osmanlı İmparatorluğunun yüzyılın ortasından sonraki dönemde genel sağlığına dair bir yargı edinmemize de olanak vermektedir. Bu kazaya bağlanabilecek koşullar arasında yün hammaddesi sağlamanın ve 1580'lerden itibaren İngiliz kumaşlarının Doğu Akdeniz'e, adanın kendi tekneleriyle doğrudan getirilmesi de girmektedir. İtalyan endüstrisinin gelişimini de, Osmanlı İmparatorluğunu enflasyonun zincirlerine, alt-üst oluşlarına sürükleyecek olan şu parasal ve ekonomik krizden daha fazla hesaba katmak gerekmektedir ([439]).

Her hal-ü kârda, endüstriyel eğrilerin bu "zirve"lerinin de sağladıkları yararlar vardır.

1- 1520-1540'lara doğru genel bir atılımın heryerde ortaya çıktığını farketmek önemlidir;

2- Eğrilerin zirve noktaları 1564, 1580, 1600 civarındadırlar;

3- Tabii ki endüstri henüz XVIII. yüzyılın ilân edeceği ve XIX. yüzyılın yerleştireceği rakipsiz gücüne sahip değildir, fakat daha şimdiden olağanüstü bir canlılığa sahiptir. Bu alandaki başarılar hızlıdır;

4- Düşüşler daha az seyirlik değildir ve bunların zaman içindeki yerlerini belirlemek, ilk atılımların zamanlarını belirlemeye nazaran daha kolaydır. Bu açıdan Venedik'te yün endüstrisindeki başarılı başlangıcın 1458 civarında ([440]), en azından anakarada aşikâr bir ataletin 1506'ya doğru ([441]), uzun dönemli bir toparlanmanın 1520'den itibaren ([442]) ortaya çıkmışa benzediği söylenebilir. Bu muazzam gelişmenin soluğunun kesilmesi ise 1600-1610 yılları civarında kendini göstermektedir ([443]). Oysa, 1604'e doğru, yani aynı tarihlerde Alçak Ülkeler'in Protestan kesiminde ([444]) yünlü endüstrilerinde genel bir gelişme kaydedilmektedir.

Atılımlar ve düşüşler demek ki, mekân içinde, çok büyük ölçeklerde değişebilen mesafelerde birbirlerine cevap vermektedirler. Endüstri -veya daha iyisi preendüstri- sürekli bir git-gel alanı, devamlı bir *new deal* yeri, kartların nihayetsiz bir şekilde yeniden dağıtıldığı ortamdır. Bunlar geçince oyun yeniden başlamaktadır. Kaybeden talihini yeniden yakalayabilir: Venedik bunu kanıtlamışa benzemektedir. Fakat oyuna son katılan her zaman favoridir. XVI. yüzyılda İtalya ve İspanya'daki yeni kentlerin zaferi bunu daha o zaman göstermiştir. Ve, Alçak Ülkeler kavşağındaki dokumacılık faaliyetlerinin eskiliği ne olursa olsun, Kuzeyin XVII. yüzyıldaki zaferi, genç bir rakibin zaferidir.

Heryerde, hatta hiçbir tarihçinin önceden koklayamadığı sıradan kentlerde bile, Napoli gibi güneşte ısınan boşgezer kentlerde bile hazır ve nazır olan endüstriler, heryerde ortaya çıkmaktadırlar ([445]). Bunlar kuru otlarla kaplı geniş bir tarlada aynı anda yakılmış, narin ([446]) binlerce ateşe benzemektedirler. Bu ateşler yayılabilir veya sönebilirler, ama sönerlerse, biraz uzakta yeniden ortaya çıkarlar. Yeter ki rüzgâr şuradan veya buradan essin ve alev o zamana kadar korunmuş olan otlara ulaşsın. Bugün bile, 1966'da, çoğu zaman olan budur ([447]).

Ticari muamelelerin hacmi

Çoklu faaliyet olan ticaret, denetimlerin ve hesaplamaların elinden kurtulabilmektedir. Ticaret, bir köylü kadının pazarda sattığı meyva, bir fakirin zenginlerin mehzenlerinin kapısında içtiği bir kadeh şarap (bunlar çoğu zaman bu perakendecilik yoluna başvurmaktadırlar) olduğu kadar, Venedik'te *gelere da mercato*'ların veya Sevilla'da *casa de la Contratación*'un faaliyetleridir de. Yelpaze çok geniş bir şekilde açıktır. Üstelik

XVI. yüzyılda herşey ticarileşmemiştir, buna daha çok vardır. Pazar ekonomisi ekonomik hayatın bir kesridir; ilkel biçimler -takas, öztüketim- heryerde onu aşmaktadır. Eğer ticaretin üretimi tamamladığı formülü -bundan taşıdığı mallara ilâve bir değer kattığını anlayınız- kabul edilecek olursa ([448]), bu ek değerin ve özellikle de kârın heaplanmalarının görünüşte iyi bilinen örneklerde bile çok güç olduğu söylenebilir. Hindistan'dan ve Doğu Hind Adalarından 1560'lar civarında Avrupa'ya aşağı yukarı 20.000 kental karabiber taşınmaktadır. Karabiberin hafif kentali Kalküta'da 5 *cruzados*'a alınmakta, Lizbon'da 64'e satılmaktadır, yani 12 katından fazlaya. Tabii ki alan ve satan hep aynı kimse değildir, taşıma masrafları, vergiler, rizikolar muazzam ve değişkendirler ve 1.300.000 *cruzados* kadarlık bu satış değeri kitlesi içindeki ticari kârın miktarını söyleyebilecek durumda değiliz.

Üstüne üstlük muhasebe defterlerinin veya bundan da iyisi, sonsuz iflas bilançolarının gösterdikleri üzere, mal XVI. yüzyıl tüccarının meşguliyetlerinden yalnızca biridir. Bütün işlem ve spekülasyonlar bu belgelerde karmakarışık olarak bulunmaktadırlar: toprak veya ev alımı, endüstriyel girişimler, banka, deniz sigortası, piyango ([449]), kentsel kiralar, köylü onda birleri, hayvan yetiştiriciliği, rehinci avansları, kambiyo üzerinde oyunlar. Mal üzerindeki gerçek oyunlarla, para üzerindeki hayali oyunlar birbirlerine karışmaktadırlar. Her türlü mugalatanın bahanesi olan hayalin payı, büyük tüccarlara yaklaşıldıkça ve aynı zamanda XVI. yüzyılın sonlarının nisbeten kolay yıllarına yaklaşıldıkça durmaksızın büyümektedir. Ticari işlemlerin fuarlarda hemen hemen *mucizevi bir şekilde* çözülebildiği, giderek daha iyi bilinmektedir. 1550'de Rubis "cepten tek bir kuruş bile çıkmadan tek bir sabahta bir milyon *livre*'in... ödendiği" ([450]) şu Lyon fuarından söz etmektedir. 50 yıl sonra Banco di Rialto'da kambiyo defterini tutan Giovan Battista Pereti, Venedik Signoria'sına verdiği bir raporda, her Piancenza fuarında 3 veya 4 milyon ekülük pazarlık olduğunu ve çoğu zaman *non ve è un quatrino de contanti* ([451]) olduğunu açıklamaktadır. Değişim ve yeniden değişim, *ricorsa* antlaşması ([452]) XVII. yüzyılda iyi ama her zaman sadık olmayan hizmetlerini artıracaklardır; fakat bunlar kariyerlerine çok daha önceleri, XV. yüzyılda Cenova'da başlamışlardır ([453]). XVI. yüzyılın sonunda ise heryere yayılmışlardır ([454]) ve hatta 1589 Ocağında ([455]) tipik bir örneğini bildiğimiz Lyon'a ulaşmışlardır: iki İtalyan tüccarı Langres piskoposuyla iki erkek kardeşine borç vermişlerdir, bu tutar "Guicciardini adlı bir bay" olan üçüncü bir tüccardan "*ad cambium et recambium*" olarak alınmıştır.

Şimdi de tartmaya çalışalım. Sonuçlar mutlaka yanlış olacaklardır, fakat girişim öğretici olacaktır.

İlk açık kapı; Kastilya mali belgelerinin meydana getirdiğidir. Tabii ki bunların içinde bulundukları yetersizlikleri ayrıntılı olarak açıklamaya gerek yoktur. Ancak, *alcabalas* veya bir cins satış vergisi olan bu *aide*'ler (yardım), konjonktüre göre dalgalanmaktadırlar; demek ki bunlar ihmal edilmemeleri gereken "göstergeler"dir. Bunlar aynı zamanda kentlere ve bölgelere göre, faaliyet, zenginlik ve gelir farklılıklarını da vurgulamaktadırlar. 1576'da Valladolid'de ([456]) 22 milyon *maravedis*'lik bir hasılat (*alcabala* ilke olarak bütün satışlardan onda bir olarak alınmaktadır) *kabaca* 220 milyon *maravedis*'lik bir iş hacmine tekâbül etmektedir ve kentin 40.000 kişilik nüfusun meydana getiren herbir kişi için pay 5.500 *maravedis*, yani 15 dükanın biraz fazlası olarak ortaya çıkmaktadır; ancak bunun anlamı her kentlinin yapılan muamelelerden bu miktarda bir kâr edebileceği değildir. İlke olarak, bu onun elinden geçen bir iş *akımıdır*. Kuşkusuz okuyucu, çoğu zaman kendi içlerine kapalı olan bu mübadelelerde telafilerin, oyunların, hayallerin olduğunu tahmin etmektedir. Öte yandan, kuşkusuz bu 220 milyon rakamı çok düşüktür. Gerçekten de kentler götürü vergiye bağlanmışlardır ve keyfi bir miktar ödemektedirler, sonradan bu onlara geri verilmekte ve bundan faiz de almaktadırlar.

Fakat 1580'lı yılların sonrasında götürü vergi kaldırılmış ve eski kârları sağlamayan *alcabalas* merkezi denetime geçmiştir ([457]). Her hal-ü kârda, 220 milyon ve fert başına 15 dükalık rakamlar 1576'da nisbeten yüksek bir düzeyi işaret etmektedirler. 1597'de Sevilla'da ([458]) daha iyisini bulmak mümkündür. Kent Valladolid'den daha zengindir ve 1576'dan 1598'e enflasyon yapacağını yapmıştır. Sonuç, Sevillalı başına 15.900 *maravidis'tir* (nüfus 100.000, *alcabalas* 159 milyon *maravedis*), yani Valladolid'in 1576 rakamının üç katı.

Kastilya zenginliğine dair bir coğrafya resmeden bu yerel rakamları bir yana bırakalım ([459]). Şu anda önemli olan bir iş hacminin genel toplamını tahmin edebilmektir. Kastilya ölçeğinde, 1598'de *alcabala* hacmi (ne yazık ki *tercias* ile birlikte olarak) 1 milyar *maravedis*'e yükselmektedir (*tercias* kiliselere ödenen bazı onda birlerin 2/3'üne eşittirler ve bunu hesaplarımızdan çıkartmak gerekmektedir). İç ticaret hacmini 10 milyar olarak düşünebiliriz. Eğer bunu fert başına indirgersek, 1500 *maravedis* rakamını, yani 4 dükayı buluruz. Bu rakamın Valladolid (1576) veya Sevilla (1598) için bulunan rakamların altında olmasına şaşamamak gerekir: kent ekonomileri her zaman en hareketlileri olanlarıdır.

Dış ticaret için, gümrüklerden hareketle hesaplama yapmak mümkündür (güvenli değilse bile). Gümrük vergisi ile trafiğin değeri arasında 1/10'luk keyfi bir oran kabul edersek, 3,63 milyar *maravedis*'lik bir ithalat rakamına ulaşırız. Dış ticaret bilançosunun İspanya aleyhine açık veriyor olmasına rağmen, 3,63 milyarlık bir ihracat varsaymak tamamen keyfi değildir; bunlara 700 milyonluk değerli maden girişini ekleyelim ve herhangi bir kanıt getirmeksizin, 10 milyarlık *alcabalas* ile 7,96 milyarlık dış ticaret rakamını toplayalım; bu aşağı yukarı 18 milyor eder, yani fert başına 9 düka (Kastilya'nın nüfusu 5 milyondur). Böylece dış ticaret (ithalat) ile iç ticaret arasındaki oranın kabaca 1'e 3 olduğu farkedilecektir.

İkinci giriş kapısı, 1551-1556 yıllarının Fransa'sıdır. Bu ülke konusunda tek bir güvenilir rakama sahibiz, bu da yaptığı ithalatın toplamı olan ([460]) 36 milyon *livre tournois*'dır; hesaplayanın söylediğine göre, bunun 14-15 milyonu lüks malları, yararsız "*bifferies*"yi temsil etmektedir. Bu 36 milyon (1 ekü=2 *livres* 6 *sols* üzerinden) 15,7 milyon ekü etmektedir. İthalat ve ihracat toplamını bulmak için ikiye katladığımız bu rakam 31,4 milyona yükselmektedir, bunu üçle çarparak iç muamele hacmini bulmak istersek 47,1 milyona ulaşırız. Bu durumda toplam 78,5 milyon eküdür. Eğer Fransa'ın 16 milyonluk bir nüfusu varsa (bilindiği üzere bu rakam tüm tarihçiler tarafından kabul edilmiştir, ama kanıtlanamamış bir rakamdır), adam başına düşen pay 5 ekü kadardır. Eğer bu rakam İspanyol dükası cinsinden ifade edilecek olursa, 5,6 rakamı bulunur. 1551-1556 yılları için geçerli olan bu rakam, yüzyılın sonundaki İspanyol rakamının altındadır. Fakat Kastilya Fransa'dan daha zengindir, ayrıca 1598 İspanyol rakamı enflasyon nedeniyle şişkindir, nihayet Fransa örneğindeki bölenin 16 milyon olup olmadığından emin değiliz. Bütün bu emin olunamayan noktalar birleştirilseler dahi, şu iki "gösterge"nin bir karşılaştırma olanağını sağlamasını engelleyememektedirler.

Bu göstergelerin en düşük olanı Akdeniz ölçeğinde işe yarayabilir mi? Hem evet, hem hayır. Öyleyse Fransız endeksini birime göre yuvarlayalım. *Emin olmaksızın,* 60 milyon Akdenizlinin ticari muamelelerinin hacminin 300 "milyon altın" civarında olduğu sonucuna varabiliriz.

Kuşkusuz bu rakam sağlam değildir. Hiçbir iktisatçı bunu kabul etmez. Ancak gene de şunları söyleyebiliriz. 1- bu hacim kâra nazaran, ticari gelire nazaran çok yüksektir -kâr haddi iş hacminin belki %10, 20, 30'una kadar çıkmaktadır-; 2- rakamımızın doğru

olduğu varsayımı altında, ticari muamele hacmi üretimin ancak üçte birine kadar çıkabilmektedir; 3- bu eksik fakat kuşkusuz açıklayıcı bağların içinde önemli olan uzak mesafe ticaretini, ticari kapitalizmin kalbi olanı, *Fernhandel*'i yerli yerine koyabilmektir. Soru tabii ki birkaç yorum gerektirmektedir.

Uzak mesafe ticaretinin darlığı ve önemi

Uzak mesafe ticareti, alışın düşük fiyattan yapıldığı ülkelerle satışın yüksek fiyattan olduğu ülkeleri iyi kötü rahat bir şekilde temasa geçirmektedir. Eğer bilinen örnekleri ele alacak olursak: İngiliz Costwold'lerinden *carisee* satın almak veya bunu imal ettirmek ve bunları Halep veya İran'a satmak; veya Bohemya'dan bez almak ve Brezilya'da satmak; veyahut da Kalküta'dan karabiber alıp, bunu Lizbon, Venedik veya Lübeck'te satmak. Bu uzun yollar çok güçlü voltaj farklılıkları gerektirmektedir; gerçeği söylemek gerekirse, bunlar XVI. yüzyılın başında, ticari kârların sera bitkileri gibi büyüdükleri Lizbon' da özellikle olmak üzere, muazzam boyutlardadır. B.Porchnev ([461]) bunu XVII. yüzyıldaki Baltık ticaretine ilişkin olarak söylerken haklıdır: önemli olan trafiğin bu kadar büyük hacimde olması değil de, nihai kâr hadleridir. Çok çevik olan kapitalizm (o tarihlerin en modern ve en uyanık gücü) bu yüksek kârlara ve onların hızlı "birikimleri" ne doğru gitmektedir. Uzun dönemde fiyatlar arasındaki her türden düzey farkının, özellikle ekonomideki havalar iyi gittiğinde, dengelenme eğiliminde olduğu aşikârdır. Bu durumda uzak mesafe ticareti tercihlerini değiştirmek durumundadır. Böylece az veya çok debdebeli günleri olacaktır: XVI. yüzyılın ilk yarısında çok debdebeli ([462]); ikinci yarıda kârların yığılması; XVII. yüzyılda çok aşikâr bir yenileşme. Kuşkusuz birçok insanı XVI. yüzyılın ikinci yarısında hükûmetlere borç vermeye veya kambiyoya, bir cins mali kapitalizme yönelten olgu ticari işlerde meydana gelen nisbi duraklamalardır. Bundan, mübadelelerde bir düşüş teşhis ettiğimiz anlamını çıkartmayalım, çünkü artmaktadırlar. Başı belâda olan büyük tüccarların *kârı*'dır; ve sadece o bu durumdadır.

Bir tarihçi, Jacques Heers ([463]) baharat ve müstahzarat ticaretine, sanki bunlar XVI. yüzyılda diğer bütün malların çok önündeymişler gibi, verilen aşırı öneme itiraz etmektedir. "Şapınkinden sonra ([464]), şarap ve buğday, tuz, pamuk ve hatta şeker ve ipeğin ticaret tarihleri yazılınca... özellikle XIV. yüzyıldan sonra karabiber ve müstahzaratın küçük bir yere sahip oldukları yeni bir Akdeniz iktisat tarihiyle karşılaşılacaktır" demektedir. Herşey bakış açısına göre değişmektedir. Eğer söz konusu olan bir ekonomik coğrafya ise, Jacques Heers haklıdır. Eğer söz konusu olan ilk büyük kapitalizmin, kârın incelenmesiyse, haksızdır. B.Porchnev'in farkına varışını hatırlamalıyız. Bu alanda önemli olanlar sadece kazancın haddi ve kolaylığı ile sermaye birikimidir. Buğdayın iş hacmi karabiberinkinden kuşkusuz daha büyüktür. Ancak Simon Ruiz, tüccar için rizikolu olan buğday alımına pek istekle girmemektedir. Buğday, karabiber veya kırmız böceği gibi, işlem yapılması nisbeten garantili olan "krallara lâyık" bir mal değildir. Buğdayla birlikte taşımacıların taleplerine, kentlerin ve devletlerin teyakkuzuna göğüs germek gerekmektedir. 1521 ([465])'de 1583'de ([466]) olduğu gibi büyük borsa vurgunları veya 1590-91'de kitlesel alımlar sırasındaki gibi fırsatlar dışında büyük kapitalizm tahıl ticaretine ([467]) sürekli bir şekilde katılmamaktadır; en azından yüzyılın ikinci yarısındaki durum böyledir. Çok fazla gözetim altında olan tuz ticaretine de çoğu zaman katılmamaktadır.

Böylece, büyük ticaretin çok ince bir konjonktürü bulunmaktadır. Ceneviz denetimi altındaki tüm Kastilya iktisat tarihi, Felipe Ruiz Martin'in mekanizmalarını sökmesinden beri ([468]), bunun böyle olduğunu işaret etmektedir. Cenevizliler İspanya'dan istedikleri gibi Amerikan gümüşü ihraç edemez hale gelince, şap, yün, zeytinyağ, hatta

Andaluçya şarapları alarak karşılığında ya Alçak Ülkeler'de, ya da İtalya'da ihtiyaç duydukları nakit parayı edinme yolunu tutmuşlardır. Venedik'teki sonuncu yün "*boom*" u bu ayarlamalardan birine bağlıya benzemektedir ([469]). Yukarıdan yönetildiğine emin olduğum benzeri bir sistem, Napoli krallığında safran, ipek, zeytinyağ, hatta Apulia buğdayının alımı konusunda işlemektedir. Milanolu, Floransalı, Cenevizli ve Venedikli (özellikle Bergamolular) bir tüccar ordusu Napoli krallığının kentlerine yerleşmiştir, bunlar kendilerine atfettikleri öneme, sahip oldukları büyük zeytinyağ veya buğday stoklarına rağmen, küçük insanlardır; bunların buradaki varlık nedenleri sadece, sağladıkları uzun süreli yerel ayrıcalıklarla patronlarının kâr edinmelerini sağlamaktır. Ve bunlar sadece emirle hareket etmektedirler. Tıpkı Halep ve İskenderiye'de büyük miktarlarda nakit sikke alıcısı olan Marsilyalıların ([470]), pazarın dalgalanmalarına göre bu uzun ipleri çeken Lyonlu tüccarların emirlerini yerine getirmekten başka birşey yapamadıkları gibi. Veya yabancı toptancıların hizmetindeki İspanyol tüccarları gibi ([471]).

Yüksek ticari kapitalizm böylece dikkatli bir seçimdir. Veya başka bir ifadeyle, ancak büyük çapta ve garantili kazanç umudu olduğunda işlemeye başlayan bir gözetim ve denetim sitemi. Düzey farklılaşmaları ve aynı zamanda güvenliklerin ortaya çıkardıkları durumlara göre, bazen bir yöne, bazen de öteki yöne doğru hareket eden bir "strateji" hissedilmekte ve bazen de kendini apaçık ortaya koymaktadır. Kambiyoya nazaran mal üzerinden çoğu zaman daha fazla kazanma olanağı vardır, ama aynı zamanda daha fazla riske de girilmektedir. Bize bunu, iyi bir haber aktarıcı olan Gio Domenico söylemektedir: "1000 eküyle mal üzerinden, 10.000 eküyle kambiyodan kazanılacak olandan daha fazla kazanma şansı vardır" ([472]). Fakat biliyoruz ki, işadamları kambiyoda kendilerininkinden çok başkalarının paralarını devreye sokmakta ve bu muazzam tutarların hareketi sadece birkaç kişinin elinde bulunmaktadır. Aynı şekilde, Akdeniz'deki buğday trafiğini ifade eden rakam olan 5 milyon altın üzerinden elde edilen kazanç kitlesinin, yüzyılın sonunda Asya karabiberinin Avrupa'ya geldiğinde sahip olabileceği değer olan bir milyon altın üzerinden sağlanan kazançtan daha büyük olması mümkündür. Ancak ilk durumda işe binlerce, binlerce kişi karışmakta, ikincisinde ise birkaç güçlü firma oyuna egemen olmaktadır. İşte sermaye birikimi onların lehine çalışmaktadır. 1627'de Cenevizli bankerleri devre dışı bırakan Portekiz Marranoları, aslında köken itibariyle karabiber ve baharat tüccarlarıdır.

Aynı şekilde, çok güçlü Cenevizli bankacı ve maliyeciler, şaşaalı dönemlerinde, İmparatorluk İspanya'sının ekonomisinin hiç de en büyük olmayan yalnızca tek bir sektörünü ellerinde tutmaktaydılar. Fakat az sayıda olmalarından ötürü, kârlarının büyüdüğüne tanık oluyorlardı. O çağda yaşayanlar bu nisbi önemi çoğu zaman kavramışlardır. 1598'de Cenevizli "maliyeciler" Medina del Campo fuarlarının süresini uzatmak istemişlerdir, bu onlara kendilerine emanet edilmiş parayı daha uzun süre ellerinde tutma olanağını sağlayacaktır. Fakat, eskiden onların sadık adamları olan, şimdi de sıkı düşmanları haline gelmiş olan Burgoslular olaya bu açıdan bakmamaktadırlar. Ve onların açıkladıklarına göre, fuarda işlem gören iş hacminin içinde, krala borç veren *asentistas*'ınki, sıradan ve bunlarla boy ölçüşmeyecek düzeyde olan tüccarların muamelelerinden daha düşüktür. Şikâyetçiler "aslında Majestelerine şu arzedilebilir ki, kararnamenin kapsamında olmayanlar tarafından yapılacak ödemelerin toplamı, bu kararnamenin içinde yer alan tüccarların ödemelerinden çok daha yüksektir" ([473]). Adı geçen kararname 29 Kasım 1596 tarihli olanıdır ve şikâyetçiler kısaca şöyle demektedirler: "*esmucha más contidat la que han de pagar en las ferias los que no son decredatos que los que le son*". Bu tanıklık açıktır, fakat bizi ilgilendiren sorunu değiştirmemektedir. İşlerin yoğunluğunun açıkça yerleştiği sektörler vardır ve esas olan budur.

Kapitalist yoğunlaşmalar

Firmaların bu yoğunlaşmaları XVI. yüzyılda oldukça sık rastlanan bir süreçti. Fakat konjonktüre tabi olarak ani gecikmeler veya hızlanmalarla karşılaşılmıştır. Herşeyin çok hızlı gittiği birinci XVI. yüzyıl boyunca büyük aile şirketleri; Fuggerler, Welserler, Hochstatlerler, Affaitati imparatorlukları gelişmiştir ([474]). Yüzyılın ortasındaki gerilemeden sonra, daha çok sayıda olan birim olarak daha kısıtlı firmaların lehine yeni bir durum ortaya çıkmaktadır. Bu durumda oyunun meraklılığı ve olanakları genişletilmiştir. Wilfrid Brulez ([475]) bunu Flandre'a ilişkin olarak, güçlü bir şekilde işaret etmiştir. Bu çok küçük firmaları çok geniş dünyaya açabilmek için, ulaştırmanın özerkliğini kazanması, ısmarlama çalışmanın genişlemesi, simsarların rollerinin normalleşmesi ve genişlemesi, kredinin daha kolay ve tabii daha riskli hale gelmesi gerekmektedir. Zaten iflas dizileri, 1550'lerden sonraki konjonktürün kırpırdanmalarının herbirini işaret etmektedirler.

Akdeniz'de kapitalizmin bu yüksek kürelerini yeterli bir açıklıkla göremiyoruz. Ceneviz arşivlerinin suskunluğu bizi eksik açıklamalara mahkûm etmektedir. İlginç olan, ticaretin, finansın ve bankanın bu yüksek sektörlerinin orta tüccarlarla çok sayıda saf müşteriye nasıl yaslandıklarını görmek olacaktır. Ekonomik hayatın sıkıntılı unsuru olan küçük iş alanları olmaksızın bankalar ne Napoli'de, ne de başka biryerde yaşayamazlardı. Küçük insanların hesabına yüklenenler olmasaydı, Yeni Dünya filolarının da güçlüklerle karşılaşmaları kaçınılmaz olurdu. Nihayet, ilk hareket geçen İspanyol ve İtalyan tasarrufları olmaksızın, II. Felipe'nin *asentistas*'ı hiçbir zaman o muazzam işlemleri gerçekleştiremezlerdi.

Akdeniz'de kural, temelde olduğu gibi, zirvede de işlerin aile içinde yürütülmesi ve nadiren yenilenen kısa vadeli ortaklıklardır. Dirsek temasları, boşanmalar, sonra yeniden evlenmeler, belli bir ölçekten bakıldığında etkili olmaktadırlar. Böylece, Katolik Krala borç veren Cenevizliler, 1597 *medio general*'inden önce hiçbir hukuki bağın onları biçimsel olarak bağlamamasına rağmen, sürekli bir şirkettirler; bunlar sert darbeler veya iyi işlemler sırasında ikili üçlü olarak çoğu zaman da hep birlikte iş görmektedirler. Küçük sayıları, sınıfsal dayanışmaları onları sağlam bir şekilde birbirlerine bağlamaktadır. Onlar için çoğu zaman *contrataciòn* terimi kullanılmaktadır, bu onların gerektiğinde grup olarak davrandıklarının kanıtıdır. Kendiliğinden zorunlu olarak biraraya getiremeyen firmalardaki anlaşmalar da daha az yararlı değillerdir. Hermann Kellebenz tarafından titizlikle sürdürülen soy zinciri araştırmaları, Amsterdam'dan Lizbon, Venedik ve Portekiz Hind adalarına kadar uzanan evlilikler, yeğenlik ilişkileri, dostluklar ve suç ortaklıklarını canlı bir şekilde açığa çıkartmaktadır. Bunlar XVI. yüzyılla XVII. yüzyılın bitiştiği noktada, dünya zenginliğinin büyük alt-üst oluşunu hazırlamakta veya bunu izlemektedirler ([476]).

Belki de Akdeniz, bu alışkanlıklar ve bu çözümler nedeniyle, Kuzey gibi geleceğin onlara ait olacağı kumpanyalara, *Joint stock companies*'e ihtiyaç duymamıştır.

Akdeniz filolarının toplam tonajı ([477])

Akdeniz filolarının toplam tonajını tartabilmek için, pek fazla değeri olmayan tahminlerden başka birşeye sahip değiliz. İngiltere, Fransa, isyan etmiş olan Alçak Ülkeler, İspanya, 1550'li yılların civarında herbiri toplam olarak 200.000 tonluk tekneye sahiptir; Alçak Ülkeler'inkiler ([478]) kuşkusuz daha fazla (1570 tahmini 225.000 ton), diğer üçü ise daha az tonaja sahiplerdir. İspanya'nınki 175.000 ton (1588 tahmini) ([479]), Fransa ve İngiltere çok daha aşağıdadırlar, fakat ne düzeyde olduklarını söylemek mümkün

değildir. Eğer Saint-Gouard'm ([480]) Fransız filosu için verdiği 4.000 teknelik toplam (4-5 bin gemi demektedir) kabul edilecek ve birim başına 40 veya 50 ton alınacak olursa, sonuç en aşağı 160.000 ton olmaktadır. 1588'de ([481]) eğer İngiliz filosu için 2.000 gemi kabul edilecek olunursa, en yüksek tonaj 100.000 olabilmektedir. 1629'da ([482]) aynı ölçüye göre, İngiliz denizciliğinin gelişimi karşısında 200.000 ton rakamını kabul etmek gerekmektedir. Böylece Atlantik'te, diğer kuzey bahriyelerini hesaba katıp, Fransa ve İspanya'nın Akdeniz limanlarına bağlı gemilerini çıkınca, 600 ilâ 700 bin tonluk bir gemi kapasitesi olduğu ortaya çıkmaktadır. Atlantiğe ilişkin olan bu rakamlar sorunumuzun dışındadırlar.

Eğer şimdi yüzyılın son otuz yılı süresindeki Akdeniz tonajını hesaplamaya kalkışırsak, herşeyden önce elimizde İspanyol filosunun 60.000 tonu bulunmaktadır. 1605'te Venediğe ilişkin ([483]) oldukça güvenilir rakamlar 19.000 ton büyük tekne ve küçük, büyük karışık 30-40 bin ton toplam sayısını vermektedirler. Bu 40.000 tonluk rakamı sırasıyla Raguza, Cenova ve Marsilya ile Napoli ve Sicilyanın zimmetlerine de yazabiliriz. Türk imparatorluğu için de bunun iki katını alırsak en fazla 280.000 tona ulaşırız ve İspanyolların 60 bin tonuna ekleyince Akdeniz için oldukça düşük olan 350.000 ton rakamını bulmuş oluruz. Fakat, sonuçta bu yanda 300 veya 350 bin ton, öte yanda 600 veya 700 bin ton vardır; deniz ile okyanus arasındaki ters oran muazzam olmayıp 1'e 2'dir. Bir yanda geniş Akdeniz ve diğer yanda Atlantik ve dünyanın yedi denizleri. Ve Akdeniz'deki yolculuk sayısı zorunlu olarak, uzun Okyanus güzergâhlarına nazaran daha fazladır. Bir Raguza kadırgası yılda rahatlıkla 2 veya 3 yolculuk yapmaktadır.

Acaba, 1570-1580'den sonra gelmeye başlayan yüz kadar kuzey teknesini, yani birim başına 100 veya 200 tondan toplam 10-20 bin tonu Akdeniz'in hesabına kaydetmek gerekir mi? Her hal-ü kârda bu tonajın Akdeniz tonajına oranı 1/15 veya 1/35'dir ki, bu az birşey tutmaktadır. Cezayirli korsanların sahip oldukları 100 kadar yuvarlak tekneyi de hesaba katmadık, bunlar da XVII. yüzyılın başlarına doğru belki 10.000 ton kadardırlar.

Bulduğumuz 300-350 bin tonun kesin olmamasına rağmen hesaplarımız gene de şunları ortaya koymaktadırlar: 1- Akdeniz öncelikli olarak Akdeniz teknelerine ve Akdeniz tayfalarına aittir. 2- Kuzeyliler bir kazadır, hesaplarımızın çapını gösterdiği üzere, varlıkları Akdeniz yapılarını etkilememektedir. 3- zaten bu kuzeyliler, en azından yarıları itibariyle, kentlerin, deniz ekonomilerinin hizmetindedirler, Cebelitarık'tan bir veya iki kere kurtulabilmek ve aynı yoldan geri dönebilmek için denizde daire çizmekte, kentten kente navlun alarak dolaşmaktadırlar. Öyleyse, herşeyi kendilerinin yapmayacağı kadar zengin kentlerin hizmetinde olan bu teknelerin rollerini ne şişirelim, ne de olduklarından az gösterelim.

Bir tarihçinin ([484]) Raguza filosunun tonajına dair, emin olarak verdiği rakamlar -1570'e doğru 55.000 ton, 1600'e doğru 32.000 ton ve 3.000 ilâ 5.000 kişilik mürettebat, değer olarak 1540'a doğru 200.000 düka, 1570'e doğru 700.000, 1600'e doğru 650.000 düka ve nihayet yıllık gelir olarak 180-270 bin düka-, sağlam bir belgelendirmeye dayanan tüm bu rakamlar acaba İç Denizin tümüne yaygınlaştırılabilirler mi? Böyle yapıldığı takdirde, İç Denizin filolarının para cinsinden değeri *grosso modo* 6 milyon düka, yıllık gelir 2 milyon ve mürettebat 30.000 adam civarında olacaktır. Eğer Raguza' da olduğu gibi, navlunun en az yarısı mürettebata ve diğer yarısı da "pay" sahiplerine gidiyorsa, denizci başına yıllık gelir 30 düka civarında olacaktır ki, bu mütevazi bir düzeydir. Ancak bu ücretler mal sahiplerinin kârların yemektedirler. Armatörler bakım ve onarım isteyen bir tekneyi idame etmek zorundadırlar: bir seferinde bir dümen, diğerinde bir yelken elden çıkmakta ve bunları yeniden sağlamak zor olmaktadır; bazen

de basit fıçılar veya yedek sandallardan biri yok olmaktadır. Subay sofrasını ve mürettebatı doyurmak gerekmektedir. Nihayet, *tekne* ve navlun sigortaları çoğu zaman sermayesinin % 5'i, hatta daha da fazlası olmaktadırlar. Tayfa ve zabitan payları artınca, inşa edilecek (veya satılacak) tonun birim fiyatı da artmaktadır; Lizbon'daki ([485]), Venedik'teki ([486]) durum budur ve "kapitalist" tüccar bu az rantabl faaliyet kolundan vazgeçme eğilimindedir: 2 veya 3 milyon dükalık gelir çoktur, fakat 10.000 tekne arasında dağılınca, birim başına düşen az olmaktadır. Eğer hesap ölçülerimiz doğruysa, Venedik'te gemiler 180.000 ilâ 200.000 düka getirmektedirler, büyücek bir ekmek lokmasından başka birşey değil.

Bütün bu hesaplamalar tehlikelidirler. Fakat tekne hesaplarına dair çok az şey bilmekteyiz, yetersiz birkaç kâğıt, Venedik *Archivio di Stato*'sundaki bir gemi defteri ([487]), büyük Venedik kalyonu *Santa Maria Torre di Mar* hakkında geç tarihli bilgiler ([488]). Böylesine başka belgeler daha olmalıdır, ama onlara rastlamak için talihli olmak gerekmektedir. Nihayet, hesaplarımızın kapıdan kapıya kıyı denizciliğinden çok, büyük trafikleri kavramış olma olasılığı sürmektedir. Bunun kanıtı vardır: XVI. yüzyılın sonunda deniz bağlantıları fakirlere ve çok fakirlere (birkaç zengin mal sahibi hariç) terkedilmiş bir iş alanıdır. Eğer Napoli'de kalyon donatılıyorsa, birkaç işçi bulucuyu Apulia'ya göndermek gereken tayfaları sağlamak için yeterlidir de ondan ([489]). En azından 20 yıllık iyi hizmetten sonra bir tekne emekliye ayrılacak olursa, yerini çoğu zaman daha fakir ve daha küçük bir başkası almaktadır.

Kara taşımacılığı

İspanyol oranlarından hareketle, karayoluyla denizyolu trafiği arasındaki oranın aşağı yukarı 1'e 3 olduğunu daha önce işaret etmiştik ([490]). Eğer 3 milyon deniz taşımacılığının hacmini temsil ediyorsa, kara taşımacılığının Akdeniz ölçeğindeki değeri 1 milyon düka olacaktır. Bu oranın genel değerine bir an için bile inanmıyorum. Fakat iki taşıma türünü eşit kabul etmemiz halinde ulaştığımız 6 milyon dükalık rakam bile çok yetersiz kalmaktadır ve adeta saçma olmaktadır. Gerçekte bu zayıf parasal tablonun içine diğer bir çoğuyla birlikte İç Denizin ana çizgilerinden biri olarak gördüğümüz Akdeniz yollarının çoklu hareketliliğini yerleştirmek önemli olmaktadır.

Hesaplarımıza zorunlu olarak hatalar sızmaktadır. Ancak bir yandan denizcilerin, diğer yandanda yarı yarıya artçı, çiftçi, hayvancı ve zenaatkâr köylülerden meydana gelen taşımacıların hayatlarının sefilliği, düzeylerinin düşüklüğü konusunda hiçbir kuşku yoktur. Bu bağlamda, XVI. yüzyılın sonlarına doğru Leon krallığında, Astorga yakınlarındaki Maragateria *arriero*'su hakkında ayrıntılı bilgilere sahibiz ([491]). Bu *maragatos* sefildirler ve daha sonra, XVIII. ve XIX. yüzyılda servet yaptıklarında bile, bu görüntülerini muhafaza edeceklerdir. II. Felipe'nin saltanatının sonlarında bunların faaliyetleri Cantabria limanlarından balık, özellikle de sardalya yüklemek, bunları Kastilya'ya götürmek ve buğday ve şarapla geri dönmekten ibarettir. Bugünkü kamyoncuların işini yapmaktadırlar ve Kastilya kentlerine balık dağıtıcılığı daha XVI. yüzyılda bile dikkat çekici boyutlardadır ([492]). 1561 ve 1597 ayrıntılı sayımlarını incelerken, *traginero* taşımacıların bu faaliyetlere hayvancılık, tarım, zenaat ve ticaret gelirlerini de ekledikleri farkedilince, bütün sorun aydınlanmaktadır. Sadece taşımacılıkla sınırlı kalan fakirdir, tıpkı *e maz vezes traia alquilado que por susdineros* ve "çoğu zaman kendi parasını çalıştırmaktan çok, kiralanarak" balık taşıyan şu genç Juan Nieto gibi. Taşıdığı balığı satın alan ve tekrar satan *traginero*'nun keyfi yerindedir.

Her zaman sefalet eşiğinde olan taşımacılar yalnızca taşımacı değil, aynı zamanda köylü, aynı zamanda zenaatkârdırlar. Akdeniz'in tümünde, Avrupa'nın tümünde, XVI. yüzyıldan çok sonralara kadar bu böyle devam etmiştir XVII. yüzyılda Peccais bataklık-

larından İsviçre kantonlarına tuz taşıyan tekneler Rhône üzerinde yukarı çıkarlarken, Seysell yakınlarında durmaktadırlar. Daha sonra arabacılar tuzu Cenevre'ye taşımaktadırlar. Fakat bu taşımalar ya ekime, ya da hasada bağımlıdırlar, çünkü köylüler araba taşımacılığını ancak asıl işlerinin durakladığı zamanlarda yapmaktadırlar ([493]). Demek ki taşımacılık endüstrisi ona can veren köylü yaşamından ve hatta çoğu zaman da bu işten büyük kârlar sağlayan kasabaların yaşamından tam olarak sıyrılamamaktadır. Carthagena II. Felipe'nin saltanatının başlarında bize esas olarak araba taşımacılığından, *acarateo*'dan geçinen bir kent olarak gösterilmiştir ([494]).

Kısaca söylemek gerekirse, hareket birçok faaliyet tarafından sağlanmaktadır, taşımacılık hem karada, hem de denizde çok az ücretlenmekte ama hem tayfalar, hem de katırcılara sağladığı küçük avantajlarda onları güdülemektedir, çünkü herkes kendi hesabına bir çerçidir. Çoğu zaman ilkel bir ekonomiye bağlı olan taşımacı bu yolla parasal ekonomiyle temas etmiş olmaktadır; aracı işleri, kendi köyünün muamelelerine geri döndüğünde ona zorunlu olarak üstünlük sağlamaktadır. Sorunlarımızın genel boyutundan bakıldığında, XVI. yüzyılda taşımacılığın ucuz olduğu ve bu nisbi ucuzluğun yıllar geçtikçe arttığı ve taşımacı ücretlerinin fiyat hareketlerini iyi izleyemedikleri de aynı derece doğru olmaktadır ([495]). Mübadeleler bu durumdan hiç kuşkusuz teşvik görmüşlerdir.

Devletler yüzyılın en büyük girişimcileridir

XVI. yüzyılda devletler giderek kendilerini en büyük gelir toplayıcıları ve yeniden dağıtıcıları olarak kanıtlamaktadırlar; devletler bu geliri vergi, makam satışı, rantlar, müsadereler, "ulusal hasıla" içindeki muazzam paylarından sağlamaktadırlar. Bu çoklu gelir edinme etkindir, çünkü bütçeler kabaca konjonktüre tabi olarak dalgalanmakta ve fiyat med ve cezirlerini izlemektedirler ([496]). Böylece devletlerin yükselişi ekonomik hayatın anayolunda ilerlemektedir ve bu yükseliş Joseph A.Schumpeter'in biraz aceleyle düşündüğü gibi bir kaza veya zamansız bir güç değildir ([497]). Bunu isteyerek veya istemeyerek, yüzyılın en büyük girişimcileri olmuşlardır. Katılanların ve masraflarının sürekli olarak arttığı modern savaşlar ve en büyük ekonomik girişimler onlara bağımlı olmuşlardı; üssü Sevilla olan *Carrera de Indias;* Lizbon'un Doğu Hind adalarıyla olan bağlantısını sağlayan denizyolu olup, *Cassa da India*'nın yani Portekiz kralının sorumluluğundadır.

Carrera de Indias mutatis mutandis Venediklilerin *galere da mercato*'su olup, bu devlet kapitalizminin daha ilk denemelerinde olmadığının kanıtıdır. Zaten Venedik Akdeniz'de çok faal olmaya devam etmektedir: Venedik tersanesi ([498]) ve onun kopyası çifte Galata tersanesi o dönemdeki dünyanın en büyük imalathaneleridir. Aynı şekilde, Hıristiyan aleminde olduğu kadar, İslam alemindeki darphaneler de ([499]) devlete bağlıdırlar; bunlar Hıristiyan aleminde daha çok doğrudan yönetilirlerken, Osmanlı devletinde ve Cezayir'de sıkı devlet denetimi altında mukataa konusu olmaktadırlar. Yıldızları yüzyılın sonunda sönecek olan ve ileride tekrar döneceğimiz kamu bankaları da devletlere bağlıdırlar. Fakat burada kentsel devletler veya eğer böylesi tercih edilirse, kentsel niteliği ağır basan devletler yolu açmışlardır. Büyük devletler daha uzun süre bekleceklerdir, bu cins devletlere ait ilk banka, gerçekte İngiltere bankası olacaktır (1694) ([500]). II. Felipe 1583'te bir devlet bankası kurmasını ona boşuna tavsiye eden Flaman Peter van Oudegherste'e ([501]) kulak asmayacaktır.

Ancak bu "namevcutlar" "kamusal" işlemlerin listesinin uzun olmasına engel değildir. Bir tarihçinin de söylediği gibi, Papalık devleti tarafından Tolfa ve Alumiere'de şap üretimi için işletilen madenler gerçek birer "endüstriyel kompleks"i temsil etmekteydiler

([502]) Diğer hepsinden daha fazla ekonomik alanda müdahaleci ve girişimci olan Türk devleti birçok işletmeye sahiptir; geniş şantiyesi hakkında yakın tarihlerde yazılmış harika bir incelemeye de sahip olduğumuz Süleymaniye Camiinin inşaatı bunun iyi bir örneğidir ([503]). Eğer bu devlet kapitalizmini, Batıda ortaya koyulan tekniklerin çok dikkat çekici olduğu Escorial sarayının inşaı gibi ([504]) kapitalist ve kamusal karışımı ameliyelere de yayacak olursak, bu gerçekleştirmelerin listesini daha da genişletmiş oluruz. Bu faaliyetler aracılığıyla devlet, kasalarına giren paraları tedavüle sokmakta ve savaş kendi taleplerini dayattığında da, gelirlerin üstünde harcamalar yapmaktadır. Savaşlar, inşaat, girişimler böylece sanıldığından daha büyük çaplı ekonomik harekete geçiriciler olmaktadırlar. Felâket, paranın kasalarda, V.Sixtus'un Sant'Angelo kalesinde oluşturduğu hazinede ([505]), Venedik'te *Zecca* kasalarında veya Sully'nin Arsenal'deki kasalarında yığılmasıdır.

Bu işaretler yapıldıktan sonra, eğer devletlerin zenginliği hesaplanmak istenirse, fazla bir zorluk çıkmayacaktır. Bu devletlerin bütçelerine dair çok şey biliyoruz ve fazla bir zahmete katlanmaksızın daha fazlasını da öğrenebiliriz. Eğer XVI. yüzyılın sonuna doğru bilinen bütçelere dair izleyen rakamları ele alacak olursak, Kastilya için 9 milyon altın ([506]), IV. Henri'nin Fransa'sı için 5 milyon ([507]), Venedik ve İmparatorluğu için 3,9 milyon ([508]), Türk İmparatorluğu için 6 milyon ([509]), yani 30 milyon kadar uyruk için 24 milyon; İç Denizin 60 milyonluk nüfus kıstasına ulaşmak için bu rakamı iki ile çarpacak olursak, herhalde biraz zorlanmış bir rakam olan 48 milyona ulaşmış oluruz. Bu ölçüye göre bir uyruk hükümdarına her yıl bir *düka*'dan daha azını sağlamaktadır (kuşkusuz senyörüne bir dükadan fazlasını sağlamaktadır).

Kaba tahminlerden sonra ortaya çıkan bu rakamın çok düşük görüneceğinden eminim. Tarihin bütün sahnesini kendileri için talep eden, o kadar talepçi olan devletler sadece bu muymuş? Oysa bu rakamlar yaptığımız bütün hesaplamaların muhtemelen en doğru olanlarıdır. Fakat farkedilmesi gereken husus, devletlerin, hatta Türk İmparatorluğunun bile, parasal olmayan ekonomiden çıktıklarıdır. Her yıl aldıkları vergiler "çil çil nakit" paraların dolaşımının "en hızlı kanından" olmaktadır. Oysa şimdiye kadar verdiğimiz değerlendirmeler, büyük kısmı itibariyle pazar ekonomisinin dışında kalan işlemlerin parasal dildeki tercümeleridir. Böylece devletler modern ekonominin çevikliğine sahiptirler. Modern devlet aynı anda hem silahlı, hem de silahsız olarak doğmuş bulunmaktadır, çünkü görevine yetememektedir: savaş yapmak, vergileri toplamak, işleri yürütmek, adaleti sağlamak için toplumsal yükselmenin peşinde olan işadamlarına ve burjualara yaslanmak zorundadır. Fakat bu bile onun yeni gücünün işaretidir. Olayların harika bir şekilde görülebildikleri Kastilya'da herkes devlet gemisine binmektedir; tüccarlar, büyük senyörler, *letrados*... Şana ve kâra yönelik büyük bir yarışma örgütlenmektedir. Aynı zamanda çalışmaya yönelik bir yarışma. *Consejo de Hacieda y Junta de Hacieda*'nın en mütevazi kâtiplarinin yazdıkları raporlara mektuplara sahibiz; bunlar krala ve kamusal sorunlara karşı sadakatin olduğu kadar, bu kâtiplerin sürekli talep ve ihbarlarının da kanıtları olmaktadır.

Devletlerin bu gelişmelerinin yararlı olup olmadığı konusundaki tartışma hala sürmektedir. Her hal-ü kârda bu ilerleme, tıpkı büyük tüccarların uyanık kapitalizmi gibi, önlenemez nitelikteydi. Eşi olmayan bir olanak yoğunlaşması hükümdarların lehine olmak üzere şekillenmektedir, 40 veya 50 milyon (hesaplamalarımıza olanak sağlamak için varsayılmış değil, *gerçek*) olağanüstü bir levye meydana getirmektedir.

Değerli madenler ve parasal ekonomi

Diğer bilimsel mesleklerde de olduğu gibi, tarihçilik mesleğinde klasik açıklamalar tekrarlandıklarından ötürü aşınmaktadırlar. Değerli madenlerin ve fiyatların gürültülü patırtılı XVI. yüzyılını François Simiand'ın zamanında görüldüğü gibi görmüyoruz ([510]). Frank Spooner ve ben ([511]) *Amerika'nın keşfinden önce* Avrupa ve Akdeniz'de tedavülde bulunan para kitlesini hesaplamayı denedik. Basit ama güvenli olmayan denklemlerden hareketle elde ettiğimiz rakam 5.000 ton altın ve 60.000 ton gümüş civarında olmuştur. 1500'den 1650'ye kadar olan bir buçuk yüzyıllık dönemde Amerika'dan gelen miktarlar Earl J.Hamilton ([512]) tarafından 16.000 ton beyaz maden ve 180 ton sarı maden olarak hesaplanmıştır. Fazla emin olmaksızın, bu rakamların kabaca doğru olduklarını varsayalım. Bunlar bazı sorunları teyid ederken, diğer bazılarını da dönüştürmektedirler.

1- Böylece 1500'den önceki durum hakkında daha iyimser bir tablo elde etmiş bulunmaktayız ve zaten XV. yüzyılın tarihçilerimiz arasında her zaman avukatları olmuştur ([513]). Bu durumda *Batı'da* parasal ekonominin muazzam ilerlemesini onun aktifine kaydedelim: nakdi ekonomi 1500'den önce hükümdarlara karşı yükümlü olunan vergi küresinin tümünü ve senyörlerle Kiliseye ödenen yükümlülüklerin bir bölümünü kazanmıştır.

2- François Simiand'a göre Amerikan madenleri herşeyi belirlemişlerdir. Para arzı 1500 ile 1520 arasında iki katına çıkmış; 1520-1550 arasında bir kez daha iki katına çıkmış ve 1550-1600 arasında ise iki kattan fazla artmıştır. "XVI. yüzyılın bütünü için bu 15 kattan fazla bir artış anlamına gelmekteydi" diye yazmıştır. "Buna karşılık XVII. ve XVIII. yüzyıllarla ve XIX. yüzyılın ilk yarısını içine alan süre içinde, 100 yıllık bir dönemde para arzının ancak iki katına çıkmasına tanık olunmuştur ([514]). Bu anlatım çok fazla kabul edilebilir gibi değildir. XVI. yüzyıl tarihte bu şiddetli atılıma sahne olan yegâne dönem değildir. Nüfus artışı, para devalüasyonları, belli bir ekonomik hayattaki atılım, tabii ki nakit unsurların ve ödeme araçlarının tedavülündeki hızlanmalar da bu yükselmeleri ve XVI. yüzyılın bu devrim veya *sahte-devrimlerini* açıklamaktadırlar ([515]). Fakat bu soruna ileride geleceğiz.

3- Kredinin şişmesi ne olursa olsun Akdeniz XVI. yüzyılda her hal-ü kârda 60 milyon insandan meydana gelen bir kitlenin mübadele ve ücretlerini, bir an için bile olsa, her yıl muhasebeleştirmesine izin verecek ne nakde ne de değerli kâğıtlara sahipir. Bu yetersizlik süreklidir. Venedik'te 1603'te -ve üstelik kentin hazineleri doludur- işçilerin ücretlerinin ödenmesi için gereken nakit bulunamamıştır ([516]). Kendi içlerine hemen hemen tamamiyle kapalı, heryerde hazır takasın o olmazsa giderilemeyecek ihtiyaçları karşıladığı ekonomiler için ne demeli? Zaten takas da belli bir çevikliğe sahiptir, şantiyeyi para ekonomisine açmaktadır, ama onu sadece nakdi ekonomiler canlandırmakta ve hızlandırmaktadır. Baltık kıyılarında Hansalı ve Batılı tüccarların yatırdıkları azıcık para, henüz ilkel olan bir ekonomiye hız vermiştir. Tabii ki yüzyılın sonlarına doğru kambiyo mektupları çoğalmaktadır, ve belki de bunlar XVII. yüzyılın ikinci ve üçüncü onyıllarından itibaren yavaşlamaya (eğer yavaşlama varsa) ([517]) başlayan Amerikan değerli maden akışını tamamlamaktadırlar. 1604'te ([518]) bir Venedikli Piacenza fuarlarında her yıl 12-16 milyon ekülük bir akım olduğundan söz etmektedir. Domenico Peri 1630'da 30 milyonluk bir akımın haberini vermektedir ([519]). Fakat bu rakamlar güvenilir değillerdir. Ve bu değişmeler yalnızca ekonomik hayatın zirvesinde bir akım meydana getirmektedirler.

4- Nakdi ekonomide mutlaka gelişme olmuştur. Bu gelişme Türk İmparatorluğundaki, çağlayan halindeki bir dizi para değeri düşürme işlemiyle bir devrim görüntüsü kazanmıştır. Bunların hepsi tarihçilerin hergün biraz daha fazla keşfettikleri gerçekler-

dir. Bütün fiyatlar artmaktadır. Eski tüm toplumsal bağlar kopmakta ve Batının dramları sanki kendiliğindenmiş gibi uzayıp gitmektedirler: aynı nedenler, aynı sonuçlar ([520]).

5- Fakat önemli sonuç, hiç de şaşırtıcı olmayan bir şekilde şudur: para dolaşımı (bundan en düşükleri de dahil bütün paraları anlıyorum) insanların hayatının yalnızca bir bölümünü kat'etmektedir. Nehirlerin bütün canlı akımları, yerçekiminin etkisiyle, alçak bölgelere doğru yönelmektedir. Para dolaşımı ise daha çok ekonominin yukarı katlarına yönelme eğilimindedir. Böylece nihayetsiz farklılaşmalar yaratmaktadır: yüksek voltajlı bölgelerle -kentler- kırların adeta tamamen parasız bölgeleri arasında; modern bölgelerle geri bölgeler arasında; gelişmiş ülkelerle azgelişmiş ülkeler arasında (bu ikili aile daha o zamanlar vardır; birinciler ilerlerken, örneğin Türkiye gibi ikinciler gelişme halinde olmalarına rağmen, başı çeken gruba yetişememektedirler); faaliyet dalları arasında, sadece taşımacılık, endüstri ve özellikle ticaret ile devlet maliyesi para nehirlerinin kıyılarında yer alabilmektedirler; az sayıdaki (*% 5 belki*) zenginlerle fakirler ve sefiller kitlesi arasında, bu azınlık ile bu ezici çoğunluk arasındaki açıklık büyümektedir. Eğer toplumsal devrim konusundaki aşikâr denemeler başarısızlığa uğruyorlarsa, hatta kendilerini açıkça formüle bile edemiyorlarsa, bunun nisbi bir yoğun fakirleşmeye bağlı olduğunu düşünüyorum.

Sefiller yaşayanların beşte biri miydiler?

Örnek olarak alacağımız Malaga'da ([521]) (oldukça lehte bir örnek), köy papazlarının yardımlarıyla teyid edilen bir tahmin, 1559 yılı için 3.096 hane (*vecinos*) sayısı vermektedir; hane başına dört kişiden 12.000'den biraz fazla bir nüfus elde edilmektedir. Gelirlere göre üç sınıf farkedilmektedir: bir bölüm *razonables,* diğeri *pequenos,* sonuncusu da *pobres*'dir. Sonuncular arasında 700'den fazla dul kadın ve 300 işçi bulunmaktadır (dullar yarım *vecino,* işçiler tam bir *vecino* sayılmaktadırlar), yani aşağı yukarı 2.600 sefil veya bütünün %20'si. "İyi halliler" (bu zengin demek değildir) 300 *vecinos* meydana getirmektedirler, yani 1.200 kişi (%10). Pequenos muazzam çoğunluğu oluşturmaktadırlar: %70, 8.500 kişi kadar. Bu oranların geçerliği muhtemelden de fazladır. %20'lik bir sefil kitlesi kalın bir marj meydana getirmektedir, ama Akdeniz dışı için olduğu gibi, Akdeniz için de akla yakındır ([522]). Zaten gözlemciler en zengin kentlerin bile göbeğinde korkunç sefaletlerin varlığını haber vermektedirler: her kışta durumun daha da vahimleştiği Cenova'da ([523]), çok müreffeh ama toplumsal olarak çok dengesiz Raguza'daki, 1595'te bu kentte, bir tanıklığa göre "aynı zamanda çok da sefalet vardır" ([524]). Tabii ki Malaga sondajının ondan daha büyük ve avantajlı kentler ve özellikle de parasal cinsten hesaplanan gelirleri düşük olduğu için baremi düşük olan, fakat kentlerdekinden daha sert olmasına rağmen, hayatın daha dengeli olduğu kırlarda da geçerli olduğuna dair hiçbir kanıt yoktur. Kabul edilen oran Akdeniz'in tümü için 12-14 milyon kadar sefil olduğunu gösterecektir; bu muazzam rakam reddedilebilir cinsten değildir ([525]).

Gerçekte, hiçbir zaman tam istihdamda olan ekonomilerle karşı karşıya değiliz. Emek piyasalarının üzerine tam kullanılmayan işçiler, serseriler veya yarı-serserilerden meydana gelen bir kitle çökmektedir ki, bunlar Avrupa ve Akdeniz hayatının, en azından XII. yüzyıldan beri sabitlerinden, *yapılarından* birini meydana getirmektedirler ([526]). Köylülüğün yaşam düzeyine gelince, bu konuda hemen hemen hiçbir şey bilmiyoruz. Bu nedenle tabii ki genel hiçbir değeri olmayan, sondajlar arasından bazılarını tesadüfen alıp inceleyeceğiz.

Brescia bölgesindeki bir köy 8 Mayıs 1555'deki bir yangın sırasında tahrip olmuştur ([527]). Alplerdeki Collio de Valnopia'ya bağlı olan küçük Tizzo kasabası gene de yarım millik bir çevreye sahiptir ve burada hepsi de yanmış 260 ev bulunmaktadır, soruştur-

mayı yürüten kişi evlerin yalnızca duvarlarını bulmuştur. Sonuncu bir ayrıntı, Tizzo Venedik Signoria'sına yılda 200 düka vergi ödemektedir. Bu 260 evde 274 aileye mensup 2.000 kişi yaşamaktadır (eğer rakamlar doğruysa -ki böyle olduğuna inanmak için bütün nedenler vardır-, bu hane başına 7'den büyük bir sayı vermektedir). Evlerin fiyatını hesaba katmaksızın, zarar 60.000 düka olarak hesaplanmıştır, yani kişi başına 30 düka. Bu 1555 yılının Temmuzunda meydana gelen bir yangın, bir ova bölgesi olan Trevisano' daki bir köyün iki evini tahrip etmiştir; evlerden birinin değeri 250, diğerininki 150 düka olarak tahmin edilmiştir. Birincisinde mobilyalar, saman ve buğdayın değeri 200 dükaya çıkmaktadır; ikincisindeki saman ve tahılın değeri, mobilyalar hariç (bunlar acaba kurtarıldılar mı?) 90 düka kadardır. İki kazazede de yardım dilekçelerinde kendilerini *poveri* olarak ifade etmekte, kuşkusuz yardım talep edenler için doğal bir formül olan *nudi*'yi kendilerini adlandırmak için kullanmaktadırlar, fakat bu ifadelerin değer yargılarıyla da çelişki içinde olmamaları gerekmektedir. Bu durumda bu özel rakamların ölçü değerine sahip olduklarını varsayalım. Ve Tizzo'ya dönerek felâketin bilançosunu tamamlayalım: herbir ev 200 düka olarak kabul edilirse, 52.000 dükalık toplam bir rakam elde edilmekte ve bu diğer toplama eklenince 112.000 düka rakamına ulaşılmaktadır ve demek ki fert başına birikmiş sermaye 30 değil de 56 düka olmaktadır. Aile başına, diğer köydeki felâketzedelerden daha az talihli olanınkine benzer bir hasat miktarı, yani 100 düka kadar, kabul edilince, köyün toplam yılık geliri 27.400 düka olarak belirmekte ve fert başına 13,7 düka rakamını vermektedir. Bu hesaplamalar dizisi bizi "fakirlik" sınırının -daha doğru olacak olan sefalet kelimesini kullanmamak için- civarına ulaştıracaktır. Fakat kesin sınırı belirlemek konusunda emin olmak mümkün değildir.

Sommaria'nın Fransızca'da söylediğimiz biçimiyle Napoli Muhasebe Bürosu'nun belgelerinin şaşırtıcı zenginliğinden yararlanmam, ne yazık ki keşfin gecikmesi yüzünden eksik kaldı. Oysa bu mali belgeler bizi bir sürü yoldan sefalet ve çok zor hayat koşullarının kapılarına götürmektedirler. Pescara ([528]) Adriyatik kıyılarında 200-250 haneli, yani 1000 kadar nüfuslu sefil bir kasabadır; halkın tümü yabancılardır, *romagnoli, ferraresi, comachiesi, mantovani, milanesi et slavoni.* Bu 1000 kadar göçmenden "50 ailenin (200 kişi) kendi evleri, bağları vardır ve bir miktar endüstriyel faaliyette bulunmaktadırlar; diğerleri kulübelerinden veya daha doğrusu saman yığınlarından başka birşeye sahip değillerdir; burada tuzlarlada çalışarak veya tarlaları çapalayarak günü gününe yaşamaktadırlar". Metin, eğer en iyi durumda olan köylüler tarla sürmek için öküz alabilselerdi diye devam etmektedir; bu da onların öküzlerininin olmadığının kanıtıdır. Sefalet diye düşünülebilir. Ama kentin limanı, depoları ve hatta Mart ayında *della Annunziata* fuarı vardır.

La Sommaria aynı zamanda, senyörlük rantları alıcılarına, intikallerin rastlantılarına göre sattığı ve yeniden sattığı köyler hakkında da ayrıntılar vermektedir. Olağan olarak bir kişi senyörüne çeşitli biçimler altında bir düka ödemektedir ve bu senyörlük rantı "% 5 veya 10'a" satılmaktadır, yani herbir dükalık gelir başına 20 veya 10 dükaya. Biraz çabuk bir şekilde çıkarsadığım, bu adam başına bir düka kuralı ne kadar değere sahipse, o kadar geçerlidir. Başka bir kural da, köylü başına gelirin 10 düka olduğudur. Fakat işte özel bir durum: Otranto bölgesindeki Supertino ([529]), Mayıs 1549'da 395 haneli bir köydür, yani hemen hemen bir kasaba kadar büyük bir köy. Burada, Pescara'dakinden daha kalabalık bir nüfus vardır. Köyün zenginliğini bilhassa zenginlikler meydana getirmektedir. Senyörlük rantının adam başına bir düka olması kuralı buraya pek uymamaktadır: bir yandan fiilen 1.600 kişi kadar, diğer yandan da senyör için 900 düka. Fakat bu sefer elimizde senyöre ayni olarak ödenen onda birlere dair rakamlar ile üretimi ve nakdi geliri hesaplama olanağı bulunmaktadır (3.000 varil şarap, 11.000 *tomola* buğday, 40.000 *tomola* arpa, 1.000 *tomola* yulaf, 1.250 *tomola* bakla, 50 *tomola* bezelye ve

fasulye, 550 *galatri* keten, 2.500 *staia* zeytinyağ nakit olarak 8.400 düka), eğer gelirler listemiz tamamsa ve eğer onda bir gerçekten onda birse, gelir adam başına 5 dükadan biraz fazla olmaktadır.

Ancak 1576 ve 1578 anketlerinin *Relaciones Topograficas*'ına ([530]) göre, Kastilya köyleri bizi daha yüksek rakamlara ulaştırmaktadırlar. Bir örneklemeye dayalı olarak hesaplanan yaşam düzeyi ([531]), aile başına 15.552 *maravedis,* yani 44 düka olarak çıkmaktadır; adam başına gelir, aileler dörder kişi olarak alındıklarından 11 düka olmaktadır.

Başka hesaplamalar da mutlaka mümkündür. Loncalara ait zengin arşivler bugüne kadar çok iyi araştırılmış değillerdir. Maliye muhasebesi kuşkusuz bize daha geniş bir ölçekte herbir Venedik adasının "ulusal gelir"ini hesaplama olanağını mutlaka sunabilir: Korfu, Girit, Kıbrıs. Hem Palermo'da, hem de Simancas'da Sicilya'ya ilişkin belgesel diziler enderdir. Zor da olsa Venedik devleti ile Toskana devletinin gayri safi hasılalarının muhasebeleştirilebileceklerini düşünüyorum.

Bir an için bu sorunların, köle fiyatlarının veya forsa fiyatlarının veya kendi istekleriyle kadırga kürekçisi olanların veya askerlerin ücretlerinin veya hizmetçilere ödenen maaşların en düşük değer kabul edilerek çözülebileceğine inanmıştım. Fakat bu insan değerlerinin gerçekten *marjinal* oldukları konusunda emin değilim. Hem Sicilya'da, hem de Napoli'de bir köle, yüzyılın ilk yarısında 30 kadar dükaya satılmaktadır ([532]); 1550' lerden sonra bu fiyat iki katına çıkmıştır ([533]). Bundan hiçbir sonuç çıkartılamaz, çünkü köle piyasası çok dardır; bir an aşırı bolluk olsa, fiyatlar başaşağı gitmektedir: 1587'de kadırgalarıyla çıktığı bir yağma seferinden dönen Pietro di Toledo (ünlü Napoli kral naibinin oğlu) elde ettiği kölelerin tanesini 30 dükaya bırakmıştır ([534]). Ayrıca ilâve edelim ki, çoğu zaman hemen hemen eli cebe hiç atmadan köle emek-gücü elde etmek mümkündür. XIV. yüzyılın sonunda *ponentini* kadırga forsalarının 12 yıl süreyle zincirleme azadları, bunların Kefalonya'nın Venedikli yöneticisi tarafından, hiçbir yargılamaya tabi tutulmaksızın küreğe çakıldıklarını ve sonra da bir kadırgadan diğerine geçtiklerini, *strabalzati di galera in galera* ([535]) bize öğretmektedir. Tutsakların geri alınması konusunda da aynı hayal kırıklığına uğramaktayız ([536]). Belgelerimizde bunların sadece zengin ve ayrıcalıklı olanları yer almaktadır: kurtarmalık akçesi insan fiyatına değil, efendisinin onun sahip olduğuna inandığı kaynaklara tabi olmaktadır. Ücret ödenen ve yemek verilen iradi forsalar hakkında komutan Giron'un ([537]) bir sözü bizi aydınlatmaktadır. Cezalarını çektikten sonra da kadırgalarda kalan talihsizlere "iradi forsa" (pek de iradi olmasa gerek) denilmektedir; bir haber kaynağına göre, bu durumda onlara ayda bir düka ödenmektedir, oysa İtalya'da bunun iki katını almaktadırlar. Bu yüksek ücretler uygulanırsa İspanya'da da onlardan rahatlıkla sağlanacaktır diye de açıklamaktadır. Demek ki askerlere her zaman yüksek ücretler ödenmekte ve aşikâr primlerle cezbedilmektedirler, çünkü daha 1487'de bir asker ayda 3 düka almaktadır ([538]). Kısacası, iradi forsaların, hatta kölelerin, kesinlikle askerlerin ve aynı zamanda hizmetçilerin (Raguza'da olduğu gibi) ([539]), insanların bu esas itibariyle bölünmelerinde her zaman kötü tarafta olmadıklarını düşünme noktasına ulaşmış olmaktayım; toplum tarafından yüklenilenler, onun insafından da emin olmaktadırlar -ve diğerleri-. Bu ayırım hattı bu zavallıların bile altında kalmakta ve ancak daha gerilere gitmek için kıpırdamaktadır.

Geçici bir sınıflandırma

Bu yapılmış ve yapılacak ölçümler ve hesaplamalar ne olurlarsa olsunlar, *faal* insan için izleyen kotaların saptanmasından geriye dönük değerler skalasında yanılma olmaya-

caktır: yılda 20 dükanın altında gelir elde ediyorsa sefildir; 20-40 düka arasında "küçük", 40-150 düka arasında "hali vakti yerinde"dir. Bu skala ne bölgeler arasındaki çeşitli fiyatların yerel değişmelerini; ne de enflasyon dönemlerinde önemli olan yıldan yıla değişmeleri hesaba katmaktadır. Biz ona yalnızca çok kaba bir "sınıflandırma" ([540]) olarak değer atfediyoruz.

Böylece Padua üniversitesinde bir profesörün yılda 600 florin aldığını öğrenir öğrenmez, onun *ipso facto* zenginler tarafında olduğunu biliyoruz ve bunu bilmek için de bu profesörün *primus loeus lectionis ordinarie juris civilis* birinci medeni hukuk kürsüsünün sahibi olduğunu ve bu adamın Corrado del Buscio gibi biri olduğunu öğrenmeye, ayrıca 1506 yazındaki genel ücret düzeyini de öğrenmeye ihtiyaç duymuyoruz ([541]). Belgelerimizin zikrettikleri sayılamayacak kadar çok ücreti her seferinde bu ilkel tasnifin içine yerleştirme şansına sahip olacağız: Venedik *Zecca*'sında ücret yelpazesinin, en altta gözetimle görevli sefil çocukların aldıklarından (1554'de yılda 20 düka) ([542]), yukarıda altın ve gümüşü ayrıştırmakla görevli bir *partidor*'un ücreti olan 60 dükaya (1557) ([543]) doğru açıldığını ve ancak bir muhasebecinin aldığı 180 düka ile birlikte ([544]) (ama 1590'da, bilinen yükselmeden sonra) ([545]) ilginç hale geldiğini; tersanede 1534'te ([546]) işçinin 1 Mart-31 Ağustos arasında günde 24 *soldi* ve 1 Eylül-Şubat son günü arasında da günde 20 *soldi* alarak daha mütevazi bir ücret düzeyinde olduğunu; aynı yılda, nitelikli bir işçi olan kalafatçıya yazın 40 *soldi* ve kışın da 30 *soldi* ödendiğini göreceğiz. Böylece Venedik gücünün bu iki merkezi olan Tersane ve *Zecca*'da ([547]) mütevazi bir ücret ödenen bir işçiliğe yaslanmaktadır. Onlar meclisinin atadığı kâtipler bile yılda ortalama olarak 100 düka alabilmektedirler ([548]). Bunun zıddında olarak, Signoria'nın hizmetindeki şu "*inzegner*" Zuan Hieronomio de San Michel, 1566'da ücretini Sigoria'dan *ear mois* 20-25 düka artırılmasını isterken, bir ayda bir işçinin bir yılda kazandığını kazanmaktadır ([549]).

Kısacası, çok sayıda fakir, çok sayıda sefil, tarihin zorlukla yürütülen araştırmalara rağmen yavaş yavaş yer açmaya başladığı geniş bir proletarya. Yüzyılın tüm faaliyetlerine damgasını basan ve yüzyıl geçtikçe ağırlığı artan bir proletarya. Bu proletarya gerçek bir toplumsal devrim olan haydutluğu besleyecektir; bu devrim uzun ve yararsızdır. Genel sefalet çatışmanın sonucunu belirleyecek, fakir ve talihsizleri acımasız bir şekilde hayatın sıfır düzeyine atacaktır. İspanya'da XVII. yüzyılda eski ve inatçı zenginlikler, vurgulu bir nüfus gerilemesi, geniş bir toplumsal sektör, İmparatorluk Roma'sının plebine benzeyen bir proletarya yaratmışlardır. Gerçek fakirler macera romanlarının ünlü hale getirdiği, kentlerdeki kötü çocuklar, bütün bu *gente del hampa, bütün bu hampones* bütün bu kulağı kesikler çalışma dünyasıyla bağlarını kopartmışlardır, fakat onlarla bağlarını ilk önce emek piyasası kopartmıştır. Bunlar daha dün, Çarlar dönemindeki Moskova fakirleri gibi sefil bir aylaklık içindedirler. Acaba manastır kapılarında çorba dağıtılmasaydı, şu *sopitas* dağıtılmasaydı bu *sopa boba* yiyiciler yaşayabilirler miydi? Sokak köşelerinde zar ve iskambil oynayan, partallar içindeki insanlar aynı zamanda zengin evlerindeki aşırı bolluktaki hizmetkâr kitlesini de beslemektedirler. Genç kont Olivares Salamanca'da yüksek öğrenimi sırasında bir kâhyaya, 21 hizmetkâra ve kitaplarını evinden üniversiteye taşımak için bir katıra sahiptir ([550]).

İspanya'nın gerçeği, din savaşları Fransa'sının, V.Sikstus İtalya'sının ve hatta yüzyılın son dönemlerinde Türkiye'nin de gerçeğidir: fakirlerin yükü o kadar fazlalaşmıştır ki, bu durum tek başına ekonomik konjonktürde ani bir değişikliği haber vermektedir; bu değişiklikten, Akdeniz'in bir ucundan diğerine, fakirler hiçbir şey kazanmayacaklardır.

Gıdalar kötü bir kıstastır: resmi rakamlara göre çorba her zaman iyidir

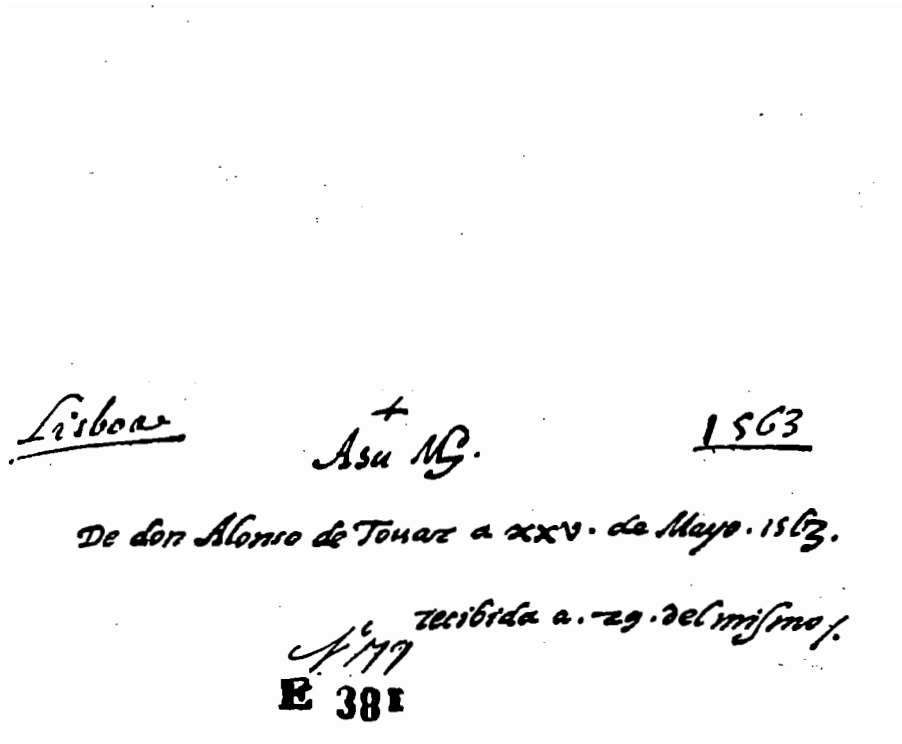
Bütün bu hesaplar ve sondajlar yeniden ele alınmalıdır: bu durumda büyük ölçüde değişebilirler. Buna karşılık beslenmeye ilişkin anketler konusunda fazla hayal kurmayalım ([551]). Bu konudaki belgeler eksik değildir: onları bulabilmek için aramak yeterlidir. Fakat düşük hayat düzeylerine ilişkin araştırmamızdaki tanıklıkları kuşkuluya benzemektedir. Eğer onlara inanılacak olursa, herşey mümkün dünyaların en iyisinde, en iyi durumda olacaktır. Spinaların sofrasının bol ve çeşitli olması kimseyi şaşırtmayacaktır. Fakirlerin çoğunun ucuz gıdalara, ekmek ve peksimete yüklenmesinden daha doğal birşey olmayacaktır. Bu fakir sofralarında peynir, et ve balığa yer vardır. Avrupa'nın tümünde ve kuşkusuz Akdeniz'de et tüketimini azaltan yavaş evrim henüz çok ileri boyutlarda değildir. Fakat bu geriye yönelik anketlerde bizi en çok şaşırtan şey askerlere, bahriyelilere, kadırga kürekçilerine, imaretlere giden fakirlere tahsis edilen yemek listesinin kaloriye göre tartılmasıdır. Bunlar günde 4.000 kalori civarında olmaktadırlar.

Eğer resmi menülerin her zaman *resmen* ve istisnasız iyi olduklarını bilmeseydik, mümkün en iyi dünyada herşeyin en iyisi gerçekleşmiş olurdu. Bu ilân edilen ve sorumlu otoritelere aktarılan menülerde herşey iyidir, çok iyidir. Ve zihinlerimizde kuşku uyanması için, kadırgalarda yemek dağıtımı konusunda tartışmaların çıkmış olması hiç de gerekli değildir. Fakat rakamlar oradadır, veya Napoli kadırgalarının *veedor*'u olup, yıllardan beri onların iaşesiyle ilgilenen ve *Sommaria* soruşturmacılarının önünde serbestçe konuşan kişinin yorumları da oradadır ([552]). Türk kadırgalarında bile, olağan olarak peksimet ağırlıklı bir gıda dağıtımı söz konusudur ([553]). Öyleyse esas olanı kabul edelim, yani çok sayıda belgenin açığa çıkarttığı ve teyid ettiği bu dengeli hayat belki de sadece kadırga kürekçileri ile askerlerin, sağlıklarının korunması gereken oldukça değerli hizmetkârlar oldukları anlamına gelmektedir. Ve hemen ve güçlü bir şekilde söyleyelim, çünkü hiçbir şey bizi önceden uyarmamaktadır: bu menüler ayrıcalıkları işaret etmektedirler. Kendine çorba, *vaca salada, bizcocho,* şarap ve sirke dağıtacak bir yer bulan herkes kurtulmuştur. Diego Suàrez çok gençken Escorial şantiyelerinde çalışmış ve karavanayı iyi bulmuştur, *el plato bueno.* Gerçek fakirler savaşçı veya merhametli yiyecek vericiler bulamamış olanlardır. Bunlar çok sayıdadırlar. Bunlar, anlar itibariyle şiddetli sahneler halinde farkedilen yüzyılın arka dekorunu meydana getirmektedirler: 27 Mayıs 1597'de, bir kroniğe göre, Aix-en-Provence'da "Saint-Esprit kilisesinin yöneticileri fakirlere ekmek dağıtırlarken fakirlerin buraya üşüşmeleri sonucu 6 veya 7 kişi ölmüştür; 1200'den fazla fakir burada birikmiş olduğundan yere düşen çocuklar, kızlar ve bir de kadının üzerine basılmış ve boğulmuşlardır" ([554]).

Hesabın sağlaması yapılabilir mi?

Eğer çeşitli gelir kitlelerini toplarsak (bunların tesadüfi ve kısmi olmalarına rağmen) Akdeniz'in gayri safi hasılası 1.200 ilâ 1.500 milyon altın arasında olacaktır. Bu *pro capite* 20-25 dükalık bir pay vermektedir. Bu rakamlar kesin olmayıp, herhalde çok yüksektirler. Ortalama düzey hiç de bu yükseklikte olamaz. Hatamız herşeyi para cinsinden tahmin etmemizden kaynaklanmaktadır, ama başka türlüsü de mümkün değildir. Bu rakam, eğer herşey pazardan geçseydi oluşacak olan ortalamadır. Oysa gerçek durum böyle değildir. Ancak bu teorik rakamlar ne saçmadır, ne de yararsızdır. Bir kroki çizdik ve bu gerekiyordu, çünkü manzaranın ulaşılmaz kitlelerinin birbirlerine göre konumlarını belirlemek gerekliydi. Bunları söyledikten sonra sahifeyi çevirelim ve geçerli rakamların bizden saklanmalarından kaynaklanan bu can sıkıcı hesaplama biçimini terkedelim. Bundan sonraki on yıl içinde, eğer burada açılan yol yeniden ele alınacak ve

verimli bir şekilde izlenecek olursa, bu bölümü baştan sona yeniden yazmak gerekecektir.



II. Felipe'nin Lizbon'daki elçisinin bir mektubunun yollanma ve alınma tarihlerinin kayıtlarını içeren *carpeta*'sının faksimilesi, bkz. 50 numaralı dipnot.

2

EKONOMİLER : DEĞERLİ MADENLER, PARALAR VE FİYATLAR

Değerli madenlerin rolü hiçbir zaman, XVI. yüzyılda olduğu kadar önemliye benzememiştir. O yüzyılda yaşayanlar hiçbir tereddüte kapılmadan onlara birinci sırayı layık görmekte, izleyen yüzyılın uzmanları da bunu daha da artırmaktadırlar. Bunlardan birine göre değerli madenler "halkın özüdür" (1). Ve şu Venedikli nutuk atıcı sarı veya beyaz madenin "bütün yönetimlerin siniri" olduğunu, "onun nabzını, hareketini, ritmini, ruhunu meydana getirdiğini, onun bizatihi varlığı ve hayatı" olduğunu (*l'esser et la vita*) söyleyecek kadar ileri gitmektedir. "O her türlü olanaksızlıkların üstesinden gelir, çünkü o efendidir, herşeyin patronudur: kendiyle birlikte herşeyin gerekirliğini taşır; o olmazsa herşey dermansız ve hareketsiz kalır" (2)

Patron del tutte, işte tam da tartışılması gereken budur. Para çoğu zaman kabul edildiği gibi şu evrensel sürükleyici değildir. Değerli madenlerin rolü, geçmiş dönemlerin stoklarına ve aynı zamanda eski kazalara bağımlıdır; paranın tedavül hızı, ülkeler arası bağlantı, ekonomiler arası sürtüşme, devletlerin ve tüccarların oyunları, hatta "avamın kanaati" de bu rolün bağımlı olduklarının arasında yer almaktadırlar (3). Ve para iktisatçıların dedikleri gibi, çoğu zaman gerçekleri, malları, hizmetleri veya mübadeleleri gizleyen bir örtüden başka birşey değildir. Nihayet, altın ve gümüş (hatta bakır da demek gerekirdi) homojen bir maden stoku oluşturmak üzere basit bir şekilde birbirlerine eklenememektedirler. Nakdi madenler, aralarında sürtüşmekte ve rekabet etmektedirler (4).

Böylece altın paraların beyaz paralara karşı her aşırı yükselişi gümüşü kaçırmakta, artık keyfi olarak teşvik gören bir *kötü para* rolü oynamaya başlayan altın, iyi paraları bu arada gümüş sikkeleri piyasadan kovmaktadır. Bu oyun her seferinde tamamen yararsız değildir. Eğer bu durum Venedik'te inatçı bir şekilde tekrarlanıp duruyorsa, acaba bu, Signoria'nın Doğu Akdeniz yönüne olan ticaretine can veren büyük miktarlı beyaz maden ihracını kolaylaştırmak için değil midir? Burada, sonuçları ve sınırlarıyla birlikte bir *forcing* vardır (5); altının yükselmesi otomatik olarak mübadelelerin yükselmesi ve hayat pahalılığının artması demektir. Bu aynı zamanda, 1603'de Türk İmparatorluğundan gelen 250.000 sekinenin tamamen anormal bir şekilde geri dönmesi demektir (6). Veya, aynı dönemde, bir aracı vasıtasıyla Venedik *Zecca*'sına 200.000 ekü satan ve hiç riske girmeden 12.000 ekü kazanan şu Toskana büyük dükünün spekülasyonudur; kentinde altının, tıpkı un fiyatının buğdayınkiyle olması gibi gümüşünkiyle hakiki orana sürekli olarak getirilmiş olmasını isteyen bir Venediklinin "cehaletimizin sonucunda" dediği gibi (7). Devamını öngörmek kolaydır, gümüş paraların nisbi kıtlığı kapıları

kırpık, içindeki değerli maden oranı düşürülmüş sikkelere açacaktır ve Venedik bunların tedavülünü önlemede sıkıntılara düşecektir ([8]). Acaba bütün bu belâların nedeni kısmen, Doğu Akdeniz'e gümüş ihraç zorunluluğundan mı kaynaklanmaktadır?

O çağdaki insanlara ait olmayan bu açıklama, Sicilya'nın garip durumuna gene de bir anlam getirecektir: en azından 1531'den beri burada altın gümüşe nazaran değerinin altında takdir edilmektedir (1'e karşı 15). Bu "oransızlık" nedeniyle Sicilya gümüşlerini sürekli olarak kaybetmektedir, çünkü buradan altın karşılığında gümüş almak ve sonradan bunu eritmek kârlıdır, zaten Napoli darphanelerinin de sık sık yaptıkları budur ([9]). Geriye, bu sürekli skandali anlamak, bunun kime yaradığını ve neden devam ettiğini görmek kalmaktadır.

Başka yerlerde altının gümüşe karşı oynaması daha çeşitli şekillerde olmakta ([10]), fakat insanların paraları cinsine ve karşılıklı hareketlerine dikkat etmeye başladıkları andan itibaren gözlem sonuçlarından kurtulamamaktadır. İyi para kötüsüne karşı, güçlü para zayıfına karşı, sarı para beyazına hatta karasına karşı (*billon* ve daha sonra saf bakırdan yapılanlar), daha sonra da madeni para kâğıt olanına karşı... "Para" zenginlik veya servet geniş anlamında, asla tek ve aynı cinsten olmamıştır.

1. Akdeniz ve Sudan altını

Doğuya doğru değerli maden çıkışları

Ancak ilk bakışta hiçbir şey, Akdeniz'deki değerli maden dolaşımı kadar basit gözükmemektedir. Yüzyıllar bu alanda hiçbir şeyi değiştirmeden akıp gitmektedirler. Nereden gelirlerse gelsinler; Eski Sırbistan gümüş madenlerinden; Alplerden; Sardinya'dan; Sudan veya Etopya nehir yataklarından, hatta kuzey Afrika veya Mısır yoluyla Sofala'dan; Inn vadisinin kıyısındaki Schwaz gümüş madenlerinden; Macaristan'daki Neusohl'den; Saksonya'daki Mansfeld'den; Prag yakınlarındaki Kuttenberg'den, veya Erz-Gebirge madenlerinden ([11]); XVI. yüzyılın ilk yıllarından itibaren Yeni Dünya madenlerinden nereden gelirlerse gelsinler, değerli madenler bir kez Akdeniz yaşamına katıldıktan sonra, doğu yönüne olan sürekli bir kaçışı beslemektedirler. Karadeniz'de, Suriye'de, Mısır'da, Akdeniz ticareti ezelden beri hep açıkla kapanmıştır; Akdeniz ticareti Uzak Doğu'ya ancak kendi stoklarını eritme pahasına, altın ve gümüş sevkiyatı pahasına ulaşabilmiştir. Hatta bu değerli maden kanamasının Roma İmparatorluğunun örgütlenmesini bozduğu bile iddia edilmiştir ve bu konu tartışılabilir olmakla birlikte mümkün olmaya da devam etmektedir. Seylan'a kadar olan bölgede Julius-Claudiuslar çağına ait paraların bulunduğu da bir olgudur ([12]).

Akdeniz her durumda ve nihayetsiz bir çaba ile bu iflas ettirici ihracatı kısıtlamaya uğramıştır. İskenderiye Roma İmparatorluğu döneminde, Uzak Doğu'dan yaptığı alımları kısmen cam ürünleriyle karşılamaktaydı ([13]). Orta Çağda, Batı Avrupa altın ve gümüş yerine kölelerini sevkediyordu. Bizans, Justiniaus döneminde, Doğuya para ihracını sınırlamak üzere, kendi ülkesinde ipek böceği üretimini başlatmayı başarıyordu ([14]). Bu denemeler aslında, Akdeniz'e çok ihraç eden ve karşılığında az ithal eden Uzak Doğu'ya karşı yapılan ödemelerin gerekliliğinin ve uzun dönemde de tüketiciliğinin altını çizmekten başka bir işe yaramamaktadırlar.

Demek ki, XVI. ve onu izleyen yüzyılda baharat, müstahzarat ve ipek üreticisi geniş Asya mekânında Venedik, Cenova veya Floransa'da basılmış altın ve özellikle de gümüşten, değerli madeni paralar tedavül etmektedir; bunlara daha sonra çok ünlü İspanyol sekizlik sikkeleri katılacaktır. Bu sikkeler Doğu'ya giderek Akdeniz dolaşımından çık-

maktadırlar, oysa onları bu dolaşıma sokabilmek için ne kadar da sabır gerekmiştir. Kalın çizgileri itibariyle bakıldığında, Akdeniz zaten hiçbir zaman yeterli düzeyde olmayan değerli madenleri toplayan bir makina olarak gözükmektedir ([15]). Akdeniz bunları, sonunda Hindistan, Çin ve Doğu Hind Adalarına kaptırmak üzere tasarruf etmektedir. Büyük keşifler yolları ve fiyatları alt-üst etmekle birlikte, bu temel gerçek konusunda hiçbir şeyi değiştirememişlerdir. Çünkü kuşkusuz Batılılar açısından, Doğunun değerli mallarını ve özellikle de bir Venediklinin dediğine göre, "kendiyle birlikte, diğer tüm baharatı sürükleyen" karabiberini edinmek daha büyük bir avantaj sağlamaktadır; çünkü gene kuşkusuz eskiden olduğu gibi XVI. yüzyılda da, Doğu kapısının eşiği aşılır aşılmaz değerli madenlerin satın alma güçleri, Hıristiyan ülkerindekilerden daha yüksek olmaktadır. 1613'e doğru, Antonio Serra'ya göre Venedik her yıl Doğu Akdeniz'e 5 milyon nakit ihraç etmektedir ([16]) ve bu maden rezervini sağlamak içinde yünlüler, cam eşyalar, aynalar, bakır ve demir eşyalar, bakır sevketmektedir. Venedikli tüccarların Suriye'den İran körfezine kadar Doğu Akdeniz "iskelelerinde" ([17]) istihdam ettikleri mukim acente ve memurların görevi, bilgi edinmek, "*admonester*" ([18]), iyi işleri kovalamak, ama aynı zamanda günler boyunca mala karşı mal satmak, *dar a baratto* veya *barattare,* yani elini cebine atmadan almak ve satmaktır da. Bu uzun yolu kısaltmak üzere nakde başvurma eğilimi hiç de azımsanacak gibi değildir, eğer işlem kârlı olacaksa Rialto bankasının şu uzmanı 1603'de bile şöyle yazabilmektedir ([19]): *di Levante è venuto sempre li capitali in mercancie,* sermaye (nakit) Doğu Akdeniz'den hep mal olarak gelmektedir. Tavernier 1650'lerde "Doğu Akdeniz'den para getirmek adet değildir, bu para daha çok kâr edilebilecek iyi mallar için kullanılmaktadır" diye kaydetmektedir ([20]). 1668 tarihli bir Venedik muhtırası Mısır'a *pezze da otto di Spagna* ([21]) sokulduğu takdirde % 30'a kadar kazanıldığını bildirmektedir.

XVI. ve XVII yüzyıllarda benzer nitelikte olan bu ticari uygulamalar tek yanlı, hiçbir güven unsuru taşımayan bir konumun ağırlığını ortaya koymaktadırlar. Bir yerden başkasına tüm Hıristiyan alemini dolaşan kambiyo senedi, İslâm dünyasına nadiren yolculuk yapmaktadır, o kadar nadiren ki, yokluğuna hükmedilebilir ([22]). Ödemeler konusunda hep sıkıntıda olan Hıristiyan tüccar, Doğu Akdeniz'de % 40'a varan tefeci faiz hadlerinden borç almaktan başka çare bulamamaktadır. 1573 tarihli Raguza belgeleri Mısır'daki Portekiz Yahudileri tarafından bu hadden verilen borçlardan söz etmektedirler ([23]). 1596'da Buriye'de Venedikli tüccarlar ne fiyattan olursa olsun borç almak üzere acele etmişler ve sonunda "Türkler"den % 30 ve 40'tan borç almışlardır. Bunun sonucu, "millet"in tümünü şerefsiz hale getiren birçok iflas ([24]). Zaten, daha başından beri Batı kentlerinde bir nakit karaborsası varolmuştur. Venedik'te küçük bankalar, *banchetti,* kapıları ve pencereleri kapalı olduğu halde, Onlar Meclisinin sürekli sert tedbirler almasına rağmen ([25]), gizlice para ticareti yapmaktaydılar ([26]).

Yüzyılın son çeyreğiyle birlikte Fransızlar, İngilizler ve Flamanlar (yani Hollandalılar) eski Doğu Akdeniz ticaretine geniş ölçekte katılmaya başlamışlardır. Bunlar geleneksel alışkanlıkları alt-üst etmekte, eski Venedik firmalarını zorluklarla karşı karşıya bırakmakta ve yükselmesine yol açmaktadırlar. Yeni gelenlerin acemice hareketleri! Daha sonraları Fransızlar bu nakit karşılığı ticarete sadık kalmışlardır ([27]), fakat İngilizler ve Hollandalılar kendi mallarını, *Carisee,* kurşun, bakır ve kalayı dayatmayı çabucak başarmışlardır; 1583'te İngilizler alımlarının ancak dörtte bir kadarını nakitle yapmaktaydılar ([28]).

Bu parayı edinmek gerekiyordu. Akdeniz'in büyük ticari merkezleri Cenova, Livorno, Venedik, Ancona ve bazen Napoli mal veya hizmet karşılığında bu değerli dövizlerin bazılarını sağlamaktaydılar. Aslında bu çeşmeler sadece birer aktarım nokta-

sından ibarettiler. Gümüş onlara İspanya'dan, Sevilla'dan oldukça doğrudan bir yolla gelmekteydi. Ve eğer İngilizler İtalyan limanlarını tercih ediyordularsa, bunun nedeni 1586-1604 arasında İspanya'nın onlara gümüşe ulaşmada zorluk çıkartmasıydı.

Altın, sonra da gümüş bakımından zengin ve bunları kilit altında tutmak isteyen ama gene de değerli madenlerin kaçmasını engelleyemeyen İspanya, Sevilla aracılığıyla Akdeniz'in ve o zamanki dünyanın tümünün ticaretini canlandırmaktaydı. Oysa bu değerli maden sağlanması yeni, devrimci bir olgudur ve büyük keşiflerin kronolojisinin akla getireceğinden daha yeni bir olaydır.

Sudan altını: önceller

XVI. yüzyıldan önce -Amerikan altın ve gümüşünden önce- Akdeniz ticareti için vazgeçilmez nitelikteki değerli madenleri şurada veya burada, kıyılarının yakınında veya uzağında (genellikle oldukça uzağında) bulunmuştur. Bu, kabaca oldukça iyi bilinen, uzun bir tarihtir. Sadece, herhalde XVI. yüzyılın ortalarında sona ermiş olan sonuncu bölümü -ve biz buna, kısaltma kastıyla Sudan altını adını veriyoruz- belki de en az aydınlığa çıkartılanıdır, veya en azından düne kadar durum böyleydi ([29]).

En cesur tarihçiler Sahra trafiğinin başlangıcını X. yüzyıla koymaktadırlar. Fakat herşey, geçmişte bu trafiğin çok daha uzaklara gittiğini, hatta M.S. II. yüzyılda devenin çöle girişinden bile öncelere uzandığını düşünmemize izin vermektedir. Çünkü bu tarihte önce "Guaramantların atları ve öküzleri Libya çölünde araba çekmekteydiler" ([30]). Sudan'dan gelen toz altının Küçük Afrika'ya X. yüzyılla birlikte ulaşmış olması ve 1000 yıllarının ötesinde ([31]), güneyde Nijer boynuzunda tutarlı ve parlak devletlerin kurulmalarına yol açarken, kuzeyde Magrip'te Oran ve Cezayir gibi yeni kentlerin kurulmasına yardım etmiş olması muhtemeldir. Efendilerinin X. yüzyılda önemli Ciota üssüne yerleşmiş oldukları Müslüman İspanya'sı ([32]), altın dirhemlerinin malzemesini Kuzey Afrika'da bulmaktaydı.

Fakat Sudan altını yalnızca Müslüman Kuzey Afrika ile Müslüman İspanya'nın XII. yüzyılla birlikte büyük deniz yollarından koparak kendi içine kapanarak yaşamak zorunda kalan şu Batı İslamiyeti blokunun refahının tabanı değildir. Bu altın Akdeniz'in büyük tarihine bağlanmaktadır: bu altın denizin genel dolaşımına XIV. yüzyıldan itibaren, belki de Mali kralı Mausa Musa'nın Mekke'ye 1324'de yaptığı gürültülü hacdan itibaren girmiştir ([33]). Sarı maden sağlayıcısı Kuzey Afrika yavaş yavaş tüm Akdeniz'in sürükleyicisi haline gelmiştir. XV. yüzyılda hristiyan tüccarlar burayı istila etmektedirler ([34]). Ciota, Tana, Fas, Tlemsen ([35]), Setif, Constantine ([36]) ve Tunus'a canlarının istediği gibi yerleşmişlerdir. Daha önceki yüzyıllar maceracı askerlerin gelişlerini, 1354'de Filippo Doria'nın "altından yana zengin" ([37]) kent Trablus'a karşı yaptığı gibi, korsan saldırılarını görmüştür. Veyahut Aragonlularınki ve Kastilyalılarınki gibi büyük fetih projelerine tanık olmuştur ([38]). XV. yüzyılda herşey tüccar içindir: tarih artık ticari sözleşmeler, ayrıcalıklar, satın almalar, mübadelelerden başka birşeyden söz etmemektedir. Doğu'da Türk ilerlemesi karşısında rahatları kaçan hristiyan tüccarlar, bunun telâfisini burada bulmuşlardır ([39]). Magrip Katalanlara olduğu kadar Marsilyalılara, Provencelilara ([40]), Raguzalılara ([41]), Sicilyalılara ([42]); düzenli yolculukları sırasında Trablus, Tunus, Cezayir, Bone ve Oran'da duraklayan Venediklilere; 1573'te muzaffer İspanyolların Tunus'ta funduklarını değil de, onlara ait eski sarnıçları bulacakları Cenevizlilere de açıktır. "Dürüst tüccarlar kenti" Tlemsen'de, Hristiyan aleminin tüm "millet"leri temsil edilmektedirler. Soylu atları alan Gonzag'ın ajanları, Tunus ve

Cezayir'de, tıpkı Cenova veya Venedik'teymiş gibi rahat davranmakta, gidip gelmekte, Berberistan'a çekilmiş kambiyo senetleri getirmekte (bu senetler bu ülkeye yerleşmiş hıristiyan tüccarların kredisiyle gelmektedirler), veya Venedik kadırgalarıyla yanlarında baş belası arkadaşları atlar olduğu halde geri dönmektedirler (43). 1438'de kıtlıktan perişan olan Trablus ve Tunus'a buğday veren Ulu Alfonso, bunların karşılığında ödenen altınlardan, Napoli'ye karşı olan savaşı finanse edebilmek için 24.000 *Venedik* dükası bastırtmıştır (44).

Altın ve kölenin yardımıyla, ticaretin güneye doğru nüfuz etmesi artmış, Nijer üzerinde Tuat'a kadar ulaşmıştır (45). Hıristiyanlığın sunabileceği ve Kuzey Afrika'nın ticari sokaklarında görülen herşey, kumaşlar, *carisee,* bakır ve demir eşya, kötü mallar, siyasal bakımdan tutarsız olması nedeniyle Magrip'in bu istilaya yardımcı olması ve transite engel olmaması nedeniyle, Sahra'yı aşmaktadırlar. Magrip ilke olarak üç bölgeye ayrılmıştır (tarihin üç coğrafi, kültürel ve siyasal bölgesi); Merinilerin Fas'ı Vahabilerin Tlemsen'i, Hafsilerin İfrikiya'sı (Tunus). Fakat bu mekânların herbirinde ne kadarda çok özerklik, zıtlık, vahşi dağ, bağımsız kent bulunmaktadır. Oran ve Ciota gerçek kentsel cumhuriyetlerdir. Küçük Afrika'yı bir kırsal ülkeler toplamı olarak kabul etmek hata olacaktır (en fazla bilgi sahibi olanlar bile bu hatayı işlemektedirler). XIV. ve XV. yüzyıllarda burada kentler, bazen kendilerini çevreleyen ülkeyle hiçbir oranı olmayan bir şekilde gelişmektedirler. Bu kentler yalnızca İç Denize değil, aynı zamanda güneye, zenciler ülkesine *Bled as Sudan*'a dönük olarak yaşamaktadırlar. Sahra sınırlarından Gine körfezi kıyılarına kadar olan bu bağlantılar eski bir sistem oluşturmaktadırlar; bu sistem Vitorino Magalhaes Godinho' nun yazdığı gibi "değişmez coğrafi-ekonomik koşullarla" *yapılanmıştır* (46).

Ticaret yollarına beş tane mal egemen olmuştur: toz altın (*tibar*) (47), zenci köleler, bakır, tuz, kumaş. İlk ikisine zenciler sahiptir. Limitte mübadeleler kuzeyin deve kervanlarıyla, güneyin hamal veya pirog dizileri arasında yapılmıştır. Bu ticaretin bütünü itibariyle kuzey, yani İslam ve onun ötesinde Batılı tüccar avantaj sağlamaktadır. Anlatıldığına göre, 1450'de tuz Mali'de aynı ağırlıktaki altınla mübadele edilmektedir (48). Afrikalı Leon'a göre, 1515'te Venedik kumaşları Timbuktu'da çok yüksek fiyatlardan satılmaktadır ve soylular Doğu Akdenizli veya Magripli tüccarlara çok borçlanmışlardır (49). Genel konjonktür böyledir. Fakat yerel bir konjonktür de rolünü oynamaktadır: aslında altın konusunda herşey hiç de esrarlı olmayan ve hala bilinen üç adet nehirden altın çıkartılan bölgenin üretim esnekliğine tabidir (50): Yukarı Senegal, Yukarı Nijer ve Gine kıyısı.

Portekizliler Gine'de: altın Akdeniz'e gelmeye devam ediyor

Portekizlilerin Afrika'nın Atlantik kıyılarındaki ilerlemeleri önemli bir olaydır. Beyaz Burun'da kâşiflerle Berberistan'ın *Mouros brancos*'u arasında ilk temas kurulmuştur ve bir miktar toz altın daha o tarihte Okyanus yolunu tutmuştur. Gine körfezine 1440'da ulaşılmış ve köle, altın, fildişi *resgate*'si nehir ağızlarında, yerel fuarlarda, hemen her zaman kötü kaliteden parlak renkli kumaşlar, bakır yüzük, bilezik ve leğenler, kaba yünlü kumaşlar, artı buğday ve at karşılığında yapılır hale gelmiştir. 1444'te ilk zenci köle kafilesi Portekiz'e Lagos'ta ayak basmıştır. 1460'ta Denizci Enrique öldüğünde, Gine kıyılarında hemen herşey yerli yerindedir. Fetih, Ocak 1482'de, Sao Jörge de Minax kalesinin beklenmedik bir şekilde, birkaç hafta içinde inşa edilmesiyle tamamlanmıştır; bu kale Portekiz'den getirtilen malzemelerle ve özellikle de önceden yontulmuş taşlarla yapılmıştır.

Mübadelelerin (altın, köle, fildişi, malaguetta ve diğer karabiber benzerleri) ani gelişimi konusunda hiçbir kuşku yoktur. Altına ilişkin olarak bunun işletilmesi hem kral, hem de özel kişilerin adına yapılmaktadır. 1500-1520 dönemi için muhtemelen ([51]) yılda 700 kilo kadar altın ihracı söz konusudur. 1520'lerden sonra gerileme hissedilir düzeydedir ve 1550'lere doğru, ancak 1580'lerden veya daha doğrusu 1600'lerden önce -1605'ten sonra Hollanda işletmesinin kurulmasıyla- sona ermeyecek olan uzun bir bunalım başlamıştır. Demek ki üç dönem söz konusudur: 1440'dan 1520-1550'ye kadar aşikâr bir faaliyet, sonra 1550-1600 arasında uzun bir kapanma ve nihayet yeni yüzyılla birlikte yeniden toparlanma ([52]).

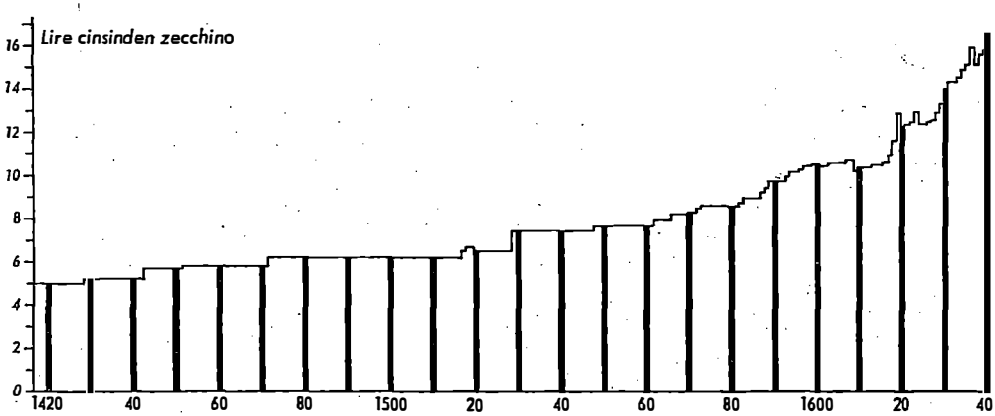
Sorun çıkartan, geniş tarihler olarak ele alınan 1520'den 1600'e kadarki kapanmadır. Bu konuda üç açıklama mümkündür: bu yavaşlama yılları süresince İngiliz, Fransız ve İspanyol rekabeti olmuştur (bu konudaki kanıtlar boldur); Portekiz donanma ve garnizonlarının masrafları artınca altın çok pahalılanmıştır (bu nedenler geçerli olabilirler); nihayet Amerikan altının rekabeti ortaya çıkmıştır: Yeni Dünya sarı Madenden Avrupa'ya ilk önce 1551-1560 arasında Sevilla'da *resmen* 43 ton sağlamıştır, yani Afrika'nın Atlantik kıyılarının sağladığı en fazla 700 kg.'a karşılık yılda 4 tondan fazla.

Fakat önemli olan, 1440-1520 arasında Atlantik'ten altın gelmesinin, Akdeniz'e Sahra'dan ve Afrika'nın ötelerinden altın gelmesini askıya almamış olduğunu farketmektir. Bu konudaki kanıtlar bize Sicilya'da basılan paralar ve sarı madenin adadan sikke veya külçe olarak yeniden ihraç edilmesiyle sağlanmaktadır. 1455'te olduğu gibi, 1489'da da ([53]) Afrika'ya kitlesel olarak Sicilya buğdayı sevkedilmesinin (75.000 kental) karşılığında, adaya yaklaşık olarak yarım ton altın gelmiştir. Başka kanıtlar Venediklilerin faaliyetleri tarafından sağlanmaktadır. *Galere di Barbaria* fiili olarak Magrip iskelelerini ziyaret etmeye ve buralardan altın yüklemeye devam etmişlerdir. 1484 Aralığında bu kadırgalardan iki tanesine Katolik Kralların donanması tarafından elkonulmuştur ve Venedik yakınması bu konuda *et una cum ingenti auri quantitate* demektedir ([54]). 1505 ve 1506'da Venedikli bir tüccar olan Michiel Da Leze ([55]) Berberistan kadırgalarındaki temsilcisine talimat vermektedir. Her iki yolculuk için de ona gümüş sikkeler ve kumaşlar emanet etmiştir (ilk seferinde 2.000 dükalık gümüş sikke, *di modena di Zeccha* ve erguvan kumaşlar; ikincisinde 3.000 düka *in mocenigi di Zeccha,* Halep deve tüyü kumaşları ve *carisee*'ler). Dönüşler *tanti hori boni, orj che sieno boni* olmalıdır. Kadırgalar İspanya'ya vardıklarında, temsilci Valencia darphanesinde toz altın erittirecek ve eğer mümkünse bunları yün almak için kullanacaktır.

On yıl kadar sonra trafik sürmektedir. 15 Temmuz 1519'da üç hafif kadırgaya Korfu'dan ayrılmaları ve Tunus'tan Zara'ya *li ori de li mercadanti de le galie nostre de Barberia et altro haver sottile* götürmeleri emir verilmiştir, hem altın, hem de değerli mallar ([56]). Haziran 1521'de gene aynı nokta işaret edilmektedir. Tüccarlar Venediğe *li ori che se trovarono haver de Tunis* götürülmesini istemektedirler ([57]). Arşivler bu trafiğe ait diğer birçok belgeyi muhafaza etmektedirler ([58]). Bu duruma belki kör topal devam olarak bakılabilir. Ancak Portekiz ticaretinin yararına Akdeniz gediği açılalı üç çeyrek yüzyıldan fazla geçmiştir. Fransız cephesinden kronoloji hemen hemen aynıdır. "Berberistan trafiği çok kayba uğradı", Montpellier darphanesinde böyle denilmektedir, fakat 1518'de şöyle eklenmektedir: "*Paille*'ler (toz altın) buradan başka yerlere sikkelerden daha fazla gitmektedirler". "Berberistan cephesinden, savaşlar nedeniyle artık hiç altın getirilmemektedir" denilmektedir, fakat bu farkına varış 10 Ekim 1526'ya aittir ([59]). *Galeri di Barberia*'nın son yolculuğu 1525'te yapılacaktır. Demek ki, eğer Onlar Meclisinin sonraki tarihli bir kararını doğru olarak yorumlarsak ([60]), Venedik altın

gelişlerinin seyrekleşmelerine bu tarihler civarında, 1524'e doğru tanık olmaktadır. Ancak 1524'den 1531'e ([61]) bunlardan 29.617 mark altın basacaktır, yani yılda 4.231 Atlantik kıyılarından gemilerle gelen Sudan altınının üç katı. Venediğe altın sadece Kuzey Afrika pazarlarından gelmemektedir.

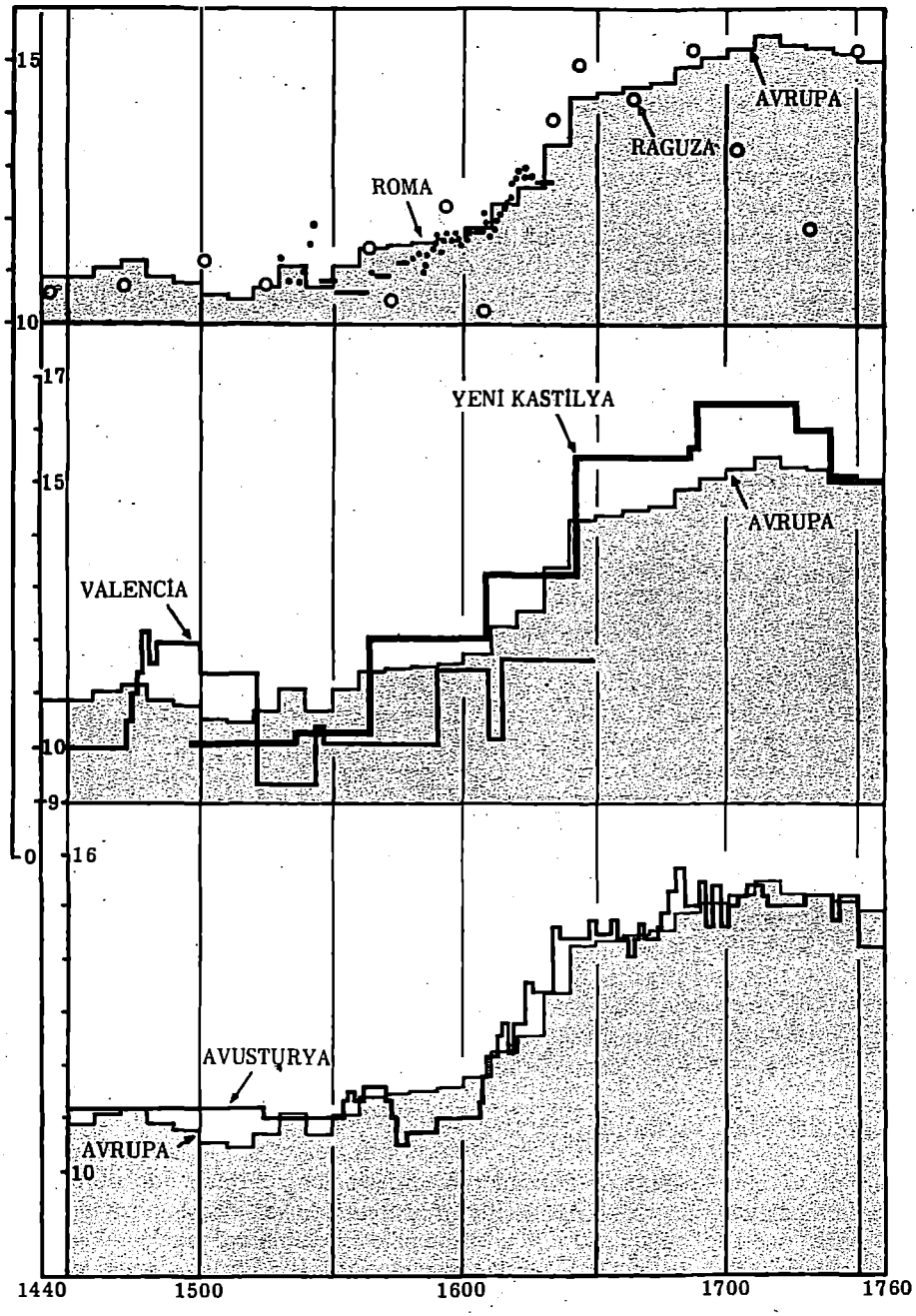
Ancak, açık belgelerin yokluğu halinde, dükanın değişken talihinin arkasında tam olarak neyin bulunduğu sorulabilir. 1517'de düka gerçek bir altın sikke olmaktan çıkarak, artık 6 *lire* 4 *soldi* gibi değişmez bir değere sahip bir muhasebe sikkesinden ibaret hale gelmiştir. Muhasebe sikkesinin bizim banknotlara benzediğini (bu bazen olayı anlamanın iyi bir yoludur) ve 1517'deki durumun günümüzdeki enflasyonlara benzediğini sanarak, Venedik parasının böylece altın standardından koptuğunu söylemeliyim. Yaşayan sikke düka, sadece hayali paralar -*soldo, lira*- cephesine intikal etmiştir ve onların oymak beyi olacaktır. Gerçek sikke sekine 1517'de 6 *lire* 10 *soli* etmektedir (demek ki *dükadan 6 soldi* daha fazla); 10 yıl sonra, 1526'da 7 *lire* 10 *soldi edecektir* ([62]) Acaba altını cezbetmek için yapılan bir fazla ödeme mi?



38. Venedik sekinesinin kuru

Konjonktürün sorumlulukları

Altının bu refah ve bunalım dönemleri birbirlerine bağlıdırlar. Gine altını Lizbon'a gelince burada büyük ticari akımların içine girmektedir; Anvers'de Alman madenlerinden gelen beyaz metalle buluşmakta ([63]); Akdeniz'de hesapları dengelemektedir. Aynı şekilde, Amerika'dan Sevilla'ya ilk gelen altınlar zorunlu akımların içine girmişler ve Akdeniz bundan payını almıştır. Yeni Dünya'nın keşfinden önce Sevilla'da, daha o zamanlar Cenevizli tüccarlar Afrika altınıyla besleniyorlardı, daha sonra Amerikan altınıyla beslenmeye başlamışlardır. Hem Atlantik, hem de Akdeniz cephesinde kaydedilen Sudan altınının 1520'deki bunalımının Amerika'dan gelen altınların sonucunda ortaya çıkmış olması muhtemeldir; bu durumda Bambuk altını dış müşterilerinin bir kısmını kaybederek sadece Kuzey Afrika'daki -*latu sensu*- müşterilerini korumuştur; bu altının Kuzey Afrika'ya yüzyılın tümü boyunca gelmeye devam ettiği kanıtlanmıştır.



39. Altın gümüşe karşı

Cambridge Economic History'nin dördüncü cildinde yayınlanacak olan grafik (F.Braudel ve F.C. Spooner'ın katkıları). **Metalik oranın** (altın-gümüş oranı) **Avrupa ortalaması,** griye boyalı yüzeyin sınırlandırdığı grafiğin belirlediği gibi, XVIII. yüzyılın sonuna kadar bozulmaya devam etmiştir. İlk grafikte Roma ve Raguza'daki gerçek kotasyonların bu ortalamaya (Avrupa) göre sapmaları açığa çıkartılmıştır (birkaç dağınık veri ile) aynı işlem ikinci grafikte Valencia ve Yeni Kastilya için yapılmıştır; üçüncüsünde ise Avusturya için. Bu kendiliğinden veya tahrik edilen düzey değişmeleri, spekülasyonun oyunlarına göre altın veya gümüş paranın hareketlerine yol açmaktadır. XVII. yüzyılda altının hızlı yükselmesine dikkat ediniz.

Biri yayınlanmış ([64]), diğeri henüz yayınlanmadan duran ([65]) iki mükemmel araştırma sayesinde düne nazaran bugün daha iyi bildiğimiz Amerikan altın üretimi, uzun süre görevini yerine getirecek boyutu koruyamamış ve yüzyılın ortasından önce, belki de 1530-1534 yıllarından itibaren çöküntüye uğramıştır. Bunun muhtemel yansıması 1537'de, Granada'nın *excellentes*inin yerine geçen *escudo*'nun (veya *corona,* veya *pistolete*) yaratılmasıyla sonuçlanan Kastilya devalüasyonudur ([66]). Kastilya *düka*'sı, tıpkı 20 yıl önce Venediğinkinin olduğu gibi, bir muhasebe sikkesi haline gelmektedir. Böylece 1520'li yıllardan itibaren algılanan bir bunalım 10 veya 20 yıl sonra teyid edilmektedir. Oysa aynı tarihlerde, eğer John U. Nef'e inanmak gerekirse ([67]), bu kez Almanya'daki gümüş üretimi 1540'lara doğru en yüksek noktasına ulaşmıştır. Öyleyse bütün bu madencilik faaliyetleri birbirlerine bağlıdır, birlikte yükselmekte, birlikte gerilemektedirler. Ne olmuştur? Frank C. Spooner'ın ([68]) delil ve akıl yürütmelerini ele alacak olursak, ekonomi *nisbi* bir altın enflasyonu tarafından sürüklenmiştir. Altının bolluğu gümüş ve bakır madenlerinin gelişimini teşvik etmektedir, çünkü gümüş ve bakır altına nazaran değer kazanmaktadırlar. Tarihçinin, riski kendine ait olmak üzere, "model"ini hayal etmek zorunda olduğu garip enflasyon; bu enflasyon sadece zenginlerin, ayrıcalıkların, toplumların ve ekonomilerin zirvesindeki güçlülerin oyununu oynamaktadır. Fakat, bu nisbeten bol olan altının oyunu, 1530 veya 1540'dan 1560'a kadar olan zor yıllar süresince kesilmiştir. Bunun sonucunda, önceden görülebilir çalkantılarıyla, yerleşeceği güne kadar büyük bir gümüş enflasyonunun uzun dalgalanmaları ortaya çıkmıştır. Eğer belli bir dil kabul edilecek olursa "altın konjonktürü"nün ([69]) yerine "gümüş konjonktürü" geçmiştir ve bu konjonktür 1680'lere ([70]) ve Brezilya altınının ilk başarılarına kadar ([71]) sürmeye adaydır.

Kuzey Afrika'daki Sudan altını

Bir parantez açalım. 1520-1540 belirleyici yılları sırasında Kuzey Afrika'da ne olup bittiğini tam anlamıyla bilemiyoruz, ne de Batı ile Berberistan arasındaki trafiğin bunalımlara girmesinin nedenlerini. İspanyol sızmasının ([72]) (Oran'ın zaptı 1509, Trablus 1510, Tlemsen 1518) ([73]) olmuştur, bundan daha fazla etkili olanı Türkiye ve Mısır'dan gelen, şu "muğlak" İslami yeniden fetihtir; bu fetih Magrib'in o zamanlar mümkün olduğu üzere, bir "Avrupa ucu" ([74]) haline dönüşmesini engellemiştir. Her halü kârda Batı Akdeniz'e altın ihracı uygulamada sona erdiyse de ([75]), Sudan altını Kuzey Afrika kentlerini, özellikle Türklerin ve şeriflerin lehine belli bir düzen kurulduktan sonra, beslemeye devam etmiştir. Haedo'nun XVI. yüzyılın sonunda sözünü ettiği ([76]) *Rubia, ziana, dobla, soltanina* (veya sekine) gibi sikkeler Sudan altınından basılmışlardır. Sonuncu sikke Cezayir'de ince madenden, diğerleri de Tlemsen'de değerli maden içeriği çok az olmak üzere, bir İngiliz gözlemcinin *of course gold* dediği üzere basılmaktadırlar ([77]), yani Cezayirli kadınların bileziklerinin yapıldığı *oro boxo con liga*'ın aynından ([78]). Tlemsen altını Doğu'da Tunus'a, güneyde zenci topraklarına kadar geçmektedir, aynı zamanda Kabili kitlesine nüfuz etmekte, Oran bölgesinde tedavül etmektedir. Dieogo Suarez yüzyılın sonunda "bu eyaletlerin altın parası, Türklerin krallığı ele geçirmelerinden önce daha yüksek kırattaydı" diye yazmaktadır ([79]). 1580'lerde karmakarışık Cezayir para piyasalarında prim yapacak olan Fas *motical*'leri de Sudan altınından basılmışlardır ([80]). Ekim 1573'te Don Juan Tunus'u ele geçirmiştir. Burada tutunmaya kararlı olarak, Madrid'e oldukça merak uyandırıcı bir şekilde, Hafsi hükümdarlarının tüm gelirlerinin yer aldığı bir rapor göndermiştir. Gümrük resimleri, vergiler, ticari resimlerin yanı sıra Tivar toz altınını da zikretmektedir; bu ibarenin defalarca tekrarlanması çok önemli değildir ve Tunus'u avantajlarla dolu olarak göstermeye çalışan Don Juan'ın bu delillerini çok ciddiye almamak gerekir. Ancak, ayrıntıların

tümüyle icad edildiklerini de düşünmemek gerekir ([81]). Her hal-ü kârda, Sahra trafiğinin zenci köle getirmeye devam ettiği Tunus'ta (1568'de bunun kanıtına sahibiz) ([82]), toz altının da onlarla birlikte geldiği kesindir ([83]). XVII. yüzyılda Tunus'a, bu verimli buluşmalar kentine, bu Akdeniz'in "Chang Hai"ına ([84]) altın gelmediğini gösteren hiçbir şey yoktur. Tersi daha şaşırtıcı olurdu.

Sonuncu kanıt: 1543, 1583 ve 1591'de ([85]) Şeriflerinki (bu sonuncusu bilindiği üzere Timbuktu'nun alınmasıyla sonuçlanmıştır) veya 1552'de Uagla'ya karşı Salih Reis'inki ([86]) gibi girişimler, zencilerin ülkesinden gelen altın ve kölelerin cazibesi olmaksızın anlaşılamaz olarak kalırlardı. Fas "Korfa"larının gelişmelerini altın trafiğinin yeniden başlamasına bağlayan V. Magalhaes Godinho'nun delillerinin ağırlığı vardır. XVI. yüzyıl sona ererken Sudan altını Atlantiğe olduğu gibi ([87]), Magrib'e de yönelik olarak, yeniden ortaya çıkmıştır. Magrip böylece, belki de Hıristiyan alemiyle olan ilişkilerini artırmak için ek bir neden bulmuş olmaktadır, eğer bütün işaretler yanıltıcı değilse, bir canlanmaya tanık olunmaktadır ([88])

2. Amerikan gümüşü

Akdeniz ve Afrika altın kaynaklarının yerine geçen Amerika, bundan daha büyük ölçekte Alman gümüş madenlerini ikâme etmiştir.

Amerika hazineleri ve İspanya

İspanya'ya giren Amerikan değerli madenleri konusunda rakamların ve resmi belgelerin bize öğretebilecekleri herşey Earl J.Hamilton'ın çalışmalarıyla açığa çıkartılmıştır. İlk gelen miktarlar, mütevazi boyutlardadır ve XVI. yüzyılla birlikte başlamışlardır. 1550'lere kadar sevkiyat, altın ve gümüş karışık olarak yapılmaktadır. Sarı maden ancak yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte tüm nisbi önemini kaybetmiştir. Bu tarihten sonra kalyonlar Sevilla'ya, gerçekten muazzam kitleler halinde olmak üzere, yalnızca gümüş getirmeye başlamışlardır. Bunun nedeni, Amerika'da gümüş cevherinin yeni civa yöntemleriyle işlenmeye başlanmış olmasıdır. 1557'de İspanyol Bartolome de Medina tarafından Yeni İspanya gümüş madenlerine sokulan bu devrimci yöntem, 1571'den itibaren Potosi'de ([89]) uygulanmış, tavan noktasına 1580-1620'de ulaşarak, böyece İspanyol emperyalizminin büyük dönemiyle ([90]) çakışan ihracatı on kat artmıştır. 1580 Ocağında Don Juan de Idiaquez Kardinal Granvelle'e şöyle yazmıştır: "Kral, imparatorun kendisi ve girişimleri için hiçbir zaman bu kadar gümüşü biraraya getirmediğini söylemekte haklıdır" ([90]). Montchrestien'in dediği gibi ([92]), Hindler zenginliklerini "kusmaya" başlamışlardır.

Bu altın dalgası gümrüklerle çevrelenmiş korumacı bir ülkenin üzerine boşalmaktadır. Kuşkulu, değerli madenlerin giriş ve çıkışlarını gözetim altında tutmaya çok meraklı olan bir yönetimin onayı olmaksızın İspanya'ya hiçbir şey girememekte ve İspanya'dan hiçbir şey çıkamamaktadır. Demek ki ilke olarak, muazzam Amerikan hazinesi kapalı bir kabın içine hapsolmaya gelmektedir. Fakat kapatma işlemi mükemmel değildir. Aksi takdirde *Cortès,* 1527, 1548, 1552, 1559 ve 1563'de ([93]) bu kadar sık bir şekilde, onlara göre ülkeyi fakirleştiren değerli maden çıkışlarından yakınmazlardı. Veyahut da İspaya krallıklarının "diğer yabancı krallıkların Hindleri" oldukları herkes tarafından söylenir miydi ([94])?

Fiili olarak değerli madenler İspanyol kasalarından kurtulmakta ve dünyayı dolaşmaktadırlar ve her çıkış onların hemen değerlendirilmeleri anlamına gelmektedir

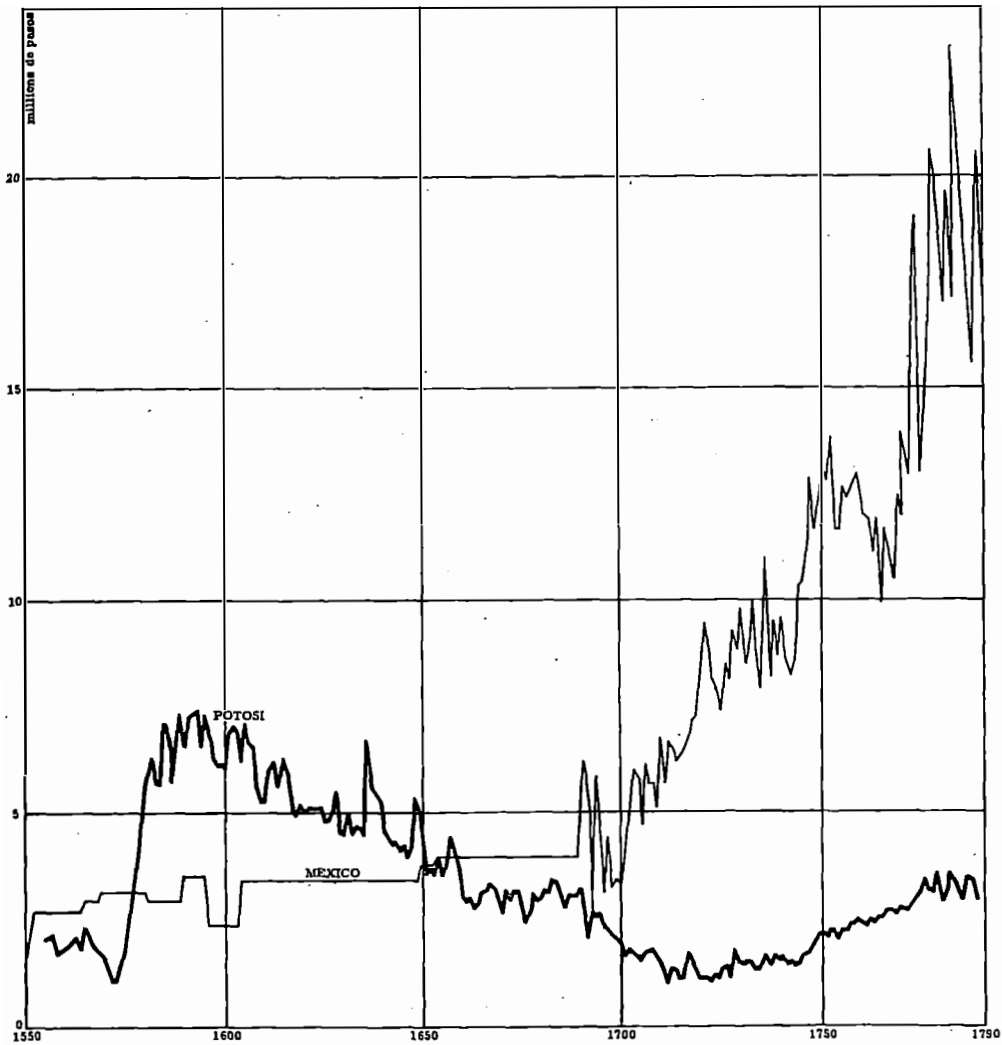
([95]). Ve bazı satıcıların da talepleri olmaktadır. Montchrestien XVII. yüzyılda bile, İspanyolların değerli yelken bezleri için Fransızlara başvurmak zorunda olduklarını düşünerek: "eğer onların tekneleri varsa bizim yelkenlerimiz var" diye yazmıştır ([96]). Oysa yelken bezi veya buğday -sadece bir ikisini saymakla yetinirsek- nakit ödeme yapmaksızın elde edilebilecek mallar değillerdir. Akdenizli ve diğer tüccarların para edinme konusunda acil bir ihtiyaç içinde olmalarından ötürü, döviz konusundaki hilelerin sayılamayacak kadar çok olmasında şaşırtıcı hiçbir yan yoktur. Birgün, bir Fransız gemisi olan St.Malo'ya kayıtlı *Le Croissant,* yasadışı para ticareti nedeniyle Andaluçya'da yakalanmıştır ([97]); bir başka seferinde iki Marsilya kayığı Lion körfezinde durdurulmuş ve İspanyol paralarıyla dolu oldukları görülmüştür ([98]). Frances de Alava 1567'de Fransa yönündeki büyük ölçekli bir kaçakçılıktan söz etmektedir ([99]): açıkladığına göre, "kentin gümrük kayıtlarına göre İspanya'dan Lyon'a 900.000'den fazla düka girdiği ve bunun 400.000'inin altın sikkelerden oluştuğunu bana Lyon'dan yazdılar... Bu sikkeler Aragon'dan deri toplar içinde saklanmış olarak gelmektedirler... Ve herşey Canfranc'dan geçmektedir. Paris ve Rouen'a da Majestelerinin izni olmaksızın, büyük miktarlarda para gitmektedir". 1556'da bir Venedikli, Soranzo, heryıl Fransa'ya 5,5 milyona kadar varan miktarlarda altın ekünün geçtiğini iddia etmekteydi ([100]). İspanya'ya yerleşmiş olan yabancı tüccarlar anavatanlarına sürekli olarak sikke göndermekteydiler ([101]). 1554'de ([102]) Portekiz elçisinin anlattığına göre, prens Felipe'nin bir süre gizli tutulan emri gereğince, Don Juan de Mendoza, kadırgaların Katalonya'dan İtalya'ya taşıdıkları yolcuları aratmıştır. Sonuç: elkonulan 70.000 düka, ve çoğu da Cenevizli tüccarların üstlerinden çıkmıştır. Demek ki İspanyol hazineleri çok iyi korunamamaktadırlar. Ve resmi gözetimler (biz tarihçiler çoğunlukla bunlardan başka birşeye sahip değiliz) bilmemiz gereken herşeyi söylememektediler.

Kaçak ihracatın yanı sıra yasal çıkışlar da bulunmaktadır ([103]). Böylece İspanya'ya olan bütün tahıl girişleri, ithalatçıya serbestçe değerli maden çıkışına, kralın bizzat kendisi ve İspanya'nın evrensel siyaseti yol açmaktaydı. Fuggerlerin, Schwaz madenlerinden elde ettikleri gümüşü, Augsburg'da değerlendirdikleri gibi, İspanya Habsburgları paralarını kendi ülkelerinde harcayarak, çeşitli kuruluşlarda nemalandıracakları yerde, V. Carlos'un döneminde önemli boyutlara ulaşan, II. Felipe çağında ise inanılmaz ölçülere çıkan dış harcamalara girişmişlerdir. Çoğu zaman, bunun için düşüncesiz siyaset denilmiştir. Ama, bunun İmparatorluğun bedeli olduğu, eğer bu harcamalar yapılmasaydı, varlığını hatta yalnızca savunmasını sürdürüp, sürdüremeyeceği sorulabilir. Tarihçi Carlos Pereyra, Amerikan hazinelerinin tamamını değilse bile önemlice bir bölümünü yutmuş olan İspanyolların Alçak Ülkeler çılgınlığından söz etmektedir. Fakat İspanya burayı terkedemezdi. Aksi takdirde savaşı bizzat kendine yaklaştırmış olurdu.

Ne olursa olsun, hazinelere garkolan Yarımada, isteyerek veya istemeyerek, bir değerli maden sarnıcı rolünü oynamıştır. Şimdi tarihçinin önündeki sorun, değerli madenlerin Yeni Dünya'dan İspanya'ya nasıl geldiklerini bildiğimize göre, bunların nasıl dağıldıklarını görmektir.

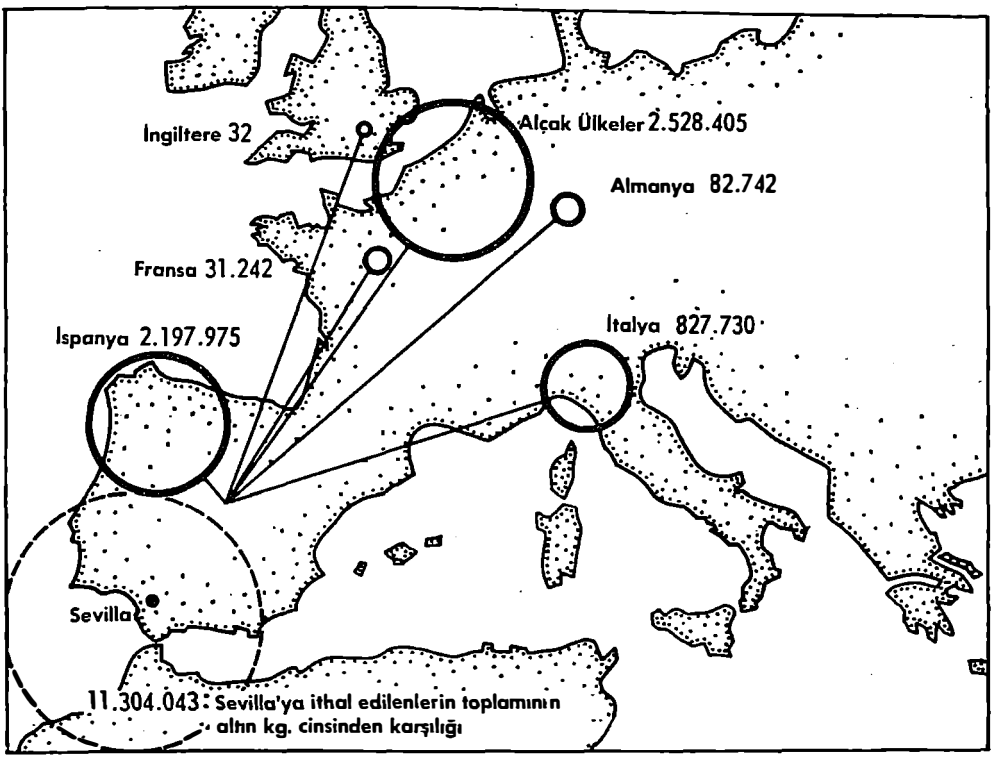
Amerikan hazineleri Anvers yolunda

XVI. yüzyılın ilk yarısı boyunca, İspanya'dan değerli maden çıkışı, eğer daha büyük değilse, en az Sevilla ve Lizbon kadar olan, Atlantiğin gerçek başkenti Anvers'e doğru örgütlenmektedir. Anvers belgeleri, Escaut kentiyle Okyanus'un uzak bölgeleri, Batı Afrika, doğmakta olan Brezilya arasındaki bağları işaret etmektedirler. Sao Vicente yakınlarında Schetzlerin bir *engenho*'ları bir şeker değirmenleri yok mudur? 1531'de



40. Amerikan gümüşünün iki çağı
Potosi eğrisi, M. Moreyra Paz-Soldan, "Calculo de los impuestos del Quinto et del Ensayamiento en le Mineria Colonial, *Historia*", IX, 1945'e göre.
Meksika'da para basma eğrisi, W.Howe, *The mining the guild of New Spain, 1770-1821*, 1949, s. 453 vd.'ına göre.
İlk Amerikan gümüşünün belirleyici atılımını vurgulayan Potosi'dir. XVIII. yüzyılın sonunda Meksika gümüş madenlerinin gelişimi o zamana kadar hiçbir zaman ulaşılmamış düzeylere tırmanacaktır.

Anvers Borsası kurulmuştur. Bu dönemden itibaren İspanyol nakitleri Anvers ve Bruges'e, büyük Biscaye *zabra*'ları tarafından taşınarak ulaşmaya başlamışlardır. 1544'de ([104]) İspanyol parası hala Biscaye teknelerini kullanmaktadır, bu yıl bu tekneler ayrıca İspanyol piyadelerini de taşımaktadırlar ([105]); 1546-1548 ([106]); 1550-1552 ([107])'de aynı durum söz konusudur.



41. İspanya'nın Avrupa'daki "siyasal" parası, 1580-1626
Tüccarlarla anlaşması yapılan **aslentos** çerçevesinde Katolik kral tarafından harcanan para söz konusudur. Bu krokiler, zaten bilindiği üzere, en büyük harcamaların Alçak Ülkeler'de yapıldığını göstermektedir. Daha sonra, daha az bilinen bir durum olarak, sırasıyla Saray ve İspanya'nın savunması için yapılan harcamalar yer almaktadır (1580 Atlas Okyanusu için yapılan savaşın başlangıcıdır: kıyılarında tehtid edilen Yarımada savunulmak zorundadır); daha sonra daha düşük düzeyde olmak üzere İtalya'daki harcamalar; ve hemen hemen hiç mertebesindeki Fransa'ya ilişkin harcamalar. Fransa İspanya'ya satılmamıştır ve kendi ihtiraslarının peşindedir. Doğal olarak bu ödemeler İspanyol yönetiminin yaptıklarıdır ve Avrupa'ya yönelik toplam değerli maden hareketine tekâbül etmemektedir. Kroki, Alvaro Castillo Pintado'nun rakam ve hesaplarına göre F.C. Spooner tarafından yapılmıştır.

Bu herkesin bildiği bir durumdur: 1551 ilkbaharında Venedik elçileri Signoria'ya Peru'dan gelen 800.000 dükanın Alçak Ülkelere % 15 kârla para haline getirilmeye gönderileceğini bildirmişlerdir. Bunun karşılığında Alçak Ülkeler İspanya'ya silah ve barut sağlayacaklardır ([108]). Innsbruck şaşkınlığı yılı olan 1552'de, V. Carlos'un trajik durumu, İspanya'nın tüm korumacı engelleri sonuna kadar açmasına neden olmuştur ([109]). Bu sıralar özel kişilerin nakit ihracatları kısıtlanırken, hazineninkiler büyük ölçüde artırılmıştır. Bu önlemler değerli maden çıkartmanın hayati şorun olduğu, İspanya'ya yerleşmiş yabancı firmaların sevkiyatlarına devam etmelerine engel olamamışlardır; bu firmalar çoğunlukla aynı zamanda hükûmetin ihracat acenteleri olmalarından da yararlanarak, dışarıya nakit yollama işlemlerini sürdürmüşlerdir ([110]). 1553'te Anvers'te Fuggerlere para resmen gelmektedir ([111]).

Beklenmedik bir fırsat sayesinde, İngiltere bile bu durumdan pay almıştır. Gelecekte II. Felipe olacak prensin 1554'de Adaya yaptığı yolculuk, buraya önemli miktarların gelmesine vesile olmuştur: bu değerli madenler 1550'de en düşük kura inmiş olan İngiliz parasının toparlanmasına olanak vermişlerdir ([112]). Bu 1554 yılıyla, İspanya'ya döndüğü tarih olan 1559 arasında Felipe önce İngiltere'de, sonra Alçak Ülkeler'de, Okyanus yoluyla sürekli olarak gümüşle beslenmiştir ([113]). Savaşın sert yılları olan 1557-58'de, değerli maden yüklü teknelerin gelişi Anvers limanında büyük olay olmuştur. Bir belge, "bugün 20 Mart 1558'de Anvers'e 4 İspanyol teknesi 10 günlük bir yolculuktan sonra gelmişlerdir: nakit olarak 200.000 ekü ve kambiyo senedi olarak da 300.000 ekü getirmişlerdi" ([114]) diye kaydetmektedir. 13 Haziran'da Eraso V. Carlos'a şöyle yazmaktadır ([115]): "İspanya'dan Alçak Ülkeler'e Pero Mendez'in *zabra*larıyla gelen sonuncu para, piyadenin ve yeni tuttuğumuz Alman süvarilerinin maaşlarını ödemek için tam zamanında yetişti".

Bu para dolaşımı konusunda binlerce belge zikredilebilir. Bunlardan en öğretici olanları, kuşkusuz *asientos*'dur. XVI. yüzyıl fransızcası, V. Carlos ve II. Felipe'nin alacaklılarıyla yaptıkları bu anlaşmalara *"les partis"* adını vermiştir. Innsbruck bunalımından itibaren Fuggerler, sonra da Cenevizli bankerler sözleşmelerinde *lincencias de saca*'ların, yani sözleşmeye tekâbül eden nakdin dışa çıkarılma izninin refakat etmesi hakkını elde etmişlerdir. Örneğin 1558 Mayısında Cenevizli bankacılar Nicolò Grimaldi ve Gentile ile imzalanan iki *asientos* ([116]), diğer hükümler arasında, Laredo'dan Flandre'a para aktarımlarını öngörmektedir.

Sikke ve külçelerin, hasım Fransa'nın oldukça uzağında, deniz yoluyla olan bu dolaşımı, tarihçi için sadece XVI. yüzyılın Valois'lar ile Avusturya hanedanı arasındaki son mücadeleler açısından dikkat çekici değildir. Bu dolaşım Alçak Ülkeler'in V. Carlos'un imparatorluğu için yalnızca bir silah yeri olmayıp, aynı zamanda bir para yeri olduğunun altını çizmektedir; bu bölge aracılığıyla Amerikan değerli madenleri Almanya, Kuzey Avrupa, Britanya Adaları yönünde yeniden dağılmaktadırlar. Bu yeniden dağılım, herşeye rağmen kendiliğinden olmayan Avrupa faaliyetleri açısından belirleyici olmuştur. Escaut limanından itibaren Yukarı-Almanya, İngiltere, hatta yollar boyunca kuzeyin büyük merkezleriyle ilişki halinde yaşayan Lyon'a kadar ulaşan bir değişim, dolaşım, bankacılık sistemi örgütlenmiştir.

Anvers merkezinin bu rolünü daha iyi vurgulayabilmek için, az veya çok büyük miktarlarda olan ve her zaman vaktinde gelmeyen bu altın sevkiyatını daha yakından izlemek gerekmektedir. 1554'de ([117]), Yarımadanın kendi de sıkıntıda olduğu için, bu cinsten kazalardan önemli boyutlarda olan biri meydana gelmiştir. Savaş bu durumun tek sorumlusu değildir. İngiliz maliyesini perde gerisinden yöneten Thomas Gresham, 1554'de değerli maden bulmak üzere İspanya'ya ilginç bir yolculuk yapmıştır. Talepleri veya daha doğrusu manevraları, zaten tehlikeye girmiş olan bir kredinin bozulmasına yol açmıştır. Sevilla bankaları ödemeleri durdurmaya kadar varmışlardır. "hepsinin iflasında sorumluluk payı olduğunu düşünüyorum" diye yazmıştır ([118]). Bu zorluklar, Thomas Gresham'dan çok konjonktürün eseridirler.

Ancak, İngiliz ve Alçak Ülkeler ekonomileri için vazgeçilmez nitelikte olan bu dolaşım, mükemmel olsun veya olmasın, belki de uzun süreden beri İspanya ile Kuzey ülkeleri arasındaki ilişkilerin anormal bir şekilde barışçı olmalarını açıklamaktadır. II. Felipe ile Elisabeth arasında, kraliçe ile İngiltere tüccarları Anvers piyasasından ([119]) aldıkları borçlarla Amerikan zenginliklerinden pay almaya devam ettikleri sürece, bir anlaşma siyaseti mümkün olmuştur. Oysa bütün bu düzen, bütün bu denge 1566 bunalımı ve Alba dükünün 1567'de tehditkâr bir şekilde Alçak Ülkeler'e gelmesiyle

tehlikeye girmiştir. 1568'de "kraliçenin tüccarı" Gresham, asıl ikâmet yeri olan Anvers'i terketmiştir. Artık muazzam Atlantik sektöründe herşey değişmektedir. O tarihe kadar İngiliz korsanları İspanyol teknelerine veya topraklarına sıklıkla saldırmışlardır, fakat bundan da sık olmak üzere dostça korsanlıkla, gerçek korsanlıktan çok tekneler arası kaçak ticaretle yetinmişlerdir: Hawkins ([120]) çoğu zaman yerel İspayol yöneticileriyle anlaşma halinde olmuştur. 1568'den sonra ise acımasız bir korsanlık dönemi açılmıştır ([121]). İngiliz gemileri Alba düküne gönderilen gümüşlerle yüklü Biscaye *zabra*larına el koymuşlardır ([122]). Tabii ki bugünden sonra Elisabeth Anvers piyasasından borç almaktan vazgeçmek zorunda kalmış ve burada hiç kredisi kalmamıştır, bu durumda kraliçe, ulusal tüccarların yardımlarıyla yeni bir mali örgütlenmeyi benimsemiştir ([123]). Acaba bu ulusalcı siyasetin ([124]) kısmen, özelikle Gresham tarafından istendiğini, kısmen de koşullar tarafından dayatıldığı söylenebilecek midir ([125])?

Biscaye *zabra*larına elkonulması savaşa yol açmamıştır. İngiltere teknelerde ele geçirilen beyaz madeni muhafaza etmiş ve bunları yeni para basmak üzere kullanmıştır ([126]). Hatta İngiltere, sözümona yün dolu teknelerle yasa dışı olarak gümüş gönderen İspanyol tüccarların sahtekârlıklarından bile yararlanmıştır. Bütün bu "kara" ticaret Ada için ek bir nimet olmuştur ([127]). Gürültü çıkartan bu olaylar ayrıntıları itibariyle incelenebilirler, fakat bizi ilgilendiren ne William Cecil'in sorumluluğu, ne yararsız ithamlar ve boş konuşmalar ([128]), ne de 1570'de bir an için savaşa karar verip, sadece Alba dükünün temkinliliğinin durdurabildiği II. Felipe'nin kararlarıdır ([129]). Diplomatik durum kavganın ekonomik nedenlerini unutturmamalıdır.

Belki de 1566'da ([130]) Alçak Ülkeler'deki ayaklanmanın başlamasıyla birlikte tehlikeye giren, İspanya ile Kuzey arasındaki değerli maden trafiği, 1568-69'dan itibaren uygulamada tamamen kilitlenmiştir. Bunun anlamı, artık bu eski yol üzerinden tek bir sikkenin bile gitmeyeceği değildir. Ancak taşımacılık sahip olduğu kolaylıkları ve önemini kaybetmiştir. Artık bu taşımacılık, 1572'de Medina Celi dükünü götüreni gibi, örgütlü filolarla yapılmaktadır: sanki bir ablukayı zorluyormuşçasına. Deniz yoluyla bağlantı riskli hale gelmiştir. Anvers'deki Ceneviz konsolosu Lazaro Spinola ve danışmanları Gregorio di Franchi ile Nicolo Limellino bu durumu 1572 Temmuzunda Cenova Cumhuriyetine yazarak bildirmişlerdir ([131]): "millet"in borçları vardır ve nasıl kapatacağını bilmemektedir, *attento il cativo temporale che corre alle mercantie per questi movimenti di guerra* (özellikle Fransa ile olan gerginlik söz konusudur) *con quali non si può tratar in Spagna restando chiusa la navigazione e per Italia difficilmente*

1572'de Medina Celi'nin filosu nisbeten mütevazidir. 1573-74'de Biscaye'da daha büyüğü oluşturulmak istenilmiştir. Buna ilk Yenilmez Armada dersek, büyüklüğünü çok fazla abartmış olmayız. Bu donanma prestiji fazla olan Pero Menendez'in komutasına verilmiştir, fakat bu amiral 1574'de ölmüştür; daha sonra tahsisatlar yetmemiş, salgın hastalıklar işe karışmış ve donanma limanları terkedemeden çürümüştür ([132]). Böylece 1574 yılı İspanya'nın Gaskonya körfezinden, uzaktaki Alçak Ülkeler'e kadar olan gücüne belirleyici bir darbe vurarak sona ermiştir. Bu tarihten sonra, Yarımadayla Escaut ülkesi arasında birkaç kere bağ kurulmuştur. 1575'de Recalde komutasındaki küçük bir filo, Santander'den Dunkerque'e 26 Kasımda gelmiştir. Bu filo, yolculuğu sırasında Wight adasında mola vermiştir, bu da o sıralarda İngilizlerle uyum sağlamanın hala yolları olduğunu göstermektedir. Fakat hiçbir şey, Reccade'nin filosunun nakit taşıdığını göstermemektedir ([133]).

Ancak bunlar hiç de yeterli olmamışlardır. Atlantik yoluyla yapılan birkaç gümüş sevkiyatının anormal niteliğini farketmek kolaydır. Kendi lehine olan 1575 iflasının ertesinde, II. Felipe nakit olarak birkaç milyon eküye sahiptir. Alçak Ülkeler'in bunlara

ihtiyacı olduğundan, görünüşte Laredo'dan veya Santander'den nakit alıp, bunları Kuzeye götürmekten daha basit birşey olamaz. Oysa hiçbir tüccar bu işi üstüne almayı istememektedir. 70.000 eküyü (bu paralar onlara gümrükte durdurulmasınlar diye kraliyet mühürüyle damgalanmış sandıklar içinde verilecektir) Lizbon'a kadar götürmeye razı olmaları için, Fuggerlere yalvarmak gerekmiştir, Fuggerler burada, bunların karşılığında o piyasadaki *Marranos* tüccarlardan Anvers'e çekilmiş has kambiyo senetleri alacaklardır, çünkü adı geçen tüccarların Portekiz Hindistanıyla olan ticaretleri için bu nakde ihtiyaçları vardır. Bu kadar küçük bir miktar için bile Fuggerlerin temsilcisi Thomas Müller, Portekiz sapağını ve ülkenin kuzey çatışmaları karşısındaki tarafsızlığını kullanmayı tercih etmiştir. Bu kaçamak sayesinde, para Yarımadayı terketmeden nakledilmiş olmaktadır ([134]).

Paranın Yarımadayı fiilen terkettiği de olmaktadır. 1588 sonbaharında Baltasar Lemellini ve Augustin Spinola, Flandre'da Parma düküne ödemede bulunabilmek için *una suma de dinero que ambian en tres zabras que han armado* riske girmişlerdir ([135]). Bir yıl sonra, 1589'da Burgoslu İspanyol tüccarları Malvedaların ([136]) bir gemiyle gönderdikleri 20.000 ekünün Le Havre'dan geçtiği bildirilmiştir ([137]). Aynı yıl Augustin Spinola geçen yılın macerasına tekrar girişerek, kendi donattığı ve onun hesabına Alçak Ülkeler'e para taşıyan iki küçük tekneyi gene Okyanus yoluyla göndermiştir ([138]). Fakat bu istisnalar kuralı doğrulamaktadırlar: fiilen ve 1586'da bir Venedik kaynaklı haberde bildirildiği gibi Okyanus yolu fazlasıyla güç ([139]) ve düşük akımlı hale gelmiştir. Oysa bu yol İspanya için hayati idi.

Fransız sapağı

Loredo veya Santander'den Anvers'e giden yol kullanılmaz hale geldiğinden, onun yerine bir başkasını bulmak gerekiyordu. II. Felipe Fransız yollarına başvurmuştur. Kısa, fakat iç karışıklıklar nedeniyle kapanmaya aday olan bu yollar üzerinde taşımacılık yapabilmek için uzun konvoylar ve kalabalık refakat birlikleri gerekiyordu. Örneğin, yüzyılın sonunda Floransa'dan Paris'e yalnızca 100.000 ekünün taşınabilmesi için ([140]), 17 araba, 5 süvari birliği ve 200 piyade gerekmiştir. Yükün ağırlığını azaltmak için yalnızca altın taşınabilmekteydi. İşte, 1576'ya doğru İspanya hizmetindeki birkaç mutemet adam, Cenova'dan Alçak Ülkeler'e, herbiri elbisesine 5.000 ekü kadar diktiği halde, bu cins taşımacılığı birkaç sefer yapmıştır ([141]). Fakat bu ve diğerleri ancak istisnai, umutsuz ve tehlikeli çözümler olabilmişlerdir ([142]).

İspanya hesabına iki büyük değerli maden geçişi, 1572'de Saint-Barthélémy'den sonra olmuştur ([143]). Alçak Ülkeler'e varır varmaz para sıkıntısı çeken Alba dükü, umutsuz bir durumdadır. 1569 başlarında 5 milyon altını çoktan harcamış olduğu söylentisi çıkmıştır ([144]). İki yıl sonra, 1571'de belgeler, dükün içinde bulunduğu "para sıkıntısı"ndan, *estrecheza del dinero*'dan ısrarla söz etmektedirler. Artık tüccarlar onunla iş yapmak istememektedirler ([145]). Nakit parası olmayınca kredesi azalan dük, kambiyo senetlerine başvurmayı düşünmüştür, tıpkı müşterilerinin bankanın artık rezervleri kalmadığını düşünmeye başladıkları zaman bankanın rezerv ihtiyacının daha da artması gibi. 1572'de durum o kadar vahimdir ki ([146]), dük Nisanda Toskana büyük dükünün kredisine başvurmaya karar vermiştir. Girişim başarıyla sonuçlanmıştır; fakat büyük dükle iyi ilişkiler içinde olmayan ve onun hem Fransa'yla hem de Fransa dışında İspanyol davasına karşı entrikalar çevirdiğini düşünen İspanyol yönetimi bu anlaşmayı onaylamamış ve Alba dükü açılan krediyi kullanamamıştır ([147]).

Bu arada II. Felipe Fransa üzerinden 500.000 dükalık nakit gümüş göndermiştir. Elçisi Diego de Çuniga'ya ([148]) "Alba düküne İspanya krallıklarından altın ve gümüş 500.000 düka göndermek isteriz. Şu anda geçişin gerçekten zor olduğu deniz yolundan

büyük tehlikelere girmeksizin sevkiyat mümkün olmadığından, en iyi ve uygun çözümün onları, eğer kardeşim Çok Hıristiyan Kral izin verme ve güvenlik içinde geçmesi için emir verme lütfunda bulunursa, Fransa krallığı üzerinden yollamak olacağı düşünüldü". İzin verildi ve para birçok yolculuk yapılarak taşındı. 25 Aralık 1572'de Çayas, 500.000 ekünün geçişi için verilen izin belgesi konusunda Fransız elçisi Saint-Gouard'ı ([149]) uyarmaktadır; Nicolas Grimaldi bunun 70.000'ini riyal olarak (demek ki gümüş) ve Lorenzo Spinola da 40.000'ini Kastilya eküsü olarak (yani altın) götürmektedirler. Bu geçişler tek kalmamışlardır. 1574 Martında Mondoucet Alçak Ülkeler'den şöyle yazmaktaydı: "burada halk arasından söylenilenlere inanmak gerekirse... Kastilya dükaları bütün iyi planları bozmak üzere Fransa üzeriden geliyorlar" ([150]). Zaten Fransa yollarından yalnızca *siyasal* para geçmemektedir; aynı zamanda tüccarların paraları da bu yolu kullanmaktadırlar, tabii çoğu zaman bu parayla aynı şey olan kaçakçılık paralarını hesaba katmıyoruz.

1576'da II. Felipe ve hükûmet daireleri, İspanyol tüccarı Andres Ruiz'in sağlam kredisinin "Normandiya ve Fransa" boyunca yapılacak transferlere destek sağlayabileceği Nantes yolunun üstünlüklerini incelemişlerdir. Bu öneriyi yapan Diego de Çuniga için Fransız taleplerini ve özellikle de, transit geçen paraların, eğer deyim yerindeyse, üçte birin "dondurma" projelerini işaret etmek için bu iyi bir fırsat olmuştur. Bu aynı zamanda İspanyol elçisi için Fransızların *credito trado* ve *comercio* konusundaki kötü örgütlenmeleri açığa vurmak için de iyi bir fırsat olmuştur ([151]) ki, kuşkusuz söyledikleri doğrudur.

Aynı dönemde -Richard Ehrenberg'in dediklerine göre- Saragossa'dan Lyon üzerinden Flandre'a kadar para ulaşmaktadır ([152]). Fuggerlerin temsilcisi Thomas Müller Floransa ve Lyon bağlantılarını kullanmaktadır. 1577'de bir Venedik mektubu ([153]), Avusturyalı Don Juan'a *via* Paris 200.000 "*Couronnes*" gönderildiğini bildirmektedir. Aynı yıl, Burgoslu Malvendalar, hepsi II. Felipe'nin hesabına olmak üzere 130.000 ekünün bir kısmını Milano'ya, bir kısmını da Paris'e göndermişlerdir ([154]). Gene bu 1577 yılında, Fransa'da altın ve gümüş, gerçek bir İspanyol sikkesi istilasından söz edilmektedir *-d'escudos de oro, doblones, y reales de plata d'espagna-*. Bu istila öyle bir boyuttadır ki, Fransız yönetimi bundan yarar sağlamayı, bu yabancı parayı değerlendirmeyi düşünmektedir ([155]), bu da, onu geçerken tutmakla olacaktır.

Transit izleyen yılda da sürmüştür. 1578 Temmuzunda III. Henri İspanyol askerlerine ve parasına (150.000 düka) ([156]) Fransa'dan geçiş izni vermiştir. Fakat Yeni Zamanların işareti olarak, elçi Vargas ([157]), Alençon dükünün hesabına çalışan hırsızlar pusudayken, bu sevkiyatların temkinli bir iş olup olmadığını sormaktadır. Ona göre "tüccarların koruma sistemine" başvurmak daha iyi olacaktır ([158]).

İspanya paraları bu 1578 yılından epeyice sonraları da Fransa'da dolaşmaya devam etmişlerdir, ama artık bunlar Katolik Kral tarafından bizzat Fransızlara gönderilen, Guise kontu taraftarlarına ve diğerlerine dağıtılan paralardır ([159]). 1582'de bir belge ([160]), herbirine 100'er bin ekü olmak üzere Philippe Adorno tarafından Alexandre Farnèse'in emrine Lyon ve Paris'e gönderilen paralardan söz etmektedir. 1585'te Bartolomeo Calvo ve Battisto Lomellini tarafından Lyon'a 200.000 ekü teslim edilmiştir ([161]). Ancak hiçbir şey bu paranın nakit olduğunu ve Lyon'dan sonra Flandre'a gittiğini söylemenize izin vermemektedir. Daha fazla bilgi sahibi oluncaya kadar, Fransız yoluna başvurmanın 1578 yılından sonra devam etmediğini, çünkü bu yolun denize düşenin yılana sarılması misali olduğunu bildirelim. Belki de bu yol 1575-77'de II. Felipe ile Cenevizli kreditörleri arasında zorluklar çıkmadan önce de terkedilmiş olabilir. II. Felipe ile Cenevizlilerin 1577'de imzaladıkları anlaşma *-medio general-* önceliği artık Barselona-Ceneviz deniz yoluna verecektir.

Büyük Barselona-Cenova yolu ve Amerika değerli madenlerinin ikinci devresi

Bu yolun hangi tarihte önem kazandığını söylemek mümkün değildir. Belki de Akdeniz'de Türklerle girişilen büyük savaşın başlarında, 1570'lerde olabilir. Sonuç; İspanyol sermayeleri İtalya'ya doğru yön değiştirmişlerdir. Bu kesinlikle yeni bir gelişme değildir. 1570'den çok önceleri, Amerikan altın ve gümüşü Akdeniz'in merkezine ulaşmışlardı bile; ancak bunlar Anvers'i besleyen büyük akımın taşıdığı kitlelerle karşılaştırılamaz. 1532 Ekiminde 400.000 ekü taşıyan kadırgalar İspanya'dan Monako'ya gelmişlerdir, bunlar Cenova'ya gitmektedirler ([162]). 1546'da V. Carlos Cenevizlilerden 150.000 düka borç almıştır ([163]). Bu borcun *Dominante* yönünde telâfi edici bir maden akımına yol açmış olması muhtemeldir. Portekizliler arasında yapılan bir mektuplaşma ([164]), 1531'de Cenova'ya Papa hesabına gönderilen bir nakit para teslimatını açıkça işaret etmektedir. R. Ehrenburg 1552'de Anvers'le aynı zamanda Cenova'ya büyük miktarlarda gümüş geldiğini bildirmektedir ([165]). 1564 Ocağında Baltasar Lomellini tarafından Erosso'ya gönderilen bir mektupta, II. Felipe'nin emriyle bir önceki yılın Kasım ayında Milano piyasasında Baltasar Lomellini'nin kayınpederi Nicolo Grimaldi'nin hesabına yapılan 18.000 dükalık bir ödemeden söz edilmektedir ([166]). 1565'te Flandre'da ödenecek 400.000 dükalık bir borç, Floransalı tüccarlar tarafından verilmiştir. Acaba bunu karşılığında Floransa'ya değerli maden teslimatı yapılmasını talep etmişler midir ([167])? 1567'de İspanya'daki Fransız elçisi Fourquevaux biri 150.000, diğeri de 450.000 ekülük, Cenevizliler tarafından verilen iki borçtan söz etmektedir ([168]) ve Toskana elçisi Nobili de Mayıs ayında, bu kez Cenova'ya gönderilen 100.000 ekülük bir sevkiyatı haber vermektedir ([169]). Alba dükünün 1567'de İspanya'dan Cenova'ya gitmesi esnasında asker ve para sevkiyatı da meydana gelmiştir ([170]). Nihayet, Sicilya ve Napoli'yi de zaman zaman beslemek gerekmiştir, fakat bu iş çoğunlukla Cenova veya Floransa piyasalarında bağlanan *cambios* ile olmakta ve bunun karşılığında buralara Amerikan hazinesinden bir miktar gelmekteydi ([171]). Fourquevaux 1566 Aralığında "şu geçen günlerde İtalya'ya gönderilmek üzere Barselona'ya 18 yük gümüş aktarıldı" diye yazmaktadır ([172]). 1567 yazında Nobili, Katolik Kralın hizmetindeki Toskana kadırgalarında çalışanların maaşlarına yönelik bir miktar parayı göndermeyi başarmıştır. Ama bu iş sıkıntısız olmamıştır: Kilise gelirlerinden pay alabilmesine izin veren yetki belgesinde konu olan kiliseler İspanya'nın tümüne dağılmışlardır ([173]). Toplayabildikleri üzerinden, Nobili Mayıs'ta ([174]) 25.000 "*escudi*" göndermeyi önermektedir; Haziranda 200.000 "*reali*" içeren 8 yük yolladığını haber vermektedir ([175]); nihayet Eylülde, kesin haber alamamasına rağmen, paranın tamamının kadırgalara yüklenmiş olacağını ummaktadır ([176]).

Bu örnekler uc uca getirildiklerinde sürekli bir akım izlenimi uyandırmaktadırlar: *dinero de contado,* nakit para Flaman yolunu izledikçe (bu yol bire karşı yüz kere Cenevizli kreditörler tarafından kullanılmaktadır), Akdeniz ancak mütevazi bir pay alabilmektedir. Bu konuda olumsuz kanıtlar bol miktarda bulunmaktadırlar.

Böylece, ticarethanelerin Balkanlarda veya Doğu Akdeniz'de alım yapmaları veya herhangi bir borcun ödenmesi, hatta şu veya bu şirketin sermayesi için acentelerine emanet ettikleri paraları bazen kaydettirdikleri *Diversa di Cancellaria* resmi sicillerinden, Raguza'da dolaşımda olan paraları bilebilmek mümkün olmaktadır. Altın sikkeler ister Venedik, Macaristan, Rodos, Sakız veya isterse Halep'de basılmış olsunlar, uzun süre ayrıcalıklı bir rol oynamışlardır. Bu durum, Raguza'nın Doğu Akdeniz'le olan altına dayalı parasal ilişkilerinin özel bir açıdan incelenmelerini gerektirmektedir ([177]). Giugliano di Floria 5 Haziran 1551'de Antonio Parapagno adlı bir tekne sahibine 650 ekü *d'oro in oro* teslim etmiştir. Bu 650 ekü 400 *sultanini* veya Türk sekinesi ve 250

veneciani veya Venedik sekinesinden oluşmaktadır ([178]). Kasım 1558'de ([179]) Raguzalı Johannes de Stephano'ya gene aynı şekilde 100 ekü *auri in auro,* Napoli-İskenderiye ve İskenderiye-Cenova yolculuğu için teslim edilmiştir. 1559 Haziranında Hieronimus Johannes de Babalis, İskenderiye yolculuğu sırasında 500 ekü altın almıştır ([180]). Bu altın sikkeler çoğu zaman Türk sekineleri olmaktadırlar. Beyaz maden nihayet yerini aldığında, 1560 Ağustosunda Türk akçeleri söz konusu olmuştur, *de mille quingentos aspros;* Andrea di Sergo'nun ortaklarından Giovanni di Milo'ya Doğu Akdeniz'e yapacağı bir yolculuğa çıkarken 1500 akçe verilmiştir ([181]). Özellikle 1564'ten sonra tedavül eden sikkeler *talleri* olacaktır, Türk veya Macar talerleri ([182]); İspanyol riyalleri *reali da otto* ise Raguza'ya daha sonraları, 1565 ve 1570'de geleceklerdir ([183]).

Fiili olarak, Akdeniz piyasalarında nakit sıkıntısı çekilmektedir. 1561'de II. Felipe Barselona'da 26 Mart tarihli bir mektupla, Katalonya kral naibi Don Garcia de Toledo'dan, Ekim ve Mayıs fuarları için kendine 100.000 düka sağlamasını istemiştir ([184]). "Piyasa kredi açısından o kadar dardır ki ve tüccarlar o kadar az şeye sahiptirler ki... Majesteleri bana inansınlar: burada bulabildiğim 8-10 bin düka için bazen askerden yardım aldım, yerel tüccarları güvence olarak göstermek zorunda kaldım ve gümüşlerimi rehne verdim. Bütün bunlara rağmen benden hala % 9-10 faiz alıyorlar".

Şimdi de 1566'da Napoli'deyiz ve Cenova'da Nisanda imzalanan 10.000 düka *de oro di Italia partido*'sunu görüyoruz ([185]). Söz konusu olan, en çok rastlanılan cinsten bir *asiento,* daha doğrusu, krallığın bankalarla imzaladığı birçok hükmü olan partilerden birinin içinde yer alan bir ödemedir. II. Felipe ona Cenova piyasasında ödenen 100.000 düka karşılığında Napoli *donativo*'su üzerinden veya o olmadığı taktirde krallığa ait bir vergi üzerinden ödeme hakkı vermiştir. Napoli borcun ödenmesi için kasa görevi gördüğünden, Cenova'da İspanyol elçisi Figueroa'nın gayretleriyle imzalanan *partido,* Napoli kral naibine imzalaması için gönderilmiştir. Kral naibi belgeyi hazinedarına ve uzmanlara, hükümler ve ödeme koşulları bakımından inceletmiştir; bütün sağlamalar yapıldıktan sonra para % 21 3/5 gibi muazzam bir faiz haddinden borç verilmiştir. Alcala dükü "faiz bana aşırıymış gibi gözükmekle birlikte, kapitülasyonu imzalamaktan geri kalmadım" diye yazmıştır. Acaba bu, Cenova piyasasının "darlığının" bir işareti midir? Bu tartışmanın bir ayrıntısı, önceden de kuşkulanıldığı üzere, nakit paranın Cenova'da İspanya'dan daha pahalı olduğunu işaret etmektedir. Bu değerlenme taşıma ve sigorta maliyetlerinden biraz daha fazla olmaktadır ([186]).

Böylece, 1566'da Cenova'da darlık vardır. Aynı tarihlerde Napoli'de durum daha karanlıktır. 1566 yılının başlarında 400.000 veya 500.000 dükalık bir *asiento* imzalamak söz konusu olmuştur ([187]), karşılık olarak Napoli *donativo*'su gösterilecektir. Ve eğer yanılmıyorsam bu pazarlık, biraz önce ele aldığımız *cambio* ile sonuçlanmıştır. Oysa bu konuda Alcala dükü tek bir şey önermektedir: hiç değilse *cambio* Napoli'de yapılmasın, çünkü bu piyasa 100.000 düka düzeyinde bir borç verecek durumda bile değildir; tüccarlar aralarında anlaşacaklar ve taleplerini artıracaklardır. İşlemi İspanya veya Cenova'da yapmak daha iyi olacaktır.

Fakat 1570'li yıllarla birlikte yeni bir durum belirmeye başlamıştır; İspanyol yönetim aygıtı Akdeniz'deki silahlanması için eskinin kambiyo senediyle veya nakit olarak para sevketmelerin yerine başka bir yol bulmak zorunda kalmıştır ([188]). Nisan 1572'de Gian Andrea Doria Cenova Cumhuriyetine, Cenevizli tüccarların karadan Barselona'ya götürmektense, buradan gemiye yüklemeyi tercih ettikleri Carthegena'dan para almaya gideceğini söylemiştir, çünkü karayolları emin değildir ([189]). İspanyol devletinin 1575'de ikinci kez iflası, para sevkiyatını etkilememiştir bile, ama Cenova'yı temellerine kadar sarsmış, fakat Anvers çemberinden ayakta kalanları da yerle bir etmeye katkıda

bulunmuştur. Nisan 1576'da II. Felipe 650.000 düka *de contado*'yu Cenova'ya yollamıştır ([190]). Aynı yıl Fuggerlere kendi kadırgalarıyla 10.000 ekü "altından altın"larını İtalya'ya kadar taşıma olanağını vermiştir ([191]). 1575-1578 arasında Fuggerlerin temsilcileri bu yoldan, Alçak Ülkeler'e yönelik iki milyon kadar *couronnes* geçireceklerdir ([192]). II. Felipe Temmuz 1577'de Gian Andrea Doria'ya Barselona'ya gitmesini emrettiğinde, bunu İtalya'ya gidecek parayı yüklesin diye yapmıştır. Kaptan yüklemeyi yapar yapmaz, yolculukta yer alması gereken Kastilya amirali ister gemiye binmiş olsun, ister olmasın, hemen yola çıkacaktır, çünkü para İtalya'da acil olarak beklenmektedir ve "korsanların paranın tek bir kadırgayla taşındığını öğrenmemeleri" gerekmektedir ([193]). İyice belirtelim: yeni yol İtalya'da sona ermemektedir: Cenova kuzeye giden para ve kambiyo senetlerinin düzenleyici durağı haline gelmiştir. Ancak bu, 1576'dan sonra İspanya'nın gözdesi haline gelen ve II. Felipe'nin 1582'de Flandre için 400.000 dükalık bir kredi isteyeceği Toskana büyük dükünden başlamak üzere, İtalya da payını almaktadır ([194]).

1580'lerden sonra Sevilla'ya gümüş gelişinin artmasıyla birlikte bu dolaşım da şişmiştir. 1584-86 arasında bu sistemin ölçüsünü -bilinen muazzam bir belge yığını arasında kaybolmamak için ([195])- İspanya'daki Fransız işgüderi kâtip Longlée'nin iyi haber alan mektupları kadar hiçbir şey veremez.

1584 yılı 18 Ocak ([196]): İki kadırga Cenova'ya para getirmek üzere Barselona'dan yola çıkacaklar; "Flandre için Milano'ya" bir milyon altın yollanıyor ve onun arkasından Milano kalesinde korumaya alınacak olan bir başka milyon ([197]); 22 Mart: Flandre işleri için İtalya'ya büyük miktarda bir para sevkiyatı yapılıyor ([198]); 26 Mayıs: Gian Andrea Doria 18 veya 20 Haziran'da Barselona'dan 20 kadırga ve diğer teknelerle denize açılarak filo'dan Katolik kral hesabına 2 milyon yolculuk yapacaktır, milyonlardan biri "*escus pistollets*", diğeri de "*realles*" cinsindendir ve bir başka milyon da "*Foucres*" ve Cenevizli tüccarların kambiyo senetleri biçiminde yollanacaktır; 11 Haziran: Cenevizliler "gene İtalya'dan sağlayacakları 400.000 ekülük bir parti yapmışlardır", sevkiyat 4 veya 5 ayda olacaktır ([199]); Gian Andrea Doria Katolik Kral için, kadırgalarıyla 2,5 milyondan fazla taşımaktadır, ayrıca aralarında Toskana büyük dükünün de olduğu özel kişilere ait "bir milyon kadar" daha vardır; bunun dışında bizzat G.A. Doria'ya ait 300.000 düka, diğer Cenevizlilerin hesabına olan 300 veya 400 bin ekü de bulunmaktadır, bunlara bir de "30 veya 40 kadar İtalyan senyör ve centilmenin çektikleri ve kadırgalarla İtalya'ya götürdükleri" miktarları da eklemek gerekir. "Bütün bunların dışında İspanya'dan çıkan paraların kaydedildiği defterde gördüğüme göre, kralın hesabından ödenmek üzere Almanya'daki Foucres firmasının hesabına yollanan 500.000 ekü bulunmaktadır" ([200]). 30 Haziranda, bu Fugger parasının onların kendilerine ait olduğunu öğreniyoruz: "Katolik kral bunların dışında İspanya'dan çıkarttırmak için kendi adına onlardan borç aldı" ([201]). Milano'daki ihtiyat fonu 1.200.000 eküye yükselmiştir; 17 Ağustos: Aralarında J.B. Corvati'nin de bulunduğu İtalyan bankacıları tarafından elçi J.B. de Tassis'nin hesabına açılan 80.000 dükalık bir kredi ([202]).

1585 yılı, 4 Nisan: kral için Cenova ve Milano'ya büyük para sevkiyatı ([203]); 25 Nisan: Barselona'dan İtalya için gemiye yüklenen 400.000 ekü, kuşkusuz aslında daha fazladır ([204]); 14 Mayıs: 19 Cenova ve Savua, 8 Napoli, 25 İspanya kadırgası kötü mürettebatla Barselona'dan 25 bin asker bindirmişlerdir. Bu tekneler İtalya'ya 1.200.000 ekü götürmektedirler; "bunun dışında" yetmiş altı yük altın Saragossa'dan Barselona yönüne geçmiştir ([205]); 9 Haziran: kadırga filosunda Savua düküne gönderilen 500.000 ekü ([206]); 15 Haziran: filo İtalya için 1.833.000 ekü yükledi ki, bunun 1 milyondan fazlası kayıtsızdır ([207]); 20 Eylül: kadırgaların 400.000 eküyle İtalya'ya yeniden hareketleri. 300.000 ekü, o sıralar II. Felipe'nin bulunduğu Monçon'a gelmiştir ([208]); 18 Eylül: "Almanya'ya 500.000 ekü göndermek" için Fuggerlerle bir *partido* bağlanmıştır.

1586 yılı, 25 Mart: Flandre işleri için İtalya'ya 1.200.000 ekü gönderilmesi ([209]); 31 Mayıs: 7 kadırga Cenova'ya, gene Flandre işleri için 600.000 ekü götürmüştür ([210]); 29 Eylül: 1.500.000'i Frankfurt'ta, 250.000'i Besanson'da, 250.000'i Milano'da ödenecek bir para anlaşması 8 gün önce Foucre'larla imzalandı ([211]); 11 Ekim: İtalya'da 700-800 bin ekü ödenmesine dair gene bir parti pazarlığı yapılıyor ([212]).

İzleyen yıllarda, değerli maden akımı daha da artacaktır; bunu anlayabilmek için, II. Felipe'nin saltanatının son oniki yılı esnasında *asiento*ların hangi yüksekliğe çıktıklarını görmek yeterlidir. 1586'da Fuggerler kuşkusuz II. Felipe'ye İtalya ve Almanya'da ödenecek 1,5 milyon altın borç vermişlerdir ([213]); 1587'de Agostino Spinola krala 1 milyon *scudi*lik avansta bulunmuştur; 1598'de ise Floransalılar 600.000 ekü kredi açmışlardır ([214]); aynı yıl Cenevizli tüccarlar Alçak Ülkeler için 2 milyonluk bir *cambio* anlaşması yapmışlardır. Ertesi yıl, Ambrosio Spinola Alçak Ülkeler'de 2,5 milyon ödemiştir ([215]). 1602'de Ottavio Centurione 9 milyon, hatta fazlasını vermiştir, ama temkinli tarihçiler bu olaya kuşkuyla bakmaktadırlar ([216]) -fakat böyle yaparken çok hatalıdırlar ([217])-. 1587'de Agostino Spinola'nın anlaşmasını yaptığı 930.521 *escudo*luk bir partiye dair işaretler buldum; Ehrenberg'in bu konuda söylediklerinin aksine bu anlaşma İtalya için değil de, kambiyo senedi biçiminde Alçak Ülkeler ve Parma düküne çekilmiştir ([218]).

Ayrıntılar çok önemli değillerdir, akılda tutulması gereken olgu, tüm Batı Akdeniz'de sikke ve kredi dolaşımındaki bu muazzam şişmedir; Akdeniz artık paranın imparatorluk yolu haline gelmiştir. Hiç kimse para sandıkları veya fıçılarıyla dolu kadırgaların nihayetsiz yolculuklarının tarihsel önemini inkâr edemez. Amerikan altın ve gümüşünden söz edildiğinde önemli olan, Hindler filosunun ünlü kalyonlarıyla, hiç de daha az önemli olmayan Biscaye *zabra* ve tekneleriyle, Akdeniz'e barış gelince çok şaşırtıcı bir biçimde, savaşçıların yerine yolcu ve para dağları taşımaya koyulan şu kadırgalar birleştirilmelidir ([219]). Tabii ki kazalar olmuştur: 1582 Nisanında Barselona ile Cenova arasında kötü havaya yakalanan bir kadırga, değerli yükünün bir kısmını denize atmak zorunda kalmıştır; böylece 56 riyal sandığı, bir *escudo* sandığı ve altınla dolu diğer sandıklar safra olarak atılmışlardır ([220]). Ancak böylesine kazalar nadiren meydana gelmişlerdir ve % 1,5'luk sigorta primi bunu tek başına anlatmaktadır. Karadaki kazalar da, eğer fazla değillerse, en azından denizdekiler kadar sık idiler. 1614 Ocağında ([221]) Cenevizlilere ait 1.400.000 ekü Barselona'dan 6 fersah uzaklıkta yüz kadar hırsız tarafından kaçırılmıştır.

İspanyol paraları tarafından istila edilen Akdeniz

Akdeniz'in bu yıldızının parlaması tam da Atlantik trafiğinin kurumasının, Anvers'in gerilemesinin ve Anvers'in ötesinde, Anvers piyasasının iyi işlemesine bağımlı olan bütün merkez ve faaliyetlerin çökmesinin karşı-cephesini oluşturmaktaydı. Anvers ve Alçak Ülkeler'in düşüşünün, önemini inkâr etmenin mümkün olmadığı büyük dönüş yılları olan 1584-85'den önce, hatta kentin 1576'daki yağmalanmasından ve 1575'deki ikinci İspanyol devlet iflasından önce meydana geldiğini düşünme eğilimindeyim. A. Goris'nin ([222]) yaptığı gibi bu tarih 1567'ye veya daha iyisi, 1569'a geri götürülebilir. Bu sonuncu yıl esnasında sadece refahının zirvesinde ve dünya ölçeğinde önemli Hondschoote ([223]) gibi yün merkezinde olsa bile, net duraklamalar söz konusudur. Alba dükünün buralara geldiği sıralarda dokuma endüstrisi duraklamadan o kadar etkilenmiştir ki, dük sarayındaki adamlar için piyasada yeteri kadar mavi kumaş bulamamıştır ([224]). Kuşkusuz 1576 Kasım yağmalaması sonucuda tahrip olan Anvers, gelişmesi tüm hızıyla devam etmekte olan bir kent değildir ([225]). 1573 tarihli bir Portekiz gözlemi, en azından 1572'den beri Flandre ile olan tüm ticaretin iflas ettiğini işaret etmekteydi ([226]).

1571'de ([227]) Anvers'e dönen bir İspanyol tüccarı başka bir kente geldiği duygusuna kapılmıştır. Borsa bile *no es... lo que solia,* artık eskiden olduğu gibi değildir.

Lyon gerilemesi de kabaca aynı tarihlere rastgelmektedir. Ona, büyük parasal işlemlerinden kalanlar da, 70 ve 80'li yıllar arasında Paris'e aktarılmıştır ([228]). 1577'de artık gerçek bir köy meydanı haline gelmiş olan *Place aux Changes*'da ot bitmeye başlamıştır ([229]).

Aynı döneme doğru, tarihçiler tarafından ayinsel olarak İspanyol devletinin ikinci iflasının civarına yerleştirilen (1575), büyük Medina del Campo kambiyo fuarlarının sonu vurgulanmaktadır. Medina'nın kuzeyinde, aşağı yukarı birbirlerine bağlı olan Burgos ve Bilbao'daki çifte sıkıntı, olağan olarak iyi gözlenememektedir. Burgos konsolosluğuna ait önemli deniz sigortası sicilleri, uygulamada artık kapanmışlardır ([230]). Kırılan şey, Medina'dan Bilbao'ya kadar uzanan eksen, yani II. Felipe saltanatının başlarındaki İspanyol İmparatorluğunun sahip olduğu hatlardan biridir.

Böylece Akdeniz dünya para dolaşımının büyük bir bölümünü kendi tarafına döndürmüş olmaktaydı. Yeni Çağların işareti olarak, Barselona başarılı bir hayata yeniden doğarken, 1592'de kambiyo fuarlarını yeniden örgütlüyordu ve yüzyılın sonunda ona ait ticari alanın sınırlarını belirliyora benzeyen Sardinya, Napoli, ve Sicilya'nın ötesinde ta Raguza ve İskenderiye'ye kadar olan yerlere yelkenlilerini yeniden yolluyordu ([231]). Buradan daha büyük bir boyutta olmak üzere, İtalya'nın tümü o tarihlerde değerli madenler tarafından istila ediliyordu. Fransa'nın çok uzun süre Venedik nezdindeki temsilciliğini yapan elçi du Ferrier, İtalya ve Doğu Akdeniz olaylarından iyi haber alan bir kimse olarak 1575'de ([232]) Yarımadanın üzerine çöken savaş tehditlerinden endişelenmekteydi. Acaba İspanyol, Cenova'daki kavgalardan kenti ele geçirmek üzere yararlanacak mıydı ve onunla birlikte İtalya'nın tümüne elkoyacak mıydı? Fransa kralına yazdığı bir mektupta, "hiçbir zaman bu kadar paralı" olmamış olan bu İtalya diye durumu kesinleştirmekteydi. Pekâla, izleyecek onyıllar boyunca ortaya çıkacak olan İtalya hakkında ne demeli? Feria dükü gibi son derece uyanık ve haberli bir adam, 1595'e doğru, uzun bir raporda, İngiltere için en iyisinin "şimdiki yönetimleri altında, hiçbir zaman olmadığı ölçüde serpilen Napoli, Sicilya ve Milano'nun örneğine göre" İspanyol otoritesi altına girmek olacağını ([233]) ileri sürmektedir. Bu pasaj, XVI. yüzyılın hemen başından itibaren Akdeniz'deki gerilemeden söz etmekte acele edenlere ithaf ediyoruz.

Gerçekten de, denizin tüm mekânını kapsamına alan tedrici bir İspanyol parası istilası vardır. Bu paralar bir süre sonra gündelik hayatı da etkilemişlerdir. 1580'lere doğru Cezayir pazarlarında geçerli olan paralar altın İspanyol eküsü, gümüş riyaller, sekizlik, altılık, dörtlük sikkeler ve özellikle de *a ocho reales* sikkelerdir. Bütün bu paralar pazarda prim yapmakta ve Türkiye'ye yönelik en büyük mal kalemlerinden birini meydana getirmektedirler, riyaller Türkiye'ye sandıklar dolusu ihraç edilmektedirler ([234]). 1579'a kadar geriye giden, Cezayir'deki Fransız konsolosluğu sicilleri ([235]), 1574'den itibaren tutulmaya başlanan Tunus konsolosluğu sicilleri ([236]), on örneğin dokuzunda İspanyol parasının önceliğini işaret etmektedirler. Esirler için ödenen kurtarmalıklar bu para cinsinden ifade edilmektedirler. 1577'de Tetuan'da bir Cezayir teknesindeki esirler isyan etmişlerdir. Türkler aceleyle suya atlarlar, onlar için büyük talihsizlik: riyaller ve altınlarla dolu cepleri onların çoğunu suyun dibine sürüklemiştir ([237]).

Livorno'da resmi sevkiyatların yanı sıra, Cenova veya İspanya'dan doğrudan gelen kayıklar, mal denklerinin ortasında, "*reali*" sandıkları taşımaktadırlar ([238]). Raguza'da yüzyılın iyice sonunda, 1599'da biri Tekirdağ'a, diğeri de İskenderiye'ye para sevkiyatına dair iki kayıttan ilki *talleri* ve *reali*'yi kapsamakta ([239]), ikincisinde yalnızca *reali*

d'argento di Spagna a reali otto per pezza yer almaktadır ([240]). Bir önceki yıl, bir Raguza teknesi, Cağaloğlu'nun (Osmanlı bu İtalyan asıllı denizciye Ciğalazade adını vermiştir, fakat bugün İstanbul'un ünlü bir semti bile bu yanlış adlandırmayla anıldığı için bu adı muhafaza etmek durumunda kaldık MAK) eline düşmek istemedikleri için kayıklarla karaya çıkan mürettebatı tarafından Cerigo'da terkedilmiştir ([241]). Tekne sahibi ve kaçaklar yanlarında 17.000 *reales de a ocho* götürmüşlerdir. Başka bir ayrıntı: 1604 Mayısında bir Marsilyalı Raguza'da bir Floransalıya "*due centum sexaginta tres peggias regaliorum de 8 regaliis pro qualumque pezzia*" borçlu olduğunu kabul etmiştir ([242]). Böylece bu dönemde Raguza İspanyol parası istilasından nasibini geniş ölçüde almıştır. Fakat hangi ülke, hangi kent bu istiladan kurtulabilmiştir ki? Daha önce de söylediğimiz gibi, Türkiye'ye Polonya'dan bile, Lwow'la İstanbul'u birbirlerine bağlayan büyük arabalarla, riyaller gelmektedir ([243]). Tabii ki, İtalyan, Raguzalı, Marsilyalı, İngiliz tüccarlara ait çok miktarda ticari mektubun bize önceden belli bir manzara sundukları Doğu Akdeniz'e gitmenin gereği yoktur.

Artırılmaları kolay olan bu ayrıntılar ana noktayı görmemezi engellememelidirler. 1580'den sonra beyaz madenin gerçek dağılım merkezinin bizzat İspanya'dan da daha büyük ölçekte, büyük kentlerin İtalya'sı olduğu kabul edilirse, bu konuda etrafımızı daha net görebiliriz. İtalya bu rolü sayesinde muazzam kârlar sağlamaktadır; görevi kolay ve kârlı bir iş olan, İspanya'nın aşırı bol parasının bir bölümünü Doğu Akdeniz'e boşaltmaktadır; İtalya'nın diğer bir görevi de İspanya'nın orada İmparatorluğunun ve katolikliğin kaderini savunduğu dar Alçak Ülkeler piyasasını zor elde edilen altın ve beyaz paralar ile kambiyo senetleriyle beslemektir, bu besleme sonucunda nakit para Alçak Ülkeler'deki birlikleri, sadık uyrukları olduğu kadar asileri de doyurmaktadır. İtalya böylece bağlantı, eşzamanlılık ve aşikâr asimetriler yaratan bir sitemin tam kalbini oluşturmaktadır.

"Moneda larga"ya av olan İtalya

1580'den itibaren İspanya'dan gelen kadırgaların Cenova'ya getirdikleri değerli maden miktarı, kuşkusuz 1598'deki rekora kadar sürekli artmıştır ([244]): bu rekor, tek bir seferde boşaltılan 2.200.000 eküdür (200 bini altın olarak, 1.300.000'i gümüş külçe olarak, 700.000'i riyal olarak). 20 Haziran 1584'de Gian Andrea Doria'nın komutasında 20 kadırgayla getirilen 3-4 milyon ekülük rakam bu rekorun asıl sahibi olabilir, fakat bu konudaki bilgilerimiz yeteri kadar kesin değildir ([245]). Ancak bu sevkiyatların muazzam boyutlarını aklımızda tutalım. 1594 tarihli *Contaduria Mayor*'un bir hesabına göre İspanya'ya her yıl 10 milyon altın girmektedir; bunun 6'sını ihraç etmektedir, üçü kralın, üçü de özel kişilerin hesabına olmak üzere. Artan 4 milyon ya İspanya'da kalmakta, ya da haberciler, yolcular veya denizciler tarafından kaçak olarak ihraç edilmektedir. Bir tarihçi ([246]) yüzyılın sonunda her yıl 6 milyon altının İtalya yolunu tuttuğunu ve buradan da Yarımadanın içinde ve dışında her yöne dağıldığını düşünmektedir. Bu para kitleleri daha Cenova'ya (veya Villefranche'a, veya Livorno'ya) varmadan önce rollerini oynamaktadırlar. Sadece yakında para geleceği haberinin çıkması, tıpkı Madrid veya Medina del Campo'da Hindler filosunun geldiği haberinin çıktığında olduğu gibi, İtalyan piyasalarında "bolluk" yaratmaktadır; bu kadırgalar ikinci bir Hindler filosu gibidirler. Kısa bir süre sonra, İtalya'da bu "bolluklar" ısrarlı, bazen de öldürücü hale gelmişlerdir. Her yerde ucuz nakit bol miktarda bulunmaktadır, "*la moneda larga*" hesapları boşa çıkartmaktadır. Kredi oyunu sürekli bolluklara uyum sağlayamamaktadır. Kredi alçalma ve yükselmeler sayesinde yaşar. Kambiyo senetleri borç almak isteyenlere satılmaktadır, fakat para bol olduğunda kim borç almak ister ki? Bu basit mekanizmayı iyice anlayalım: nakit para boldur, bunun anlamı herkesin bu bolluktan az veya çok payını aldığıdır; piyasadan yok olan veya en azından sayısı azalan borç alandır,

yani kambiyo senedi sıkıntısı. Kambiyo senetleri nadirdir, fiyatları çok yüksektir. Tersine durumda ise, nakit kıtlaşmakta ve heryerde kambiyo senedi bollaşmakta ve borç veren bu senetleri istediği düşük fiyattan alan efendi haline gelmektedir. Simon Ruiz bu görünüşte kolay yıllar boyunca, ne yapacağını bilemez bir durumdadır ve halinden hiç de memnun değildir. Büyük işlerdeki simsarlık mesleğine, borç verme, Medina del Campo piyasasından kambiyo senedi satın alma işini de eklemiştir. Olağan olarak ona kambiyo senedi satanlar işlerini avans almaksızın yürütemeyen yün tüccarlarıdır, çünkü İspanya'da satın alınan yünlerin bedelleri aylar sonra Floransa'da ödenmektedir. Simon Ruiz verdiği borcu gösteren kâğıdı ucuza almıştır, bunu dostu ve vatandaşı olan ve sonra evlilik yoluyla Toskana büyük dükünün kayınbiraderi olacak olan Floransa'daki Baltasar Suarez'e göndermiştir. Hedefine ulaşan kambiyo senedi kârla birlikte paraya dönüşür. Fakat bu paranın Floransa'dan alınan yeni bir kambiyo senediyle Medina del Campo'ya geri gönderilmesi gerekmektedir. Eğer piyasada bolluk varsa, kambiyo senedi yüksek fiyattan alınacaktır ve Simon Ruiz bu ikinci işlemden kârlı çıkamayacaktır. Basit bir şekilde konuşmak tercih edilecek olursa, bankacı bu işten zararlı çıkmakta veya daha doğrusu, altı aylık sürede alışık olduğu % 5'i kazanamamaktadır. Kazanamamak kaybetmektir, "kendi firmasının parasını" hatalı olarak bağlamaktır. Medina del Campolu yaşlı adamın şu yakınmalarından veya Floransa'daki dostun açıklama veya savunmalarından daha açık birşey olamaz ([247]). Sonuncusu "bugün elinde para olan onu alıcının ileri sürdüğü fiyattan vermek zorundadır" diye açıklamaktadır ([248]). Açıklamalarını sürdüren Floransalı eski dost, olayların akışının tersine gitmenin tehlikeli olacağını söylemektedir: "Floransa piyasasında şiddetli davranmak isteyenler (*Violentar la plaza*) burada hiçbir kâr bulamadılar" diye 9 Eylül 1591'de kaydetmektedir ([249]). Gümüş para ve külçe yükselmesine karşı ne yapılabilir ki? Kambiyoya özgü olan temel konum bu durum nedeniyle bozulmuştur, kambiyonun işleyebilmesi için faiz hadlerinin çıkıp inmesi ve verimli açıklıklara yol vermesi gerekmektedir.

İtalya'nın bu "nakit" selinin baskınına uğramasının bir diğer resmini, Yarımadanın darphanelerinin basit bir şekilde incelenmesinden de elde edebiliriz. Bu darphanelerden hiçbiri işsiz değidir. *Sommaria* belgelerinden hareketle, Napoli *Regia Zecca*'sının bazı satın alımlarını ortaya çıkartmak hiç kuşkusuz mümkündür ([250]). 1599'dan 1628'e kadar ([251]) bu darphanede 13 milyon sikke basıldığını kaydedelim. Palermo ve Messina'da ([252]) veya Cenova'da ([253]) da aynı türden bir faaliyet vardır. Paralar piyasaya çıkar çıkmaz hemen dolaşıma girmekte ve özellikle XVII. yüzyılda çabucak basıldıkları yerleri terketmektedirler. Venedik'te *Zecca* ([254]) durmaksızın para basmaktadır: kentin refahı buna bağlıdır. Her yıl ortalama olarak basılan miktar, bir milyon altın ve bir milyon gümüştür. Olağan beslenme kaynağı olarak tüccarlar aracılığıyla gelen paralar veya *verghe* yetmediğinde, *zecca* sözleşmeli satın almalar yoluna gitmektedir. Bu sözleşmelerin düzenlediği miktarlar bazen çok yüksek olmaktadır. 1584'de 500.000 düka (Capponilerle 2 Haziranda), Fuggerlerin Venedik'teki acenteleri Ottlarla 140.000 mark; 1585'de gene Ottlarla bir milyon düka; 1592'de Agostino Senestraro, Marcantonio ve Gio. Battista Giudici ile 1 milyon düka; 1595 Aralığında Olivero Marini ve Vicenzo Centurione ile 1.200.000 düka; 26 Mart 1597'de Hieronimo ve Christofero Ott ile 1 milyon... Daha sonra sözleşmeler küçülmüştür, ancak Mart 1605'de Gio. Paolo Maruffo, Michel Angelo ve Gio. Steffano Borlott ile 1.200.000 dükalık bir sözleşme yapılmıştır. Amacımız Venedik *Zecca*'sının alımlarının bilançosunu çıkartmak olmayıp, ana kitlesi itibariyle Amerikan-İspanyol gümüşünün doyurduğu bu darphanelerin ne dipsiz kuyu olduklarını, ne kadar iştahlı olduklarını göstermektir.

Ancak, uzaktaki Yeni Dünya'nın üretim hacmini *a posteriori* denetlemeyi umabilmek için, para basım miktarlarını toplamak gerekir. İş bu kadar basit değildir. Burada eritilen sikkeler, başka bir yerde bir daha eritilmektedirler; birkaç ay veya yıl geçtikten sonra

bunlar başka bir darphaneye geçmektedirler: 1548'den 1587 başına kadar Napoli *Zecca*'sı 10,5 milyon düka değerinde sikke basmıştır ve bu faaliyet döneminin sonunda, *in tutto il Regno non ne siano settecento millia ducati,* sadece 700 bin düka kalmıştır ([255]). Yani İtalya'da para ne kadar hızlı tedavül ederse o kadar bollaşmaktadır.

Tabii ki İtalya bu ayrıcalığını, yalnızca İspanyol parasının imparatorluk yolu üzerinde bulunma basit olgusuna borçlu değildir. Bu raslantı ona yardım etmektedir ama asıl etkili olanı, tarihçilerin küçümsemekte inat ettikleri, yüzyılın son yıllarında ona Almanya, Doğu Avrupa, Alçak Ülkeler, Fransa ve İspanya'yla olan ticaretinde fazla yaratacak kadar güçlü olan faaliyetlerdir ([256]) (Floransa'nın Kastilya yünleri alımından kaynaklanan açığını hesaba katmaksızın). Bu bilanço, fazlaların kendi adına birikim yapmasına ve Doğu Akdeniz ile Türkiye tarafında verdiği açıkları kapatmasına olanak vermektedirler; zaten Doğuyla olan bu ticaret, uzun uzadıya anlattığımız üzere, kârlı dönüşleriyle Yarımadanın tüm ticari ve endüstriyel faaliyetlerini bir kat daha canlandırmaktadır. Böylece İtalya, herşeyin sipariş verildiği bir akımın fiili efendisi olan değerli madenler ve kambiyo senetleri ticaretinin merkezinde yer almaktardır. Gümüş enflasyonunda altın güvenilir değer haline gelmiş ve iddihar ile uluslararası ödeme aracı özelliğini kazanmıştır. Tersine hükümler olmadıkça, kambiyo senetleri altın cinsinden ödenmektedirler. Flandre askerleri de ücretlerinin eğer tamamı olmazsa, hiç olmazsa bir kısmının altın cinsinden ödenmesini talep etmektedirler. Ve nihayet, daha önce söylediğimiz üzere, sadece altın kurye ile gönderilebilmektedir. Demek ki eğer İtalya'nın İspanya'ya ihtiyacı varsa, İspanya'nın da, Flandre'da Cenova'dan hareketle çoğu zaman altın olarak ödenecek olan borçların güney-kuzey yönünde kapatılabilmesi için İtalya'ya ihtiyacı vardır. Ancak Yarımadadaki piyasalar Anvers'e İspanyol ordularının mutemedlerine ulaşan altın sikke ve kambiyo senetlerini sağlayabilirler.

İşte İtalya bir yandan İspanyol siyasetinin ve Ceneviz aracılığıyla *asientos*'un ayakta tuttuğu şu güney-kuzey ekseninin, diğer yandan da paraleller boyunca Doğu Akdeniz'e, sonra da Uzak Doğu'ya ulaşan şu eksenin kesişme noktasında yer almaktadır; bu eksenlerden biri Cenova-Anvers altın yolu, diğeri de Çin'e kadar giden beyaz maden yoludur.

Bu sonuncu yol konusunda şaşırtıcı olan herhangi birşey yoktur: gümüş burada öncelikli olarak tedavül etmekte, Türk İmparatorluğu Mısır ve Afrika'dan beslenmesinden ötürü bir altın bölgesi olduğundan, beyaz maden Doğu Akdeniz'den itibaren değerlenmektedir; İran, Hind ve bazen de Filipinler kavşağında Çin'e ulaşırken, doğuya doğru yaptığı yolculukta daha da değerlenmektedir: Çin altını "iki mark altın karşılığında sekiz mark gümüş" kuru üzerinden mübadele edilmektedir, yani 1'e 4 ki Avrupa'daki parite en azından 1'e 12'dir. Güzergâhı Amerika'dan başlayan ve, ya Akdeniz'den ya da Ümit Burnundan dünya turu yapan bu İtalya-Çin ekseni bir *yapıdır,* bir sürekliliktir, dünya ekonomisinin ancak XX. yüzyılın başından silinebilecek olan güçlü bir çizgisidir. Bunun tersine, Cenova-Anvers ekseni uzun süren bir konjonktürün ürünü olmaktan ibarettir. Bu eksen İspanya Alçak Ülkeleri elinde tuttuğu sürece, yani 1714'e kadar ve denetlediği gümüş enflasyonu sürdükçe, yani 1680'e kadar, ayakta kalacaktır ([257]). Demek ki XVII. yüzyılın tümü boyunca İtalya bu iki eksenin kesişme noktası olarak kalacaktır. İngiliz, Hollandalı, St.Malolu ve bazen de Cenevizli yelkenliler, "savaş gemileri" veya değil, Cadiz limanından Cenova veya Livorno'ya, o zamanlar herkes tarafından kuruş olarak adlandırılan sekizlik sikkeleri taşımaktadırlar ([258]). Bütün bu trafik, "İskenderiye, Büyük Kahire, İzmir, Halep ve Doğu Akdeniz'in diğer yerlerine" ulaşmaktadır. Kuruşlar "adı geçen bütün bu yerlerde ve hatta İran'da çok aranmaktadırlar" diye yazmaktadır, kitabı 1706'da bir daha basılan ve ünlü Ricardo'nun büyük babası olan Samuel Ricard ([259]). Bunlar altın değil gümüştür. Çok eski bir Venedik

muhtırası (1668) ([260]), tabii öyle olacak, Mısır'da *ungari* veya *zechini* "*senza perdervi cosa veruna; ma bisogna esser pratico*" harcanabilirler, yani gerçekte hiçbir kayba uğramadan, fakat işini bilmek gerekir demektedir. Sekizlik sikkelerle gümüş üzerinden % 30'a kadar kazanç sağlamak mümkündür. Güney-kuzey eksenine gelince, o da yerinde durmaktadır. 1627'den sonra ([261]) Cenova'nın önceliği kuşkusuz azalmıştır, fakat 1650'lerde bile Cenevizli bankacılar İspanya hesabına Alçak Ülkeler'e teslimat yapmaktadırlar ([262]).

Cenevizlilerin yüzyılı ([263])

Bu ön açıklamalar, büyük kapitalizmin takviminde, Fuggerlerin kısa yüzyılından sonra ve Amsterdam'ın karışık kapitalizm yüzyılından önceki yerlerini 1557-1627 arasında alan Cenevizli bankerlerin payını daha iyi belirlememize yardım etmektedirler. 1627 yerine 1640 veya 1650 demeyi tercih ettiğimi itiraf ediyorum ([264]), fakat bu pek fazla önemli değildir. Cenevizlilerin talihinin 1557'de İspanyol devletinin garip iflasının ertesinde sihirli bir değnek darbesiyle birden bire açılmadığı ve 1627'de de Kastilya'nın beşinci veya altıncı iflası vesilesiyle, kont dük Olivares'in Kastilya tacına borç verenlerin birinci sırasına Portekizli Marranoları yükseltmesiyle aniden tersine dönmediği aşikârdır. Cenova uzun bir süre daha uluslararası finansın ekseni olarak kalmıştır.

Cenova'nın eski zenginliği, 1528'de siyasal olarak tamamen ters tarafa dönmesi, talihinin yükselişini önceden hazırlamışlardır, tıpkı Andaluçya ve Sevilla'ya erkenden yerleşmesi ([265]), yalnızca André E. Sayous'nun çalışmalarından beri iyice bildiğimiz İspanya ve Hindler arasındaki ticarete değil, aynı zamanda Sevilla ile Alçak Ülkeler arasındaki ticarete de katılması gibi -bu ticaret ötekini beslemektedir-. Richard Ehrenberg'e dayanarak ([266]) Cenevizlilerin Anvers'de üstün hale gelmelerinin geç bir tarihte, 1555'den önce olmadığını kaydediyorum, fakat yüzyılın başından itibaren Escaut piyasasında faal olmuşlar ve 1488-1514 arasında buraya gelen ilk İtalyan tüccarları olmuşlardır ([267]). Daha sonra kuzey-güney bağlantılarını, en azından 1566'ya kadar finanse etmişe benzemektedirler.

Her hal-ü kârda onlara en büyük fırsatı Fuggerlerin ve hempalarının yorulmaları sağlamıştır, yüzyılın ortasındaki ağır resesyonun darbesini yiyen Fuggerler 1575 ve 1595'deki kısa yeniden sahneye çıkışlarının dışında, tehlikeli *asientos* oyunundan çekilmişlerdir.

Asientos çoklu hükümleri olan ve Kastilya hükûmetiyle *hombres de negocios* arasında imzalanan sözleşmelerdir. Bunlar kısa vadeli avanslar olup, özellikle Sevilla'ya değerli maden gelişine bağlı olarak ödenebilir niteliktedirler: bu gelişler kesiklidir; kral için söz konusu olan bu düzensiz gelişlerin yerine düzenli bir hazine ikâme etmek ve özellikle de, her ay Alçak Ülkeler'deki İspanyol birliklerinin maaş ve diğer masraflarını *çoğunlukla altın cinsinden* ödemektir. Cenevizlilerin becerileri 1557'den itibaren yalnızca Katolik Kralın Kastilya'daki veya Kastilya dışındaki çeşitli kaynaklarına başvurmakla sınırlı kalmamış, aynı zamanda muazzam miktarlara varan avanslarını biraraya getirmek ve garanti altına alabilmek için, İspanyol hatta İtalyan kamu tasarruflarını da kullanmışlardır. Gerçekten de, kral onlara 1561-1575 arasında *juros resguarda*'lar sağlamaktadır ([268]), bunlar ilke olarak verilen borcun güvencesi niteliğindeki kamusal gelirlerdir, fakat *asentistas* bunları istedikleri gibi kullanabilmektedirler. Bunları dostlarına ve tanıdıklarına ve bunları almak için acele eden önceden sıraya girmiş kimselere satmaktadırlar. Tabii ki Cenevizliler sonradan krala geri vermek için *Juros*'ları geri almak zorundadırlar, ama bu iş bedelleri ödendiğinde yapılacaktır. İkinci beceri: 1559-1566 arasında, Kastilya maliyesinin yeniden düzenlenmesi sırasında, bütün eski borçların, bir cins *Casa di San Giorgio* haline gelen *Casa de la Contratacion*'a devri sırasında nakit *sacas* yasaklanmıştır

([269]); *Casa de la Contratacion* artık *juros*'u kendi kaynaklarıyla ödeyecektir ([270]). Bu, Kasım 1560 tarihli büyük Toledo kararnamesinin amacıdır ([271]) ki, tarihçiler bunu, tıpkı 1557'deki birincisi gibi işadamlarının suskun onayları dahilinde yapılan ek bir iflas ilanı saymaktadırlar. İşadamları eski alacaklarının büyük bir bölümünü *juros* olarak elde etmişlerdir, fakat kendi alacaklılarına bu paradan ödeme yapabilmektedirler. Bu düzenlemeler esnasında Cenevizliler Fuggerlerden daha az zarara uğramışlardır. Kârlarını nakit olarak ihraç edemiyorlarsa da, bu kârlar kolaylıkla şap, yün, zeytinyağ, ipek vb. İspanyol mallarına yatırılabilir ve bu mallar İtalya veya Alçak Ülkeler'e ihraç edildiğinde, onlara bu uzak ülkelerde ihtiyaç duydukları nakit kaynakları sağlayabilirlerdi. 1566'dan sonra ([272]), Flandre'daki karışıklıklar nedeniyle yeniden istedikleri gibi gümüş sikke ve külçe ihraç etmelerine izin verilince, herşey onlar için daha uygun hale gelmiştir.

Fakat ana sorun Alçak Ülkeler'e yapılacak altın transferi ve orada yapılacak altın cinsinden ödemeler olarak kalmaya devam etmektedir. Bu sorunu çözebilmek için Katolik kral zorunlu olarak uluslararası kapitalistlerin yardımlarına başvurmaktan kaçınamamıştır; yüzyılın ortasından önce Yukarı Almanyalı Almanlar ve 1557'den sonra Cenevizliler. II. Felipe, V. Carlos'dan da fazla bu yardıma mahkûmdur. Uluslararası piyasada beyaz madene egemendir, fakat bakır, kambiyo senetleri ve altın onun hükmüne tabi değillerdir. Bakır önemsiz bir role sahiptir. Ancak bu mütevazi para madeni İberik Yarımadasına yabancıdır ve bu yüzyılda Almandır ve XVII. yüzyılda da İsveçli ve Japon olacaktır. İspanya karşılığını ödeyerek bakırı kolayca elde edecektir ve 1550'lerde Doğu Hind adalarının talebine bağlı olarak bakırın çok büyük yüklemeler kaydetmesine kadar Portekiz'deki durum da gerginleşmeyecektir ([273]). Anlatıldığına göre, kral Don Manuel'in döneminde, 1640'larda bile bakır Portekiz'de altına karşı prim yapmaktadır ([274]). Kambiyo senetleri konsunda, bazen akıl sınırlarını zorlayan kredileri temsil edenler ile, ticaret bilançosunun fazlalıklarını karşılayanları birbirlerinden ayırmak gerekmektedir. Oysa, Amerikan hazinelerinden şaşkına dönmüş olan İspanya heryandan ticaret açığı vermektedir, fazlası olan ülkeler ise Alçak Ülkeler (veya eskiden öyle) ile İtalyan piyasalarıdır. İşte bu sonunculara ait kâğıtları satın almak gerekmektedir. Çünkü ilke olarak altın cinsinden ödenmeleri gereken kambiyo senetleri, sarı sikkelerin karmaşık akımlarına yön vermektedirler. Oysa Avrupa'ya Amerika'dan sarı maden az miktarda gelmektedir, öyleyse çoğu zaman eski sikkeleri kullanarak yaşamak gerekmektedir.

Ceneviz kapitalizmi bütün bu yönlerde çabucak üstünlük kuracaktır, fakat iyice belirtelim ki, bu İtalya'nın tümünün yardımı olmaksızın gerçekleştirilemezdi. Bu yardım işlerin başarısını sağlamıştır. Para sıkıntısı olan Cenevizliler kendi kentlerinden ve bundan da fazla olmak üzere, İtalya'dan aldıkları sikkeler ve kambiyo senetleri sağlamışlardır. 1607'de ([275]) *Cinque Savii* bunu tek bir kelimeyle açıklamaktadırlar, çünkü olay kendiliğinden ortadadır: beyaz maden (ve Lizbon'dan şeker ile karabiber alımı için kredi de) sağlayıcısı olan Cenevizliler *hanno sicuro modo di estrazer da questa città quanto oro vogliano,* Venedik'ten istedikleri kadar altın çekebilecekleri konusunda emindirler. Ve Almanya ile Alçak Ülkeler üzerine de bir o kadar kambiyo senedi çekebilirler. Ambrosio Spinola ve Gio. Jacomo Grimaldi, 1596 iflasının ertesinde Cenova Cumhuriyetine durumu açıklarlarken, Alçak Ülkeler'e sağlamaya söz verdikleri (II. Felipe'nin talebi üzerine ve *Contratacion*'un -biz sendika derdik- diğer tüccarları adına) miktarlar konusundaki zorluk "böylesine ihtiyatları olağan olarak sağlandığı Floransa ve Venedik piyasalarının (iflasın şiddetli sonuçlarından ötürü) hemen hemen tamamen alt-üst olmuş olmalarıdır diye anlatmaktadırlar ([276]). Bu iki kent olmaksızın riyaller ve gümüş külçeler için bu kadar düzenli alıcılar ve kuzeye başa belâ olacak paraları taşımaktan kurtaran, hem de orada vazgeçilmez nitelikte olan sarı maden sevkiyatına

olanak veren kredi ve altın sağlayıcıları bulmak olanaksızdır. Bu altının vazgeçilmez olduğunu tekrarlayalım. Alçak Ülkeler'deki askerler maaşlarının büyücek bir kısmının altın cinsinden ödenmesini talep etmekte ısrarlıdırlar, bunu çıkarlarına daha uygun ve kendileri için daha rahat bulmaktadırlar. Altın sikkeler prim yapmaktadır ve daha düşük hacimle daha büyük değerlerin aktarımına olanak vermektedirler. Böylece gümüş sikkeler sürekli olarak altın sikkelerle değiştirilmektedir. Tüccarlar gerçekte bu külfetli zorunluktan kurtulmak için gümüş sikkeleri, hatta ücretin bir parçası olarak kumaş verilmesini dayatmayı denemişlerdir. Bu konuda yavaş bir gelişme meydana gelmiştir. Beyaz maden III. Felipe'nin tahta çıkmasından önce kendini kabul ettiremeyecektir; ilk aşamalarını bakır-gümüş karışımı sikkelerin enflasyonunun meydana getirdiği yavaş süreç içinde, İspanyol gümüş riyali uluslararası bir para mertebesine ulaşacaktır. Öte yandan, gümüşün kendini kabul ettirmesini görmek için yüzyılın sonuyla izleyen yüzyılın başında barışın geri geldiğini de görmek gerekmiştir. Barış asker taleplerini değersizleştirmiş ve onların etkin tehditlerine son vermiştir.

Fakat o tarihe kadar altın sikke askerin o kadar güçlü bir talebi olmuştur ki, yüzyılın en büyük para dolaşım çizgilerinden biri haline gelmiş ve ilk kez Felipe Ruiz Martin'in gösterdiği üzere ([277]) bu dolaşımın yapısal bir özelliği olmuştur. Bu bağlamda, 1569 Şubatında Alba dükü, Mansfeldt komutasındaki bir birliği Fransa'daki katoliklerin yardımına göndermiştir ([278]). Birlik için altın sikkeleri taşıyacak üç atlı arabayı doldurabilmek üzere, Diego de Gueines'i Rouen, Paris ve Lyon tüccarlarına başvurmaya göndermek ve belli bir bedele katlanarak, *monedas de plata como se rescibieron de los mercaderes a escudos de oro en oro,* tüccarlardan elde edilen gümüş paraları altın ekülere çevirmek gerekmiştir. Bu küçük olayın gündelik bir gerçeğe parmak basmamıza ve bundan geniş bir bakış açısına ulaşmamıza izin vermesi gibi bir avantajı vardır. 1579'da Piacenza fuarlarıyla örgütlenmesi tamamlanan ve yüzyılın bitiminden sonra da sürecek olan Cenevizlilerin genel sistemi, Alçak Ülkeler'den görüldüğü haliyle, mal, gümüş, kambiyo senedi üzerine dayalı, tek kelimiyle Batının tüm serveti üzerine dayalı bir dizi ön akımı varsayan geniş bir altın akışıdır. Bu oyun galip gelmektedir, fakat bazı egemen kurallara saygı gösterilmesine dayalıdır.

Piacenza fuarları

Cenevizlilerin zaferi ancak 21 Kasım 1579 günü ([279]), Besançon fuarları denilen fuarların, onlar tarafından Piacenza'ya aktarılmalarıyla herkesin gözlerinin önüne serilmiştir; bu fuarlar çok nadir kesintiler dışında, 1621'e kadar ([280]) Ceneviz denetimi altında kalacaklardır. Besançon fuarlarının kökeni belki 1534'e kadar geriye gitmektedir ([281]). Cenevizli tüccarlar, Fransa kralının 1528 ihanetini hiçbir zaman affetmemesi nedeniyle Lyon'da bu cinsten güçlüklerle karşılaşmışlar, Fransa kralının isteği üzerine onları topraklarından kovan Savua düküyle bu cinsten güçlüklerle gene karşılaşmışlar ve kendi işadamlarıyla onların iş yaptıkları kimselere bir buluşma yeri bulmak zorunda kalmışlardır. Bu buluşma yeri önce 1535 başında Lons-le-Saumier'de *Foire des Rois,* sonra da Besançon'da uzun bir dizinin ilki olmak üzere, ilk Paskalya fuarı olmuştur. Bu yer değiştirmeyi V. Carlos değil de, yeni buluşma yerine daha fazla sarılan Cenova Cumhuriyetinin bizzat kendisi harekete geçirmiştir, çünkü Fransızlar 1536'da Savua ve Piemonte'yi işgal etmişlerdir ve Besançon'a Lombardiya'dan, İsviçre kantonlarından ve Franche-Comté'den doğrudan ulaşmak mümkündür; çünkü bu "zararlı ve can sıkıcı" uzak buluşma yerinin, Lyon'un ve fuarlarının burada harekete geçirdiği para ve mal yığılmalarına yakın olmak gibi bir avantajı vardır ve Lyon'daki ritm sonradan Besançon'da aynen devam edecektir ([282]). Akdeniz ile Anvers arasındaki yolun ortasında

bulunan Lyon hala dünya zenginliğinin gerçek başkenti olarak kalmaya devam etmektedir, bu da Besançon'da pek iyi bilmediğimiz zorluklarla karşılaşan Cenevizlilerin fuarlarını herhalde 1568'de ([283]) Poligny'ye, sonra da Chambéry'ye taşıyarak, böylece güneye yaklaşmalarını, ama hep Lyon'un yörüngesinde kalmalarını açıklamaktadır. Lyon'dan yola çıktıktan sonra Savua yolu üzerindeki ilk önemli köy olan Montluel'de yapılan çok sayıda ödemenin de kanıtladığı üzere, Lyon'a komşu olmak gerekiyordu ([284]).

Demek ki, fuarları Parma düküne ait topraklar üzerindeki Piacenza'ya geçişleri belirleyici olmuştur. Bu Alp engelinin yeni buluşma yerinden ayırdığı Lyon'dan bir kopuştur. Piacenza'ya bu yerleşiş aynı zamanda, geçen dört yıl boyunca süren ve tarihçilerin bugün gerçek nedenlerini açığa çıkartmaya başladıkları ([285]) uzun bir bunalımın son sahnesidir. Burada söz konusu olan Ceneviz yıldızının en yüksekte olduğu noktadır.

Juros de resguardo ile uyum içindeki asientos sitemi, II. ciltteki 60 numaralı grafiğimizin tek başına gösterdiği üzere, 1566'dan itibaren geniş ölçüde Flandre'daki karışıklıklar ve *licencias de saca* sayesinde ([286]) ve Okyanus yolundaki kopukluğa rağmen gelişmiştir. Yeni Başkent Madrid'e şaşaalı günlerinde yerleşmiş olan ve burada önemli sözleşmeler imzalayan, Alcalà de Henarès ile birlikte burada bir kambiyo piyasası örgütleyen Cenevizlilerin bu küstah yükselişleri İspanyol kamuoyunda şiddetli kıskançlıklara yol açmaktan geri kalmamış, bundan da vahimi, aynı cinsten kıskançlıklar bizzat II. Felipe'nin çevresinde ortaya çıkmışlardır. 1573-75 *Cortès*'i bu yabancılara karşı şiddetle dikilmiştir ([287]). Fakat onlara saldırmak başka şey, yerlerine koyacak birşey bulmak başka şeydir. II. Felipe'nin bizzat kendisi ve danışmanları, İspanya ve diğer yabancı piyasaların tüccarlarına başvurmanın mümkün olduğuna çok çabuk inanmışlardır. Bunun sonucunda, 1 Eylül 1575 kararnamesiyle tek bir hareketle Cenevizlilerin tüm geleceği tehlikeye sokulmuştur. 14 Kasım 1560'tan itibaren yapılan bütün *asientos* iptal edilmiş ve "yasadışı" ve hilekâr ilân edilmişlerdir. Bütün hesaplar Alçak Ülkeler'de 1575'te çıkartılan *Pragmatique*'te yer alan (ama 1 Eylül tarihini taşımaktadır) tek taraflı kurallara uygun olarak yeniden ele alınacaklardır. Bunun Cenevizliler açısından anlamı muazzam kayıplardır. İtiraz etmişler, tartışmaya girmişler, Kastilya *camara*'sında dava açmışlar, ama özellikle Flandre yönüne olan ödeme sistemini etkin bir şekilde kilitlemişlerdir. Hatta o sıralar Alçak Ülkeler'deki protestan asileri bile desteklemiş olmaları muhtemeldir. Ancak bu dramatik yılın Aralık ayında, çok sert bir siyasal ve toplumsal devrimle alt-üst olan Cenova (ne yazık ki bu devrim derinlemesine bilinmemektedir) bir yanda yalnızca para ticaretiyle uğraşan *Nobili Vecchi* ile, diğer yanda loncaların desteklediği sıradan tüccarlar olan *Nobili Novi (di San Pietro)*'yi karşı karşıya getiren bir ayaklanma yaşamıştır. Asiler kavgayı kazanmışlar ve yönetim mekanizmalarını ele geçirerek ücretleri yükseltmişlerdir. Bankacılar kent yakınlarına "bazıları Milano yolu üzerinde Novi yakınlarındaki Sararelle civarındaki Battista Spinola'nın topraklarına" ([288]), bazıları da Savua'ya çekilmişlerdir. Fakat galip gelen taraf, kenti fiilen yönetememiş ve daha kötüsü, muazzam finans mekanizmasını hiç işletememiştir, zaten bu mekanizma II. Felipe'nın Eylül kararnamesiyle o kadar büyük bir yara almıştır ki, Lyon'daki Buonvisiler Ekim 1575'de "Besançon Paskalya fuarının açılıp açılamayacağını ve açılırsa nerede açılacağını endişeyle sormaktadırlar ([289]). Demek ki bu büyük mücadelede, bu 1575 yılının sonunda kimin kazandığı henüz belli değildir. Cenova'daki mücadele, İspanya'daki mücadele, Avrupa'nın tüm piyasalarındaki Cenevizli tüccarlarla Cenevizli olmayanlar arasındaki rekabet, bunların hepsi birden tek bir kavgayı meydana getirmektedirler.

Cenovalı bankacıların zaferi, onlar için İspanya kralıyla 5 Aralık 1577'de imzalanan *medio general* olacak ve 1575'in sert tedbirlerini yumuşatacak olan anlaşmanın

imzalanmasına kadar, iki yıl daha gecikecektir. Bu zafer ancak Kastilyalı tüccarlar ile Habsburgların "kayıtsız şartsız hizmetkârları" Fuggerler de dahil, kavgaya katılan bütün diğer tüccarların güçsüzlükleri ve dengesizlikleri sayesinde elde edilebilmiştir. Devreye sokulan sermayeler yetersiz olmuşlar, çok çabuk geriye alınırlarken, ulaşmaları gereken yerlere doğru çok yavaş ilerlemişlerdir. Öte yandan, Cenevizlilerin kambiyo senetleri ve altın üzerinde uyguladıkları abluka etkin olmuştur. Cenevizliler rakiplerinin rahatça davranmalarına izin vermeyecek kadar fazla manevra olanağına sahiptirler. Lizbon, Floransa, Lyon hatta Paris ve Fransız yolları üzerinden yapılan hiçbir sevkiyat istenilen hıza ulaşamamıştır. Sonuç: maaşlarını alamayan İspanyol birlikleri ayaklanmışlar ve bir sürü değişiklikten sonra Kasım 1576'da Anvers'i zaptedip, korkunç bir şekilde yağmalamışlardır ([290]). Tıpkı İspanyolların 1575'de Cenova'daki ayaklanmada hiç sorumluluk paylarının olmadığını düşünmenin temkinli bir tavır olmayacağı gibi, Cenevizli işadamlarının destek vermediklerini düşünmenin de temkinli bir davranış olmayacağı bu dramatik olaylar kralı uyuşma çareleri aramak zorunda bırakmıştır. Bu tarihe kadar kral bir Ceneviz mektubunda belirtildiği üzere, *poco voluntà di mitigare il rigoro dil decreto* göstermiştir ([291]). Ama kalbinin derinliklerindeki tercihi oluşturan bu katı tavrı sürdürmek nasıl mümkün olacaktır? Mart 1577'den itibaren ciddi görüşmeler başlamıştır. Bu müzakereler ancak 5 Aralık 1577'de sonuca ulaşacaklardır ve *hombres de negocios* Katolik Kralın emrine hemen, Cenova, Milano, veyahut Napoli veya Sicilya'da ödenebilir nitelikte, 5 milyon altın ekü vereceklerdir.

Bu arada Cenova'da herşey düzene giriyor ve Milano ile Toskana tüccar bankalarının desteğiyle yeni bir çözüm biçimleniyordu: Parma dükünün topraklarında, Piacenza'da kurulan fuarların çözümü. Birkaç inkita (örneğin 1580 Paskalyasında fuarlar Lyon yakınlarında, Savua'daki Montluel'de kurulacaklardır) hariç, içerdikleri sistemle birlikte bu fuarlar 1621'e kadar Cenova denetiminde olmak üzere, yerlerinde kalacaklardır. Akdeniz Cenova aracılığıyla, dünya servetinin denetimini uzun bir süre için eline geçirmiştir.

Bu başarının Piacenza'daki görüntüsü açıkça mütevazidir ([292]). Burada ne Lyon'daki, ne de Frankfurt veya Leipzig halk fuarlarındaki şamata vardır. Burada slogan gizliliktir.

Tebliğ (1 Şubat); Paskalya (2 Mayıs); Ağustos (1 Ağustos); Bütün Azizler (2 Kasım) günlerinde olmak üzere yılda 4 kez 60 kadar işadamı biraraya gelmektedirler. Bunlar *banchieri di conto*'dur; birkaç Cenevizli, Milanolu, Floransalı, bunların hepsi giriş aidatı çok yüksek olan (400 ekü) ve piyasadaki insanlar tarafından seçilmeyi gerektiren bir cins kulübün üyeleridir. Fuarın üçüncü günü *conto*'yu, yani önemini belirtmenin gereksiz olduğu kambiyo kurunu saptayanlar bunlardır. *Banchieri di conto*'nun yanında sarraflar veya çoğu zaman söylendiği gibi *cambiatori* yer almaktadır, bunlar 2.000 ekülük teminat karşılığında fuarları izlemek ve burada iş yapmak (buna *bilanci*'lerini arzetmek deniliyordu) hakkını elde etmektedirler. Üçüncü kategori ise *heroldi* (veya *trattanti*)'lerden, firma temsilcileri ile simsarlardan oluşmaktadır. Demek ki katı bir düzenleme ile disiplinin sağlandığı en fazla 200 kişi; uyuşmazlık halinde son aşama olarak çok güçlü Cenova Senatosuna giden durumların son karar yeri burası olmaktadır.

Bu fuarlar "ciro veya buluşma" fuarlarıdır, bu sözler Savary'ye aittirler ([293]), İtalyanca'da *riscontro* denilmektedir. Her tüccar bu fuarlarda ciltli bir defter sunmaktadır -içinde ödenecek veya tahsil edilecek kambiyo senetlerinin bulunduğu *scartafaccio*- ilk yapılacak iş yazıları düzene sokmak, kabulleri elde etmektir ve sonra fuarın bütün işlemleri karşı karşıya getirilerek bir dizi iptal ve tamamlama işlemine ulaşılmaktadır. Sonuçta, başlangıçtaki muazzam ödeme rakamlarıyla hiçbir ilgisi olmayan bir pasif veya aktif kalmaktadır. Herşey güneş görmüş kar gibi erimiştir. Fuar uygulamasının

gerektirdiği üzere, altın cinsinden ödenen farklar için küçük miktarda bir nakit yeterli olmaktadır. Ve çoğu zaman alacaklı, alacağının başka bir yere veya başka bir fuara aktarılmasını kabul etmektedir. Böylece borçlular lehine bir kredi yaratılmış olmaktadır. İşlemlerin ayrıntısı tabii ki daha karmaşıktır; eğer 1633'de ([294]) Cenova'da yayınlanan Cenevizli Domenico Peri'nin klasik kitabı *Il Negociante*'ye bakılacak olursa, uygulamada önceden hazırlanmış kambiyo tablolarına rağmen, gene de ciddi zorlukların çıktığı görülecektir. Çatışmalı durumlar bol miktarda ortaya çıkmaktadır. Alışkanlığı olmayan katılımcılar için fuar sorumluları, beşinci gün yalnızca boşlukları doldurmanın yeterli olduğu kambiyo senedi modellerini dolaştırmaktaydılar.

Böylece, bu hızlı işlem fuarlarında muazzam ödemeler yapılmaktaydı. Davanzati'ye göre ([295]), bu fuarlarda 1588'den itibaren 37 milyon "mark ekü"den fazla bir miktar işlem görmekteydi ve birkaç yıl sonra, Domenico Peri'nin ([296]) söylediğine göre bu rakam 48 milyonu bulmaktaydı. Kambiyo kotasyonları elimizdeki tüccar mektupları sayesinde oluşturulabilirler. Fakat en azından Cenevizli bankacılardan birini muhasebesine ve mektuplarına sahip olmadığımız sürece, olayları dıştan görmeye mahkûm olarak kalacağız. Gerçekten de Cenevizlilerin bütün gelecekleri oldukça ince, ve incelikle kullanılan bir mekanizmaya dayanmaktaydı. Onları 1577'de "nakitten daha fazla kâğıda sahip" olmakla suçlayan, *mehr papier als baargeld* ([297]) Fuggerlerin İspanya'daki temsilcisinin keyifle dediği gibi, onların egemenlik alanı kâğıdın egemen olduğu alandır.

Kâğıt yüzyılı

Kâğıt yüzyılı 1579'daki ilk Piacenza fuarlarıyla birlikte başlamamıştır. Yüzyılın bütünü onu hazırlamıştır. Fakat 1566'dan veya daha iyisi 1579'dan sonra, kâğıt o kadar büyük bir yere sahip olmuştur ki, iş dünyasına az veya çok yaklaşan hiç kimse bunu farketmekten uzak kalamamıştır. Görevler birbirlerinden farklılaştıklarından ötürü, bir bankacılık mesleği diğer ticari faaliyetlerden, bankerlikten veya daha doğrusu finansörlükten ayrılmıştır, çünkü bu faaliyet başlangıçta hükümdarların paralarına yönelik olmuştur. Bu öyle bir meslektir ki, biz tarihçiler o çağda yaşayan birçok insanın şaşkınlığını kavrayabilmek için onun nisbi garipliğini keşfetmeliyiz. Para malı izler diye düşünmektedirler bilgeler veya dürüstler; "gerçek değişim" sözünden bunlar bu meşru trafikten doğan sonuçları anlamaktadırlar, fakat para maldan koparak ayrı bir ticaret konusu haline gelince, bu durumu kabul edememektedirler; aynı şekilde Piacenza'da çoğu zaman herşeyin birer yazı oyunuyla çözülmesi onlara ters gelmektedir. II. Felipe'nin kendisi de kambiyodan hiçbir şey anlamadığını itiraf etmiştir ([298]) ve belki de bu anlayamama nedeniyle Cenevizlilere bu kadar düşman olmuştur.

Yarı yarıya geçmişine gömülmeye devam etmekte olan Venedik'te kâğıt uzun zaman ihtiyatlı bir ziyaretçi olarak kalacaktır. 1575 tarihli bir Venedik belgesi ([299]), Türklerle girişilen mücadele döneminde alınan büyük savaş borçlarının bilançosunu çıkartmaktadır, bu borçların toplamı 5,5 milyon dükadan fazladır. Ellerinde bulunanların ödenmesi için getirdikleri *tutte le lettere di cambio* bu toplam içinde 216.821 dükalık yer tutmaktadır, yani bütünün % 4'ünde biraz daha az. Bu sınama tabii ki tek başına sonuçlara ulaştıracak nitelikte değildir: bu borçlar piyasadan alındıkları için bunların altın külçe (57.772) veya gümüş külçe (1.872.342) veya sikke (3.198.420) olarak ödenmeleri mantıklıdır. Ancak gerektiğinde, kâğıtların ve bunların yol açtıkları meşru veya gayrimeşru oyunlara itiraz eden bir Venedikli mutlaka bulunacaktır. Yargıçlar, tıpkı 1573'de Madrid'den Signoria'ya, Cenevizli *asentistas*'ın gerçek ve dürüst ticaret olan mal ticaretinin bir yana itilmesine neden olan, yalnızca *negoziatorre dei cambi*'yle uğraşan hatta mal ticaretiyle uğraşmanın *cosa da bezarioto et da gente più bassa,* yalınayak, başı kabaklar ve en alt düzeydeki kimselere uygun olduğunu düşünen insanlar

olduklarını yazan şu Venedikli elçi kadar serttirler ([300]). 1573'te böylesine bir düşünce henüz anlaşılabilir niteliktedir. Fakat, otuz yıl sonra bir an için parlayan ve çabucak sönen bir "Aydınlanma Çağı"nın ortaya çıktığı, bir Leonardo Donà gibi birçok kimsenin ekonomik hesaplara ilgi duyduğu, ticaret, siyaset ve para hakkında biraz edebi ama gene de aydınlık dolu bir sürü söylevin verildiği Venedik'te, bu insanların kâğıdın yayılması, bu ödeme biçimlerinin artık *di farsi con denari* yerine, nakit yerine, artık *cambio* ile yapılması gibi bir yenilik karşısındaki sürekli şaşkınlıklarını anlamak güçleşmektedir. Tekrarlanan sıçramalarla birlikte *yeniden değiştirme*'ye gelince, Venediğe Floransalı veya Cenevizli yabancı bankacılar tarafından getirilen bu yöntem de onlara tıpkı bir *pernicioso et perpetuo ziro tra mercante e mercante godendo quali banchieri particolari le facultà de infiniti negocianti* olarak gözükmektedir ([301]). Demek ki Venedik tüccar ve zenginleri bu *fiere di Bizensone*'lerin sapkın dünyasına zorla çekileceklerdir.

Ancak bu evren "makûldür", çünkü gelecek onundur ve onu anlamayanların eleştirileri ne olursa olsun, yapabilmek için zekâ gerekmektedir. Kâğıdın ön plana çıkışı, doğumu değilse bile ilk serpilmesi aslında ekonomik hayatın yeni bir yapısının başlangıcıdır ve ona artık ilâve edilmesi gereken ek bir boyut getirmiştir. Cenevizliler bu oluşumda öncü rolünü oynamışlar ve çok erkenden, en ileri tekniklere ait avantajlara sahip olmuşlardır. Hataları bu üstünlüğe tamamen bel bağlamaları ve mali alanda kendilerini kaybederken, 1566'da bile çok büyük bir yere sahip oldukları, Atlantik ticaretinden tamamen kopmalarıdır. Yarı yarıya kendi haline terkedilmiş olan bu okyanus dünyası ([302]), gelişecek, olgunlaşacak, kendi tüccarlarının ve kısa bir süre sonra da kendi maliyecilerinin önüne geçecektir. Cenevizlilerin bozgunu, aceleyle söylendiği gibi, finansın, kâğıdın iflası veya, geleneksel ticarete sadık kalmış olan tüccarın zaferi olmayıp, Amerika'nın keşfinden itibaren kendini belli eden ve tamamlanması bir yüzyıldan fazla süren bir başka kapitalizmin bir coğrafi devrim lehine ilerlemesidir. Nihayet, bu yeni maliyecilerin, Madrid'e 1627'de müdahale edecek olan ve arkalarında kuzeyin kararlı borç vericilerinin bulunduğu Portekizli kreditörlerin zaferidir. Gerçekten de, en azından 1609'dan itibaren en modern kredininki de dahil, bütün üst yapılara sahip olan ve Akdeniz kapitalizminin yerine gececek olan Hollanda kapitalizminin aşamalarından biridir. Fakat, sabırla oluşturulmuş Akdeniz kapitalizmi, Hollanda kapitalizmine bütün modellerini sağlamıştır.

II. Felipe'nin sonuncu iflasından III. Felipe'nin ilk iflasına (1607)

II. Felipe'nin 1596'daki sonuncu iflası ile III. Felipe'nin 1607'deki ilk iflası, bizi konuşulmaları yasaklanmış olan şu geniş sorunların içine götürmektedir. Bizim için söz konusu olan bu değişimlerin olaysal tarihini anlatmaktan çok, yakın tarihlerde yapılan araştırmaların geniş ölçüde değiştirildikleri açıklayıcı şemalarımızın sağlamasını yapabilmek için, bunu derin nedenlerini ve sürekli faktörlerini anlamaktır.

Bu alanda net görebilmek için dramatik ve her zaman çok yakından gözlenmiş bir tarih tarafından gözlerimizin kamaşmasına izin vermemek; siyasal veya ekonomik veya toplumsal veya kültürel her egemenliğin bir başlangıcı, bir yükseliği ve bir çöküşü olduğunu düşünüp sonra da bunu tekrarlamak, kapitalizmin aşamalarının yani onun kopuş ve mütasyonlarının başka kopuşlar ve mütasyonların sonucu olduğunu anlamak yeterlidir. Tıpkı Fuggerler yüzyılı, Cenevizliler yüzyılı, daha sonra da Amsterdam yüzyılının en fazla iki veya üç kuşak boyu sürmüş olduğu gibi.

1- Kastilya devleti ile işadamları arasındaki çatışmalar her zaman, birbirini izleyen iki aşamadan meydana gelmektedirler: önce kavga edilmekte, sonra uyuşulmaktadır; tıpkı

1596-97'de olduğu gibi, kışın uzun uzun tartışılmakta (çünkü aceleye sevkeden birşey yoktur), sonra yazla birlikte devletin acil ihtiyaçlarının belirmesiyle, iki taraf da acele etmekte ve bu durumda ortaya çıkan uyuşmaya *medio general* adı verilmektedir. 1577'de bir, 1597'de bir, 1607'de iki, 1627'de bir *medio general* vardır. Kavga veya daha doğrusu iflas, her zaman *decreto* olarak adlandırılmaktadır.

2- Kastilya devleti her defasında kaybediyorsa da, bunun nedeni *hombres de negocios*'a nazaran bir ağırlığının olmamasıdır, bunlar ona nazaran bir yüzyıl ileridirler. II. Felipe'nin Cenevizlilere karşı kızgınlığı onun inatçılığını, durdurulmuş iradesini göstermektedirler, ama uzgörüşlülüğünü değil. Eğer uzgörüşlü olsaydı, 1582'de ona önerildiği gibi bir devlet bankası kurar veya 1596'da ona anlatıldığı gibi İtalyan tarzına göre *Monti* oluştururdu; veya bir enflasyon siyaseti izlerdi (acaba bunu denetim altıda tutmak mümkün olabilir miydi?). Nihayet, II. Felipe bana hep bir XIX yüzyıl Güney Amerika hükûmetinin konumunda olarak gözükmüştür: madenlerinin veya plantasyonlarının ürünleri bakımından zengin, ama uluslararası finans karşısında aynı derecede çaresiz. Bu hükûmet istediği kadar kızabilir, hatta vurabilir de, ama sonra da boyun eğmek, kaynaklarını ve yönetim mekanizmalarını teslim etmek, "anlayışlı" olmak zorundadır.

3- İflas, yani sonuçta hesapların şiddetli bir şekilde düzene sokulmasının olduğu her seferinde, büyük oyuna katılan oyunculardan kaybedenler bir deliğe saklanmakta veya gizlice kulise doğru koşmaktadırlar: 1577'de Yukarı-Almanyalı tüccarlar, 1627'de bizzat Cenevizliler, fakat bunlar tıpkı 1557'de Fuggerler gibi sahneyi tamamen terketmemişlerdir. Ancak kural konusunda hiçbir kuşkuya yer yoktur.

4- Kayıplar her seferinde,mali yükler altında gerçekten ezilen Kastilyalı ve İspanya ile İtalya'daki tasarruf ve mülk sahiplerinin zararına olmak üzere yansıtılmaktadır. Bankacılar oldukça, zorunlu olarak "Rus fonlarını götürenler" de olacaktır.

1590'dan, bundan da fazlası 1593 ve 1595'den itibaren herşey Kastilya devletinin yakındaki iflasını öngörmeye izin vermektedir. Bu devletin harcamaları sınırsız, gelirleri düşüşte ve vergileri azalmaktadır; sıkıntılı bir ekonomik dönem iflasları ve borç nedeniyle hapse girişleri artırmıştır. Bu zorlukların ortasında yalnızca Amerika'dan gelen gümüş miktarı artmaktadır, o kadar ki, Sevilla, Barselona, Cenova, Venedik'teki veya Ren yoluyla Alçak Ülkeler'e ulaşan bütün değerli maden akımı düzenlidir ve iyi işlemektedir. Bu tabandaki kolaylıklar yanılgılar yaratabilmekte ve yaratmakta, işadamlarında bile sahte sükûnetler uyandırmaktadır; üstelik İspanya'nın Avrupa'nın büyücek bir kısmına karşı giriştiği kavgaların muazzamlığına, alışılmış temkinliliklerine ve 1539'dan itibaren *sacas de plata*'nın bir kez daha askıya alınmasına rağmen. En fazla uyarıcı olan işaret kuşkusuz Kastilya'da aşırı hale gelen mali basınçtır; bütün vergi mükellefleri örselenmektedir. Büyükler, yüksek soyluluk, Kilise mensupları, kentler, hatta "işadamları" değilse bile tüccarlar ve muazzam *juros* miktarları hala aç bir piyasaya atılmaktadır. İşte bu, olayların sonrasını bilen tarihçilerin gözünde, büyük kreditörlerin gözünde olduğundakinden daha tehlikeli bir durum meydana getirmektedir. Bu adamlar II. Felipe'nin ödemeleri askıya aldığı ([303]) ve aynı anda işadamlarının ellerindeki gelir ve paraları geri aldığı Kasım ortası *decreto*'su karşısında kelimenin tam anlamıyla şaşkına dönmüşlerdir ([304]). Kasım sonunda Lyon'da ([305]) Hindler filosu Atlantiği hiçbir zaman geçmediği hızda geçerek geldiğine göre ([306]) bu kararı öngörmenin mümkün olmadığı düşünülmektedir. Öngörülebilir veya değil, karar İspanya'dakilerden başlamak üzere tüm piyasalara yansımıştır; Avrupa'da endişeler ve yargılama hataları durumu hemen keyiflere göre bozmuştur. II. Felipe'nin Venedik'teki elçisi Don Inigo de Mendoza ([307]) "Majesteleri bu askıya alma ile, elini kılıcına atmadan, güçleri

paradan kaynaklanan bütün düşmanlarını yenecektir; Majesteleri bunları evinden dışarı atmalıdır. Deneyin de gösterdiği üzere bu para Türkler, Fransızlar ve diğer tüm uluslar tarafından manevra için kullanılmaktadır" diye fikirlerini ileri sürmektedir. Ani darbesinden sonra durumun Katolik kralın da çok lehine olmadığını, ne de olayın bu kadar basit olmadığını da kabul etmek gerekmektedir. Kral kendi olanaklarıyla muazzam miktarlarda nakit parayı (belki 4 veya 5 milyon düka) ([308]) İtalya'ya göndermiştir, fakat böylesine bir sevkiyat böylesine bir taşımanın yol açtığı muazzam zorluklar ve beklenmedik durumlarla birlikte olmuştur. Bu beklenmedik durumlar bazen gülünçtürler, ama gerçektir. Örneğin, Valencia'daki yöneticiler krala ait bir milyonun kadırgalara yüklenmesine bir süre karşı çıkmışlardır, çünkü kraliyet geçiş izni onlara ulaşmamıştır. Bu belgeyi çabucak yollamak gerekmiştir ([309]). Ve eğer patlamaya hazır Alçak Ülkeler'de ödemeler sisteminin çivisinin çıkması istenmiyorsa hız hayati bir önem kazanmaktadır. Kral bu zorluklardan kurtulamamaktadır, ama karakterinin çok belirleyici bir özelliği nedeniyle çıkması mümkün de değildir, çünkü bu özelliği onu sevmediği işadamlarına karşı tekrar yöneltmektedir. Fakat işadamları için de zorluklar vardır. Kararname, herbirinin aklına 1575 kararnamesinin Cenova'da başlarına gelenleri ve sonuçlarını getirmektedir; o tarihte "eski soylular" "sofrada kullandıkları gümüş takımlarını, altınlarını, incilerini ve kanlarının bütün mücevherlerini" satmak zorunda kalmışlardır ([310]). 1596 yılının sonlarında *asentistas*'tan herbiri son yirmi yıldaki işlemlerinin tümünün incelemeye alınabileceğinden endişe duymaktadır ve başkalarına ödemesi veya onlardan tahsil edilmesi gereken ödemeler trajedisi de süreklidir: haftalık vadeler, Medina del Campo fuarlarında veya başka yerlerde vade tecilleri (artık borçlanacak tek bir riyal bile bulunamamaktadır ([311]) hep yeniden tekrarlamak zorunda kalınan yarınsız çözümlerdir.

Güç denemesinin başlangıcında, II. Felipe'nin yönetimi temaslar, baskılar ve müzakereleri engelleyememişse de, her türlü angajmana girmeyi berteraf edebilmiştir. Bir Floransalı "hiçbir karar yok ve herşey sallantıda ve çok karışık" *molto confuso* ([312])... diye kaydetmektedir. Madrid'deki Cenova elçisi de kendi hesabına "şimdiye kadar [temaslar oldu], fakat henüz herhangi iyi bir haber vermek mümkün değil" diye yazmaktadır ([313]). Kral ve danışmanları *metter per terra la contratatione* ([314]), *asientos* ve çoğu zaman şu *contratacion* terimiyle ifade edilen şu güçlü işadamları birliğini yerden yere çalmayı arzuluyora benzememektedirler. Onların istedikleri -ve zaten bu, kararnameden önce biliniyordu- işadamlarının taleplerini sınırlandırmak, *asentistas* kârlarını kemirmek, en azından üç yıl geçerli uzun vadeli büyük taahütler sağlamaktadır -"Hindler filosunun gelmediği" durumlarda bile ([315])-; tabii ki bunlar aşırı isteklerdir, çünkü kambiyo senetlerinin ve nakit sandıklarının dolaşımı ancak bu zorunlu kaynağın varlığı halinde mümkündür. İşadamları bu dolaşımı hızlandırmakta, öngörmekte, çabuklaştırmaktadırlar ve bu işlemlerin hepsi de pahalıya malolmaktadır. Krallık denetleyicileri, *contadori* hesapları gözden geçirdikten sonra (hesaplar İspanyolcada: *tanteos*) Flandre üzerine Ambrosio Spinola ile imzalanan 400.000 ekülük *asiento*'nun krala % 35 masraf yüklediğini bildirmektedirler ([316]). *Tanteo*'nun ayrıntılarına itiraz eden *asentistas* bu işlemlerin masraflı olduğunu kabul etmektedirler, fakat tüccarların kralın kaybettiğini kazanmaları gerektiğini ve bu noktada işadamına yarıdan fazla inanmak gerektiğini söylemişlerdir.

Kısacası, eğer Fuggerlerin müdahaleleri olmasaydı ilişkiler çabucak rayına girecekti -tabii ki samimiyetsiz bir şekilde, ama kralla alacaklıları arasında bir samimiyet olabilir mi?- Eğer Kronolojimizi doğru oluşturabildikse, o tarihlerde II. Felipe'ye Alçak Ülkeler'de, mal varlıklarından 250.000 ekü borç veren ([317]) Portekizlileri, yani Yeni Hıristiyanları izlemişler veya en azından onlara refakat etmişlerdir. Söylendiğine göre,

Portekizliler aslında 4 milyon teklif etmişlerdir, fakat gerçek olanaklara sahip olmadıklarından (onların da günü gelecektir) veya talepleri aşırı görüldüğünden anlaşma yapılamamıştır ([318]). İmdat kapısı Fuggerler tarafından veya daha doğrusu onların İspanya'daki üç acentelerinden biri olan Thomas Carg tarafından Aralık başında açılmıştır; bu acente diğer ikisine danışmadan Katolik Kralla bir anlaşma imzalamıştır. Buna göre, herbiri Alçak Ülkeler'de "yerel şube" tarafından ödenecek, 300.000 ekülük 12 aylık taksitli bir kredi açılmakta; bunun karşılığında toplamın yarısı nakit olarak alınmakta, artı ilgili tahsis belgeleri alınmakta ([319]), artı muazzam miktarlardaki gecikmiş borçların ödenmesine dair söz elde edilmektedir. Cenevizliler başlangıçta bu manevranın başarısına inanmamışlardır. Onları aldatmak istemektedirler. Bu bir "aldatmaca"dır, bir *asiento* "*aereo*", havada bir *asiento*'dur ([320]). Zaten Cenevizliler krala daha uzun bir zaman aralığı için daha iyi koşullar öneriyorlar ve bunu en azından görünüşte samimi bir tarzda ileri sürüyorlardı ([321]). Şubata doğru aldatmacanın ciddi hale geldiğini ve herşeyin tamamlanması için bir tek Augsburglu Fugger'in onayının kaldığını öğrenmişlerdir ([322]). Kendilerine karşı ve kendi aralarında bölünmüş bu büyük tüccar ailesinin kavga ve davranışlarını ve Anton Fugger'in Nisan 1597'de Madrid'e yaptığı hareketli yolculuğu kapsayan küçük öykü ilgi çekici olabilir ([323]). Bizi ilgilendiren sorun açısından, Fuggerlerin müdahelesi II. Felipe'nin yönetimine bir yıl daha nefes alma olanağı vermiştir ve sonrasında meydana gelen bir dizi cesaret kırıcı müzakereyi, bazıları tasarlanmış, bazıları da Battista Serra ([324]) örneğinde olduğu gibi uygulanmış, bir dizi karşılıklı ihaneti, *trattanti*'yi açıklamaktadır. Fakat 1597 yılının sonuyla birlikte Fuggerlerin iki sahne arasındaki oyunları sona ermiştir, bu durumda anlaşma nisbeten çabuk imzalanacaktır. Kastilya yönetimi artık fazla bekleme lüksüne ulaşamamaktadır.

II. Felipe'nin iki "bakanı" ile işadamlarının dört temsilcisi arasında 13 Kasım 1597'de varılan anlaşma, aynı ayın 29'unun *medio general*'i haline dönüşmüştür. 1596 kararnamesinin kurbanları, *decredatos,* krala 18 aylık ödeme halinde Flandre'da 4,5 milyon ve İspanya'da 2,5 milyon ekü borç veriyorlardı ve ödemeler Ocak 1598'den Haziran 1599 sonuna kadar sürecekti. Kral da kendi cephesinden onlara önemli avantajlar sağlamakta ve özellikle de, 7 milyon dükadan fazla muazzam bir *juros* kitlesi vermekteydi. Özellikle bu sürekli veya ömür boyu geçerli rantlar konusundaki tartışmalar ateşli olmuş, ama işadamlarının bu senetleri ve diğer *libranzas*'ı İspanyol halkına satabilmek için yükseltmek istedikleri faiz haddi konusundaki tartışmalar daha da heyecanlı geçmiştir. Ayrıntılarından çok, genel kuralların bilindiği *juros* üzerindeki çoklu spekülasyonlara -eğer mümkünse- girmelerine yol açan nedeler: düşük fiyata almak, yüksek fiyata satmak, söylemesi yapmasından kolay. Kurların nisbi kararlılığı (ancak bazı yeniden değerlendirilen senetlerde % 14'e varan bilinen kayıplarla birlikte) bu muazzam işlemi kolaylaştırmaktadır ([325]). Tabii ki Cenevizliler ve onlara bağlı işadamları, kendilerine borç verenler bu kâğıtlarla ödeme yapmışlardır, ama alacaklılar nakit para verdiklerini, bu yüzden nakit para istediklerini söyleyerek haykırmaktadırlar, ama Cenevizliler buna rağmen ödemelerini kâğıtla yapmaktadırlar. Fakat bankacılar oyuna girerken *di altra moneta che di quella che li darà S. Mta.* ödemeyi reddetmektedirler ([326]). Okuyucu işte sıradan bir bunalım diye düşünecektir ve bunun 1575'deki şiddetli olaylarla ilgisinin olmadığını aklına getirecektir. Fakat bu zor yıldaki (adeta her gün) güçlüklerinin yansımalarını olmadığını düşünmek doğru olmayacaktır. Aslında bu zor yıl işadamları grubunun -biz şimdi "sendika" derdik- birbirlerine daha sıkı sarılmalarıyla atlatılmıştır; 1596 *decretados*'unun meydana getirdiği bu işadamları grubu, üçü Cenevizli (Hector Piccamiglio, Ambrogio Spinola, Juan Jacomo de Grimaldi) ve biri İspanyol (Francisco de Malvenda) olan dört tüccarın yönetiminde birçok yılı kapsayacak bir şekilde kurulmuş gerçek bir şirkettir. İşlerin, *decretados* ve onların içinden de en

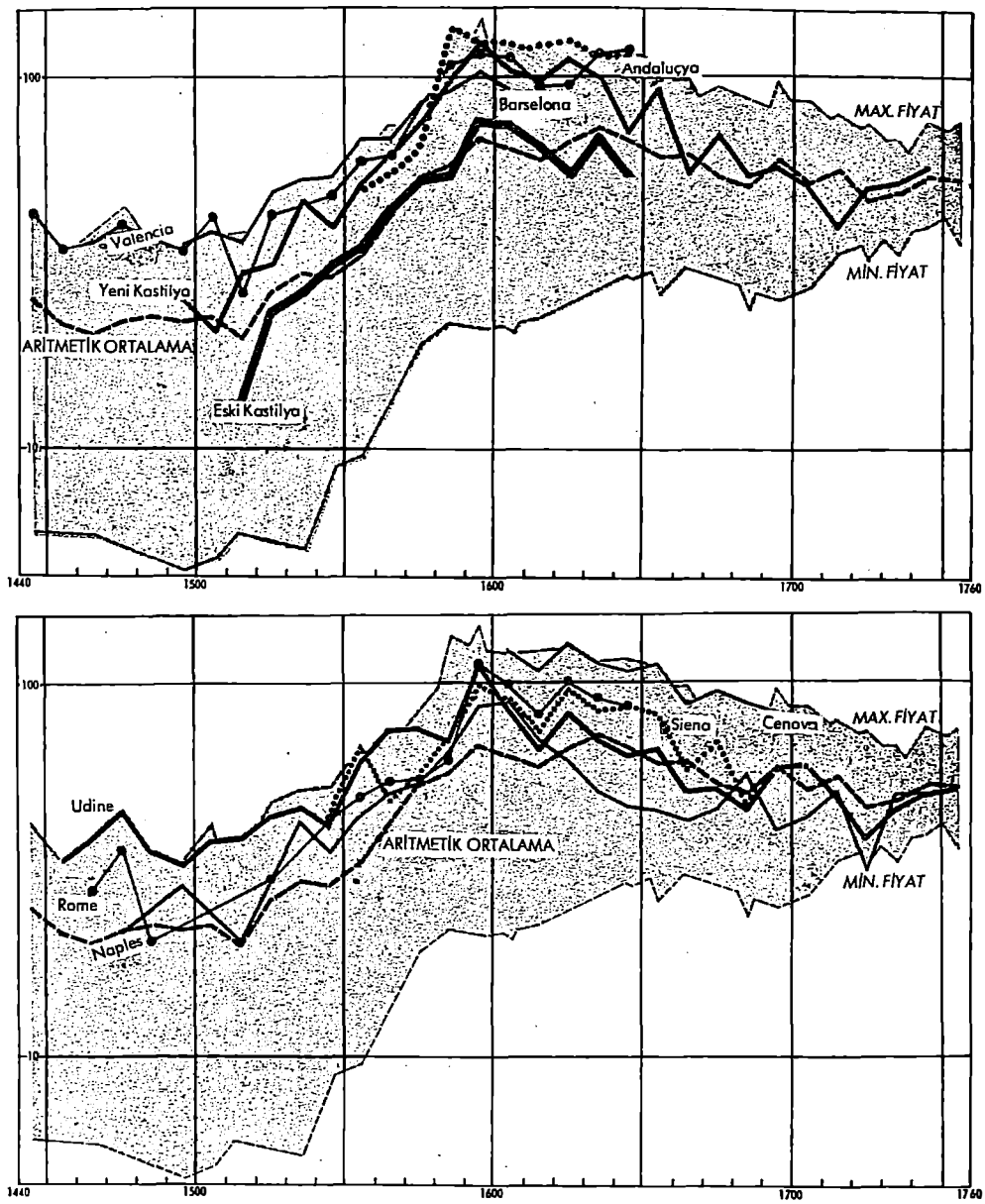
zengin olanlar lehine bir yoğunlaşmasının söz konusu olduğuna kuşku yoktur. Bizzat 1596 kararnamesinde zikredilen krediler şöyle dağılmışlardı (milyon *maravedis* olarak): Cenevizliler için 2.050; Floransalılar için 94; Almanlar için 4,5; İspanyolar için 2.523; demek ki İspanyollara büyük bir pay, hatta en büyük pay. Belki de İspanyollar diğerlerinden daha fazla sıkıntı çekmişlerdi ve kayıplarını, *cambii* tarafından sunulan kolay kazançlar tarafından cezbedilen Venedikli kreditörlerin üzerine özellikle yıkan Cenevizliler gibi, başkalarına yansıtamamışlardı. *Medio general*'e göre yeni dağılımlar (*escudos* veya *ducados* olarak) şöyledir: Cenevizlilere 5.581.000; Floransalılara 256.000; Almanlara 13.000; İspanyollara 2.200.000. Bu aynı zamanda şirketin yönetimini de tamamen yansıtmaktadır: Cenevizlilere üç, İspanyollara bir. Birinciler aslan payını almışlardır ([327]).

On yıl sonra, sanki sistem yapısal olarak az veya çok uzunluktaki aralıklarla bir iflasa gerek duyuyormuşçasına, herşey yeniden başlamıştır. Burada 1607 kararnamesinin ve 14 Mayıs 1608 *medio general*'inin ayrıntılarını vermeyi, İspanya'nın II. Felipe'nin sonuncu iflasından yalnızca on yıl sonra, Lerme dükünü barışçı siyasetine rağmen, fakat yeni hükümdarın lüks merakı, kamu fonlarının yağmalanması ve 1595'den beri ekonominin gerileme sürecine girmiş olması nedenleriyle yeni bir bunalımla karşı karşıya kalınmasını göstermeyi gereksiz buluyorum. 1608 kararnamesi, sadece Cenevizlilerin yararına olmak üzere, senetlerin Cenevizlilere bağlı işadamlarının ellerinde olduğu, dalgalı borçların ödenmesine dair karmaşık ama sağlam bir sistem yaratmaktaydı. Bu işadamları *Disputacion del medio general de 1608* adı altında yeni bir sendika oluşturmuşlardı. Önemli olan, bir iflastan öbürüne, yoğunlaşmanın artmış olmasıdır. İspanyol tüccarlar gürültü çıkartan iflaslardan sonra *contratacion*'dan kaybolmuşlardır: 1601'de ([328]) Aguilar ve Simon Ruiz'in yeğeni ve ardılı Cosme Ruiz Embito'nun ([329]); 1607'de Pedro de Malvenda'nın gürültülü iflasları meydana gelmiştir ([330]). Demek ki, Cenevizliler nefret edilmelerine ve herkes tarafından ayıplanmalarına rağmen, artık tek başlarınadır. Ve dük Olivares'in isteğiyle Portekizli tüccarların daha 1596'da varlıklarının hissedilmesine, 1607'de davet edilmelerine ve sonra 1627'de Kastilya'nın çeşitli kentlerinde (özellikle Sevillàda) bir dizi önemli ticari konumu ele geçirmişlerken kavganın içine atılmalarına rağmen, 1627 saldırısını tek başlarına Cenevizliler göğüslemişlerdir. Zaferleri eski başarılarının taçlanması olduğu kadar, uluslararası kapitalizm tarihinin bir dönemeci ve asık suratlı, sarsılmaz iradeli Enkizisyonla aralarında çıkacak olan sayısız güçlüklerin de hemen başlangıcıdır ([331]).

3. Fiyat artışları

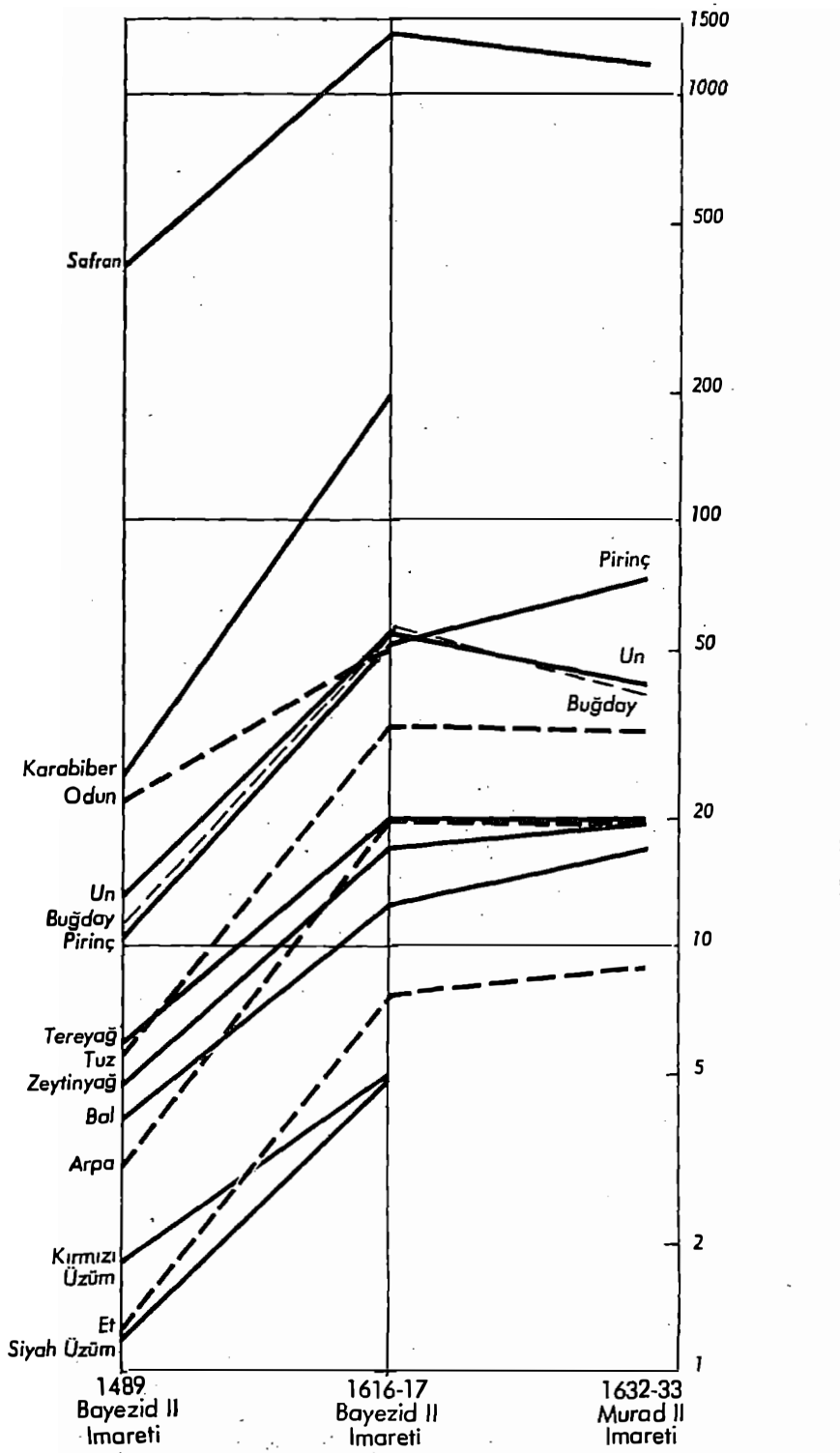
XVI. yüzyılda fiyatlar genel düzeyindeki yükselme, özellikle 1570'li yıllardan sonra Akdeniz ülkelerinde güçlü etkiler meydana getirmiştir. Buralarda çoklu ve bildik sonuçlarını zincirlerinden boşaltmıştır. Bu "devrim"in şiddeti, süresi -fiilen XVII. yüzyıla sarkmaktadır- o dönem insanlarının dikkatlerini zorunlu olarak çekmiştir. Bu onlar için karmaşık para sorunları, paranın yeni ve devrimci gücü, insanların ve devletlerin genel kaderi gibi konular hakkında düşünme fırsatları yaratmıştır. Tarihçiler de kendi cephelerinden, sorunu çözdüklerine inanarak, suçluyu veya suçluları aramışlardır, fakat bilinen olaylar her geçen gün arttıkça ve -niçin böyle bir terim kullanmaktan kaçınalım- geriye yönelik bir ekonomi bilimi sağlam temellere oturdukça, sorun daha da karmaşık hale gelmektedir.

Çok sayıdaki uyarıya rağmen ([332]) sırası geldikçe "fiyat devrimi"nden söz etmeye devam edeceğim. Bu devrimin nedenleri, gerçek harekete geçiricileri, kapsamı üzerinde



42. Akdeniz-Avrupa'da buğday fiyatları

Kaynak: F. Braudel ve F.C. Spooner, *Cambridge Economic History*, c.IV. Gümüş gramı ve hektolitre cinsinden hesaplanan elli kadar buğday fiyatı eğrisi Avrupa'nın tümü için, tahıl değişikliklerinin "zarfı"nı çıkartmaya (gri alanı sınırlandıran maksimum ve minimum çizgiler) ve bütün bu fiyatların aritmetik ortalamasının (noktalı çizgi) elde edilmesine olanak vermişlerdir. Artış, XVI. yüzyılın tümü boyunca genel bir olgudur. Bu fondaki "zarfı"ın üzerine, okumayı kolaylaştırmak için iki grafik halinde çeşitli Akdeniz eğrilerini yerleştirdik. Avrupa fiyatlarının aritmetik ortalamasıyla, Yeni Kastilya'nın eğrisinin çakışmaları görülmektedir. Diğer tüm Akdeniz eğrileri ortalamanın çok üstündedirler ve bu durum en azından 1620'ye, hatta daha ötelerine kadar böyle olmaya devam etmiştir. Akdeniz, en azından Hıristiyan Akdeniz'i (çünkü Denizin Doğu kesimi için dizilere sahip değiliz, ve bu kesimde fiyatlar mutlaka daha düşüktürler) pahalı ekmek bölgesidir ve yüksek düzeylere yakındır. XVII. yüzyılın ortasından sonra bu fiyat eğrilerini ortalamadan daha az sapmaktadırlar, fakat kaydedilmesi gereken nokta o tarihlerde, gri bölgenin net bir şekide daralmakta olduğunun işaret ettiği üzere, o tarihlerde Avrupa fiyatlarının birbirlerine yaklaşma eğiliminde olduklarıdır. XVIII. yüzyıl boyunca maksimum fiyatla minimum fiyat arasındaki açıklık daha da azalacaktır.



43. Bursa'da fiyatlar, 1489-1623

XVI. yüzyıl yükselmesinin Türkiye'yi etkilediğini kanıtlayan Türkiye'ye ilişkin bu birkaç fiyatı Ömer Lütfü Barkan'a borçluyum. İmaretlerfaklrlerin ve öğrencilerin karınlarını doyurdukları dinsel vakıflardır. Fiyatlar akçe cinsindendirler. Akdeniz dünyasının genel hareketlerini tanıyabilmek için gereken fiyat dizilerini Türk arşivlerinde bulma konusundaki tüm umutlar kaybolmamışlardır. Bu "nominal" fiyatların akçe devalüasyonlarını hesaba katmadıklarını kaydediniz.

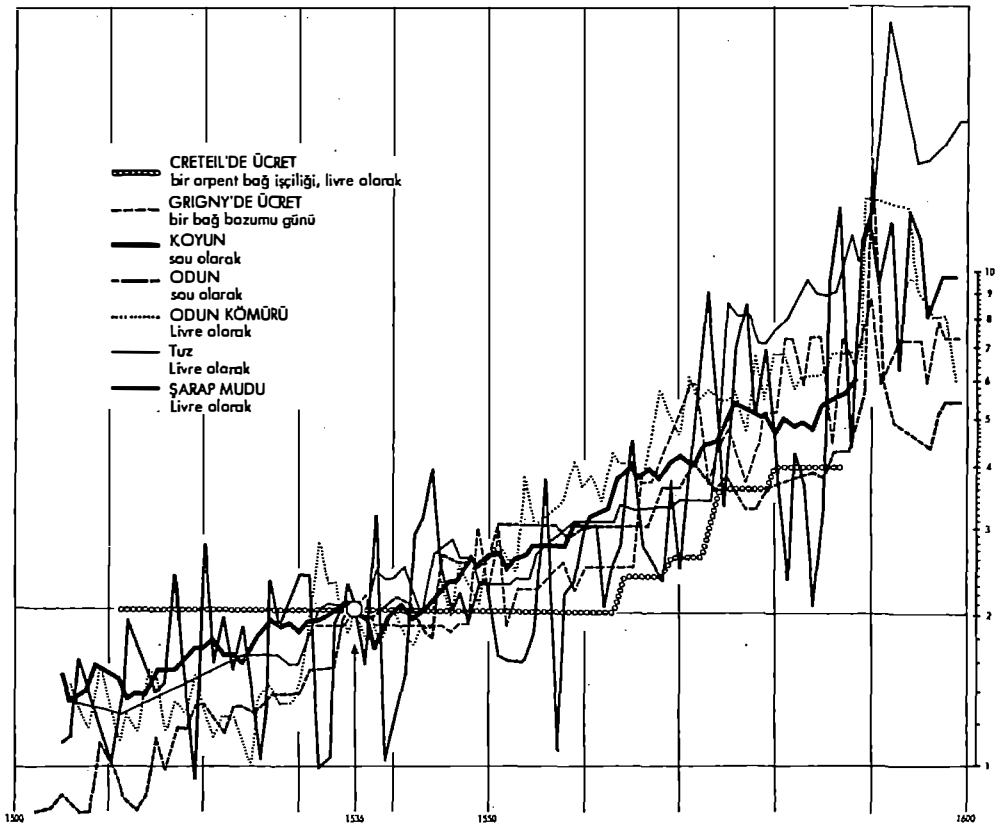
farklı fikirlere sahip olunabilir, ama saldırgan yeniliği konusunda farklı düşünmek mümkün değildir. Bir tarihçi ([333]), *biz* XX. yüzyıl insanlarının daha büyük bir fiyat devrimine tanık olduğumuzu savunmuştur. Sorun kötü konulmuştur. Önemli olan, 1500'den oldukça önceleri başlayan ve fiyatların yukarı doğru hareketinin kesilmek bilmediği bu yüzyıl karşısında, insanların şaşkınlığıdır. Önceli olmayan bir deney yaşadıkları duygusuna kapılmışlardır. Herşeyin çok ucuz olduğu eskinin iyi günlerinden sonra, hiç gerilemeyen gayri-insani bir pahalılık dönemi gelmiştir. Eski karmaşık nakdi ekonomi ülkesi olan İtalya hakkında devrim kelimesinin tartışılabilir yanı vardır; fakat Balkanlarda, Anadolu'da Türk İmparatorluğunun tümünde zincirleme bir alt-üst oluştan, bir fiyat *devrimi*'nden söz etmemek mümkün müdür? Dramatik olanı dramatize etmek gerekmektedir.

Çağı yaşayanların yakınmaları

Fiyat artışları konusundaki tanıklıklar sayılamayacak kadar çoktur. Bunları birbirlerine yaklaştıran şey, tanıkların şaşkınlığı ve hep yerel gerçekliği içinde gördükleri bir olgunun nedenlerini anlamaktaki yetersizlikleridir. Bu fiyat artış dönemini kolaylıkla iyi eski günlerle karşılaştırmaktadırlar; XV. yüzyılın sonlarında ücret yükselmeleri olmuştur ve XVI. yüzyılın ilk üçte birlik dönemi, Polonya'da bile hayat koşullarının nisbeten ucuz olduğu bir dönem olmuştur ([334]). Fransa'da IX. Charles'ın bir çağdaşı 1560'da şöyle yazmaktadır: "Babamın zamanında hergün et olurdu, yemekler boldu, şarap suymuş gibi içilirdi" ([335]). Şu asık suratlı söylevci, İspanyol tarım bilgini G. Alonso Herrera da aynı şeyleri söylemektedir. "Bugün (1513) koyunun bir *libre*'si bir tam koyunun ettiği kadar; bir ekmek bir *fanega* buğdayın ettiği kadar; bir *libre* balmumu veya zeytinyağ dünün bir *arroba*'sı kadar etmektir, ve diğer herşey için de aynı durum söz konusudur" ([336]).

Kastilya *Cortès*'inin yakınmaları yüzyıl boyunca tekrarlanıp durmuştur. Fakat bu lezzetli ve temkinli koca ses ancak nadiren genel duruma karşı yükselmiştir. *Cortès* sürekli olarak tahılların pahalılığından, felâket düzeyine varan altın ihracatından, pahalılağa neden olan hesapsız dana ve kuzu kesiminden yakınmaktadır; veya ayakkabı fiyatlarının artışına mutlaka etkisi olan deri ihracına itiraz etmektedir. *Cortès* yabancı spekülatörlere de ateş püskürmektedir: bunlar et, at, yün, kumaş, ipek... fiyatlarını artırmaktadırlar ([337]). 1548 *Cortès*'i Amerikan taleplerinden dehşete kapılarak, imparatora kolonilerdeki endüstrileri teşvik etmesini ve Yarımadanın, felâkete yol açtığına inanılan, Yeni Dünya'ya yönelik ihracatına son vermesini önerme noktasına varmışlardır ([338]). 1586 *Cortès*'i (Valladolid'de) kraldan "mum, cam eşya, mücevher, bıçak ve yararsız olmalarına rağmen, sanki İspanyollar Hindliymiş gibi, altın karşılığında mübadele edilen dışarıdan gelen benzeri tüm şeylerin ithalatına artık izin vermemesini" istemişlerdir ([339]). İşte, aklı başında insanlar bu cinsten nutuklar atmaktadırlar ve her zaman da haksız değillerdir ([340]).

1580'de bir Venedikli, Napoli'de fiyatların üçte ikiden daha fazla yükseldiklerini kaydetmektedir. Bunu söyler söylemez, bu olayın nedeni olarak memurların aşırı vergi taleplerini, kitlesel alımlarını, Katolik Kralın Portekiz'i fethetmek amacıyla yığdığı muazzam erzağı görmektedir ([341]). Biscaye'da fiyatlar yükselmektedir; 1588 tarihli resmi bir rapor bunun nedeninin ova bölgesi halkının (*de la tierra Ilana*) meyhanelerde ölçüsüz bir şekilde yiyip içmeleri, günahkâr bir şekilde tembellik etmeleri, artık tarlalarını işlememeleri ve bahçelerinden meyva toplamamaları olduğunu bildirmektedir. Sonradan da şıra bulamayınca veya aşırı fiyattan satılınca insanlar şaşırmaktadır. buradaki pahalılığın nedeni fakirlerin günahı olmaktadır ([342]).



44. Hayır Kurumları arşivlerine göre Paris'teki fiyat hareketleri
Ücret hareketlerinin fiyat hareketlerine nazaran gecikmişliğini farkediniz; tuzun diklemesine yükselmeleri de dikkate değerdir; koyun fiyatları bütünün ortalama fiyatlarını temsil etmektedirler. Hayır kurumlarının arşivlerine dayanılarak yapılan, Micheline Baulant'ın yayınlanmamış çalışması.

Eski tarihli eserinde Soetbeer ([343]), herbirinin tanığı ve kurbanı oldukları bu fiyat artışlarını az veya çok anlayarak tartışan 1600 öncesine ait 33 ve 1600-1621 arasına ait 31 yazar zikretmektedir. Sözü bunlara bırakmak can sıkıcı olacaktır. Ancak, çok kolay olduğu üzere, sayılarını artırmak, bu alanda muazzam ve patetik bir bilinçlenmenin söz konusu olduğunu saptama avantajına sahip olacaktır.

Amerikan hazinelerinin sorumluluğuna dair

Bildiğimiz kadarıyla, XVI. yüzyılın ikinci yarısından önce herhangi bir genel açıklama denemesi yoktur. *Miktar teorisi*'nin 1556 ve 1558'deki ilk iki sergilenişi o dönem insanlarının adeta tamamen meçhulleri olarak kalmıştır; Salamanca Üniversitesi profesörlerinden ve Vitoria'nın öğrencisi olan Martin de Azpilcueta'nın eserleri ancak 1590'da Roma'da ölmesinden dört yıl sonra yayınlanabilmişlerdir ([344]). Aynı şey bu kez 1558'de V. Carlos'un tarih yazıcısı Francisco Lopez de Gomora'nın başına gelmiştir; o da fiyat artışlarıyla, Amerikan değerli madenlerinin gelişi arasında bir korelasyon bulunduğundan kuşkulanmıştır ([345]). Fakat kitabı, yayınlanabilmek için 1912 yılını beklemek zorunda kalmıştır.

Sorunun kamu oyuna malolması ancak 1566-1568 yılları arasında Jean Bodin ile M. de Malestroit'yı karşı karşıya getiren tartışma ile mümkün olabilmiştir (346). Çağdaşları, hasmının ileri sürdüğü muhasebe sikkesi devalüasyonlarını biraz acele bir şekilde küçümseyerek, Jean Bodin'e hak vermişlerdir. Artık, miktar ile açıklama sıradan bir açıklama haline gelmiştir. 1585'de Noel de Fail *Contes et Discours d'Eutrapel* adlı kitabında (347) bu teoriyi kısaca açıklamaktadır: "...ve bu, yeni keşfedilen ülkelerin ve İspanyol ile Portekizlilerin buradan ülkelerine getirdikleri altın ve gümüş madenlerinin sonunda sürekli olarak Fransa'ya geçmelerinden ve başka koşullar altında edinemeyecekleri buğday ve diğer malları almalarından kaynaklanmaktadır". Marc Lescarbot, *Histoire de la Nouvelle France* (1612) adlı eserinde daha da soyut bir dil kullanılmıştır (348). "Peru yolculuklarından önce, büyük bir zenginliği küçük biryere sıkıştırmak mümkündü, bugün ise altın ve gümüş, bolluktan ötürü soysuzlaştıklarından, eskiden bir keseye sığabilecek miktar için sandıklar gerekmektedir. Eskiden uzun bir yolculuğu kol ağzına sokulan küçük bir kese ile yapmak mümkünken, bugün bir bavul ve o bavulu taşıyacak bir at gerekmektedir". Ticari konularda uzman olan şu İngiliz tüccarı Gerard Malynes (1586-1641), 1601'de kendi cephesinden şöyle demektedir (349): fiyatlar genel düzeyinin artması, Hindlerden gelen "para denizlerine" bağlıdır; "Bu denizler ölçüyü küçültmüşler, bu küçülen ölçü de dengeyi sağlamak için rakamları büyütmüştür".

Nihayet, miktar teorisi fazla bir değişime uğramaksızın bize kadar ulaşmıştır. Bu teori onun temeldeki geçerliliğini kabul eden Earl J. Hamilton'ın anıtsal çalışması sayesinde gençleşmiştir; son zamanlarda, bu teorinin eski ekonomileri akla getiren bugünün azgelişmiş ekonomilerindeki parasal sorunları açıklayabileceğini düşünen Alexandre Chabert miktar teorisini savunmuştur (350). Ona göre bu konuda en büyük kanıt Sevilla'ya gelen değerli madenlerle, İspanya ve İspanya dışındaki fiyat artışları arasındaki eşzamanlılıktır. François Simiand (351), altın gelişlerinin beşer yıllık ortalamaları yerine -bu, olgunun özel bir cephesini görmemize yarar- kümülatif bir eğri önerirken haklıydı. Fakat fiyatların ve beşer yıllık ortalamaların çakışmaları bu değerli maden gelişlerinin tedavüldeki hacmini sarsalayan, onun hareketini bu kitlenin itilemeyecek kadar ağırlaştığı ve itmenin de yükselmeyi muhafaza etmekten aciz kaldığı döneme kadar hızlandıran sürekli itme hareketleri olarak etki ettiklerini kanıtlamaktadır. Amerika'dan her maden gelişi çabucak yayılmakta, adeta bir şekilde patlamaktadır.

Amerikan sorumluluğunun lehinde ve aleyhinde neler söylenebilir?

Başkan Luigi Einaudi (352), M. de Malestroit'ya tahsis ettiği çalışmasında 1471-1478 arasında Fransa'da % 627 olarak hesaplanan fiyat artışları içinde madenlerin etkisinin % 299,4 olduğunu ileri sürmektedir. Kimse bu hesabın doğru olup olmadığını söyleyemez. Fakat değerli madenlerin etkileri aşikârdır. Ancak çekincelerimizi kaydedelim.

1- Enflasyon aleti Amerikan maden üretimi zorunlu olarak bir *primus movens* değildir. Kendiliğinden eylem yapmamaktadır. Gümüş madenlerindeki maden çıkartıcıların ve Hindli işçilerin çalışmalarına uzaktan yön veren, onları harekete geçiren Avrupa'nın gelişmesi, Avrupa'nın talepleridir. Bu altın kitlesi ve özellikle de beyaz baden kitlesi konusunda, XVIII. yüzyılın ikinci yarısına ait bir belgenin Yeni Dünya'nın muazzam zenginlikleri hakkında söylediklerini tekrarlayalım: "Eğer [Avrupa] ticareti mal satışı yoluyla Amerikalıları bunları toprağın bağrından çekip çıkartma ihtiyacı içine sokmasalardı, toprağa gömülü olarak kalacak bir Amerikan ürünüdür" (353). Bu yönde, Avrupa konjonktürünün limitte herşeyi uzaktan belirlediğini savunacağız.

2- 1500'den önce, dün söylendiğinden daha önemli bir para stokunun varlığını kabul etmek gerekmektedir. En azından XV. yüzyılda modern devletlerin, ücretli askeri birliklerin, maaş alan "subayların", nakdi vergilerin ortaya çıkmaları, ayrıcalıklı noktalarda (hepsinden önce denizci bölgeler, İtalya, İspanya, Portekiz, İngiltere, Alçak Ülkeler, bunlar kıtanın faal kesimleridir) parasal bir ekonomik düzenin tamamlanması; bütün bunlar gene de önemli bir para dolaşımını gerektirmekteydiler. Çok fazla inanmaksızın, varolan altın ve gümüş kitlelerinin nihai dengesine ve 1500'den 1600'e maden *ratio*'sunun 12'den 15'e doğru zayıf bir kayma göstermesine ([354]) dayanarak 5.000 ton altın ve 60.000 ton gümüş rakamlarını ileri sürüyorum. Bilinen akımlardan veya en azından 1600'e doğru olan tahminlerden hareketle olabildiğince iyi bir hesap yapıldığında, geçmiş yüzyıllardan miras alınan değerli maden kitlesine ilişkin olarak büyük rakamlar bulunacaktır ([355]) ve miktara dayalı açıklama kendini buna uydurmak zorunda kalacaktır. "Bedava yatırım" olan Amerikan madenleri para dolaşımını fiyat artış ritmine çok yakın bir miktarda hızlandırmıştır. Bu madenler bir çarpan rolü oynamışlardır ([356]).

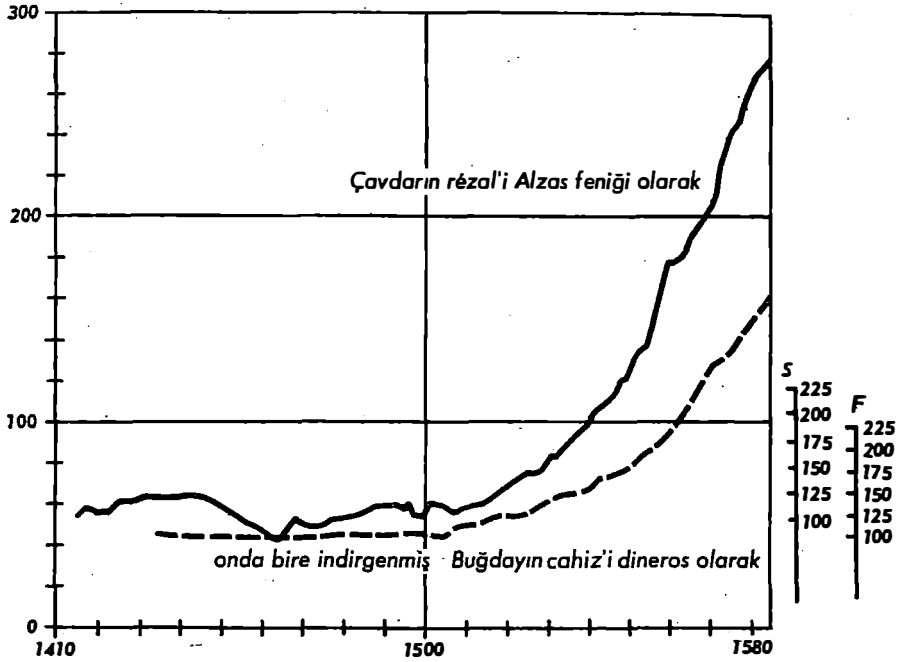
3- Fakat başka açıklamalara hala yer kalmıştır. Muhasebe sikkelerinin devalüasyonları da pay sahibidirler. Okuyucu 48 numaralı grafiğe başvurmalıdır. Bir başka gösterim de, Jean Fourastié ve öğrencilerine ait olanıdır ([357]): Fiyat artışları İtalya, İberya yarımadası, Alçak Ülkeler ve İngiltere gibi ayrıcalıklı ülkelerden çok, Almanya'da 1470'lerden itibaren, birçok Fransız bölgesinde XV. yüzyıl sona ermeden önce başlamışlardır. Eğer nominal fiyat eğrilerine bakılacak olursa, bu konuda herhangi bir kuşkuya yer olmadığı görülecektir. Fakir ülkeler, özellikle Akdeniz'de olmak üzere, nüfus hareketleri bakımından ötekilere nazaran daha ileride olmuşlardır. Avrupa ülkelerinin göbeğinde, fiyat devrimi Cristobal Colombus'tan önce başlamıştır. Bu hareket Akdeniz'e ancak 1520'lere doğru ulaşmış; ve kendini buralarda ancak 1520'lerde kabul ettirebilmiştir.

4- Sevilla'ya gümüş gelişlerine ilişkin eğri, Paz y Soldan'ın rakamlarına göre Potosi' dekinin aynı olan, endüstriyel üretim eğrilerinin tipik biçimine sahiptir. Çabuk yükselmekte, çabuk alçalmakta ve 1601-1610'da en yüksek noktasına ulaşmaktadır: bu anda yalnızca Akdeniz'inki değil, dünyanın kaderi yön değiştirmektedir.

Ücretler

Heryerde hazır ve nazır olan fiyat artışları, bilinen sonuçlarını geliştirmiştir.

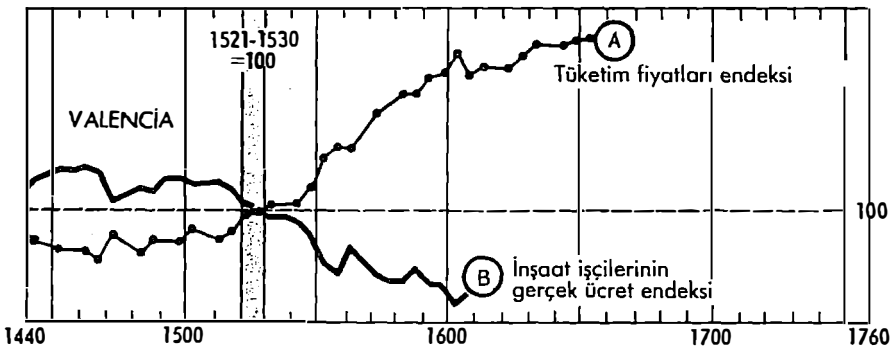
Fiyatların hızlı hareketleri arkasından ücretlerin daha yavaş arabasını sürüklemiş, hatta bazen bu araba hiç ilerlememiştir. Fakirlerin zor bir hayat sürdürdüklerinin kanıtını daha önce göstermiştim. Normal ücretler, fiyat artışlarıyla birlikte az çok şişmişlerdir, bir an için yukarılara çıkmış gibi görünmüşlerdir, fakat reel ücretlere dönüştürüldüklerinde bütün rakamlar aynı dili konuşmakta ve fakirlerin sefaletini anlatmaktadırlar. İspanya'da 1571-1580:100 bazı üzerinden. 1510'da indeks 127,84 olan reel ücretler, 1530'da 91,35'e düşmüşlerdir; 1570'de 105,66; 1580'de 102,96; 1590'da 105,85; 1600'de 91,31 olmuşlardır. Ancak 1600'lerin ötesindeki bunalımın ve büyük salgınların Yarımadanın nüfusunu azaltmalarıyla ücretler bakır-gümüş para enflasyonuyla birlikte ani bir yükselme göstererek 1610'da 125,49'a fırlamışlardır. Fiyat devrimi İspanyol ücretlerine, Fransa, İngiltere, Almanya veya Polonya zenaatkârlarına nazaran ([358]) daha mültefit davranmakla birlikte, hiç de zenginleştirmemiştir ([359]). Fiyat devrimi sırasında reel ücretlerin ezildikleri Floransa'da da aynı aleyhte durum söz konusudur ([360]).



45. Strazburg Valencia'yı önceliyor
Kaynak: René Grandamy, *in*, J. Fourastié, *Prix de vente et prix de revient*, 13. dizi, s.26.
Sürekli çizgi halindeki Strasburg'daki çavdar, noktalı olanı da Valencia'daki buğday eğrisidir (30 yıllık hareketli ortalama olarak 1451-1500:100). Sağda yüzdeler ölçeği bulunmaktadır. Oysa eğer Amerikan altının çoğalması aşikârdır ki, tek kabahatli olsaydı tamamen tersini meydana getirirdi.

Bu durumun parasal işaretleri gözle görülmektedir, çünkü fakirlerin ücretleri, harcamaları, gündelik hayatları, hiç de altınla ilgili değildir, gümüş çok az devreye girmekte, çoğu zaman gümüş-bakır veya bakır sikkeler kullanılmaktadır; bu bakır paralara Floransa'da, beyaz gümüş paraların zıddı olarak *moneta nera* adı verilmektedir. Davanzati, fakirleri ilgilendiren bakır paradır diye açıklamaktadır ve tarım uzmanı Antonio Herrera basitleştirici tavrıyla şöyle anlatmaktadır: "bir ülkenin üretkenliği ve bolluğu en iyi düşük paralarla yargılanabilir, çünkü perakende alış-veriş bunlarla yapılmakta ve gündelik hayat için gerekenler günügününe bunlarla alınmaktadır" ([361]). Onun düşük para teorisinin devamını izlersek, bu bizi konumuzdan uzaklara götürecektir.

Demek ki fiili olarak çifte maden sisteminden değil de, üçlü maden sisteminden söz etmek gerekmektedir. Bakır ve gümüş-bakır paraları ayarlamak için bunlar sürekli olarak dolaşımdan çekilmekte ve bunların darphaneye sevkedilmeleri emredilmektedir. Burada giderek daha hafif bir şekilde yeniden basılmakta ve dolaşıma sokulmaktadırlar. Bakırın bu sürekli devalüasyonu, paralar arasındaki gerekli uyumun dışına çıkmaktadır. Her seferinde devlet bu işten kazançlı çıkmakta, halk zarar etmektedir, özellikle de fakirler. Bu işlemler İspanya'da ve *piccioli*'nin 1563 ve 1568'den itibaren eritilip yeniden basıldığı Sicilya'da, erkencidirler ([362]).



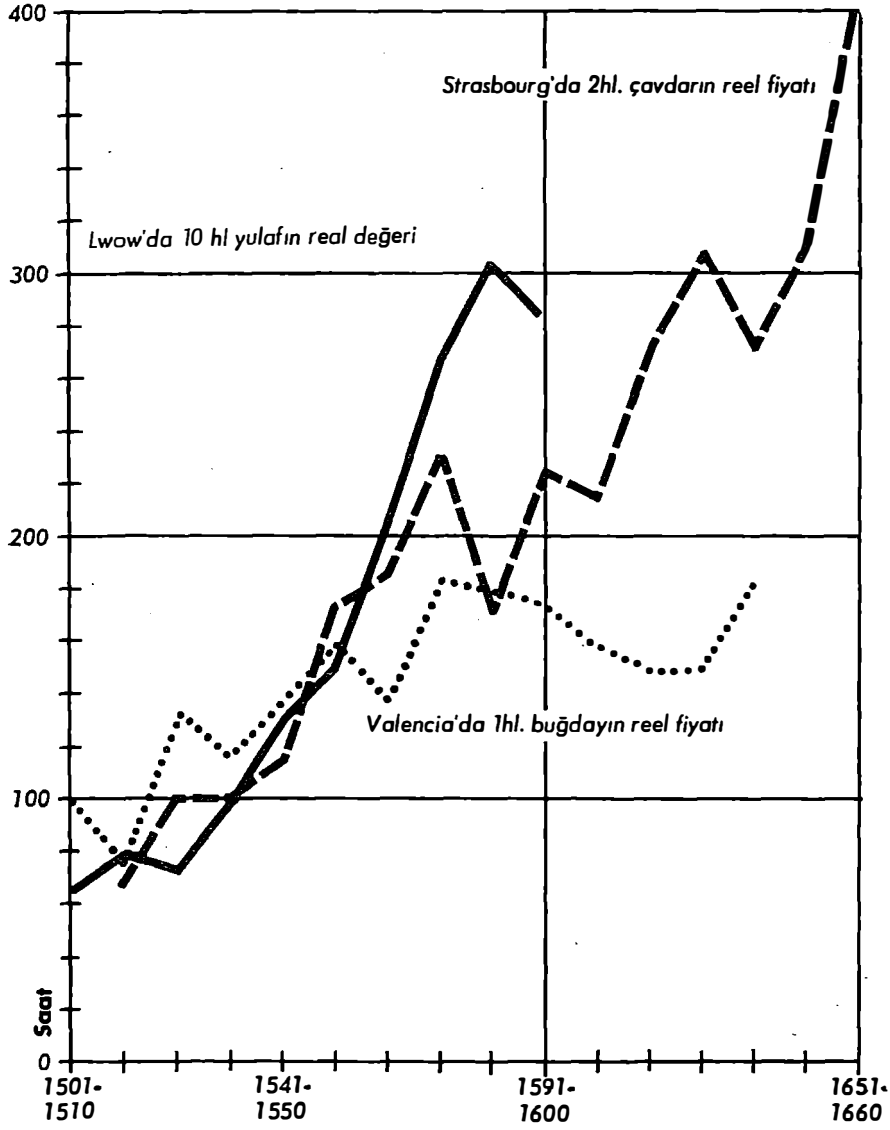
46. Valencia'da reel fiyat ve ücreler
E.H. Phelps Brown ve Stella Hopkins'e göre: "erzak zembili"nin yükselişi ve buna bağlı olarak reel ücretin düşüşü.

Toprak gelirleri

Enflasyon fakirler gibi zenginlere de vurmaktadır, fakat bütün zenginlere değil. Enflasyon "sanayiciler"e, tüccarlara, finansörlere (bu rahat fakat yarı-akademik kelimeleri kullanmaktan ötürü özür diliyoruz) vurmaktadır. Doğrudan veya dolaylı olarak tehlikeli para akımları içinde yer almış olanlara vurmaktadır. Toprak senyörlerine daha az vurmaktadır. Carlo M. Cipolla'nın "Finanze dei Borghi e Castelli Sotto il domino spagnuolo"ya dair kesin incelemesinin ([363]) ortaya koyduğu durum budur; bu araştırma Pavia piskoposunun eski fiefi olan Alessandria yakınlarındaki Tegiele şatosunun XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın başlarındaki durumunu incelemektedir. Bu özel örneğe ilişkin olarak ayni ödemeler ile angaryaların nakdi ödentilere dönüşmediğini farketmekteyiz (ve nakdi ödenti varolduğunda, bunun tutarını belirlemek hep senyöre ait bir hak olmaktadır); nihayet düşük değerde olan feodal nitelikli gelirlerin yanı sıra, *castello* modern diyebileceğimiz başka gelirlere sahiptir; bunlar kiralara ilişkindir ve *contadini* tarafından buğday, arpa, bakla, şarap, saman cinsinden ödenmektedirler. Öte yandan bu gelirler *castello*'nun bütçesinin esas kısmını meydana getirmektedirler.

Eğer bu örneklerden hareketle, yokluğu halinde kız kardeşinin topraklarını idare ettiği ve her yaz onun adına buğday satışlarını yaptığı İspanyol elçisi Bernardino de Mendoza'yı düşünecek olursak ([364]); veya 1559'da 1500 kral vassalinin topraklarını ele geçirmiş olan şu Napoli kral naibi Alcala dükünü düşünecek olursak ([365]); küçük devletlerin efendileri olan şu Aragon senyörlerini veya toprak, sürü, buğday tarlalarına sahip Kastilya kodamanlarını aklımıza getirecek olursak veya nihayet tahıl, şarap veya ipek satıcısı şu Sicilyalı senyörleri hatırlayacak olursak, izlenim hep aynı olarak kalacaktır: toprak birbirlerinden bu çok farklı senyörlere düzenli bir destek sağlamaktadır; fiyatların kararsız bir şekilde yükseldiği bir dönemde, toprak onları enflasyon uçurmunun üstünde tutmaktadır. Eğer bu senyörlük dünyası XVII. yüzyılın başında Avrupa'ya egemense, bunun nedeni, gücünü çoğu zaman söylendiğinden daha az kaybetmiş olmasıdır. Öyleyse bu kadar çok tüccarın, kentli zenginin toprak veya senyörlük satın almaları bir delilik değildir. Toskanalı zenginlerin, Cenovalı parababalarının Napoli'den toprak ve ünvan alma konusundaki ısrarlı istekleri belki de boş şeylerdir, ama aynı zamanda temkinlilik, hesap ve aile babalarına has bilgeliktir.

En az talihli olan insanlar bile bu güvenli değerlerin cazibesine kapılmışlardır. Hayatının sonlarına doğru Benevento Cellini (1570'de ölmüştür), Mart 1560'da ömür boyu geçerli olmak üzere, az çok dürüst köylülerden satın aldığı bir toprağın sahibi olmuştur. Köylülerin onu etkilemek isteyip istemedikleri bilinemez, ama Cellini'nin biraz aceleci ve büyütmeye eğilimli bir hayal gücüne sahip olduğuna inanmak gerekir. Fakat ilginç olan nokta, yaşlılık günlerinin huzurunu toprak ile sağlama bağlamak istemiş olmasıdır ([366]).



47. Strazburg, Lwow ve Valencia'da reel tahıl fiyatları
Kaynak: J. Fourastié, *Prix de vente et prix de revient*, 13. dizi. s. 31. Fiyatlar duvarcı yardımcılarının iş saatleri olarak hesaplanmıştır. Hayat seviyesinin düşmesi Valencia'da kıta içindeki diğer iki kenttekine nazaran daha az güçlüdür.

Bankalar ve enflasyon

Toprak hariç "iş alemi"in bütün sektörleri, özellikle de bankalar sarsalanmışlardır ([367]). Bütün bankacılık işlemleri, hakiki para ile değil de, muhasebe sikkesi üzerinden yapıldıklarından, enflasyondaki değişmelere maruz kalmaktadırlar. Çünkü bu hayali paralar, Venedik veya Cenova'nın *libre*'si, Sicilya'nın *oncie* veya *tari*'si, İspanya'nın *maravedi* veya dükası, Fransa'nın *livre tournois*'sı iç değerlerinden sürekli olarak kayba uğramaktardırlar. Sicilya *oncie*'si 1546'da henüz 1866 değeriyle 91,06 İtalyan *libre*'si ederken, 1572-73'te yalnızca 20,40 etmekteydi. Aynı şekilde, Germinal Frankı cinsinden ifade edilmiş olan *livre tournois* 1515'deki 4 değerinden 1521'de 3,65'e (bu devalüasyon Fransa'ya yabancı nakitleri ve özellikle Kastilya altınını çekmenin bir biçimidir); 1561'de 3,19'a; 1573'te 2,94'e; 1575'de 2,64'e; 1602'de 2,46'ya düşmüştür ([368]). Böylece gerçek paralarla muhasebe sikkeleri arasındaki diyalog süreklidir ve bu işte birincisi hep kazanan taraf olmaktadır. Geriye, kayıpların kimin zimmetine yazıldığını bulmak kalmaktadır. Eğer birçok yıl önce bir bankaya yatırılmış olan bir mevduat eski muhasebe sikkesi tarifesi üzerinden ödenirse, mevduat sahibi kaybetmektedir; eğer banka bu koşullarda kredi açmışsa kayıp onun hesabına geçmektedir. Zaman, hesaba geçerek hareketsiz hale gelen paranın aleyhine işlemektedir.

Mario Siri bu durumda bütün bankaların ve işadamlarının XVI. yüzyılda tefecilik yaptıklarını düşünmektedir. Teorik olarak haklıdır: bir bu yanda, bir öteki yanda olan kayıpların hepsi aynı sektörde kayıtlı olarak kalmaktadırlar, yani ticari ve mali iş sektöründe. Bireyler açısından kayıplarla kazançlar birbirlerini telafi etmekte midirler? Bu da başka bir soru? Her hal-ü kârda, işlerin ritmine (her üç ayda bir kurulan fuarlardaki kambiyo hacmini düşünüyorum) paranını kirasına, enflasyonun sürekli olarak artan eğimine bakınca, bu iç tefecilik hakkında günü gününe herhangi birşey tahmin edilememektedir; hiçbir tüccarın muhasebe defteri bundan söz etmemektedir, fakat bunun anlamı bu yavaş işin uzun vadede işlemediği değildir. Olağan olarak tüccar veya banka iflasları kısa vadeli konjonktür sarsıntılarına bağlıdır. Bankalar çok sayıdadır ve bazen de göz kamaştırıcı bir sağlık belirtisi göstermektedirler -Pisani ve Tiepolo Bankası Mart 1583'te ([369]) düşüşünden bir önceki yılda, Venediğe tek bir seferde İspanyol riyali olarak 200.000 düka getirtmiştir-. Fakat hepsi avans vermek ve bundan da fazlası, kendilerine yatırılmış paraları yavaş sonuçlanacak işlere bağlama hatasını yapmaktadırlar. 1584'te olduğu gibi kısa bir konjonktür yükselmesi olduğunda, alacaklar geri gelmemekte, mevduat çekilmekte ve önlenemez bunalım ortaya çıkmaktadır Pisani-Tiepolo bankası böylece 17 Mart 1584'te iflas etmiştir ([370]). Ayağını yere sağlam basarak ilerleyebilmek için, Napoli *Archivio di Stato*'sunda muhafaza edilen *banchieri antichi*'ye ait muazzam muhasebe defterlerini incelemek, A. Silvestri'nin çok önemli incelemelerini ([371]) genişletmek ve onları yorumlamak gerekmektedir. Yapılacak işin boyutları muazzamdır.

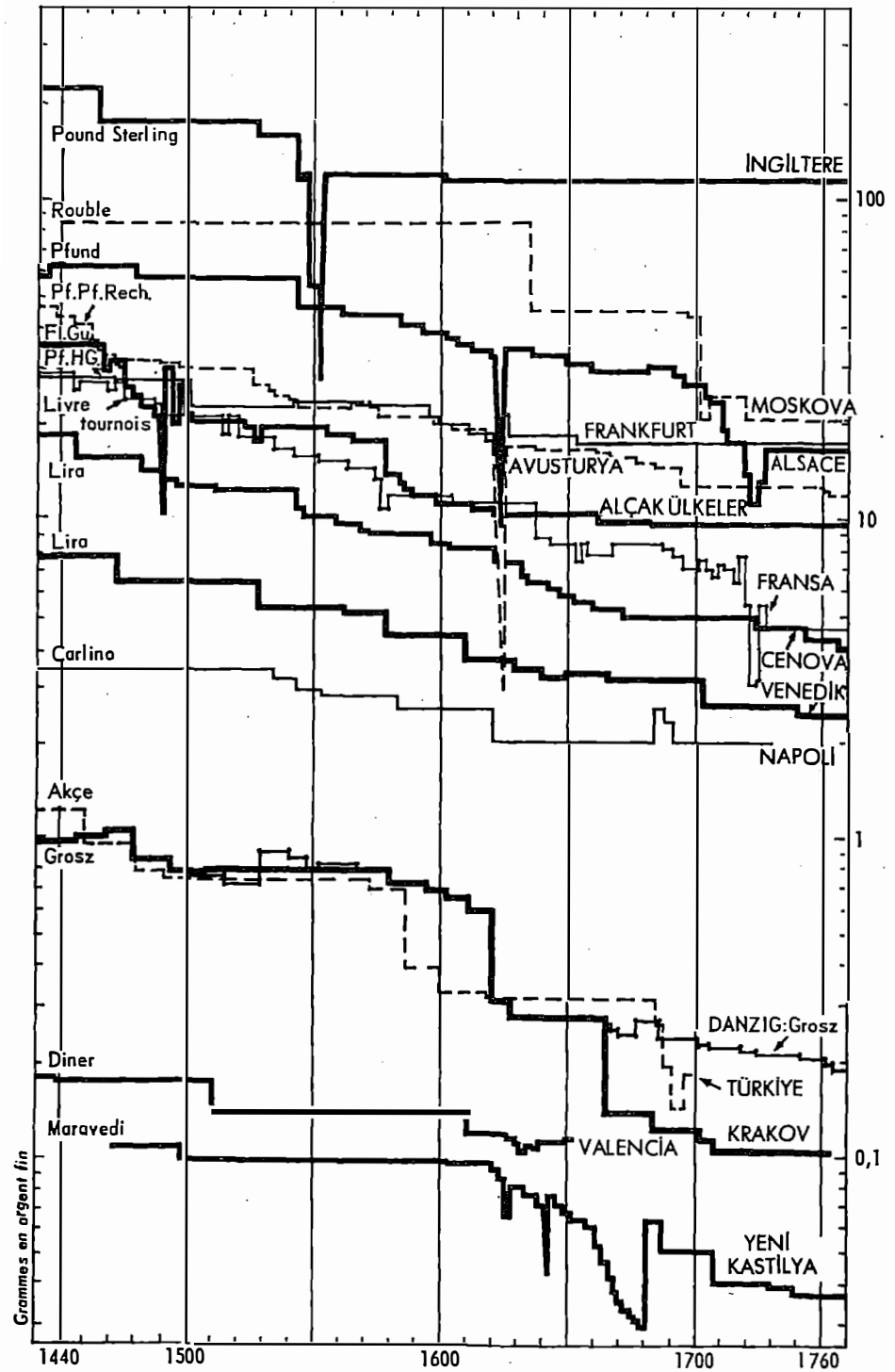
Her hal-ü kârda banka iflasları, 1550-1570'den sonra artmış ve aynı zamanda enflasyonun krallık çemberi de olan "gümüşün krallık çemberi"yle birlikte vahim hale gelmiştir. Hastalık o kadar büyüktür ki, dizi halinde belirmeye başlayan devlet bankaları, tam da bu dönemde ortaya çıkarak, hastalığın ilacı olmuşlardır. Bu kamu kuruluşları arasında yalnızca, kent Senatosunun vesayeti ve garantisi altında kurulmuş olan Palermo bankası 1551'de erken olarak doğmuştur ([372]). Bu banka *La loggia* denilen yere yerleşmiştir ([373]). Kuşkusuz köken itibariyle, XV. yüzyılın sonlarına kadar geri giden Trapani *Ta volo Communale o della Prefetia*'sına bağlanmaktadır ([374]). Bu durum, kuruluş tarihi olarak istisnai olan Palermo bankasının, doğası itibariyle de istisnai olmasını açıklamaktadır. Sıklıkla örnek oluşturduğu Güney İtalyan kamu bankaları gibi, bu banka kamu gelirlerinin toplanması, yönetilmesi ve ödemeler konusunda

uzmanlaşmıştır. III. Felipe'nin saltanatı döneminde, az gelir getirici bir iş olan Sicilya parasını sağlığına kavuşturma görevi ona verilince, banka bu siyasal ve yönetsel görevlerin yükü altında ezilmiştir.

Kamu bankalarının yaratılmasının büyük dönemi Palermo bankasının kurulmasından ancak 30 yıl kadar sonra başlamıştır. 1586'da *Casa di San Giorgio,* yüz yıldan daha fazla bir süre önce, 1444'de altın bunalımı döneminde durdurduğu bankacılık faaliyetine yeniden başlamıştır. 23 Eylül 1587'de *Tavola della città di Messina* kurulmuş, fakat statüsü II. Felipe tarafından ancak 1 Temmuz 1596'da onaylanmıştır. Bu banka sayesinde -nedensiz değil- tekrarlanan iflaslara ve kamu fuarları *collettori*'lerinin sahtekârlıklarına bir son verebilmek umud edilmekteydi. Tabii ki yeni banka kamu yönetimlerinin paralarını mevduat olarak kabul etme ayrıcalığına sahipti. Banka, Messina kentinin denetimi ve garantisi altına sokulmuştur. ([375]). 1587'de ([376]) Venedik'te ünlü *Banco della Piazza di Rialto* kurulacak ve bu banka 1619'da, hiç de daha az ünlü olmayan *Banco Giro*'yu özümleyecektir. 1593'te Milano'da *Banco di S. Ambrogio* tıpkı *banco giro* gibi özerk bir yönetime sahip olarak oluşturulmuştur. Aynı dönemde Napoli'de ödünç verme sandığına ve *Santa Casa dell' Annunziata* hastanesine bağlı olarak bir banka kurulmuştur; Roma'daki banka ise Kutsal Ruh hastanesine bağlı olarak ortaya çıkmıştır. Oldukça geniş ve zaman içinde iyi bir şekilde yoğunlaşmış olan bu hareket, bir tanıklık değerine sahiptir.

Fakat hareket basit olmanın uzağında kalmaktadır. Özellikle kuzeyde, devlet bankalarının işlevleri, kamu maliyesinin katı kalıplarını aşmakta hızlı davranmışlardır. Bu bağlamda, *Rialto Meydanı Bankası* yasaklamalara rağmen, müşterilerinin mevduatını kullanarak, ta baştan beri kredi açmaya başlamıştır; bu banka madeni paraya prim yapan gerçek bir banka parasını yaymıştır. Bunu yaparken bankalar bir yenilik getirmiş olmuyorlar, sadece eski özel bankaların yöntemlerini kopya ediyorlardı. Özgün olan yan, bu kredileri o zamana kadar bilinmeyen boyutlara çıkartmış olmalarıdır. Fakat aslında kamu bankalarının bu ani doğumlarına, özel bankaların iflasları, yetersizlikleri, kararsızlıkları yol açmıştır. Yukarıdaki satırlarımızın çoğunu ödünç aldığımız Gino Luzzatto şu sonuca varmaktadır: "bu kamu bankaları hiçbir şey yaratamadılarsa bile, en azından kendilerine gelen çok sayıdaki müşterilerine, özel bankaların onlara sağlayamadıkları huzur ve güveni vermişlerdir" ([377]). Gerçekten de, Venedik bankalarının 1552 Priuli iflasından, 1584'de ikinci Pisani bankasının iflasına kadar ([378]) uzun iflas dizisini, veya Cenevizli Ravasquez'den (aslında yarım iflas), 1580'de gerçekleştirilmemişse bile ([379]) uzun süre tartışılan şu sayı indirimine kadar (11'den 4 bankaya) Napoli'deki mali top atmaların uzun dizisini bir aklımıza getirelim.

Kuşkusuz, Venedik'te olduğu gibi Napoli'de de bu iflasların nedeni kamu otoritelerinin yersiz müdahaleleri olmuştur. Örneğin 1552'de Napoli'de ([380]) kral naibi Ravasquez'in altın rezervlerine elkoymuş ve bunları daha düşük değerli yeni basılan sikkelerle değiştirmiştir. Venedik'te Signoria bankaları her zaman kendi borçlarına karşı vatansever lütuflarda bulunmaya zorlamıştır. Ama gizli belâ her zaman ve herkes için enflasyondur. lütuflarda bulunmaya zorlamıştır. Ama gizli belâ her zaman ve herkes için *Casa di San Giorgio*'ya dair bir ayrıntı insanı düşüncelere yöneltmektedir: acaba bu bir hayati nokta mı, yoksa avare dolaşma biçimi mi? 1586'da banka mudilerine *cartulario-oro*'sunu, altın hesap defterini açmıştır; 1606'da *cartulario-argento*'sunu; nihayet 1625'te belki de en ilgi çekici hesabı olan sekizlik İspanyol sikkeleri hesabına açmıştır. Bu ne anlama gelmektedir? Acaba mudiye yatırdığı para cinsinden mi kredi verilmekte, ödeme yapılmaktadır ve böylece devalüasyonlara karşı altın veya gümüş güvencesiyle korunmuş mu olmaktadır ([381])? Mudileriyle birlikte bizzat banka da kendini muhasebe sikkesinin tehlikelerine karşı korumaya alıyor ve madeni paraların güçlü korumalarında kendine sığınak buluyordu.



48. Devalüasyon ve muhasebe sikkeleri

F. Braudel ve F.C. Spooner'ın **Cambridge Economic History,** c.IV'de yayınlanacak katkılarında yer alan grafik. Farklı paralar gümüş-gram cinsinden ifade edilen iç değerlerine göre sınıflandırılmışlardır, ağır paralar ve hafif

"Sanayiciler"

Fiyat artışının bir diğer kurbanı da "sanayiciler"dir. Bu konudaki cehaletimiz Giuseppe Parenti'nin kitabının sayesinde biraz dağılmıştır. Floransa hakkında söyledikleri ve XVI. yüzyıl sonu ile XVII. yüzyıl başı için İtalya'ya yaygınlaştırdığı görüşleri bir denemeden ibarettir, fakat aşikâr bir değere sahiptirler. Floransa ve İtalya'nın endüstriyel kentlerindeki fiyat artışları, zenaatkârların *nominal* ücretlerini şişirmiştir. Floransa'da 1520-1529 dönemi için 100 olan indeks, 1550-59'da 99,43'e 1590-1599'da 162,63'e ve 1610-1619'da da 178,95'e doğru bir değişme göstermiştir. Bu yükselme İspanyol ücretlerininkinin çok altındadır (1520-29'daki 100'den 1610-1619'daki 309,45'e), fakat Fransız ücret artışının (1550-59, 100; 1610-19, 107,4) ve hatta İngilizlerininkinin (1520-29, 100; 1610-19, 144) çok üstündedir, ve Hollanda ücret artışlarının kuşkusuz çok çok üstündedir. İşçilere mutlu bir hayat getirmenin uzağında kalan bu yükselmelerle birlikte, Floransa'da "sınai" kârlar daralmıştır -çünkü genel artış esnasında onlar sabit kalmaktadırlar- ([382]). Bu kârlar henüz, korkunç bir şekilde düşmekte olan İspanyol kârlarına nazaran yüksekseler de, aynı dönemdeki Fransız veya İngiliz kârlarıyla karşılaştırılabilir nitelikte değillerdir. Fiyat artışları böylece İtalyan endüstrisinin ta kalbine ulaşan bir zayıflık unsuru getirmiştir. Acaba bu nedenden ötürü mü, XVII. yüzyılın başında Alçak Ülkeler'in muzaffer rekabetine, sonra da ondan daha az tehlikeli olmayan Fransız rekabetine kafa tutacak gücü olmamıştır?

Devletler ve fiyat artışı

Devletler bu belâyı en az zararla atlatan unsurlar olmuşlardır. Devletlerin mali hayatında üç durak vardır: gelirler, harcamalar, borçlar. En az önemlisi olmayan bu üçüncü durak fiyat artışları karşısında otomatik olarak yükünün hafiflediğine tanık olmaktadır. Ancak, harcamalar ve gelirler aynı ritmde artmaktadırlar. Bütün devletler gelirleri çoğaltmayı ve fiyat artışları karşısında uyanık kalmayı becermişlerdir. Kuşkusuz büyük, olanaksız harcamalar yapmaktadırlar, fakat yüzyılın ölçeğine göre muazzam ve artan kaynaklara da sahiptirler.

Çok zaman var ki, Richard Ehrenberg tarihçilere, elçilerin çok sık olarak verdikleri bütçe tahminlerine, ne de istekle ilâve ettiğimiz üzere, diğerlerine güvenmemelerini tavsiye etmiştir -tarihçiler bu tavsiyelere uymamışlardır-. Çağımızda kesinlik yüklü olan bütçe kelimesi, XVI. yüzyıl gerçeklerinin çerçevesine girmemektedir. Ancak çok doğru olmayan rakamlar, gene de bir büyüklük sıralaması yapılmasına izin verebilirler. Bu rakamlar bütçelerdeki genel yükselmeyi yeterince göstermektedirler. İşte çeyrek yüzyıl arayla iki Sicilya bütçesi: 1546'da gelirler 340.000 *scudi,* giderler 1.660.000 *scudi,* bir fazla varmış gibi gözükmektedir, fakat eski borçların kapatılmaları gerekmektedir; 1573'te gelirler 750.194, giderler 211.032 *scudi.* Bu "bilanço"nun pozitif fazlasından bir dizi olağanüstü harcama yapılacaktır, Sicilya'nın İspanyol yöneticileri gelirler ile giderleri dengelemek için % 14-16'dan borç almak zorunda kalacaklardır ([383]). Napoli'de de benzeri gelişmeler olmuştur ([384]). İspanya'da V. Carlos'un gelirleri, saltanatı döneminde üç katına çıkmış ([385]), II. Felipe'ninkiler 1556-1573 arasında iki katına çıkmışlardır ([386]). 1566'da bu gelirler 10.943.000 düka ([387]), 1577'de 13.048.000 dükadırlarlar ([388]); bir yarım yüzyıl öteye gidelim: II. Felipe'nin gelirleri 1619'da 26 milyon olacaktır ([389]).

II. Felipe'nin bütçelerinde konsolide veya olmayan borçların muazzam yükselişi tahmin edilmekte ve ölçülmektedir. Gözü kapalı olarak güvenilmemesi gereken 1562 tarihli bir bütçede ([390]) şu kalemleri görmek mümkündür: Kastilya *juros* faizleri için 500.000 düka; Flandre *juros* faizleri için 300.000; Aragon'unkiler 50.000; Sicilya'nınkiler

150.000; Milano'nunkiler 200.000; Atlantik adalarınınkiler 30.000, toplam olarak 1.200.000 dükalık bir faiz ki, bunun sermaye değeri faiz haddinin % 10 veya % 5'den hesaplanmasına göre, 12 milyon veya 24 milyon düka olmaktadır ([391]). Bu sermayenin 20 milyon kadar olduğunu kabul edelim. Oysa 1571-1573'te borçlar, bileşkelerini bilememekle birlikte, 50 milyon dükaya yükseleceklerdir ([392]). 1581'de bir Venedikli ([393]) 80 milyonluk bir borç miktarından söz etmektedir; 20 yıldan az bir sürede II. Felipe'nin borcu dört katına çıkmıştır.

Simancas'ın aşırı bol zenginlikleri arasında daha fazla, daha doğru rakamlar aranmalıdır. Bu malzeme biraraya getirildikten sonra, Temkinli Kral'ın bilançolarıyla birlikte, gelirlerini, harcamalarını, borçlarını ve borçlarının faizlerini hesaplamak; eğer mümkünse *gerçek* bütçe eğrileri oluşturmak gerekmektedir. Tıpkı ücretler konusunda olduğu gibi, burada da rakamların şişkinliği aldatıcı olmaktadır. Mario Siri rakamları değerli maden miktarına indirgeyerek, Sicilya bütçelerinde, bir bütçeden diğerine artış değil de azalma olduğunu göstermiştir.

Bütçe konusundaki betimlemesel incelemeler, herbirinin bir fiyat artışı ölçümünü gerekli kıldığı gerçek sorunları bir yana bırakmaktadırlar. Kabaca söylemek gerekirse, devletlerin büyüyen hayat pahalılığı karşısında artan bir çaresizlikleri ortaya çıkmıştır. Buna bağlı olarak da kendilerine kaynak yaratma tutkusu ve fiyat akımını yükseltme eğilimi belirmiştir. XVI. yüzyıl devletlerinin tarihlerinin en net olan kısmı onların mali alandaki mücadelelerine dair olanıdır: Alçak Ülkeler'deki savaş yalnızca inanç özgürlüğü konusundaki bir dram, bağlı olunan özgürlükler konusunda bir mücadele olmakla kalmamış, aynı zamanda İspanyol devletini büyük ticari kavşağın ekonomik talihine verimli bir şekilde bağlama konusunda, başarısızlıkla sonuçlanan bir girişim de olmuştur.

II. Felipe'nin İmparatorluğunun Avrupa'da sahip olduğu ülkelerin birbirleri ardına onun için olumlu bir gelir kaynağı olmaktan çıktıklarını gördüğü bir olgudur. Alçak Ülkeler, Milano, Napoli, Sicilya'da Fransa'da denildiği gibi "*les revenants bons*" giderek daha fazla miktarda yerel olarak özümlenmiştir. Geriye İspanya veya daha doğrusu Kastilya kalmaktadır. II. Felipe'nin Yarımadadaki varlığı, 1569'a kadar barışın da yardımıyla, Büyükler de dahil, vergi mükelleflerinin hizaya sokulmasına olanak vermiştir; Limoges piskoposu 1561'de ([394]) şöyle yazmaktadır: "Katolik kral, geleceği düşünerek gün geçtikçe daha tasarruflu olmakta, maliyesi ve kendine ait toprakların yönetimi konusunda emirler yağdırmaktadır; o kadar tedbirli davranmaktadır ki, evini çok iyi yönetmemekle suçlanmasına neden olacak herhangi birşey söyleyemem". Yani kral uzmanlarına danışmaya devam etmektedir. Bu uzmanların tavsiyeleri, onun mali düzlemde çok dramatik olan uzun saltanatı döneminde hiç eksik olmayacaklardır. Büyük Toledo toplantısını ve 14 Kasım 1560 tarihli kararlarını daha önce zikretmiştim ([395]). Bu toplantıyla Kastilya vergilerinin listesi durmaksızın artmış ve yeni kalemlerin eklenmesi ve varolan vergilerde yapılan iç değişikliklerle, bozulmaya uğramıştır. *Alcabalas*, kentlerin götürü olarak ödedikleri bir tüketim vergisi, ilke olarak bütün satışların onda birini temsil etmekteydi. Bu vergiye % 1'erlik dört ekleme yapıldı ve böylece oran % 14'e yükselmiş oldu. 1561'de 1.200.000 düka olan *alcabalas* tutarı 1574'de 3.700.000'e çıktı ([396]). Hatta 1577'de tutarı bir milyon düşürmek gerekmiştir.

Tabii ki vergi mükellefleri sürekli yakınmaktadırlar: Cadiz1563'te ([397]) 1560'tan beri ticareti üzerine konulan vergiler nedeniyle trafiğinin çöküntüye uğradığını ilân etmektedir; *Cortès*ler yüzlerce defa yakınmakta, fakat fiyatların endişe verici yükselişleri karşısında Amerikan gümüşünü sorumlu tutmak akıllarına gelmemekte, ama hemen karşılarında durarı, yani krallık yönetiminin şu büyüyen, canavarlaşan vergi yönetimini

sorumlu tutmaktadırlar. 1571 *Cortès*'i ([398]), "bunu izleyerek o kadar çok fazla yük, ve insanların yaşamları için gerekli olan herşeyde o kadar büyük bir pahalılık ortaya çıktı ki, ancak çok az kimse zorluğa düşmeden yaşayabilir hale geldi" demektedir.

Kötü dağılmış olan bu muazzam vergiler zamanın olanaklarıyla tahsil edilmektedirler; yani bunların sadece bir kısmı devlet kasalarına ulaşabilmektedir. Kastilya kuşkusuz, bazen kendiliğinden gösterdiği cömertliğiyle, İmparatorluğun en iyi vergi ödeyen bölgesidir -*Cortès*lerin vatansever jestleri bol miktardadır-; ama bunun böyle olmasının bir nedeni de, kralın, emirlerine karşı gelinemeyecek kadar yakında olmasıdır. Bu durum karşısında, Kastilya yaşamı sıkıntılı hale gelmekte, endüstri handikaplı duruma düşmekte, hayatın reel maliyeti yükselmektedir ([399]); zaten bunun tersi şaşırtıcı olurdu. Öte yandan, bu çabaların, bu cömertliklerin ve bu gailelerin sonucu ne olmaktadır? Çoğu zaman belirsiz miktarlardaki fazlalıklar İmparatorluğun genel açıkları içinde kaybolup gitmektedirler. Zaten bu fazlalıklar da ancak bir süre varolacaklardır: II. Felipe'nin otoritesine boyun eğmiş Avrupa'nın geri kalan yerlerinde olduğu gibi, Kastilya'da da açıklar kural haline geleceklerdir ([400]).

Böylece tüm hazine yönetimleri zorluklarla karşı karşıyadırlar; bir yönetim modeli gibi kabul edilebilecek Floransa gibi bir ülkede, mali durum öylesine kötüdür ki, o dönemdekilerin söylediklerine göre 1582'de, bunun sonucu olarak halk büyük gruplar halinde göç etmektedir ([401]). Felipe'nin ülkeyi fethetmesinin arefesinde, Portekiz'de satışlardan % 20 veya balıkçılık ürünlerinden % 50 alınmaktadır ([402]). 1587 başlarında Fransız hükûmeti Paris'teki vergileri iki katına çıkartmayı düşünmektedir, bu önlem ülkeyi mahveden kıtlığa rağmen; ülkenin tümüne yaygınlaştırılacaktır ([403]). Türkler ve İranlılar da aynı yöntemleri uygulamaktadırlar.

Düşman bir yüzyılla boğuşmak zorunda kalan devletler, araçlarını seçme özgürlüğüne sahip değillerdir. İspanya'ya geri dönersek, hükûmet en azından üç kez, rant oranlarını kendi lehine değiştirmiştir: 1563, 1608, 1621'de ([404]). Aynı hükûmet 10 kerenin 9'unda ödeme vadelerini ertelemiş veya Alçak Ülkeler'de denildiği gibi, "fuarlarda süreyi uzatmıştır" ([405]); 1566'da altının değerini yükseltmiştir: V. Carlos'un 1537'de çıkardığı altın *escudo* 350'den 400 *maravedis*'e yükseltilmiştir ([406]); 1609'da ise 400'den 440'a çıkartılacaktır ([407]). Nihayet İspanyol devleti 1557-1560, 1575, 1596, 1607, 1627, 1647...'de kısa vadeli borçlar üzerinde bir dizi iflasa gitmiştir. Hiçbir ödenti karşısında gerilemeyen kentlerin, Büyüklerin, Kilisenin hazinelerinden beslenmiştir.

Bu dönem için bildiğimiz İngiliz gelir ve giderleriyle karşılaştırabileceğimiz nitelikte XVI. yüzyıl bütçelerine dair tam bir inceleme, bize önemli bir soruya cevap verme olanağını sağlayacaktır: bu fiyat fırtınasında acaba Akdeniz devletleri veya Akdeniz'e yakın olan devletler, diğerlerinden daha fazla sarsalanmışlar mıdır? İspanya'ya ilişkin olarak cevabın olumlu olması bize daha muhtemel olarak gözükmektedir, özellikle bu çok geniş imparatorluktaki savaş masraflarını düşünecek olursak. 1597'de küçük bir kitap yazmış olan bir Fransız ([408]) "Savaş onun (II. Felipe) için, başka hiçbir hükümdar için olmadığı kadar masraflı olmuştur, örneğin deniz kuvvetleri için (mürettebatın) büyük bölümünü oldukça uzak ülkelerden sağlamak zorundadır, bu da onun maliyesinin büyük bölümünü tüketmektedir. Ve kara savaşları konusunda, örneğin başlıcası olan Alçak Ülkeler'de olanlar ona düşmanlarına malolduğundan altı kat daha pahalıya malolmaktadır, çünkü İspanya'dan birini askere alıp Artois sınırında bir Fransızın karşısına koyması ona 100 dükaya mal olmaktadır, oysa bir Fransız askeri burada kendi kralına sadece 10 dükaya malolacaktır" diye düşüncesini anlatmaktadır.

Aynı şekilde, hem Okyanus, hem de Akdeniz savaşlarının ihtiyaçlarına cevap vermek zorunda olan deniz donanımı da İspanya'yı avantajlı hale getirmemektedir. Bu alanda da fiyat artışları durmaksızın sürmektedir. Tomè Cano *Arte de Navegar* ([409]) adlı kitabında, V. Carlos döneminde 4.000 düka eden 500 tonluk bir teknenin bugün, 1612'de 15.000 ettiğini; eskiden 2,5 düka değerinde olan Flandre yelkenlerinin bugün 8 dükaya alındıklarını açıklamaktadır. Carthagena'ya Hindlerden tonu 14 dükaya mal taşımıştım, oysa bugün tonuna 52 düka istiyorlar diye ilâve etmektedir "ve bu fiyata rağmen tekneler eskiden kazandıkları kadar kazanamıyorlar". Bütün bu fiyat hareketleri esnasında, ücretler, ama aynı zamanda kârlar da, çoğu zaman ezilmektedirler. Ve bu durum XVI. yüzyılın sonunda İspanyol Atlantik denizciliğinin karşı karşıya olduğu güçlükleri, en azından kısmen açıklamaktadır. Atlantiğin büyük tekneleri için doğru olan Akdeniz'in ince kadırgaları için de doğrudur. 1538'de ([410]) bir kadırgayı topsuz olarak donatmak İspanya'da 2.253 dükaya malolmaktaydı (teknenin kendisi 1.000 düka etmekteydi). Oysa 1582'de Gian Andrea Doria kadırgalarının tanesini 15.000 dükadan satışa çıkartmıştır. Tabii ki bu havaya söylenmiş bir rakamdır. Bunların topları ve forsalarıyla birlikte tam donanımlı kadırgalar olup olmadıkları bilinmemektedir.

Amerikan "hazinelerini"nin azalması

Amerikan "hazineleri"nin gelişi XVII. yüzyılın ilk, bundan da fazlası, ikinci onyılından itibaren yavaşlamıştır. Bu durgunluk işaret, sonuç veya neden olarak, dünya tarihinin bir durağını belirlemektedir. Kabacası, bu "olayı" sanki Amerika bu açıdan *primus movens*'miş gibi, sadece Amerika'ya bağlı nedenlerle açıklamak hatasına düşülmüştür. Azalan verimler yasasına uygun olarak, maden işletme masraflarında bir artış meydana gelmiş olmalıdır. Amerika'nın bizzat kendisi, sahtekârlık ve kendi parasal ihtiyaçları nedenleriyle, üretiminin büyücek bir kısmını kendine saklamıştır ([411]). Değerli madenlerin bir bölümü, Manilla kalyonu aracılığıyla ve spekülasyon güdüsüyle, Yeni İspanya'dan Uzak Doğu ve Çin yönüne saptırılmıştır ([412]). Gene Amerika'da felâket boyutlarına ulaşan bir nüfus azalması, maden çıkarımı için vazgeçilmez olan Hindli emek-gücünü sağlamayı zorlaştırmış ve yavaşlatmıştır ([413]).

Bütün bu açıklamaların gerçek payları vardır, fakat yalnızca Sevilla arşivlerinde değil, Simancas'da ve Amerikan depolarında yapılmayı bekleyen araştırmaların sonuçlarını şimdiden söyleme gibi bir gaflet de olabilirler. Azalmakta olan bir nüfusun, madencilik gibi özelliği olan ve ayrıcalıklı bir sektörü besleyemeceği *a priori* olarak kanıtlanamamıştır, Rio de Plata aracılığıyla önemli boyutlara ulaşan kaçakçılık, 1623 civarında madencilik faaliyetlerinin genel gerileyişiyle birlikte durmuşa benzemektedir ([414]); Manilla kalyonu aracılığıyla değerli maden sevkiyatı da 1635'den sonra sona ermiştir ([415]). Fakat bu açıklamaların esas hatası ayan beyan ortadadır: bunlar sanki hile, hurda kaçakçılık sadece çıkışta olabilirmiş de, varışda olamazmış gibi, yalnızca Amerika'yı ele almaktadırlar. Özellikle de Avrupa'nın sürükleyici faaliyetini, İspanyol İmparatorluğu aracılığıyla Yeni Dünya'ya bağlayan ekonomik bütünlüğü hesaba katmamaktadırlar. Başka terimlerle ifade edecek olursak, konjonktüre, yani Avrupa'da 1580 sonrasında, sonra 1595'de ve nihayet 1619-1622'de kaydedilen şu ekonomik düşüşe atıf yoktur; daha ötelere gidince 1640'lı yılların büyük kırılması ve İspanya'nın Katalonya ile Portekiz'deki daha sonra da 1647'de Napoli'deki felâketleri ve aynı yıl Barlovento'nun donanmasının Antiller'i korumasından vazgeçilmesi ima bile edilmemektedir ([416]).

Konjonktürden söz etmek; fiyat, maliyet, ücret, kârdan söz etmek demektir. Yeni Dünya'yı iyi tanıyan Rodrigo Vivero ([417]), 1632'de Amerikan makinesinin bozuk olmadığını düşünmektedir, fakat bu yargısında iyice hatalıdır; 20 milyonunun Sevilla'ya

gönderildiği 24 milyon altınlık yıllık bir üretimden söz ederken de hatalıdır; fakat maden girişimlerini kötü bir konjonktüre yakalanmış olarak gösterirken haklıdır, "hepsi borçludur, çünkü tuz, mısır pahalılanmış, Hindli işçilerin ücretleri iki katına çıkmıştır ve üstelik maden sahipleri bu işçilerden bulabilmek ve kontenjanlarını (*repartimentos*) sağlayabilmek için ağlaşmaktadırlar, oysa maden konusunda uygun olmayan (*a proposito*) bir emek-gücüyle karşı karşıya kalmaktadırlar". Ayrıca kumar masaları da vardır ve "bu madencilerin sülükleri" borç verenler, beyaz maden karşılığında "üzerinden kâr ettikleri kumaş ve diğer mallar, en kötüsü de şarap" vermektedirler. Fakat, bu alanda net görebilmek için, işe İspanya ve Avrupa cephesinden de bakmak, sorunu en geniş bütünlüğü içinde ele almak gerekmektedir.

Devalüe edilmiş paralar ve sahte paralar

XVII. yüzyılın ortasıyla birlikte Amerikan değerli madenleri öyküsünün büyük bölümü kesinlikle sona ermiş bulunmaktadır. Bu durumda sahte paralar geniş ölçüde sahneye çıkmışlardır. XVI. yüzyıl kalp paranın cahili değildir. Fakat XVII. yüzyılda değerli maden içeriği düşük paralar Akdeniz'in ana dolaşımını ele geçirmişler ve 50 yıl önce kovuldukları canlı sular olan Doğu Akdeniz'e, para akımını izleyerek ulaşmışlardır.

Kötü para Kuzey Avrupa ve İslam dünyasında belirmiş olmakla birlikte, İç Denizin kıyısında kalmıştır, üstelik bu iki bölgede de geç tarihlerde ortaya çıkmıştır. Kuzeyde Elisabeth tarafından toparlanan İngiliz parası artık yerinden kıpırdamazken, isyan etmiş olan Alçak Ülkeler'in parası 1585 Kasım devalüasyonuna kadar büyük değişiklikler geçirmiştir ([418]). Bu önlemden önce, en azından 1574'den itibaren sahte para imalatçıları, özellikle Liège'dekiler çalışmaya başlamışlar ([419]) ve o yıl ürünleri İspanya kapısına kadar ulaşmıştır. Bu paraları iyi para karşılığında kaçak olarak değiştirmek ([420]), İspanyol tekeline delik açmanın bir yolu olmuş ve bu sayede onun değerli madenlerinin bir kısmı ele geçirilmiştir. 1609'da 12 yıllık barış anlaşmasının imzalanmasından sonra, bu trafik limanlarda bile korkunç bir gelişme göstermiştir. Bu tarihten sonra Hollandalılar, o tarihe kadar Lübeck veya Hamburg tekneleri veya İngilizler (İngiltere İspanya ile 1604'te barış yapmıştır) ([421]) veya Fransızlar aracılığıyla getirilen küçük paralardan büyük miktarlarda getirmeye başlamışlardır. Bu düşük ayarlı paralar sandık veya fıçı dolusu olarak getirilmektedirler. Dönüşte tuz veya diğer malların arasına altına altın ve gümüş sikkeler saklanmaktadır. 1607'de Bordeaux'da ve çevresinde dört tane "darphane" çok çeşitli yollardan edinilmiş İspanyol sikkelerinin eritilmesiyle uğraşmaktaydılar, bunlar yeniden dökülür dökülmez % 18'den fazla kâr sağlamaktaydılar ([422]).

O dönemde bu, henüz adeta meşru bir ticaret sayılmaktaydı. Bu nisbi dürüstlüğü fazla uzun sürmemiştir. 1613'ten itibaren, İspanyol paralarının taklitleri olan sahte gümüş-bakır paralar söz konusudur. Bunlardan yılda iki milyon *pesos*'dan fazla imal edilmiştir ve sonraki tarihlerde üretim artacaktır. Uzmanlara göre bu sahtekârlıktan % 500'e kadar kazanılmaktaydı. Alçak Ülkeler'in dışında, benzeri sahtekârlıklar Danimarka, İngiltere ve İtalya'da da yapılmıştır. *Quartillos falses* gemilerin bütün yükünü meydana getirmek üzere, Kantabriya kıyılarına veya San Lucar de Barrameda'ya ulaşmıştır ([423]).

Atlantik'te çok önceleri kendine bir yuva bulmuş olan kalp para daha sonra Akdeniz'e geçmiştir. 1595'te Piambino düşesi, küçücük devletinde *muy boxo quilate* paralar bastırmıştır ([424]). XVII. yüzyılın ilk onyılıyla birlikte "düşük para" Doğu Akdeniz kapılarına dayanmıştır; artık denizin zehirlenmesi tamamlanmıştır. 1611 tarihli bir Venedik muhtırası ([425]) Haleb'in şaşırtıcı para düzensizliği içinde, olağan olarak cari

para karşısında % 4-5 prim yapan iyi paralara bu yıl % 30-35 fazla ödeme yapıldığını bildirmektedir. Bu öykünün devamını Paul Masson'un *Le Commerce Français dans le Levant au XVIIe siècle* adlı eserinde aramak gerekmektedir ([426]).

Bizi ilgilendiren dönem boyunca tamamen Akdeniz'e ait olan trafikler bu şaşırtıcı alt-üst oluşlar tarafından düşük bir ölçüde etkilendiyse de, Cezayir'den Mısır veya İstanbul'a varana kadar Türk ülkelerinde vahim bir bunalım iş başındadır. Muhteşem ve bozulması mümkün olmayan Türk maliyesinden fazlasıyla söz edilmiştir. Bu maliye belki bu niteliğine Kanuni Sultan Süleyman'ın uzun saltanatı (1522-1566) döneminde ulaşmıştır. Fakat bu şanlı saltanatın sona erdiği yıl, Malta başarısızlığının ertesi yılında, eğer Hammer'in eski kitabındaki bilgi doğruysa ([427]), Kahire'deki tek Türk "parası" altından basılmış olanlarıdır ve bunlar da % 30 devalüe edilmişlerdir. Burada söz konusu olanın, gümüşün değer kaybetmesinden kaynaklanan bir ayarlama olması mümkündür. Bunun ne anlama geldiğini öğrenmek ve Malta'da sarfedilen büyük çabadan sonra 1566 devalüasyonunun Türk İmparatorluğunun yorulduğuna dair ilk işaret olup olmadığını anlamak ilginç olacaktır.

1584'te hiçbir kuşku yoktur: vahim bir para bunalımı zincirlerinden boşanmıştır ([428]). Türkiye'de cari para, yuvarlaktan çok dört köşe olan küçük bir gümüş sikke olan akçedir ([429]); bu sikke Belon du Mans'a göre "karışık olmayan, saflaştırılmış" has gümüşten yapılmıştır ([430]). Bir seyyahın söylediğine göre ([431]), akçeler kıpkırmızı olmuş bir sobanın içine atılarak denenmektedirler. 10-11 *denier tournois*'ya ([432]), 7,5 Venedik *quattrini*'sine, 2-2,5 Alman *Kreuzer*'ine eşit olup, bir Romen *bajocco*'sunun veya eski Venedik *marchetto*'sunun eşdeğerlisidir ([433]). Belon, akçe "bizdeki *Carolus* kadar etmektedir" diye yazmaktadır ([434]). Akçe yüzyılın başında altın sekine veya sultaninin 135'te birine eşit olup ([435]), Venedik sekinesinden *di bonta,* azıcık düşüktür, fakat en iyi Alman *ongari*'lerine eşit, çoğu zaman da onlardan üstündür ([436]). I. Selim'in tahta çıktığı zaman sultani 60 akçe etmektedir; bu resmi kur 1584'e kadar değiştirilmişe benzememektedir. Demek ki böylece eğer 1566'da devalüasyon yapıldıysa bile, bu yeni formüllü sekinenin gümüş değerine dokunmamıştır. Avusturya *Kronenthaler*'i veya İtalyan *escudo*'sundan hafifçe daha düşük değerli gümüş bir para olan Türk *thaler*'i 40 akçe ederken, *Kronenthaler* veya *escudo* 50 akçe etmektedirler. Bu değerler belgelerimiz tarafından teyid edilmişlerdir ([437]): 1547'de 300 akçe 6 ekü etmektedir ([438]). Venedik balyozu 1564'te üç aylık olağan harcamalarının 34.487 akçe, yani 574 düka 47 akçe olduğunu bildirmiştir, bu da düka için 60 akçelik bildik kuru vermektedir. Balyoz daha sonra 9.170 *scudi*'lik bir kambiyo senedi düzenlemiş ve 50 akçe başına bir ekü elde etmiştir ([439])... 1561'de başka bir balyoz, gümüş darlığı nedeniyle ekü başına ancak 47 akçe elde edebilmiştir ([440]); 1580'de tekrar 50 akçelik kur karşımıza çıkmaktadır ([441]).

Osmanlı paralarına ilişkin tabloyu tamamlayabilmek için, bir Arap parası olan, Mısır ve Suriye'de tedavül eden ve İran körfezi ile Kızıldeniz arasındaki mekânı işgal eden sonuncu bir parayı sunmak gerekmektedir. Bu para maidin adını taşımakta olan ve 1,5 kat daha fazla gümüş içeren bir cins akçedir ([442]). Demek ki bir sekine için 40 kadar veyahut bir ekü veya bir *kronenthaler* etmek için 35 tane bu maidinlerden gerekmektedir ([443]). İngiliz seyyahı Newberie'nin 1583'te ([444]) dediği gibi *40 medins maketh a duckat.*

1584 büyük devalüasyonu ([445]) İran'daki benzeri bir devalüasyonun peşinden, savaşın yol açtığı ücretli birliklerin neden olduğu büyük harcamaların sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Sultana 43 maidinden altın sekine veren Mısır, 1584'te ödemelerinde 85'e bir sekine kurunu kabul ettirmiştir. Böylece sekine 60 akçeden 120'ye çıkmıştır. Tabii ki, sekine sabit kalmış, ama akçeler hafifletilmiş ve saf gümüşün bir kısmının yerine bakır ikâme edilmiştir. 1597'de bir dirhem gümüşten 4 akçe yerine, 10-12 akçe kesilmektedir. 1590 yılı karışıklıklarından sona sekine 120 akçeden 220 akçeye çıkmıştır. Demek ki

Türkiye'de de bu düşük ayarlı parayla birlikte, Earl J. Hamilton'ın ([446]) gösterdiği 1600-1650 arasında gümüş-bakır para enflasyonunun Kastilya'da yol açtığı felâketlerin mekanizmasının bir benzeri meydana gelmektedir. Fakat XVII. yüzyılın ortalarına kadar sürecek olan Osmanlı para bunalımı 20 yıl kadar önce başlamıştır. Bu bunalımı durdurmak çok güç olmuştur. 1625-1630'lara doğru yeni bir yükselme kendini kabul ettirmiştir: sekine 240 akçeye, *thaler*'de 120 akçeye çıkmıştır; % 50'lik zorlamalı bir kur düşürülmesi 1642'de sekineyi 151-157 akçeye indirmiştir (120'ye değil), fakat yükselme 1651'de yeniden harekete geçmiş ve Venediğe karşı uzun Girit savaşı kaos getirmiştir. 1660'da Sırbistan'da henüz 240 akçe bir sekine ederken, 1663'te Sofya'da bir sekine 310 akçe etmektedir ([447]).

Bu devalüasyonların, akçenin hem gerçek para, hem de muhasebe sikkesi rolünü oynadığı İmparatorluğun ekonomik sağlığı üzerindeki yansıması muazzam olmuştur ([448]). Türkiye'nin parasal düzensizliklerinin en fazla göze çarpan cepheleri bunlardır. Ama başkaları da vardır. Özellikle Cezayirlilerin zorunlu kalarak dayattıkları düşük değerli para politikaları. Cezayir piyasasında İspanyol altın ve gümüşü prim yapmaktadır. Bu mutlaka gerekli yabancı paraları çekebilmenin onları tuzağa düşürebilmenin bir yoludur; bu piyasada adeta bir eşel mobil sistemi bile vardır ve 1580'de Cafer Paşa kuru yetersiz bularak İspanyol eküsünü 125 Ceyazir akçesinden 130'a yükseltmiştir ([449]). Bir İspanyol okumuşu olan Manuel Gallordo y Victor'un düşündüğü gibi, bu devalüasyon Cervantes'in 1580'de kurtarmalık ödenerek geri alınmasını mümkün kılmış olabilir ([450]). Fakat Türk sekinesinin İstanbul'da devalüe edilmesinden önce, 66 Türk akçesi eden bu sikke, Cezayir'de 150 etmekteydi, bu da tıpkı İspanyol eküsü gibi Cezayir'e çekilen sultani altınlara karşı şaşırtıcı bir primin varlığını işaret etmektedir ([451]). Eğer hesaplarımız doğruysa İspanyol parası Ceyazir'de % 30 prim yapmış durumdadır.

Üç maden çağı

Daha geniş açıklamalarda bulunamadığımızdan ötürü okuyucu bizi bağışlayacaktır. Aslında çok kısaltılmış olan uzun bir sunum krokiler ve grafikler tarafından tamamlanmaktadır ve ileride zor konjonktür sorunlarına geri dönme fırsatına sahip olacağız. Ne olursa olsun, oldukça aydınlık bir şema ortaya çıkmaktadır. Tarihçiler kendilerini üst üste gelmiş üç maden çağının kapısında bulmaktadırlar: Sudan altını, Amerikan altın ve gümüşü, sora gümüş-bakır sikkeler ile kalp para dönemi; kalp para resmen izinli veya izinsiz XVI. yüzyılın sonunda utangaç bir şekilde sahneye çıkmış ve XVII. yüzyılın başında heryeri istila etmiştir. Bu basit bir şemadır, çünkü çağlar birbirlerinin üzerine uslu bir şekilde konmamışlardır; karışmalar, zaman kaymaları, karışıklıklar meydana gelmiştir; tabii ki bunlara dair örnek ve açıklamalar getirmek gerekmektedir.

Altın dönemi: bütün ödemeler tercihan sarı madenle yapılmaktadırlar. 1503'te Bayard Barletta yakınlarında İspanyol ordusunun hazinedarlarından birini ele geçirmiştir. Kralın sadık hizmetkârı "geldiklerinde torbalarını açtık ve içinde güzel dükalar bulduk" diye yazmaktadır. İşte kuralı teyid eden bir olay ([452]). Veya "İspanya'dan çektiği altınla" ([453]) askerlerine ödeme yapan Fransa kralı (1524). Valois'lar ile Habsburglar arasındaki mücadelelerin bu gençlik çağındaki bütün bu kavgalar altın sikkeler sayesinde yapılmaktadır. Değerli ödemelerin yapılabilmeleri için tek bir adamın yola çıkması yetmektedir. 1526 Mayısında V. Carlos'un elçisi endişelenmektedir: la Mirandele'den "Papa'nın paralarını taşıyan 4 süvari geçecektir"; gerçekten de endişelenilecek bir durum söz konusudur.

Daha sonra, gümüşün uzun saltanat döneminde (belki 1550'den 1650'ye veya 1680'e kadar), gümüş hareketleri daha da görünür hale geleceklerdir, çünkü beyazmaden sorun çıkartan bir yolcudur, ona arabalar, tekneler, yük hayvanları gerekmektedir, tabii bunların arasında refakat birliklerini saymaya gerek yoktur; örneğin 1551 Aralığında Cenova'dan Flandre'a gümüş nakli sırasında en az 50 tane tüfeği olan asker bulunmuştur ([454]). Büyük altın hareketleri olağan olarak gizli yapılmaktadır ve ilgililerin dışında kimsenin bunlardan haberi olmamaktadır. Fakat 1586 Eylülünde II. Felipe İtalya'ya altın sikke halinde 100.000 ekü yollamıştır, herkes kralı bu alışılmamış davranışa neyin sürüklediğini tartışmaktadır. Çünkü olağan durumda, altın Yarımadadan çıkmamaktadır ([455]). Nadir olduğu için değer kazanmakta ve oyuna her girişinde "patron olarak herşeyi düzenlemektedir". Para üstatları ve uzmanları sahifeler boyunca ve kendilerini dinlemek isteyen herkese, eğer altın mark geleneksel bilgeliğin gerektirdiği üzere, 12 gümüş mark etseydi herşeyin düzene gireceğini açıklamaktadırlar, fakat altının sürekli olarak değer kazandığı Venedik'te, kesin hesaplar eski düzenin boşuna olduğunu göstermişlerdir. Kasım 1593'de Venedik *Zecca*'sı sorumluları, pek de hoşlarına gitmeden işte böyle düşünmektedirler ([456]). Bir altın mark 674 *lire* 9 *soldi* etmektedir, 12 gümüş mark ise 663 *lire* 16 *soldi* etmektedir, bu durumda altının gümüşe göre 40 *lire* 13 *soldi* avantajı vardır diye açıklamaktadırlar; küçük ama net bir fark.

Yıllar geçmekte ve işte Avrupa'nın parasal takviminde bakır paraların günü gelmektedir. Bakır para, Macaristan, Saksonya, Almanya, İsveç, Japonya madenlerinin yükselişiyle birlikte zafer kazanmıştır. Portekiz, enflasyonun dört nala gittiği İspanya'nın yanı başında bakır paraya boğulmuştur, fakat Portekiz bu bakırları Hindlere aktarma olanağına her zaman sahiptir; bu felâketli yıllarda bile bakırın boşaldığına tanık olmuştur; üçüncü maden burada prim bile yapmaktadır; 1622'de bir düka bakır para cinsinden istendiğinde 12 değil de 13 riyal ödemek gerekmektedir ([457]).

Fakat kısa bir süre sonra altın kendini gösterecektir. Brezilya'dan yola çıkarak XVII. yüzyılın sonunda Lizbon, İngiltere, Avrupa'ya ulaşacaktır. Akdeniz de bu altından payını alacaktır, fakat kendini çok önceleri gümüş enflasyonunun ortasında bulduğu gibi, bir altın enflasyonunun merkezinde bulmayacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

EKONOMİLER: TİCARET VE TAŞIMA

Akdeniz ticaretini karmaşıklığı içinde betimlemek niyetinde değiliz. Bizi asıl ilgilendiren bütüne ait resimdir. Nihai olarak üç sorunu ele aldık: karabiber bunalımı, buğday bunalımı, Akdeniz'in Atlantik gemileri tarafından istilası. Bu sorunlar denizin ekonomik hayatının tüm boyutlarını yansıtmaktadırlar; bunlar birbirlerine eklenince geniş çemberi oldukça iyi bir şekilde gözler önüne sermektedirler: bir yandan Hind Okyanusuna, diğer yandan Atlantiğe ve şu diğer Kuzey Akdeniz'leri olan Manş, Kuzey ve Baltık denizlerine kadar.

1. Karabiber ticareti

Ümit Burnu'nun dolaşılması Akdeniz karabiber ticaretine hemen son verememiştir. Bunu ilk ortaya koyanlar Alman tarihçileri olmuşlardır (1); bunların Almanya'nın Venedik'ten karabiber almaya devam ettiğini ve Portekiz'in bu değerli trafiği tam anlamıyla eline geçiremediğini görmemeleri mümkün müydü?

Kuşkusuz Portekiz'in başarısından sonra Venedik'te korkunç bir bunalım olmuş ve kötümser kehanetler moda haline gelmiştir. Portekiz keşiflerinin sonuçları hakkında kafa yorulmakta ve bu felâketin panzehirinin olmadığı düşünülmektedir. San Marco'nun kenti için baharatın kaybı, Girolamo Priuli'nin Temmuz 1501'de hatıra defterine yazdığı gibi "bir süt çocuğunun sütsüz ve gıdasız kalması" gibidir (2). Hemen şaşırtıcı fiyat değişmeleri meydana gelmiş ve özellikle Portekiz kralı Dom Manuel'in 1504'te resmi karabiber fiyatını saptayıp, Lizbon'da yoğunlaşan "baharatçılığı" iki yıl sonra bir krallık tekeli haline getirmesinden sonra, sayısız zorluklar ortaya çıkmıştır (3). 1504'de Venedik kadırgaları yolculukları sırasında İskenderiye ve Beyrut'ta baharat bulamamışlardır (4).

Yeni baharat sağlayıcısı oldukça çabuk bir şekilde Avrupa pazarlarının bir kısmını ele geçirmiştir. Kıta'nın Atlantiğe bakan yüzünde çok fazla zorlanmadan zafere ulaşmıştır. Alçak Ülkeler'de 1501'den itibaren (5); İngiltere'de Ocak 1504'de Falmouth'a 380 ton Kalküta karabiber ve baharatıyla yüklü 5 Portekiz teknesinin gelmesinden itibaren (6). Portekiz, Augsburglu Anton Welser ve Konrad Wöhlin'in büyük firmalarının 1503'ten itibaren yükselen Lizbon güneşine döndükleri Yukarı ve Aşağı Almanya'ya da nüfuz etmiştir (7); aynı ülkede Ravensburg'daki *Magna Societas* 1507'de karabiber ve baharat alımlarını Portekiz pazarının menzili olan Anvers'den yapmaya karar vermiştir (8); 1512-1513'de Viyanalı Tüccarlar Venedik'te yeteri kadar karabiber ve

baharat bulamadıklarından yakınmakta ve İmparatordan yabancı tüccarlara, bunları Anvers, Frankfurt veya Nuremberg'den getirme izni vermesini istemektedirler ([9]). Yeni baharat sağlayıcısı Batı Fransa'da ve tanıkların söylediklerine göre, Medina del Campo'da, Portekiz karabiberinin satıldığı Kastilya'da da zafer kazanmıştır ([10]). Bu karabiberin, Portekiz yelkenlilerinin önemli bir role sahip oldukları Akdeniz'e de erkenden sızmış olmasında hiçbir kuşku yoktur. Belki 1503'ten itibaren Cenova'ya ulaşmıştır; Venedik aynı yılın Haziranında kara sınırını ([11]) hem Cenova'dan gelen ürünlere (bunlar sayılmıştır: altın ve gümüş işlemeli kumaşlar, yünlüler, *baharat,* şeker...), hem de diğer yerlerden gelen ürünlere kapatmıştır. Kara kentlerinin doğrudan doğruya Venedik'ten mal almalarını emretmiştir. Venedik, Doğu Akdeniz kaynaklı karabiber ve baharat gelişlerini artırmak için, Mayıs 1514'te ([12]) bunların hertürlü tekneyle taşınabilmelerine izin vermiş -eskiden baharat sadece *galere da mercato* ile taşınabilmekteydi- ve böylece *ticaret kadırgalarını* canlı bir rekabetle karşı karşıya bırakmıştır ([13]); ayrıca Venediğe gelen bu mallardan alınan gümrük vergilerini kaldırmıştır. Ancak bu önlemlere rağmen, Signoria ertesi yıl kendi iaşesi için eksik kalan kısmı sağlayabilmek üzere, Lizbon'a gitmek zorunda kalmıştır ([14]). 1527'de Venedik Senatosu Portekiz kralı III. Joao'ya, Portekiz'e gelen karabiberden, Portekiz'in ihtiyacı olanı çıktıktan sonra geriye kalanın tamamını götürü olarak almayı önermiştir. Tasarı bir sonuca ulaşmamıştır. Fakat 1527'de Venediğin nerede olduğunu göstermekte ve Lizbon pazarının muzaffer yükselişini yansıtmaktadır ([15]).

Akdeniz rövanşını alıyor: 1550'lerden sonra Kızıldeniz'in gelişmesi

Durum ne zaman tekrar Venediğin ve Akdeniz'in lehine dönmüştür? -çünkü böylesine bir dönüşüm olmuştur- ([16]). Bunu söylemek zordur. Kuşkusuz 1540'lardan sonra ortaya çıkan fiyat gerilemelerini hesaba katmak ve bu durumun gelişen Lizbon ticaretini rahatsız ettiğini varsaymak gerekmektedir; uzmanların söylediklerine göre, uzun deniz yolculuğunun lezzetini kaybettirdiği Portekiz mallarının düşük kalitede olduklarına da inanmak gerekir: Venedik tarafından çıkartılan söylenti temelsiz değildir; buna Venediğe düşman olmasına rağmen 1574 tarihli bir İspanyol belgesinde bile rastlanmaktadır ([17]). Arap aracılara bağlı olan Akdeniz ticaretinin, onlara daha yüksek fiyat ödeyerek, kaliteli ürünleri kendine ayırmış olması mümkündür. Portekizliler Asya'da aşırı düşük alış fiyatlarını muhafaza ederek mutlaka ipin ucunu kaçırmışlardır ([18]). Uzun bir yolculuğun masraflarını çıkartmak zorunda oldukları doğrudur, sık sık meydana gelen gemi kayıpları, bizzat yükte meydana gelen zararlar, yolculuk esnasındaki kayıpların da telâfi edilmelerinin gerektiği doğrudur. Bunun tersine, daha kısa ve yüzyıllardan beri bilinen güzergâhlar üzerinde çok sayıda aracıyla birbirine bağlanmış olan Akdeniz ticareti, rastlantılara daha az maruz kalmaktadır. Venedik için riziko, yalnızca Mısır yolculuğundan ibarettir ve zaten bu da Doğu ile Batı arasındaki muazzam farkın sağladığı büyük kârlar sayesinde kapatılmaktadır. Thénaud 1512'de "burada düşük değeri olan bu maldan yüzde yüz ve hatta daha fazla kâr ediyorlar" diye kaydetmektedir ([19]). Karabiber olmadığı zamanlarda bile (karabiber kitlesel bir ticarete konu olan yegâne maldır ve Portekizliler bunu diğerlerine tercih ederek elkoymuşlardır), lüks baharat, müstahzarat ve Doğu Akdeniz'in diğer malları üzerinde ticaret yapmak mümkündür. Doğulu tüccarlar kendi cephelerinden değerli madenlere acilen ihtiyaç duymaktadırlar: Mısır altın veya Batı gümüşünü Hind Okyanusuna ancak baharat ve onlara Akdeniz'e giden yollar üzerinde refakat eden mallar sayesinde inebilmektedir. Hindistan ve Uzak Doğu Akdeniz'in mercan ve safranını, Mısır'ın esrarını, Batının yünlü

kumaşlarını, hızlı gümüşünü ve Kızıldeniz'in kırmızı kumaşlarını sevmektedir. Hind Okyunusu çevresinde, Portekiz ilerlemesinin rahatsız ettiği ama yok edemediği, bu eski trafikleri yaygınlaştıran güçlü ticari şirketler yaşamaya devam etmektedirler; bunlar harekete çabuk geçecek kadar yetenekli olduklarını göstermişlerdir.

Doğu yönündeki Akdeniz ticareti, aracılar açısından ilginçliğini hiç kaybetmediğinden, onu ancak güç kullanarak engellemek mümkündür, yani mal sağlanan kaynakların denetim altında tutulmalarıyla. Portekizliler bunu birçok kereler başarmışlardır ve hatta bunu istedikleri her seferinde sağlamışlardır; örneğin bu alana ilk nüfuz ettiklerinde Kızıldeniz'in öncelikli trafiklerine darbe indirdikleri gibi ([20]) ve hatta daha sonraları, 1545-46 kışı sırasında Malabar kıyılarının açığında "Portekiz filosu öylesine etkin bir faaliyet gösterdi ki, tüm karabiber kaçakçılığı önlendi" ([21]), en azından kaçakçılığın önemli ölçüde önlenmesi gibi. Fakat bu kesin önlemler ancak belli bir süre devam edebilmiş, denetimler kendiliklerinden gevşemişlerdir. Hind Okyanusunda ve ötelerinde bölgelerarası ticaretin gerekleri için olduğu kadar, macera ve kazanç hırsından ötürü de çabuk ve uzaklara genişleyen Portekiz varlığı, sonuçta muazzam ama narin bir imparatorluğa ulaşmıştır. Oysa Portekiz bu geniş şebekeyi, kaleleri, maliyetli donanmaları, memurları besleyecek kadar zengin değildir. İmparatorluğu imparatorluğun beslemesi gerekmekteydi.

Bu zayıflık Portekizlilerin hemen gümrükçüler haline dönüşmelerine yol açmıştır, fakat gümrükler ancak mal dolaşımının olması halinde verimlidirler. Bu koşullar altında, sahtekârlık veya sahtekârlık adını verdiğimiz (çünkü bu bir zorunluktu) iyi iş çıkartmıştır. Ana kavşak olan Hürmüz 1506'da ele geçirilememiş ve buraya ulaşan yollar kapatılamamıştır. Zorunluk: Türkler Suriye (1516), Mısır (1517) ve Irak'a (1534) yerleşmişlerdir. Portekiz ile İran arasındaki esas ilişkileri yürütmek, mümkün olabildiği ölçüde Suriye ve Akdeniz yönündeki İran ticaretini korumak durumunda kalmıştır. Burada birden bire zengin olmak isteyen ve uzaktaki hükûmetlerinin emirlerine kulak asmayan Portekizli memurların ahlâksızlıklarının basit vehçesinden daha başka birşey vardır. Bu ahlâksızlık vardır, fakat oyunu sürükleyen o değildir.

Bu temkinlilikler ve bu gerçekçi siyasetler her hal-ü kârda bugünden yarına başarıya ulaşamamışlardır. Gerçek dayanak noktalarını bulabilmek için Portekiz İmparatorluğuna zaman gerekmiştir; Türk İmparatorluğunun da Hind Okyanusu yönündeki zayıflıklarını, sınırlarını, makul çıkarlarını tartabilmesi ve böylece başlangıçta bütün Doğu Akdeniz ticaretini İstanbul'da yoğunlaştırma tasarısından vazgeçmesi ve nihayet güneye ve doğuya doğru ciddi bir ilerlemeyi kararlaştırıp sonra da bundan da vazgeçmesi için zaman gerekmiştir; zaten Portekiz de kendi cephesinden, bu çekinilmesi gereken gücü kendine doğru çekmemek için elinden gelen gayreti sarfetmiştir. Türk, fethettiği Mısır'dan itibaren harekete geçmek için on yıldan fazla bir süre beklemiştir. Ancak 1529'da Nil ile Kızıldeniz arasında bir kanal inşaına başlamış, fakat bu hazırlıklar, Akdeniz'de düşmanlarını göğüslemek zorunda kalmasından ötürü kesintiye uğramışlardır: 1532 Preveze savaşının yılıdır ([22]). Aden'i 1538'de fetheden, fakat aynı yıl Diu önünde başarısızlığa uğrayan Süleyman Paşa'nın deniz seferinden önce de 6 yıllık bir duraklama olmuştur ([23]). 1542'de ([24]) Portekizliler Hıristiyan Etopya'yı zor belâ ellerinde tutabilmişlerdir; 1546'da ([25]) yeniden kuşatılan Gucerat yarımadasındaki kaleleri olan Diu'yu mucizevi bir şekilde gene kurtarmışlardır. Hindistan'ın heryerinden, uzak Sumatra'dan elçiler sürekli olarak İstanbul'a gelmekte, Portekizliye karşı Padişahtan yardım isterken ona en nadir hediyeleri getirmektedirler: olağanüstü renkleri olan papağanlar, baharat, kokular, merhemler, zenci köleler, hadımlar ([26]). Fakat 1551'de Piri Reis komutasındaki donanma Kızıldeniz'den çıkışta gene başarısız olmuş ([27]); 1553'te İran körfezinin çıkışında bu kez, *Mirat-ı Memalik* yazarı, şair Seydi Ali Reis'in

başarısızlığı meydana gelmiştir ([28]). Ancak yıllardan sonra Portekizliler ile Türkler arasındaki ilişkiler bir detanta girmiştir. Bu detant, ticaretin Akdeniz'e yönelmesini teşvik etmiştir.

Bu sorunlar, Uzak Doğu'ya yönelik yegâne, aynı zamanda bir o kadar da önemli yol olmaya devam eden Kızıldeniz'i ise hiç ilgilendirmemektedirler. Yüzyılın ortalarına doğru Kızıldeniz'in kıyılarını gören Belon du Mans ([50]) "Bu Kızıldeniz, Seine'in Harfleur ile Honfleur arasındaki genişliğinden daha geniş olmayan bir kanal gibidir, burada seyrüsefer zorlukla ve büyük tehlikelerle yapılmaktadır, çünkü çok sık kayalıklar vardır" diye yazmaktadır. Burada, tahtaları birbirlerine çakılmamış "fakat hindistan cevizi liflerinden yapılmış iplerle bağlanmış ve palmiye-hurma ağacı lifleriyle kalafatlanmış, balık yağına batırılmış" garip bir yelkenli topluluğu bu sularda gezmektedir ([51]). Burada ayrıca büyük "*houlque*"ler ve kadırgalar da görülmektedir ([52]); bu kadırgalar Kahire'den, kumların ortasında ve rüzgâra karşı korumasız kötü liman "*discommode*" ([53]) Süveyş'e kadar parçalar halinde taşınmaktadır ([54]). Küçüklü büyüklü tekneler gerek Aden üzerinden, gerekse Habeş kıyılarından kuzeye doğru Hind, Sumatra, Molluka hazinelerini ve bütün İslam Asya'sının hacılarını taşımaktadırlar. Denizin patladığı ve kudurduğu kötü havalardan kaçınma ihtiyacı bu zor kıyılar boyunca liman sayısının artmasına yol açmıştır: Suakin, Aden, Cidde -Mekke'nin limanı-, Süveyş'in rakibi Tor. Bu uzun mesafeli yolculuk yapan teknelerin büyük çoğunluğu Cidde'ye, metinlerle yazılan şekliyle "Juda" veya Ziden'e yanaşmaktadırlar. Bunu sonucunda Mekke'nin hemen yanıbaşında muazzam kervan yığılmaları olmakta ve bazen bu yığılmaların boyutu bir seferinde 200.000 insan, 300.000 hayvana ulaşabilmektedir. Kutsal kentte asla et sıkıntısı çekilmemektedir, ama buğday çoğu zaman yetersiz olmaktadır ([55]). Cidde'den gemi ve kayıklar Tor'a ulaşmak için yola çıkmakta ve burada onları bekleyen kervanlar Kahire'ye 9 veya 10 günde varmaktadırlar ([56]). Hind Okyanusunun büyük deniz konvoylarının hareket noktalarına göre Sumatra, Kambaya (İndus vadisi bölgelerinin mahreci), Malabar kıyıları, Kalküta, Bul, Kanamor ve diğer rüzgâraltı bölgeleri -baharat Kızıldeniz'e her yılın Mayıs veya Kasımında ulaşmaktadır ([57]).

Kızıldeniz'in kapısı, zor kapısı, böylece ardına kadar açılmış olmaktadır: geniş bir ticaret buraya yığılmaktadır. Belon'un gerçekten uzak "Hindler"den gelmiş olabileceğine inanmayı reddetmesine rağmen, herhalde Çin'den gelen pahalı porselenlerin varlığı bunu kanıtlamaya yeterlidir ([58]), çünkü narin porselenler ancak koskoca bir mal akımına refakat eden ticaret metaları olabilirler. Aralarında çok büyük bir farkla birinci sırayı alan karabiberin de yer aldığı baharat, 1554-1564 arasında yıllık 20.000-40.000 hafif kentallik bir akım meydana getirmektedir ([59]). 1554'de sadece Venedikliler İskenderiye'den 600 *colli* baharat almışlardır ki ([60]), bu aşağı yukarı 6.000 kental eder. Oysa Venedikliler İskendiriye ticaretinin bir bölümünü, en fazla yarısını temsil etmektedirler ve Batı ülkelerinin ticaretine, her zaman büyük miktarlarda olan Doğu ülkelerinin tüketimlerini de eklemek gerekmektedir. 1560-1564 arasına ait Kahire konsolosluk belgelerinin bir nüshasında, sadece Venediklilerin alımları için 12.000 kental rakamı verilmektedir ([61]), bu rakam Vasco da Gama'dan önceki eski rakamlar kadar yüksektir ve İskenderiye'nin baharat trafiğini 40.000 kental olarak tahmin eden Roma'daki Portekiz elçisinin tahminleriyle çakışmaktadır ([62]). 1564 Ekiminde Portekiz hizmetinde bir casus bu trafiği 25.000'i karabiber olmak üzere, 30.000 kental olarak tahmin etmektedir ([63]), ve Kahire'deki Venedik konsolosu 1565 Mayısında Cidde'den gelen 20.000 kental karabiberden söz etmektedir ([64]). Bu tarihte daha Gucerat, Kalküta ve başka yerlerden gelecek kervanlar beklenmektedir (bunlar olağan olarak kışın gelmektedirler) ve ayrıca 23 tekne Cidde'ye Ağustos'ta mal boşaltacaklardır ([65]). Demek ki 30.000 ilâ 40.000 kental arasında bir rakama oturulmaktadır ki, Mısır ve Suriye ticareti olmaksızın bunu kavramak mümkün değildir.

30.000 veya 40.000 diyelim. Bu rakamların istatistik bir değeri yoktur. Bunlardan ancak Kızıldeniz'den şimdiye kadar hiç olmamış olan miktarlarda baharat ve karabiber geçtiği sonucuna ulaşılabilir; bu miktar, aynı dönemde Lizbon'a ulaşan miktarlara en azından eşittir, hatta Frederic Lane daha fazla olduğunu söylemektedir ([66]). Kısacası, baharat Akdeniz'e muazzam miktarlarda gelmektedir. O dönemde denildiği gibi bunlar "milyonlarca altın"ı temsil etmektedirler. Ve baharat ve karabiberle birlikte, esrar, Mitridat balsamı, mühürlü toprak gibi tıbbi müstahzarat, ipek, kokular, tuvalet malzemesi ve Belon'un sözünü ettiği şu "*pierres de besouard*" veya geyiğin göz yaşları ([67]), değerli taşlar, inciler de gelmektedir. Lüks ve gereksiz mallar üzerinde yapılan bir ticaret; fakat, gereksiz acaba insanlara içgüdüsel olarak "en fazla gerekli görünen" değil midir ([68])? XVIII. yüzyılda değilse bile, XVII. yüzyılda baharat ticareti hala dünya ticareti içinde birinci sırasını korumaktadır ([69]).

Artık nakit para veya kolay mübadele edilebilen mallarla dolu gemiler İskenderiye veya Suriye'ye doğru aceleyle yelken açmaktadırlar. 1552 Ocağında üç Venedik kadırgası 25.000 *doblas* ve 100.000 çeşitli eküyle yüklü olarak Trablusşam'a gitmiştir. Bu paralar hakkındaki söylentiler Roma'daki Portekiz elçisini harekete geçirmiştir ([70]). Bu paranın nerede kullanılacağına dair hiçbir kuşkusu yoktur. 1554 ilkbaharında İskenderiye'de bir Raguza gemisi görülmektedir ([71]). 1559 sonbaharında hepsi de baharat yüklü olan biri Raguza'ya, biri Sakız'a, ikisi de Venediğe ait dört kadırgaya İskenderiye "reisi" tarafından elkonulmuştur ([72]). Bunlardan biri olan *la Contarina* Ocakta Venediğe baharat ve karabiberle dönmüştür ([73]). Ve bu teknelerin aşağı yukarı neler taşıdıkları, 1561'de Doğu'ya cevher veya işlenmiş halde bakır, yünlü kumaş, yün, ipek, *carisee,* külâh, mercan, amber, biblo, kâğıt ve nakit para getiren 540 tonluk Venedik yelkenlisi *Crose*'nin yüküne bakılarak anlaşılabilir. Tekne geri dönerken Karabiber, çeşitli kökenlerden gelen zencefil, tarçın, hindistan cevizi, karanfil, buhur, Arabistan sakızı, şeker, sandal kerestesi ve binlerce başka mal götürmektedir ([74]).

Yanlış veya doğru haberlerin kol gezdiği Lizbon'da, kısa bir süre sonra endişe egemen olmaya başlamıştır. Bu 1561 yılında Lizbon'da, sanki trafiğin kendi limanlarına doğru akması yeterli değilmiş gibi, Türklerin Hind Okyanusunda 20.000 kental kadar Portekiz karabiberine elkoydukları ve bunları İskenderiye'ye götürdükleri öğrenilmiştir ([75]). Hatta Portekiz Hindistan'ı kral naibinin, hükümdarına karşı isyan ettiği ve krallık donanmasının karabiberini Mısır'a yolladığı söylentileri çıkmıştır ([76]). Haber kaynaklarının raporlarına dayanan Roma'daki Portekiz elçisi, bu sorunlarda uzmanlaşmış olarak, 1560 Kasımında İskenderiye'ye bu kadar fazla miktarda karabiber ve baharat gelmesinin karşısında, bunlardan Lizbon'a çok az gelmesinde şaşılacak birşey olmadığı sonucuna varmaktaydı ([77]). Portekiz nezdindeki Fransız elçisi Jean Nicot 1561 Nisanında bu durumdan açıkça memnunluk duymaktadır ([78]): "Eğer Kızıldeniz üzerinden yapılan bu baharat akımı daha da artacak olursa, Portekiz kralının depoları iyice zarar görecektir; zaten en çok endişe duyduğu ve çok uzun zamandan beri önlemek için silaha başvurduğu durum budur" diye yazmaktadır.

Böylece, Portekiz'in müşterisi olan ülkeler gerçek bir karabiber darlığı çekmeye başlamışlardır. Bu konudaki uç girişimlerden biri de herhalde İngilizlerin Moskova üzerinden Hazar Denizine, oradan da İran'a ulaşma projeleridir. Jenkinson bu proje kapsamındaki ilk yolculuğunu 1561'de yapmıştır ([79]). Fransa da kendine sıkı sıkıya kapatılan Portekiz "deposu"nun kapılarını zorlamanın olanaksızlığı nedeniyle ([80]), Fransızlar Nicot'nun, özellikle Amiens'de uzun süre satılan *la malaguette,* sahte karabiber edinebilmek için Gine kıyılarına gidilmesi tavsiyesine kulak vermişlerdir ([81]). Fuggerler 1559'dan itibaren Fiume ve Raguza menzilleri aracılığıyla, bir temsilci gönderdikleri İskenderiye ile bir bağlantı kurmuşlardır ([82]). İspanya'da ani bir fiyat

yükselmesi zincirlerinden boşanmıştır. 1520-1545 arasında hemen hemen istikrarlı olan fiyatlar 1545-1558 arasında genel fiyat artışı nedeniyle düzenli olarak yükselmişler ve 1558-1565 arasında diğer ürünlerinkinden çok daha hızlı artmaya başlayarak, Yeni Kastilya'da üç katına çıkmışlardır ([83]). Bu anormal yükselişi ilk farkeden ve bunun Legazpi komutasındaki 1564 tarihli Filipinler seferinin üzerindeki muhtemel yansımalarını ilk işaret eden Earl J. Hamilton olmuştur ([84]). Oysa daha 1558'de Cenova'da Portekiz "müstahzaratı"nın çok yüksek fiyatlarından yakınılmaktaydı ([85]).

Acaba 1560-1563 Türk-Portekiz savaşı, Portekiz'in bu duruma karşı tepkisinin sonucu mudur? Veya tersine, zayıflığının belirtisi midir? Bildik tarihlerde buna cevap aramak boşuna bir çaba olacaktır. Bir kez daha sonuçsuz kalacak olan bu savaş, Bab-el Mendeb ve Hürmüz önlerinde, yani Türklerin kadırgalarıyla tuttukları iki körfezin çıkışlarında cereyan etmiştir. Bu kez Türkler çabalarını İran körfezi üzerinde yoğunlaştırmışlardır ([86]), aynı anda da Türk casusların Yemen'de Portekiz lehine ihanet ettikleri söylentileri çıkmıştır ([87]). Ancak pek fazla birşey anlamamamıza rağmen, Hindistan ve Assi krallığı (Sumatra) elçileri, elleri nadir incilerle dolu olduğu halde, birbirlerinin peşi sıra İstanbul'a gelmektedirler ([88]). Mısır üzerinden gelen bu elçilik kurullarından biri, başkente Türk kadırgalarıyla varmıştır ([89]).

Bu ayrıntıların iç bağlantıları iyi değildir: belki de Türk-Portekiz savaşının bir başı, bir de sonu olan gerçek bir savaş olmadığı doğrudur. Bu muazzam genişlikteki sınırlarda, bir darbe vurup, sonra da bunun sonuçlarını alabilmek için aylarca, hatta yıllarca beklemek gerekmektedir. Cenova'nın İstanbul'daki gizli ajanı olan Giovanni Agostino Gilli, padişahın bu çok uzaktaki olaylara karışmak için çok az bir istek duymasının altını, çizerken, doğruyu görmektedir. Hindli elçilik kurulu üyelerinin herbirine altın işlemeli birer hilat ve 20'şer bin akçe verilmiş, ama ihtiyaçları olan toplarla topçu ustalarından söz edilmemiştir ([90]). Bu 1563 yılının sonlarında Portekiz ile barış yapılması ciddi olarak düşünülmektedir. 7 ve 8 Aralık 1563'te, İstanbul'daki İspanyol casusluk örgütünün ajanlarından biri olan "gerçeği söyleme adetine sahip bir kişi" tarafından Napoli kral naibine yazılan mektuplar bunu ortaya koymaktadırlar. Bu casusun bildirdiğine göre, "Portekiz elçisi Türklerle barış pazarlığına girişmiştir, bu pazarlık sırasında Portekizlilere mallarını Hindistan'dan Kızıldeniz'e taşıma hakkını sağlamaya çalışmıştır. Böylece Portekizliler Kızıldeniz'e ulaştıktan sonra karayoluyla Kahire, İskenderiye ve Suriye'ye ulaşıp, buralarda mallarını satabileceklerdir. Fakat daha hiçbir şey sonuca ulaşmış değildir". Ve Portekiz elçisi gümrük memurlarının ziyaretlerinden de kurtulmak istemiştir, "fakat şimdiye kadar ona bu tavizi vermeye yanaşmamışlardır" ([91]).

Venedik açısından endişe kaynağı olabilecek olan bu pazarlık, bir sonuca ulaşmamış olmakla birlikte, bir an için üzerinde durulmayı haketmektedir. Bu 1563 yılının sonunda, Yani Vasco da Gama'nın Ümit Burnunu dolaşmasından sadece 65 yıl geçmesinden sonra, Venediklilerin 1527'deki sonuçsuz girişimlerinin karşılığı meydana gelmiştir. Burada Kızıldeniz'in zaferini, Venedik ve Akdeniz'in rövanşı almalarını görmek mümkündür.

Portekiz karabiberinin toparlanması

Hind Okyanusu savaşının hangi koşullarda sona erdiğini bilmiyoruz. Cevap belki Lizbon'da bulunabilir. Fakat bu savaş ile birlikte Portekiz ticaretinin sıkıntılarının sona erdiğini düşünmek yanlış olacaktır.

Avrupa'da Alçak Ülkeler'deki karışıklıklar, Portekiz ticaretine Anvers civarında muazzam zararlar vermiştir. Portekiz ile ilişkide olan Welser firması 1566'dan itibaren karabiber ve Hindler sözleşmesi üzerine yapılan spekülasyonlardan ötürü büyük

sıkıntılara girmiştir. Fuggerler de İtalyan ortakları Rovelesca ile birlikte bunun sonuçlarına katlanmaktadırlar ([92]). 1560'ta Portekiz baharat ticaretini Anvers'den Londra'ya taşıma konusunda ilginç müzakereler başlayacaktır ([93]).

Hind Okyanusunun kıyılarının karışık olmaya devam ettiği sürede, Türkler de hasımlarıyla aynı anda ve aynı miktarda zarar görmüşlerdir. 1567'de Süveyş'te 40 kadırganın donatıldıklarını öğrenen Madrid'deki Fourquevaux, onların hemen Sumatra yolunu tutacaklarını düşünmüştür ([94]). Eğer Türk Doğu Hindistan seyrüseferini kesecek olursa "bu, muhteşem Portekizliyi alçaltacaktır ve Fransa'da İskenderiye ile Suriye limanlarından daha ucuza gelen baharat sağlayanacaktır, çünkü artık Portekiz'e baharat gitmeyecektir". 1568'de de bu sefer Venedik'te 20 Türk kadırgasının Basra'da Portekizlilere saldıracakları ve Bahreyn adası ile inci av sahalarını ele geçirecekleri haber verilmiştir ([95]). Fakat bu aynı 1568 yılında Arabistan ayaklanmıştır. Özellikle Yemen'de olmak üzere, burada uzun karışıklıklar meydana gelmiştir ([96]). İnanılmaz siyasal ayrıntıların ötesinde o zamanlar Kızıldeniz'in kapısı olan Aden'de gerçekten neler olduğunu öğrenemiyoruz. Bölgede düzen ancak 1573'te, sonradan Vezir-i azam da olacak olan Sinan Paşa tarafından yeniden kurulabilmiştir ([97]).

Kuşkusuz Portekiz Türklerin karşı karşıya bulundukları bu zorluklardan, kendisinin de sıkıntılı olmasına rağmen (Goa 1570'te 14 ay süreyle kuşatılmıştır ([98]), Ternate kalesi 1575'te kaybedilmiştir) yararlanmıştır. Padişahın kadırgalarının meydana getirdiği tehtidin hafiflediğini hissetmiştir. Öte yandan, 1570'te Portekiz baharat örgütlenmesinde meydana gelen büyük değişiklik de rolünü oynamıştır. 1 Mart 1570 tarihli *regimento* ile ([99]), kral D. Sebastian fiili olarak krallık tekelini vassallerine terketmekteydi, zaten bu reform bazılarının ve özelikle de Pires'in ([100]) uzun zamandan beri talep ettikleri birşeydi. aynı yıl kral naibi D. Luis Ataite denizlerde asayişi çok iyi sağladığıyla övünüyordu, öylesine ki, eski yıllarda Kalküta'dan Mekke'ye 16 veya 18 gemi gidebilirken bu yıl sadece iki tanesi gidebilmişti ([101]).

Belki de 25 Kasım 1570'de yabancıların gerek yabancı, gerek ulusal teknelerle Venediğe baharat getirmelerine izin veren kararlarıyla ([102]) yeni bir terazilenme hareketi başlamıştır; aslında bu önlemin birçok anlamı olabilir ve her hal-ü kârda fazla bir ağırlığa sahip değildir. Ancak durum kısa bir süre sonra Venediğin aleyhine dönmüştür. Türkiye ile giriştiği savaş (1570-1573) onun için korkunç bir sınav olmuştur. Bütün rakipleri, Raguzalılar, Anconalılar, ve hepsinden fazla Marsilyalılar, bu durumdan yararlanmışlardır. 1573 Temmuzundan Eylülüne kadar olan yükleme poliçeleri Marsilyalıların (en azından bir kere Yaşlı Maunliek hesabına) İskenderiye'den "*zimbre*" ve "*assy*" karabiberlerini bütün bir gemi yükü olarak getirdiklerini göstermektedir ([103]). Nisan 1574'te bir Venedik konsolosu savaştan beri karınca gibi kaynamaya başlayan Fransız tüccarlarının yıkıcı rekabetleri karşısında, Haleb'e ipek balyalarının gelmemesi (İran ile savaştan veya savaş tehlikesinden ötürü) o kadar da endişe verici olmamaktadır, demektedir ([104]). Buna karşılık, anayolun artık yeniden Suriye haline gelmişe benzediği baharat konusunda hiçbir yakınma yoktur. Ekim 1574'te zengin bir gemi olan *Ludovica,* 150.000 dükalık mal yüklü olarak Venedik'ten yola çıkmıştır. Fırtına yüzünden Ancona'ya sığınmak zorunda kalmış, kent yöneticileri onun bakır taşıdığını görünce, kaçak bir mal taşımaktan ötürü tekneye elkonulması gerektiğine karar vermişlerdir; gemiyi ve yükünü müsadere etmişler; gemi sahibi ile mürettebatı hapsetmişlerdir ([105]). 1574 yılına ait bazı tüccar mektuplarının rastlantısı içinde ([106]), Fransız teknelerinin Suriye'den yola mı çıktıklarını, yoksa orada mı kaldıklarını pek öğrenemeksizin (30 Ocak 1574), bir Fransız kayığı (3 Nisan), bir Venedik kadırgası *Moceniga* -Martta, sonra da Kasımda Trablustadır- kuşkusuz Venediğe ait *Altana* saeti görülmektedir. Ve bu tekneler Hindistan cevizi kabuğu, *chotoni,* arsenik, pamuk ipliği, baharat, zencefil, bir

sandık *mirobolani* ile doludurlar; 12 Mayıs 1575'te ([107]), *Girarda* kadırgası pamuk, *peladi*, ipek, müstahzarat, baharat yüklemiştir.

Demek ki Doğu Akdeniz trafiği ne Suriye, ne de Mısır yönünde kesintiye uğramamıştır. Ancak Portekiz karabiberi Akdeniz'de kendine yer edinmektedir. 13 Eylül tarihli bir Pregadi Meclis müzakeresi bunu ortaya koymaktadır ([108]). *Cinque Savii alla Mercanzia*'nın raporu üzerine meclis dört geminin Lizbon'dan Venediğe götürmek üzere *una buona suma di pevere* yüklediğini öğrenmiştir, fakat bu tekneler Venediğe gidince, 1519 tarihli (tarih önemlidir) eski bir karar uyarınca Doğu Akdeniz'den değil de, Batı Akdeniz'den gelen baharatın ödemesi gereken % 3'lük vergiyi vermek zorunda olduklarını öğrenince, fikirlerini değiştirmişlerdir. Tekneler, bu verginin iptalini sağlama umudu içinde yolculuklarını ertelemenin iyi olacağını düşünmüşlerdir; uzmanların söylediklerine göre "bu malın (Portekiz karabiberi) başka yerlere gitme olasılığı ve bu yerin (Venedik) bundan zarar görebileceği nedeniyle" Portekizlilere iki yıl süreyle bu vergiden muafiyet tanınmıştır. Demek ki "*İskenderiye'den çok az karabiber geldiğinden ötürü* Batı karabiberine serbest giriş hakkı tanımak uygun olacaktır". İki yıl sonra Christobal de Salazar II. Felipe'ye şöyle yazmaktadır: "İskenderiye'de özellikle baharatınki olmak üzere ticaret ve trafik mahvoldu, çünkü yol terkedildi". *Porque se ha dexado el camino* ([109]).

Portekiz karabiberi üzerindeki dalaveralar ve tasarılar

Bu durum Akdeniz'deki karabiber ticaretinin kârlarını ele geçirme konusundaki aşağı yukarı 3 tane olan girişimi açıklamaktadır.

Bunlardan birincisi Portekiz'in girişimidir: bu girişim bu konularda büyük bir uzman olan, Yalınayak Karmelitler Tarikatına mensup ve Padua Üniversitesinden mezun birader Mariano Azaro'nun 10 Kasım 1575'te II. Felipe'ye yazdığı bir mektupta tanımlanmaktadır ([110]). İtalya'daki İspanyol alanlarına -Milano, Napoli, Sicilya, Sardinya- Portekiz karabiberini sokmak ve buralarda sürekli olarak satılan Venedik karabiberini dışlamak için bir tasarı söz konusudur; bu tasarı aynı zamanda Papayı ve İtalya'nın diğer güçlülerini de hareketin içine çekmeyi veya Puerto de Santa Maria'da, ya Carthagena'da, ya da Yarımadanın başka bir limanında İtalya için bir dağıtım merkezi, yani bir cins Anvers kurmayı da amaçlamaktadır. Taşıma kralın kadırgalarıyla yapılacaktır. Bu tasarının Portekiz karabiberinin 1516'dan itibaren İspanya krallığını fethettiğini işaret etmesine rağmen, değerinin çok artmadığını göstermektedir. Eğer elimizde İspanya'nın tüm *arbitristas* kitapçıkları olsaydı, hangi fantezi veriler içinde boğulacağımızı bilemiyoruz. Fakat bu yalınayak biraderin arkasında iki, belki de üç önemli kişi bulunmaktadır: önce Ruy Gomez da Silva, bilindiği üzere Portekizlidir ve "ölmeden biraz önce Doğu Akdeniz baharatı konusunda ona verdiğim bazı fikirleri Majestelerine önerme işini üstüne almıştır"; biraderin ilk önce mektup yazdığı kâtip Antonio Graciano; nihayet, bu tarihlerde karabiber ticareti ve Portekiz tekeliyle ilgilenmeye başlayan kral; kâtip onu durumdan haberdar etmiştir, o da burada söz konusu olan ikinci raporu istemiştir. Demek ki Venediğe karşı büyük çaplı bir saldırı içeren ciddi bir tasarı söz konusudur. Madem ki Türk buğdayı ve baharatıyla elinde tutmaktadır ve madem ki Venedik aşağılık çıkarları uğruna Hıristiyan alemine ihanet etmektedir, bu devletin ahlâk adına ve çok daha dürüst bir kaynaktan gelen Portekiz karabiberinin daha büyük bir kâr sağlayabilmesi için, vurulması gerekmektedir. Zaten (ve bu Portekiz karabiberine yöneltilen düşük kaliteli olma eleştirisine cevaptır) Türkler

baharatı içecekleri için kullandıktan sonra, Suriye fuarlarında satmaktan utanç duymamaktadırlar.

İkinci girişim Toskana veya daha doğrusu Medicilere ait olanıdır. Büyük dük Francesco 1576-1578 arasında ([111]) Portekiz'e Hindlerden gelen baharatın *appalto*'sunu elde etmeye uğramıştır. Bunu sağlayabilmek amacıyla, Lizbon krallarının şu garip ardılı, şu gerçek bir Haçlı olanı, bütün aklı fikri Fas'ta müslümanlarla savaşmakta olan ve bu nedenle krallığını, kendini ve soylularını intihara sürükleyecek projesi için gereken parayı aramakla meşgul olan Don Sebestian nezdinde, kredi açma sözü vererek dolaşmaktadır. Büyük dük özellikle muhteris düşüncelere sahiptir: aynı anda padişahla da pazarlık yapmakta ve Venediklilere göre dünyadaki tüm karabiberin tekeli söz konusu olmaktadır, Venedikliler bu kanaatlerini ağzı bozuk iyi yargıçlar olarak dile getirmektedirler ([112]). Bu çok büyük projeler sonunda Floransalı tüccarlar olan Mediciler ile Portekiz elçisi Antonio Pinto ([113]) arasında 200.000 ekülük borç karşılığında Livorno'ya büyük miktarda Portekiz karabiberi gönderilmesine dair pazarlıklar sınırlanacaktır. 1587'de büyük dük tekeli, kuşkusuz ucu ucuna kaçırmıştır ([114]). Ancak bu dalaveralardan sonra, Floransa ile Lizbon arasında daha etkin bir bağlantı kurulmuştur.

Üçüncü ve sonuncu girişim: bizzat II. Felipe'ye ait olanıdır. Onun için söz konusu olan hem komşu krallığı kendi egemenliği altında tutmak, hem de Alçak Ülkeler'deki asileri ablukaya almak (onları bazen tuz, bazen buğday, bazen de baharatsız bırakmak düşünülmektedir), tuz ve baharat konusunda etkin bir İspanyol-Portekiz ticaretini örgütlemektir ([115]). Aynı zamanda, Roth veya Nathaniel Jung gibi uzaktaki muazzam Asya ticaretini ele geçirmek isteyen büyük işadamlarının arzularına destek de verilmek istenilmektedir. Her ikisi de Alman olan bu işadamları 1575'den itibaren Portekiz karabiberini iltizam olarak almayı düşünmektedirler.

Sadece bir tasarı olan bu düşünceler, 1580'de II. Felipe'nin Portekiz'i zaptetmesiyle gerçek haline gelmiştir; bu yıl tıpkı 1547'nin V. Carlos için olduğu gibi, onun gücünün zirvesini temsil etmektedir. Eğer Portekiz kendini teslim ettiyse, bunun nedeni II. Felipe'nin para, ordu ve donanmalarının üçlü korumasından yararlanma arzusudur ve Portekiz bu üçlü araç sayesinde Hind Okyanusundaki konumunu güçlendirmektedir. 1580'den sonra kralın Doğu Akdeniz ticaretini besleyen kaçamak noktalarını yok etmek istemesi ve böylece kendi imparatorluğunun çıkarına olarak, tek bir darbede hem Türklerin, hem de Venediklilerin avantajını ortadan kaldırmak istemesi mantıklı olacaktır. Fakat Asya ve Yeni Dünya'yı örgütlemeye ve onları birbirlerine bağlamaya karar veren II. Felipe Hind Okyanusunda, Atlantik'te, özellikle de Kuzey Atlantik'te olduğundan daha az engelle karşılaşmıştır. Öte yandan, yarı-resmi bir şekilde barış halinde olduğu Türklerden çok, isyankâr Alçak Ülkeler ve İngiliz protestanlarına karşı eyleme girişmiştir. Böylece Temkinli Kral'ın artık Portekiz kralı da olduktan sonraki garip siyaseti, fethettiği karabiberi Akdeniz'e yerleştirmeye girişmek yönünde olmuştur. Böylece değerli gıdayı Atlantik'tekilerden daha güvenli yollar aracılığıyla dağıtmak istemektedir; ve asıl istediği de düşmanların zora sokmaktadır. Taslaklardan ve tereddütlerden kurtulması uzun sürelere ihtiyaç gösteren bu siyaset, 1585'de somutlaşıncaya kadar daha çok vakit kaybedecektir. Ve somuttaki bu siyaset İspanyol güçlerinin Kuzey Atlantik'te yoğunlaşmalarından başka birşey olmayacaktır.

Venediğe sunulan Portekiz karabiberi

Demek ki, 1585 yılının sonunda Venediğe yapılan, Portekiz karabiberinin satış sözleşmesi önerisi bir tiyatro jesti değildir, Daha 4 veya 5 yıl öncesinden beri sorun üzerine düşünülmektedir. İlk biçimi, kuşkusuz İspanyolların sundukları ve 1581 sonunda Signoria'ya Venedik elçisi Morosini ve Lizbon'daki Venedik konsolosu Dall'Olmo aracılığıyla aktarılan o olmuştur ve buna bağlı olarak bir kadırga filosu Portekiz başkentine gönderilecektir ([116]). *Collegio* Aralıkta durumu Venedik'te müzakere etmiştir. Gemileri göndermek gerekmekte midir? Evet ama ilk güçlük, bunları kimin donatacağı konusunda ortaya çıkmaktadır. Hiçbir özel kişi bu donatımı ve Portekiz'den yapılacak alımları karşılayacak kadar paraya sahip değildir. Öte yandan Venedikliler, bu ülkede "hiçbir krediye sahip değillerdir", yani alışılmış biçimlerde ticaret yapmamakta ve kambiyo senetlerini kötüye kullanabilmektedirler. İkinci güçlük; cam, cam eşya ve benzeri diğer mallar Portekiz'de yasaklanmışlarken, karşılık olarak hangi mallar gönderilecektir? Sonuncu güçlük, Portekiz'deki durum henüz istikrar kazanmadığından, kadırgalar yolda, hepsi de II. Felipe'ye düşman İngiliz, Norman ve diğer korsanların saldırılarına uğrama tehlikesiyle karşı karşıyadırlar. Bütün bunlara karşı macera yanlıları kredi bulunabileceği, Signoria'nın garanti vereceği, Katolik kralın Venedik mallarının girişine izin vereceği, bir veya iki refakatçi kadırgayla konvoyların güvenliklerinin sağlanabileceği cinsinden cevaplar vermektedirler. Nihayet, daha uzağa gitmeden önce Morosini'nin yakında gelecek olan muhtırasının beklenmesine karar verilmiştir. Venedik'teki İspanyol elçisi Christobal de Salazar'ın 8 Aralık 1581 tarihli mektubunda yaptığı özet böyledir ([117]). 1584'te tartışma hala sürmektedir, çünkü Venedik konsolosu Dall'Olmo Signoria'nın Lizbon'daki ticaretini düzeltebilmesinin araçları konusunda hacimli bir rapor göndermiştir ([118]).

Demek ki 1585'te Signoria'ya yapılan öneriden önce uzun müzakereler olmuştur. Öneri bizatihi ilginçtir ve kaderin oldukça garip bir şekilde ters dönüşünü vurgulamaktadır. Bunu incelemek için yapılacak en iyi şey, 1585 yılının sonunda "uzun" Antonio Bragadino ve Jacopo Foscarini tarafından düzenlenen rapora bakmaktır ([119]). İspanya her yıl Lizbon'da 30.000 kantar (kabaca 15.000 kental) karabiber teslim etmeyi önermektedir; bu karabiberin kantarı 30 dükaya olacak ve üçte biri nakit ödenecek, üçte ikisi ise 6 ay içine vadeli olarak dağıtılacaktır. Bunun dışında, ihmal edilmesi mümkün olmayan birkaç avantaj daha tanınmaktadır: İspanya kralının kadırgalarının Venedik teknelerine Yarımadadan Sicilya'ya kadar refakat etmeleri; Venedik teknelerinin Ada'ya vardıkları anda onlara buğday *tratas*'ı verilmesi; nihayet Portekiz'de çok ağır olan *gabelle* (tuz resmi)'in Venedikliler lehine düşürülmesi.

Fakat sakıncalar da vardır. İspanyol önerisini kabul etmek, raportörlere göre, Cumhuriyetin sayesinde yaşadığı ve halen yaşamaya devam ettiği Doğu Akdeniz ticaretinin iflasına yol açacaktır; bunun sonucunda da, bu ticaretle ilgili olan ve kalabalık bir kitlenin geçimini sağlayan yünlü ve ipek "sanatları" sert bir darbe yiyeceklerdir; nihayet, bu önerinin kabulü 30.000 kantarın ağırlığı altında boğulma tehlikesine girmek olacaktır. Bu, ne yapılacağı bilinmeyecek kadar çok karabiber değil midir? Öte yandan, fiyat (*contrattotori*'ye tanınan alışılmış 36-38 dükalık fiyat yerine 30 düka) da bir tuzak olma tehlikesini taşımaktadır. Projeye karşı, onu daha iyi yere çalabilmek için raportörlerin sergiledikleri deliller bunlardır.

Varsın Doğu Akdeniz ticareti sona ersin. Zaten karabiber ve baharat konusunda bu durum daha önce meydana gelmemiş miydi? "Doğu Akdeniz ticaretinin... her gün azaldığı açıkça görülmektedir... Suriye ve İskenderiye'den gelen teknelerimiz baharat getirmemekle kalmıyorlar, aynı zamanda bizzat Doğu Akdeniz'in ve özellikle de

İstanbul'un kendi tüketimleri için Venedik'ten Lizbon'a gelen karabiber ve baharattan aldıkları öğrenilmektedir" ([120]). Ve Katolik Kral Doğu Akdeniz'in beslediği kaynakları kurutacak etkin bir abluka yapma gücüne sahiptir. Artık ona bağlı hale gelmiş olan baharatı istediği yere sürükleyebilir. Öyleyse, eğer Venedik onun önerilerini kabul etmezse, bu sefer o da bunları Toskana'ya götürebilir. Öte yandan, eğer Suriye'de ve Mısır'da baharat kıtlaştıysa da Doğu Akdeniz ticareti kurumamıştır; yolculuklar sürmektedir; Venedik yünlüleri burada ipek, deve tüyü kumaş, pamuk, hindistan cevizi, kül karşılığında mübadele edilmektedir ([121]). Miktara gelince, bunun aşırı olma şansı düşüktür, çünkü şimdiki mültezimler alışılmış 100 dükadan değil de 180 dükadan sattıkları için ([122]), karabiber fiyatı iki katına çıkmıştır ([123]). Rapörtörler, önerileri kabul edelim sonucuna varmaktadırlar.

İşte sanki bir rapor değil de bir iddianame. Doğu Akdeniz'in alışılmış mahreçlerinde, 1585'te baharat ve karabiber ticaretinin durumunun zorluk içinde olduğu doğrudur. Fakat bu ticaret yaşamaya devam etmektedir. Ve Portekiz karabiberi de zorluklarla karşı karşıyadır. Hatta raportörlerin yazdıkları içinde, eğer II. Felipe yeni *contrattatori* arıyorsa, bunun nedeninin eskilerin işlerini doğru dürüst yapmadıkları, saptanan miktarları getiremedikleri, fiyatları gayrimeşru olarak artırmaları olduğuna dair ibareler bulunmaktadır. Hindlerde olanlara gelince, bunlar buralarda "kaçakçılığa ve Doğu Akdeniz yolunu tutmaya açık mal stokları bırakmışlardır ([124]).

Muhteşem iş hiçbir zaman sonuca ulaşamayacaktır. Bunun suçu yalnızca Venediğin küçük hesapların peşinde olmasına, onun siyasal ihtiraslarına, kuşkucu İspanyol-karşıtlığına ait değildir. Kuşkusuz bütün bunların etkisi olmuştur: 1582-83'den beri Senato Katolik Krala ve çok çabuk artan gücüne özellikle düşmandır ([125]). Acaba Venedik şansını siyasal bir cinnet sonucu mu tepmiştir? Bazıları buna inanabilirler, örneğin Signoria'nın reddetmesinden sonra büyük bir gayretle Lizbon ile Venedik arasındaki ticareti geliştirmeye uğraşan elçi Lippomano gibileri ([126]). Acaba bu red bir çılgınlık mıdır, yoksa Türklerin intikam almasından kaçınmak ve Doğu Akdeniz'de Şam, Halep, İskenderiye, Kahire hatta Bağdat'a yerleşmiş 4.000 Venedikli aileyi korumak endişesi midir ([127])? Hürmüz'e kadar heryerde Venedikli tüccarların varlığını bilmemize rağmen, bu gerekçeyi biraz abartılmış buluyorum ([128]).

Ancak Venedik bu sözleşmeyi reddederken tek başına değildir. Kendilerine öneri götürülen Milano, Cenova ve Floransa da red cevabı vermişlerdir ([129]). İlk bakışta pek anlaşılabilir nitelikte görülmeyen bu genel İtalyan reddi, ortaklaşa bir cinnet de olamazdı. Kapitalizm bu girişime surat asmaktadır. 1586-1591 arasını kapsayan dönem için Welserler ve Fuggerlerin yaptıkları büyük sözleşme ve Portekiz ile Doğu Akdeniz ticaretinin çifte tarihi, çok çeşitli yollardan, Moluka adalarından, Sonda adalarından veya Malabar kıyılarından yola çıkarak Avrupa ve Akdeniz ülkelerine ulaşan şu karabiber ve baharat, nehirlerinin tarihi herşeyi aydınlatmaktadır.

Welserlerin ve Fuggerlerin yaptıkları sözleşme: 1586-1591

Portekiz karabiberi biri küçük, diğer ikisi büyük üç iş birden demektir. Küçük iş bu karabiberin bizzat Portekiz'de satılmasıdır. İki büyük iş ise, Asya sözleşmesi ve Avrupa sözleşmesidir. Asya sözleşmesi Hindlerden baharat ve karabiber alımını ve bunların Lizbon'a kadar getirilmesini kapsamaktadır. Avrupa sözleşmesi bu malların satışını içermektedir. Krallık *Casa da İndia*'ya ait muazzam depolar aracılığıyla bu iki sözleşmenin birleşme noktasını meydana getirmektedir. Asya mültezimleri karabiberi belli bir fiyattan almakta; bunu Avrupa mültezimlerine mutlaka iki katı bir fiyattan devretmektedirler.

II. Felipe'nin İtalyanlara inatla önerdiği Avrupa sözleşmesidir, bunun nedeni Hollandalı ve İngilizleri, Lizbon'a gelerek satın almaya alışık oldukları baharat ve karabiberden mahrum etmek istemesidir. Asya sözleşmesi II. Felipe'ye Giraldo Paris adlı bir Alman tarafından 29 Kasım 1585'te Monçon'da önerilmiştir. Tasarı 15 Şubat 1586'da kral tarafından Valencia'da imzalanmış ([130]) ve aralarında Welserler ve Fuggerlerin de bulunduğu bir dizi kapitalist tarafından yüklenilmiştir. Anlaşmanın ayrıntıları çok önemli değildir. Riski mültezimlere ait olmak üzere, taşınan karabiber krala nihai olarak 16 *cruzados*'a satılmakta, o da 37'ye tekrar satmaktadır.

1587'de Madrid'de pazarlık ederken, görülen Matthaus Welser bu işe dibine kadar bulaşmıştır; aynı zamanda Avrupa sözleşmesini de kabul etmiştir ve Fuggerleri de bu işe sürüklemek istemektedir. Oysa bunlar İtalyanlar kadar uzak durma eğilimindedirler. Kasım 1587'de "bu bize göre bir iş değil, böylesine bir labirentin içinde ne yaparız" diye yazmaktadırlar ([131]). Fakat 1591'de oldukça boşuna bir umutla, İspanya'daki güçlük içindeki işlerini düzene sokabilmek amacıyla Avrupa sözleşmesinin içine sürüklenmişlerdir ([132]). Artık bu sözleşme geniş bir uluslararası konsorsiyumun elindedir; Almanya'dan Welserler ve Fuggerler, İtalya'dan Ravalesa ve Giraldo Paris, İspanya'dan Francisco ve Pedro Malvenda, Portekiz'den Andres ve Thomas Ximenes. Ortaklık 32 paydan meydana gelmekteydi ve bunun yedisi Fuggerlere, beşi Welserlere, dördü Rovalescalara, dördü Malvendalara, onbiri de Ximeneslere ve ortaklarına aitti. Ortaklık Anvers, Middelbourg, Seeland, Hamburg, Lübeck ve Welserlerin 1588'de faal bir şube açtıkları Venedik'te temsil edilmekteydi. 1591'den itibaren ortaklık muazzam miktarlarda karabiberin dağıtımını yapmaya başlamıştır: Örneğin Lübeck için 14.000 kental yüklenmiştir. Signoria kendine gönderilecek malları korumayı ve İngilizlere serbest geçiş hakkı sağlamayı üstlendiğinden, muazzam miktarlarda karabiber Venediğe gönderilmektedir ([133]). Sermayelerin ve sermayedarların bu muazzam seferberliği gene de iyi bir iş çıkartılmasına yetmemiştir. Sadece Katolik Kral bu işten kâr etmiştir. 1591'den itibaren, yani ortaklığın tam da kurulduğu yılda, Fuggerler temkinli bir şekilde işten sıyrılmaya çalışmışlar ve 7 Temmuzda paylarını Ximenesler ve Caldeiraların ortağı olan Portekiz Marranoları Evolara satmışlardır ([134]).

Bunun nedeni Yenilmez Armadanın yenilir olduğunun anlaşılmasıyla Atlantik'te seyretmenin her zamankinden daha tehlikeli hale gelmesidir. İspanyolların uğradıkları bozgun aynı zamanda ortaklarının da yoldan çıkmaları anlamına gelmekte ve Atlantik karabiberi birçok cepheden birden gerilemeye başlamaktadır. Satış fiyatlarının yükselmesiyle, konsorsiyum karabiberi Venedik'teki Doğu Akdeniz karabiberinden bile daha pahalı hale gelmiştir. Fuggerlerin Lizbon'daki temsilcilerine 9 Kasım ve 7 Aralık 1587'de yazdıkları mektuplar, bu şaşırtıcı gerçeği açığa çıkartmaktadır ([135]). Birçok müşteri yeniden Venediğe yönelmeye başlamışlardır.

Sonuç olarak, eğer İtalya I. Felipe adıyla Lizbon'daki tüccar-kral haline dönüşen II. Felipe'nin koşullarını sistematik olarak reddettiyse, bunun nedeni Mısır ve Suriye kanalıyla kendine gerekeni, veya en azından kendine gerekenin bir kısmını sağlayabilmiş olmasıdır. Atlantik'teki seyrüseferin sıkıntılı hale gelmiş olması, nasıl olurdu da ikinci kez Orta Doğu kestirmelerini tekrar faal hale getirmezdi? Daha sora Atlantik karabiberi de oraya gelmek zorunda kalacaktır. Floransalı bir tüccar biraz geç bir tarihte, 4 Mayıs 1589'da Simon Ruiz'e yazdığı bir mektupta bunu anlatmaktadır ve açıklamaları geçmiş yıllar için de geçerlidir. Lizbon'dan "Flandre, İngiltere, Almanya'ya karabiber yollamak olanaksız olduğundan, tüccarlar bunu bulabildikleri bütün gemilerle İtalya üzerinden yollamak zorunda kalacaklardır, çünkü Almanlar Floransa ve Venedik'ten mal almaktadırlar" ([136]). Atlantik karabiberi bile Akdeniz yolunu tutmaktadır.

Doğu Akdeniz baharat yollarının sürekliliği

Yüzyılın sonunda, 1580'li yıllarda Yakın Doğu'nun Hollandalıların Hind Okyanusunu tamamen ele geçirmelerine kadar, baharat ticaretine açık olduğu kesindir. Hollandalılar Hind Okyanusuna ilk kez 1596'da Cornelius Houtman ile nüfuz etmişlerdir; Okyanusun efendileri haline geliş tarihleri ise 1625 civarıdır ve bu tarihten sonra fetihçi gayretlerini Amerika'ya yöneltmişlerdir. İşte bu 1625 tarihine doğru, biraz geç, biraz erken ([137]), Doğu Akdeniz ticareti tedavisi mümkün olmayan bir şekilde yaralanmıştır. Daha 1609 yılında ve Hind Okyanusunu Yeni Gelenlerin ticari maceralarına resmen açan Oniki yıl barışıyla bir sınırlama kendini belli etmiştir. 1614 yılı bir diğer kilometre taşıdır; ilk büyük Hollanda teknesi ilk kez bu tarihte Kızıldeniz'de gözükmüştür ([138]). Bu işlerin tersine dönmesi, yarı karasal, yarı denizsel Doğu trafiğinin ele geçirilmesi (diğerlerinin arasında İran ipeği) ([139]), bu mekân içinde Hollanda yünlülerinin yayılması, İngilizlerin ([140]) ve Fransızların ([141]) savaşçı bir şekilde ortaya çıkmaları Hind Okyanusunun Avrupalılara ait ikinci çağını belirlemektedir ve bu çağ Doğu Akdeniz için, yarım yamalak Portekiz egemenliğinden çok daha felâketli olmuştur.

Böylece resmedilen geniş çerçevenin içine, kronik olarak yetersiz olan belgelerimizin içinde, yüzyılın en azından son yirmi yılını tekrar ele alalım. Elde edilecek imgeler her zaman belirleyici değillerdir, fakat aşikâr dalgalanmalarla birlikte, geleneksel mübadelelerin ayakta kaldıklarını akla getirmektedirler (ve esas olan da budur).

1578 yılına ait Marsilya belgeleri, Suriye'deki hindistan cevizi alımlarından söz etmektedirler ([142]). Ocak 1579'da Halep'ten yollanan ticari bir mektup ([143]) iki Venedik teknesinin yola çıktıklarını bildirmektedir (ve yüzyılın sonunda yüksek tonajlı bir Venedik *nave*'si 500.000 dükalık mal yüklemiştir): bu iki tekne, sahibi Marco Fachinetto olan *Balbiano et Costantina nave*'si sahibi Candido di Barbari olan *Gratorola nave*'sidir. Bir üçüncüsü de Kıbrıs tuzlalarında kışlamaktadır ve Trablus "sahiline" Ocak akıntısıyla birlikte ulaşmayı hesaplamaktadır. Tekne gelişlerinin bolluğu, kural olduğu üzere yünlü kumaş fiyatlarını düşürmüş ve gelecek teknelerden iyi kumaş getirmeleri talep edilmiştir: özellikle Bergamo yünlüleri, Murano *perlete* ve *paternostri*'leri artı Venedik sikkelerinden bir *gropo*. Aynı yıl İskendireye'ye giderken, işte Methone limanına bağlı Osmanlı kadırgalarıyla başı derde giren bir Venedik teknesi ([144]). Halep'ten gönderilen 12 Mayıs tarihli bir mektup ([145]) 200 yük ipek ve 250 yük baharatı taşıyan ve Sufi'nin uyrukları olan İranlı ve hıristiyan tüccarların refakat ettikleri bir kervanın geldiğini bildirmektedir. Kutsal Cumartesi günü çok büyük bir pazar kurulmuştur. Ağustosta, Suriye'deki Venedik konsolosu "ipek ve baharattan yana zengin" iki Venedik *nave*'sinin yola çıktıklarını bildirmektedir. ([146]). Nihayet aynı yılın 4 Temmuzunda, San Stefano bandıralı Toskana kadırgaları, aldıklarının dökümünü yaparlarken, envanterlerine 17 parça abanoz (ağırlık 205 libre), şeker (936 libre), bir *balleta* ipek (102 libre), günlük (1185 libre), zencefil (150 libre), karanfil (1114 libre), hindistan cevizi (236 libre) ve nihayet karabiber (7706 libre, ağırlıkları 260 ilâ 552 libre arasında değişen farklı denklerde) kaydetmişlerdir ([147]).

Bundan sonra 1582-1583 yılları esnasında ortaya bir bunalım çıkmıştır. 1582 Aralığında Halep'ten gönderilen bir mektup ([148]) iş hacminin daraldığından ve sonuca varan işlerin de felâket düzeyinde olduğundan söz etmektedir. Sadece ipek dayanmaktadır. Temmuz 1583'te herşey o kadar kötüye gitmektedir ki, sermaye nemalanacak yerde %8 zararla geri dönmekte ve Mısır'dan gelen son haberlere göre, İskenderiye'de de aynı durum yaşanmaktadır ([149]). Acaba İngiliz Newberie bu nedenden ötürü mü 1583 Temmuzunda Bağdat'tan "yünlülerin, kerseylerin ve bakırın hiçbir zaman bugün olduğu kadar düşük fiyatta olduklarını sanmıyorum" diye yazmaktadır ([150])?

Fakat 1583'ten itibaren yeni çanlar çalmaya başlamışlardır. Marsilyalı bir tüccar 10 Nisanda "Helep'te çok baharat olmasına rağmen" karabiber fiyatlarının arttığını yazmaktadır. Bu anlaşılabilecek birşey değildir diye yakınmaktadır "ve ülkenin tüm becerikli tüccarlarının amaçları konusunda kafalarının karıştığı konusunda size teminat veririm" demektedir ([151]). Ona gelince, gelecek yıl, Venedikli bir tüccarla birlikte Hindistan'a gitmeyi ve orada "bizimkilerden" 2.000 eküyü riske sokmayı düşünmektedir. John Eldred 1583'te Trablusşam'ı hristiyan tüccarlar tarafından ençok ziyaret edilen liman olarak ([152]) ve Haleb'i de çok kalabalık olarak tasvir etmektedir. Bağdat'la Halep arasında muazzam bir transit ticaretin bulunduğunu bildirmektedir. 25 tane güzel Türk kadırgasının bulunduğunu kaydettiği Basra'ya her ay Hürmüz'den gelen "Hind mallarıyla, baharat, müstahzarat, indigo, Kalküta kumaşlarıyla dolu" 40-60 tonluk birçok teknenin yanaştığını bildirmektedir. Bütün bunlar yetersiz kesinlemeler halinde söylenmektedir. Ancak 1584 yazı sırasında, John Eldred Haleb'e geri döndüğünde, "baharat ve diğer zengin mallarla yüklü" 4.000 develik bir kervan katılmıştır. Ve 1584'te İskenderiye'de *all sorts of spices* edinmek mümkündür ([153]).

Başka bir habere göre, 1587'de Sumatra'dan her yıl Mekke yönüne gemiler yola çıkmaktadır ([154]). Gene söylendiğine göre, 1586'da Mekke gümüşü yılda 150.000 düka getirmektedir (yarısı padişaha, yarısı da kentin şerifine) ve her yıl limana 40 veya 50 kadar, hepsi de baharat yüklü büyük gemi yanaşmaktadır. Daha da iyisi: Portekiz'in Hind Okyanusundaki dalaverelarının sonucu olarak, 1590'dan sonra denetleyemedikleri ticari piyasaların gelişmesi gözlenmektedir. Böylece Chaul iskelesi, Diu ve Goa'nın zararına olmak üzere büyümektedir. Öte yandan, Mekke ve Hürmüz ile ticaret yapan bütün tüccarlar buraya yerleşmişlerdir ve bu durumda Portekiz kralının gümrük geliri kaybı yılda 150.000 *fardaos*'a kadar çıkabilmektedir ([155]). Bir başka tanıklık da ([156]) Augustinus tarikatına mensup bir biradere, Frey Augustinho d'Azvedo'ya ait olanıdır; Portekizli olan bu tarikat mensubu papaz Hindistan'dan karayoluyla dönmüştür ve bu güzel metni keşfeden tarihçilere göre ([157]), 1584 ile 1587 arasında II. Felipe'ye bir rapor sunmuştur; ben kendi cephemden 1593'te olduğunu sanıyorum ([158]). Her hal-ü kârda, bu belgenin yüzyılın son onyıllarında ait olduğu noktasında hiçbir kuşku yoktur. İşte bu belge sayesinde Hürmüz hakkında unutulmaz bir resim elde etmekteyiz; kent her tür göçe, her tür ticarete, her tür hile ve hurdaya açıktır, bunları yapanlar Venedikliler, Ermeniler, Türklerin bizzat kendileri ve müslüman olmuş Portekizlilerdir; bu müslümanlığa geçen Portekizlilerin kalabalık gruplar halinde Türkiye'ye gitmeleri şaşkınlık yaratmaktadır, fakat bunların Hindler hakkındaki değerli bilgileri bu ülkede, bir yöne baharat, inci, ravent, asilbent, sedir tahtası; diğer yöne de mühimmat ve modern silah kaçakçılığı yapılmasında çok işe yaramaktadır. Böylece *o melhor da India,* Hindistan'ın en iyi şeyleri Venediğe gitmekte ve dönüşte bu alımlar tapon mallar, cam eşyalar, aynalar, sahte inciler ve boyalı kâğıtlarla ödenmektedirler. Ve mümin tarikat mensubu, sapkın Türkler ve İngilizlerle ilişkiye girmeye her zaman hazır olan Venediğe yönelik, hazinelerle yüklü altıbin devenin çölde ilerlediklerini ve gözünün önünde İskenderun'dan beş büyük Venedik teknesinin yola çıktıklarını görmüştür. Acaba bütün bunlardan Venedik cephesinde net olarak 1580'li yılların güçlüklerinden sonra, bir toparlanmanın ortaya çıktığı sonucuna varılabilir mi?

Yüzyılın sonlarında Doğu Akdeniz'de Halep yolu toparlanmaktadır, çünkü burası kısadır, karasaldır (1590'lardan sonra Hind Okyanusunda korsanlık kol gezecektir), ama hepsinden fazlası, ipek ile onun Avrupa ekonomisindeki artan rolünden ötürü Halep yolu ihya olmaktadır. Halep'ten, Trablusşam'dan veya İskenderun'dan gönderilen hiçbir Venedikli veya Marsilyalı mektubu yoktur ki öncelikle ipekten söz etmesin ([159]); bu ipekler ya Trablus civarının yerli ipekleri, ya da Haleb'e bu alandaki alışılmış

tüccarlar olan Ermeni veya Tatarlar tarafından getirilen güzel İran ipeklileridir. Halep Türk-İran savaşından rahatsız olmuştur (savaş 1590'da bitmiştir). Savaş kuzeyde Tebriz çevresinde Kafkasların iki yanından Hazar Denizine ulaşan yollar boyunca cereyan etmiştir. Fakat aniden Bağdat'a yönelerek Bağdat'a da inivermiştir. Ne olursa olsun, bu savaş hem Türkiye'de, hem de İran'da para bunalımlarına yol açmış, bu bunalımlar da zorunlu olarak Halep piyasasına yansımışlardır ([160]); bu piyasadaki para sıkıntısı o kadar artmıştır ki, Haziran 1586'da, Suriye'den Venediğe giden mallardan alınan *cottimo*'yu gümrük vergisi %1-1,5 artırmak gerekmiştir ([161]). Bu zorluklara rağmen ticaret, daha önce de söylediğimiz gibi devam etmiştir. 1593'te Suriye'yle yıllık ticaret hacmi 1 milyon altın olan Venedik ([162]), 1596'da bu rakamı 2 milyon olarak ilan etmiştir ([163]). Başlıca mallar ipek ve baharattır. Bu iki milyon Halep suklarına giren yünlü, ipekli, biblo ve cam eşyaların yanı sıra, bunların karşılığı olan mallarla yüklenen dört veya beş büyük teknenin Venediğe yaklaştıkça fiyatlarını mucizevi bir şekilde artırmalarını da kapsamaktadır.

1593'ten itibaren Venediğe doğru olan yolculuklar artık Trablusşam'dan değil de, Venediklilerin bağlantılarını aktardıkları ve diğer hıristiyan teknelerinin de onları izleyerek geldikleri İskenderun'dan itibaren yapılmaktadır. Yeni iskele eskisinin dalaveralarını bilmemektedir; daha az uygun koşullara sahip olmasına rağmen, Haleb'e daha yakındır. Ancak bu iskelede mal stoklarının konulabilecekleri depoların olmaması Venedikliler için (bunlar *a baratto* ticaret yöntemlerine sadıktırlar ve bu nedenle de stokları fazla olmaktadır), onlardan da fazla, nakit taşıyıcıları olan Marsilyalılar için, can sıkıcı olmaktadır ([164]). Trafiğin artması herhalde iskelenin değişmesinden değil de, muhtemelen Türk-İran barışından kaynaklanmaktadır.

Kısmen de, 1584-1590 arasında karabiberden çok, Doğu Afrika kıyıları altını için bir mücadele niteliğine bürünmüş olan Türk-Portekiz savaşının da sona ermiş olmasından ötürü trafiğin hacmi artmaktadır. Ali Beyin filosunun 1589'da bozguna uğraması ([165]) bu savaşı sona erdirmiş ve nisbi bir barış Doğu Hindlere doğru yayılmıştır; bu barış artık sadece yerel hükümdarlar ile korsanlar tarafından bulandırılmaktadır.

Koskoca iki haber alma servisi, İspanya ile Hindler arasındaki doğrudan bağlantıları -veya daha doğrusu Portekiz hükûmetiyle- Venedik'teki Portekiz elçiliği aracılığıyla yürütmektedir: bir belge bu sisteme *las nuevas de India por tierra* adını vermektedir ([166]). Aracılar Yahudiler, ticari firmaların temsilcileri, örneğin Welser firmasının temsilcileri ([167]) veya büyük bir Venedikli tüccar olan Augustin Da Ponte'nin ([168]) hizmetindeki şu Antonio ve Hieronymo Bontempelli kardeşler gibidirler. 1589'dan sonra bütün bu haberlerin nakaratı Okyanusun kıyılarında ve göbeğinde Malabar korsanlarının türemiş olmalarına rağmen, barış, Hindlerin sükûneti olmuştur ([169]). Herşey Hollandalıların 1596'daki sert istilalarıyla bozulacaktır, ama buna daha zaman vardır.

Belirleyici başka bir neden: Atlantik zor bir yol haline gelmiştir. Kilit adalar olan Yeşil Burun, Kanaryalar, Azorlar civarında İngiliz korsanları vardır ve bunlar bazen, Hindlerden dönen gemilerin su aldıkları, vahşi keçi avlayarak mürettebatın yemek listesini değiştirdikleri St. Helene adasına kadar ilerlemektedirler. Okyanusta bir taşımacılık bunalımı kol gezmektedir. Ve korsanların elkoymalarına, çok sayıda geminin batması eklenmektedir. Çok büyük olan Hindler gemileri, fiyatların artmasıyla lüks eşya haline gelmişlerdir. Bunun sonucu olarak gemi yapımında kullanılan kereste ile mürettebattan tasarruf edilmesi yoluna gidilmiştir. Bu muazzam teknelere aşırı mal yüklenmektedir. Yetersiz yelkenler, güçsüz dümenlerle seyredilmektedir; tıpkı Akdeniz'de olduğu gibi, tekneler denizde karina edilmekte ve bu canavarlar karaya çekilmemektedir. Bunların sonucunda hareketli deniz yolculuklarında "trajik deniz

kazaları" meydana gelmektedir; bunların uzun listesini çıkartmış olan G. de Brito, 1580'den sonra Portekiz'in önlenemez düşüşünü kaydetmektedir: 1592-1602 arasında böylece, bazıları güzel havalarda olmak üzere, su sızması veya başka teknik arızalar nedeniyle Hindler filosuna ait 38 tekne kaybedilmiştir ([170]). Venedik *nave*'lerinin fiyatları bazından hareketle yaptığımız tahmine göre, böylece 20 milyon altın, hatta daha fazlası sulara gömülmüştür.

Bu muazzam kayıplar, Lizbon'un tekrarlanan bir şekilde abluka edilmesi (1597-1598 başında olduğu gibi), üstüne üstlük Cezayir korsanlarının elkoymaları, Portekiz karabiber ticaretini engellemektedirler. Yeni Kastilya'da karabiber fiyatı iki katına çıkmıştır ([171]). Bu zorluklar ve bu fiyat yükselmeleri yaşlı Akdeniz'in dükkân arkası kapılarını genişletmektedir. Alman tüccarların 17 Şubat 1593 tarihli bir mektupları, *muda de Suez*'in 30.000 kantar malla geldiğini haber vermektedir, bir tarihçinin yazdığına göre "bunun anlamı, İskenderiye pazarının Lizbon'la aynı miktarda karabiber sunduğudur" ([172]).

Demek ki Doğu Akdeniz ticareti iyice canlıdır. Venediklilerin kaydettikleri gelişmeleri zikretmiştim. Bu gelişme 1596'da Halep'te *cottimo* vergisi % 5'ten % 2'ye düşürüldüğünde iyice vurgulanmıştır ([173]). Üç yıl sonra, 1599'da bir düşüş kaydedilmektedir, fakat Venedik ticareti gene de saygı duyulması gereken bir rakam olan 1,5 milyon altına ulaşmıştır; tüm hıristiyanların ticaret hacmi ise 3 milyondur ve zambaklı bandıra altında ticaret yapan Fransızlar da bu hacimde yarım milyonluk bir paya sahiplerdir ([174]). Aynı yıl, fırtınalı mücadelelerden sonra Venedikliler Mısır'da birçok ayrıcalık sağlamışlardır (bunların arasında keten ve deri yükleme hakkı da bulunmaktadır) ve açıkça söylemek gerekirse, Dimyat ve Rozetta'daki serbest buğday kaçakçılığı Girit'in iaşesi için tanrısal bir lütuf olmaktadır ([175]). 1593 konsolosluk raporunda zikredilen Halep'teki 16 Venedik firması, 1600'de hala faaliyetlerini sürdürmektedirler ([176]). 1603'te bu kentteki Venedik ticaret hacmi hala 1,5 milyon altın düzeyindedir ([177]). 1599'a ait başka bir işaret de Marsilya yükleme poliçelerinden gelmektedir, bu belgeler İskenderun'dan indigo, hindistan cevizi, karanfil gönderildiğini bildirmektedirler.

Böylece 1600'de baharat ve karabiber konusunda Okyanus yolu kesin zafer kazanmanın uzağındadır. Yükselmeleri ve alçalmalarıyla birlikte, iki rakip yol arasındaki mücadele 1,5 yüzyıldan fazla sürmüştür, ve biri için olduğu gibi, diğeri içinde birbirlerini izleyen bunalım ve toparlanma dönemleri meydana gelmiştir. Bu mücadelenin akibeti 1600'ler civarında sona eren bu soruşturmanın dışında kalmaktadır. Geriye, Akdeniz'in bozguna uğradığı dönemlerin tarih ve koşullarını belirlemek kalmaktadır. Bu bozgun XVII. yüzyıl başladığında artık çok uzaklarda değildir, fakat genel tarihlerin çoğunun dünyanın yeni kralı olan Okyanusun tahtından indirdiği Yaşlı Kraliçe için verdikleri ölüm tarihinden yüz yıl sonra o hala tam bir bozguna uğramamıştır.

Mümkün açıklamalar

Yukarıdaki anlatı bütün sorunları çözememektedir. Eksiktir ve bütün anlatılar gibi, gerçeklerden çok görüntülere bağlı kalma tehlikesini taşımaktadır. Üç veya dört tane yeni kitap bu nihayetsiz mübadelelerin uçlarından birini meydana getiren Uzak Doğu'daki olayları daha iyi görmemize yardımcı olmaktadırlar ([178]). Portekizlilerin Doğu Hind adalarındaki, "Müstahzarat adaları"ndaki aşırı istekleri, ileriyi görememeleri eskiden Malaka'ya yönelik olan lüks baharat akımlarının yollarının değişmesine neden olmuştur. Java bağlantısıyla, Doğu Hind adaları müstahzaratlarıyla Java ve Sumatra'nın yüksek kaliteli karabiberi için bağımsız bir yol olmuştur. Yüzyılın son yirmi yılı süresinde, Portekiz denetiminden kurtulan bu hareketler, Sumatra adasında

müslüman teknelerinin buluşma yeri olan Aşem çevresinde düğümlenmişlerdir; bu müslüman tekneleri daha sonra İran körfezi veya Kızıldeniz'e gitmektedirler. Seylan adasının ürettiği kaliteli tarçın bile Aşem'e kadar götürülmekte, ve tekneler bunu Akdeniz'e götürmek üzere yüklemektedirler. XVII. yüzyılın başında zengin bir Türk ticaret kolonisinin varolduğu Aşem'in bu talihi o kadar önemlidir ki, aynı dönem boyunca Çin, Hindiçini (ve Malabar kıyıları dışında kalan Hind) alımları önemli boyutlarda artmışlar ve Portekizlilerin Ümit Burnu yoluyla yaptıkları ihracatı bu artış boyutlarda artmışlar ve Portekizlilerin Ümit Burnu yoluyla yaptıkları ihracatı bu artış oranında azaltmışlardır. Tekrarlıyalım ki, bu ticaret kanalı XVII. yüzyılın ilk yıllarında bile önemini koruyacaktır. İşte nihayet Akdeniz yolunun sürekli başarısı açıklamasını bulmuş olmaktadır.

Memnuniyet belirtisi olarak, matematikçiler gibi, kanıtlanacak olan da zaten buydu demeyelim. Gerçekte, birbirlerinin üzerine inşa edilen bu sabırlı açıklamalar -Portekiz kafasızlığı; Türk bilgeliği; İran veya Atlantik savaşları; Doğu Hind adalarında İslamiyetin büyük yayılması ve ona bağlı olan bir baharat ile karabiber ticaretinin muazzam ölçüde gelişmesi; veyahut yüzyılın başında Portekiz deniz devriyelerinin acı sözleri; veyahut bir yandan Marsilya'yı ihya eden ve öte yandan da Tebriz ile Lwow ve Dantzig (Polonya) arasında ikinci bir yolu harekete geçiren şu 1570-1573 Türk-Venedik savaşı-; sonuç olarak karabiber ve baharat savaşına ilişkin bütün bu *olaylar,* Amerika gümüş madenlerinden, Molukalara veya Sumatra adasının en batı ucuna kadar, dünya ölçeğinde gözle görülür nitelikte olan sorun bütününü gizleme tehlikesine sahiptirler. Bütün mü? Karmaşık, ama altın ve gümüş sikkeler tarafından izlenen, Batıdan doğuya, dünyanın dönüş yönüyle aynı yönde hareket eden, büyük miktarlarda tamamlayıcı parayla birlikte çok çeşitli malları da sürükleyen ve doğudan batıya doğru ters yönde farklı ve çok değerli malların hareketine yol açan bir akım.

Bu kendi üstüne kapanmış olan ve her iki yöndeki hareketi esnasında Akdeniz'i de yalayan bu akımda herşey birbirini tutmaktadır. Oysa eğer kabaca saptanmış tarihler olan 1550 ile 1620 arasında, karabiber ve baharat Akdeniz'den geliyorlarsa, acaba bunun nedeni Amerikan gümüşünün yolculuğuna burada son vermeyi uzun süreden beri kesmiş olması değil midir? Bu konjonktür herşeyi belirlemiştir. Piero Zen adlı bir Venedikli 1530'da İstanbul'da Türklerin dikkatlerini *arzento ve dove il piper* ([179]), paranın karabiberin gittiği yere gittiği konusunda çekiyordu. Fakat bunun tersi de aynı ölçüde geçerlidir. Tabii ki ayrıntıların da ağırlıkları vardır. Kesin rakamlara sahip olamadığımız için, böylece Doğu Akdeniz ticaretinin yeniden canlanış tarihini tartışmaktayız. Hermann Kellenbenz 1540'ı önermektedir; ben 1550 demiştim ve gene aynını söylüyorum ve Vitorino Magalhaes Godinho bana destek vermektedir ([180]). Eğer Akdeniz'i XVI. yüzyılın başındaki sürekli bir nakit kıtlığından, aynı yüzyılın ikinci yarısında nisbi bir bolluğa (bazen 1583-84'e ([181]) olduğu gibi, para nereye yatırılacağının bilinemeyeceği kadar aşırı bollukta olmaktadır) götüren evrimi bir gün iyice bilebilirsek, kesin tarihin o zaman aşikâr hale geleceğini düşünüyorum. Örneğin Venedik'ten gözlendiği taktirde dönemecin 1545 ile 1560 arasında yer alacağını sanıyorum: 9 Haziran 1545'te ([182]) *Zecca* işçileri işsizdirler, çünkü kente çok az altın gelmektedir. Bunların *grandissima povertà*'larına çare bulmak ve onlara iş bulabilmek için 1000 düka değerinde çok küçük sikke basılmasına karar verilmiştir. 1551'de ([183]) *Zecca*'ya altın getirecek olanlara bazı avantajlar tanınmıştır: baskı parası olan alışılmış % 3,5'u ödemeyeceklerdir. 1554'de ([184]) *cechini per navegar* armatörü o kadar çoğalmıştır ki, baskı hakkı olarak yeniden % 3 konulmak zorunda kalınmıştır. 1561'de ([185]) *Zecca* depolarında o kadar büyük miktarda gümüş vardır ki (altın değil) bunları varolan küçük sikkeler halinde basmak olanaksız hale gelmiştir. Tamamını basabilmek için bir yıllık süre gerekmektedir. Bu durumda (ve bu bir yeniliktir) büyük gümüş sikkeler, *ducati d'argento*

basılmasına karar verilmiştir. Nihayet 1566'da *Zecca*'da altın sike bastırmak isteyenlere koşullar getirilmiştir ([186]). Kısacası Amerikan gümüşünün, örneğin Anvers'i 1550'den sonra kitlesel olarak istila eden ([187]) kısmının İtalyan Akdenizi'ne ne zaman yeterli miktarlarda ulaşarak Doğu Akdeniz ticaretini yeniden canlandırdığını bilmek gerekmektedir. Rastlantılar değerlidir: gene Doğu Akdeniz'de cereyan etmekte olan 1580'lerin duraklamaları bana kısa bir konjonktüre tekâbül ediyormuş gibi gelmektedir; İspanyol gümüşü Portekizin fethi ve Yarımadanın maruz kaldığı büyük tahıl bunalımı sırasında Atlantiğe doğru salınırken, bu konjonktür bütün Akdeniz'de net bir alçalma göstermiştir.

2. Akdeniz buğdayının dengeleri ve bunalımları

Akdeniz hiçbir zaman aşırı bolluk durumunda yaşamamış ve bizzat bu konudaki sıkıntısı yüzünden bazı tamamlayıcı önlemlerin peşine düşmesi onun bazı beceriler kazanmasına yol açmıştır. Buğday sorunlarını incelemek, onun hayatının zayıf yönlerinden birine ulaşmak ve aynı zamanda bu hayatı tüm boyutlarıyla kavramak anlamına gelmektedir. Karabiber ve baharat bir lüks ticaretini harekete geçirmektedirler ve bu ticaret üzerinde düşünüldüğünde, kalemin ucuna XVI. yüzyıl ticaret aleminin büyük adları gelmektedir, Affaitatiler, Ximenesler, Malvendalar, Welserler, Fuggerler. Buğday böylesine parlak adlara sahip değildir; fakat muazzam bir ticaret oluşturmakta ve birkaç geniş mübadelenin yanı sıra, eğer dikkate alınmazsa hata edilecek olan bir damar ve kılcal damar dolaşımını beslemektedir.

Esas itibariyle buğday sağlanması yerinde, Kapalı ekonomiler içinde, kısa mesafelerde gerçekleşmektedir. Kentler ihtiyaçlarını kapılarının dibindeki buğday ambarlarından sağlamaktadırlar. Sadece büyük kentler bu hacimli malı uzun mesafelerden getirtmek lüksüne katlanabilmektedirler.

Buğdaylar

Bu trafikler ister kısa, ister uzun çaplı olsunlar sadece saf buğdaya veya büyük ticari değeri olan buğdaylara, Sicilya'da *grani forti* veya *grani di Rocella* adı verilenlere dayanmamaktadır ([188]). Floransa'da üç farklı kalite birbirinden ayrılmaktadır: *cima de cime, mezzano, debole.* Cima taneleri bütün yabancı maddelerden arınmış olarak *staio* başına 52 libre veya hektolitreye 72,5 kilogram gelmektedir. Kategorilerine göre fiyatlar, 1590 tarifesine göre sırasıyla, *staio* başına 7,6,5 *lire*'dir ([189]). *Deboli* zayıf buğdaydır; doğununkiler olağandan daha kötüdürler; Abruzzeler ([190]) veya Urino'dakiler biraz daha iyidirler, fakat Venedik bunlara burun kıvıramamaktadır veya İspanya ve başka yerlerde sulanan ve çabuk tükenen topraklarda da bu cins buğdaylar yetişmektedir.

Buğdayın yanı sıra, Akdeniz'de hergün sofralara gelen tahıllar arpa ve özellikle de darıdır. 1550'de arpa ve buğday yüklü 10 gemi Apulia'dan Napoli'ye gelmiştir ([191]). Verona 1559'da felâket düzeydeki bir darı üretiminden yakınmakta ([192]) ve stoklardakileri Venedik *staro*'su başına bir dükaya satmayı önermektedir. 1562'de korkunç bir kuraklık nedeniyle yeniden kötü bir hasat olmuştur. İspanyol elçisinin bildirdiğine göre "fakir insanların beslendikleri" tüm darı üretimi kaybedilmiştir ([193]). Zanta adasındaki köylerde sadece kara arpa ekmeği yenilmektedir ([194]). Küçük Asya'daki Çanakkale civarında, Philippe de Canaye'ın naklettiğine göre, buğday olmadığından Türk

köylerinde yulaf ekmeği yenilmektedir ([195]), zaten Akdeniz'de yulafın nadir bir mal olduğu hesaba katılacak olursa, bu da kendi türünde bir lüks olmaktadır. Korsika'da buğdayın ikâmesi, ağaç ekmeği denilen kestane ekmeğidir. Tıpkı Po vadisi ve Valencia'da olduğu gibi Doğu'da bilinen bir yere sahip olan pirinç buğdayın arızi bir ikâmesidir. Kuru sebzeler, İspanyol denizaşırı topraklarından gelen bezelye veya özellikle Mısır'dan gelenler olmak üzere bakla, tıpkı imdat ekmekleri olarak kabul edilmektedirler. La Goulette'in yeni kaptanı Alonso dePimentel bol miktarda buğday ve arpa gelmesine rağmen "bize bezelye yollanmamış olması ne felâket " diye bağırmaktan kendini alamamıştır ([196]).

Demek ki buğday vardır, buğdaycık vardır ve İspanyol belgelerinin çoğulu *los panes* çok şey ifade etmektedir. Fakirlerin ekmeği vardır, zenginlerin ekmeği vardır. Sadece bu sonuncusu saf buğdaydandır. Lizbon'da kuzeyden gelen buğday zenginlere yönelik olduğunda, taşlardan ve diğer yabancı maddelerden kurtulmak için özenle elenmektedir ve Lizbon kadınları evlerinin önünde bu işle uğraşmaktadırlar ([197]).

Tahıl ticaretinin bazı kuralları

Tarihçi olarak, tahıl tüccarlarının karmaşık oyununa küçük yanından yaklaşarak, belli bir alıma, bir kentin iaşesine, bir spekülasyona, özel bir hesaba bakıyoruz. Herşey bu oyunu rastlantısal hale getirmektedir: belirsiz hasat miktarları, devletlerin öncelikle de kentlerin tahıl konusunda sürekli bir uyanıklık halinde olmaları, tüccarların hatta küçük perakendecilerin spekülasyonları, dolaşıma sokulan tutarların muazzamlığı, utanması az denizciler yüzünden bir navlunun kaybedilme tehlikesi... Ve bu alanda hiç aracı sıkıntısı çekilmemektedir. Nihayet, bu meslek tek başına yapılmakta ve başka faaliyetlere bağlanmaktadır ki, bu da sorunu karmaşıklaştırmaktadır.

Bu bağlamda, Jacopo ve Bardo Corsi'nin kayıtları, Floransalı bu büyük tüccarları Galileo'ya kredi verdikleri kadar; uzun karabiber ve ipeklileri vadeli olarak perakende satarken ve Palermo'da Toskana büyük dükünün hesabına buğday üzerinde büyük operasyonlar gerçekleştirirken göstermektedir. Onların emri altında çalışmış olan Bartolomeo Corsini, bazısı sonuçlanmış, bazısı devam etmekte olan bu operasyonların bilançosunu çıkartmıştır. 1595'deki bir dizi alımın sonucunda Floransalılar 11.766 düka borçlu kalmışlardır. 1596 için sonuca bağlanan pazarlıklar Palermo'dan 3.500 *salme* buğday alımını ve bunların Girgenti *caricatore*'sinde iki Raguza *nave*'sine yüklenmesini kapsamaktadır. Harcama tutarı 10.085 dükadır, yani Livorno'da teslim *salma* başına 3 dükadan biraz daha düşük. Bunu, yüklenmeyi beklerken çeşitli *caricatori*'de stoklanmış 2.000, 7.000 sonra da 6.000 *salme* 'lik buğday hesapları izlemektedir. Daha sonra düzenleme ve kambiyo konularında mali ayrıntılar ile *borç ve mal varlığı* konusundaki yazılar gelmektedir ([198]). Eğer Corsi'lerin acentesinin 1598'de açıkladığı operasyonlar kavranacak olursa, buğday üzerinde yapılan spekülasyonlar daha iyi anlaşılacaktır. Corsilere ait buğday yüklü bir *nave* henüz belirlenmemiş nedenlerden ötürü hamulesini Messina'ya boşaltmıştır, yani kurtulunması söz konusu olan miktar 3.700 *salme*'lik küçümsenmeyecek bir rakamdır. Gerçekte bu buğday 1595'te yapılmış olan alımlardan kaynaklanmakta ve bu nedenle, yalnızca ekmek yapmaya uygun olmaktan çıkmakla kalmamakta, aynı zamanda peksimet bile yapılamaz hale gelmiş bulunmaktadır, yani tavuk yemi olmaktan başka bir işe yaramayacak durumdadır. Böylece Messina'ya boşaltılan buğdayın bir kısmı vadeli satılmış, geri kalanı da peksimet haline getirilmişse de, kolay satılmışa benzememektedir. 2500 kantardan 564'ü Haziranda satılmış; 620 kantarı Ağustosta Toskana kadırgalarına teslim edilmiştir ve depoda daha 1316 kantar vardır. Fiyatlar zamanla düşmüşler ve 37 *tari*'den 30'a, sonra da 16'ya inmişlerdir ([199]).

Ve acente alıcılarla, peksimet yapmayı üstlenen fırıncıların kötü niyetli olduklarından yakınmaktadır ([200]). Bu, öykünün bir yanıdır. Osuna döneminde bir buğday muhtekiri olan veya öyle olduğu söylenen Starace'yi ([201]) öldüren Napolililer herhalde tahıl toptancılarından daha başka bir kanıya sahiplerdi. Fakat buğday etrafında oluşan dikkat ve tamahların en küçüğü hükûmetlere ait olanları değildir. Bütün devletler buğday işine karışmaktadırlar, küçükleri bile, Savua dükü bile, hatta Erdel voyvodası bile. Yaşlı tarihçi Biancini buğdayın çevresinde, enkizisyon konusu olan şeylerden daha fazla casusluk olduğunu yazmaktadır. Bunun birçok nedeni vardır. Tıpkı tuz konusunda olduğu gibi, devlet maliyesinin buğday konusundaki açgözlüğünü doyurmak mümkün değildir. Öte yandan, buğday ticareti bir dizi teşvik ve lütfa kapı açmaktadır. Bu bir komuta levyesi, bir baskı aracı, hizmetlerin karşılığını ödemenin veya ayrıcalık yaratmanın bir biçimidir. Venedik'teki İspanyol "milleti"nin konsolosu olan ve bir uzmanın söylediklerine göre görevini iyi yapan, öte yandan da Portekiz belgelerinin Lizbon'daki tüccar-kralın hizmetinde olarak gösterdikleri Thomas Cornoça 1573'de ödül olarak Piemonte buğdayını Grisonlulara (İsviçre'de bir kanton halkı) Milano devleti üzerinden vergiden muaf olarak transit geçirme hakkını talep etmiştir. Daha önce verilmiş ve verilmekte olan ayrıcalık nehirlerine bakılacak olursa, bu küçük bir lütuf olarak kalmaktadır ([202]). Sicilya'da buğday üzerinden ihsanlar vermek kuraldır ([203]). 1578 yılına ait *tratas*'ların dökümü G.A. Doris'ya "6.000 *tratte*" bağışlandığını göstermektedir; bundan Sicilya buğdayından 6.000 *salme* ihraç hakkı tanındığını anlayınız, yani *tratte* başına 2 eküden, 12.000 ekülük bir gelir ([204]) ki, bu ona 1566'da tanınmış olan 4.500 *salme* 'nin üzerine ek bir ayrıcalık olmaktadır ([205]). İspanyol garnizonlarının ve İspanya hizmetindeki Savua kadırgalarının bulundukları Nice ve Villefranche piyasalarının iaşesi için, Savua dükü 1566'da II. Felipe'den 6.000 *salme*'lik bir Sicilya buğdayı *tratta perpetua*'sı talep etmiştir ([206]). Kral bir kereye mahsus olmak üzere 1.500 *salme*'lik bir *tratta* verilmesine razı olmuştur. Ek bir bilgi olmaksızın, Emmanuel Philibert'in, bu sözümona ülkesinde muhafızlık yapan İspanyollara yönelik buğdayın ticaretini yaptığı bilinmektedir ([207]). Uzun zamandan beri 6.000 *salme*'lik bir Sicilya buğdayı *tratta*'sından yararlanan "Monako senyörü" Carlo Grimaldi de zaten bu yola başvurmaktadır. II. Felipe'nin 13 Ekim 1584 tarihli bir mektubu bu lütfu ondan geri almaktadır, çünkü senyör lisansları Monako'yu beslemek üzere kullanmak yerine satmayı yeğlemiş ve bunları Sicilya vergisinin altında bir fiyattan satmıştır ([208]). Başka dünyalarda da aynı maceralar yaşanmaktadır. 1562'de Raguzalılara tanınan ve Valencia'dan alınması gereken yaklaşık 1.600 *salme*'lik bir ihraç izni vesilesiyle buranın Valide Sultan'a ait bir has olduğunu öğreniyoruz ([209]).

Küçük ayrıntılar ve küçük tarih: buğday *tratta*'larının yöneticilerin elinde bir gelir ve ödeme aracı olması sonucunda bu yöneticiler buğday ticaretine çok daha bağlı hale gelmektedirler, ancak bunu ne Türkiye'de, ne de Hıristiyan aleminde izlemek çok kolay değildir. Ve devletlerin gözetimi, kentlerin hastalık derecesindeki gözetimlerine kıyasla bir hiç mertebesindedir ([210]).

Buğdayın kendini bu kadar düşündürtmesinin nedeni kıt olmasıdır. Akdeniz hasatları genellikle yetersizliğin civarında oluşmaktadırlar. Zengin tarımlar, bağlar, hayvan yetiştiriciliği ona sürekli birer rakiptirler ([211]). Bu ilk ama tek neden değildir. Buğday Akdeniz'de ekstensif bir tarım olmaya devam etmektedir; büyük alanlara gerek göstermektedir, çünkü birim başına verim yüksek değildir ve üstelik topraklar her yıl işlenememektedir. Sicilya'da iki yılda bir ekim (buğday ve nadas) kuraldır ([212]); Apulia'daki Tavolere'de aynı durum söz konusudur ([213]). İspanya'da ideal olanı üç yılda bir ekimdir (üç *hojas*), çünkü bir yıl ekim, bir yıl nadas usulü toprakları tüketmektedir. *Dry Farming* uygulamaları bir kısmı derin, diğerleri yüzeysel sürümlerin çakışmasını

gerektirmektedir, böylece yağmur kıtlığına karşı önlem alınmış olmaktadır ([214]). Nihayet, yöneticilerin buğdayı vergilemek, satışları düzenlemek konusunda aldıkları önlemler, sadece inlemesini veya İspanya'da olduğu gibi katırcılık hayatına yönelmeyi veya Amerika macerasına katılmayı bilen bir köylülüğü ezmektedir.

Bunlara, dualarla önlenemeyen, kışın meydana gelen su baskınlarının veya yazın kuraklıklarının dramını da ekleyelim ([215]). Sonuç: en ufak bir haberde dalgalanmaya başlayan fiyatlarda olağanüstü oynamalar. Bu fiyat değişmelerinin mekanizması ancak XVIII. yüzyılda araştırılmaya başlanmıştır ve bu konuda çok az kitap 1793'te Floransa'da yayınlanmış anonim (belki de Sestrini yazmıştır) bir eser kadar aydınlatıcı olabilmiştir ([216]). Bu kitap Akdeniz'in çeşitli bölgeleri arasındaki fiyat dengesizlikleri konusunda akıllıca düşüncelerden yana zengindir: böylece XVI. yüzyılda olduğu gibi ucuz ekmek diyarı Doğu ile, pahalı ekmek diyarı Batı arasında bir fark belirmektedir. Kitap öte yandan şu veya bu bölgedeki kötü bir hasadın, merkezden çok, çevrede daha yüksek fiyatlardan bir pahalı buğday alanını nasıl yarattığını açıklamaktadır ([217]). Daha XVI. yüzyılda bile durum böyledir. Bir kıtlık alanı belirmeye başlar başlamaz tüccarlar ona yönelmekte, teknelerini harekete geçirmekte, stoklarını tasfiye etmektedirler. Bu alandan bazen çok uzaklardaki fiyatlar da, bu hareketten ötürü artmaktadır. Fakat tekneler pahalılık ülkesine üşüşünce oradaki fiyatları alt-üst etmektediler. Siyasal ekonomi dersleri için iyi bir şema.

Denizin tümü için kötü bir yıl olan 1561'de, İstanbul'da karşımıza bu durum çıkmaktadır; bu yılda Portekiz'de ilkbahar "alışılmamış bir kuraklıkta" geçmiş ([218]), İspanya'daki hasat felâket düzeyinde gerçekleşmiş ([219]), Sicilya'da *salme* başına fiyat hasattan sonra 2,5 dükaya çıkmış ([220]), ve Doğu'da iki hasat arasında o kadar büyük bir fark meydana gelmiştir ki, daha ilkbahardan itibaren endişelenilmeye başlanmıştır ([221]). *Colomba* adlı bir Venedik *nave*'si yolundan çevrilerek İzmit'e yöneltilmiş ve başkente gidecek buğdaydan yüklemek zorunda bırakılmıştır ([222]). Gene Venediklilere ait olan ve Volo'dan buğday yüklenen dört *nave*'ye Selanik koruma kadırgaları tarafından elkonularak İstanbul'a gönderilmiştir ([223]). İstanbul gibi bir cazibe merkezinde, teknelerin kitlesel olarak gelmeleri açığı çabucak kapatarak fiyatları düşürmüştür; buğdayın *chilo*'su (*salme*'nin dokuzda birine eşit) 17,5 akçeye düşmüştür ki, 1 düka =60 akçe eşitliğinden, salme başına 5 dükadan daha az etmektedir ([224]). Ertesi yıl, buğday fiyatı Yunan iskelelerinde *chilo*'su 12 akçeye düşmüştür, yani *salme*'si iki dükadan daha aza.

Başka bir örnek: 1578'de korkunç bir kıtlık İspanya'yı perişan etmiştir. Kral naibi Marcantonio Colonna Sicilya'dan imdat tekneleri yollamanın çerelerini aramaktadır. Tüccarlar 24.000 *salme*'lik alım yapmışlardır ve bunun 6.000'ini İspanya'ya götürmeyi yüklenmişlerdir. Geri kalanı için çok fazla maceraya atılmayı istememektedirler, çünkü "herkes en fazla kazancın nerede olduğunu düşünüyorsa, oraya koşmakta ve bu durumda aşırı tahıl bollaşması" ve ticari felâketler "meydana gelmektedir" diye açıklamaktadırlar ([225]). Yukarıda zikrettiğimiz raporu kaleme alan kişinin de 1584'de düşündüğü durum budur. Rapor yazarı, taşımayı üstlenmek isteyen hükûmet yöneticilerini, kazanç kokusuyla, *el odor de la ganancia* İspanya'ya çekilerek buraya üşüşecek olan tüccarların onlar için meydana getirecekleri tehlike konusunda uyarmaktadır ([226]).

Bir tüccar için başka bir felâket de, zorluk halinde olan bir ülkeye yolladığı teknesinin, ona canının istediği gibi ve her zaman da daha düşük bir fiyattan ödeme yapacak olan bir kent tarafından çevrilerek elkonulmasıdır. Bu bağlamda şu Cenevizli toptancıların öfkeleri anlaşılmaktadır: Apulia'dan buğday yükledikleri tekneler 1578'de

İspanya'nın *altissimi* fiyatlarına doğru gitmektedir; ve teknelere bizzat Cenova Cumhuriyeti tarafından elkonulmuştur ([227]).

İlke olarak ticari mekanizma basittir: tahılı iyi bir yıldan kötü bir yıla taşımak veya bundan daha fazla uygulanan bir yöntem olarak (çünkü tahılları korumak zordur ve uzun zaman stokta bekletilemezler), iyi bir hasat bölgesinden kötü bir hasat bölgesine ürün fazlasını aktarmak. Böylece, hasatların kaprislerine göre, mübadele akımları yön değiştirmektedirler. Tahıl konusunda herşey görülebilir, herşey görülmüştür. Hiçbir kıyı bölgesi veya kıyılara yakın bölge olmasın ki birgün bir fazlalık arzetmesin. Korfu adasının bir zamanlar "*formento grosso*" ([228]) ihracatçısı olduğunu keşfetmek için XV. yüzyıla geri gitmek yeterlidir ve XVI. yüzyılın ilk yarısında Kıbrıs'ın Venedik yönüne doğru buğday ve özellikle arpa ihraç ettiği görülmektedir ([229]). 1570'lerde Spalato, civar bölgelerden gelen Türk buğdayının istilasına uğradığına tanık olmakta ve Türk silahlarının farkına varıncaya kadar bunların Venediğe gitmelerine izin vermektedir ([230]), ancak Türk silahları karşısında aniden korkuya kapılan Spalato henüz kentte olan tahılın Venediğe gitmesini engellemiştir. Bazı yıllar şaşırtıcı anormallikler ortaya çıkmaktadır: 1555'de Roma'ya İspanyol buğdayı sevkiyatı ([231]); 1564'de Katolik kral tarafından verilmiş herşeyi yerli yerinde bir izin belgesiyle Andaluçya tahılının Cenova'ya gönderilmesi ([232]); 1571'de Kastilya'nın depo kapaklarını açması ([233]). 1587'de Sardinya kral naibi başarılarından ötürü kendi kendini kutlamaktaydı: onun yönetimi esnasında Cenova'ya 4.000 *salme* buğday sevkedilmişti ([234]). Herşey olabilir! Hatta Oran Afrika buğdayının bir çıkış kapısı haline gelebilir ([235]). Diego Suarez bu durumu açıklamıştır ([236]): *presidio* çevresinde yerli buğday, İspanyol buğdayından 4 veya 5 kat daha ucuzdur. Buğdayın bulunması halinde kâr büyük boyutludur, ama kuşkusuz her yıl buğday bulunmamaktadır ([237]). Aynı şekilde Cezayir, yılına göre aşırı zengin veya aşırı fakir olmaktadır ([238]).

Dolu ambarlar ne yazık ki, sıklıkla ortaya çıkan, şiddetli, insan yiyici kıtlıklar esnasındaki boşlukları telâfi etmeye yeterli olamamaktadırlar. 1554'de bu kıtlıklardan biri *horibilissime in tutta Italia* meydana gelmiştir ([239]). Ve dışarıdan rahatlama unsuru kolaylıkla gelememiştir, çünkü onbinlerce insan ölmüş ve Floransa'da buğdayın *stagio*'su 8 *lire*ye ulaşmıştır ([240]).

Denizyollarına bağlı olarak buğday ticareti

Buğday kolay taşınabilen fakat hacimli bir maldır. Ne kadar değerli olursa olsun, büyük taşıma maliyetlerine katlanması mümkün değildir. Tabii ki kıtlık ve aşırı fiyat artışı durumları hariç, buğday karada ancak kısa mesafeli yolculuklar yapmaktadır.

İşte 1584'de İtalya'dan İspanya'ya bir tahıl sevkiyatı projesi ([241]). Yükleme Toskana *Presidio*'larından yapılacaktır, Orbetello, Talamone veya "Puerto Hercule". Alım (Kastilya ölçüsü olarak 70.000 *fanega*) Papalık topraklarındaki Corneto ve Toscanella; Toskana büyük dükalığına bağlı Siena Maremmesindeki Grosetto; Parma düküne ait olan Castro ve Montalto'dan yapılacaktır. Yani bazen kara içinde 15, 25 ve 30 millik mesafelerden. Sonuç: İspanya'da *fanega*'sı 10 riyal olan alış fiyatına, yükleme merkezlerine kadar karadan taşıma bedeli olarak *moggio* başına üç ekü, yani *fanega* başına üç riyal eklemek gerekmektedir. İşte nisbeten kısa bir yolculuktan sonra %30 pahalılanan bir buğday. Bu açıdan Apulia ile Napoli arasındaki yolları arabaların geçebilecekleri hale getirmek konusundaki bir proje hakkında Napoli kral naibinin düşünceleri (29 Temmuz 1562) anlaşılır hale gelmektedir: "Napoli kentinin iaşesini taşıyabilmek için arabaların işleyebilecekleri yolların açılmasına gelince, bu konuyla mümkün olan en büyük hızla meşgul olunmaktadır. Fakat Apulia'dan buraya arabayla

buğday taşımanın muazzam maliyeti konusunda kimsenin bu işi yapma riskine gireceğini sanmıyorum" ([242]). Buğdayı Yarımadanın bir ucundan öbürüne kadar taşımak mümkün değildir. Napoli üzerinden bazen tahıl geçmektedir, fakat hiçbir şey Adriyatik ile Tiren Denizi arasında buğday taşındığını göstermemektedir. Bu çok az mümkün bir durumdur, çünkü Floransa çevresinde, kentin civarında 4-13 millik bir daire içinde yapılan taşıma buğdayın fiyatını, 1570'de %4,24 ve 1600'de %3,35 artırmaya yeterli olmaktadır ([243]) (bu durum bizatihi malın fiyatının kara taşıma maliyetinden daha çok arttığını göstermeye yönelebilir, fakat sırf bu örnekten hareketle genellemelere ulaşılmaz, hatta Floransa'daki başka yüzdeler bunun tersini ortaya koymaktadırlar). 1559 Ocağında, Santa Ella ve La Rambla kasabalarının arpasını Malaga'ya yollamaktan vazgeçilmiştir, çünkü arabayla taşıma bedeli, arpanın bedeli kadar tutmaktadır ([244]).

1590-1591 kışında Polonya'ya giden ve yolda Innsbruck ile Viyana'da Krakov veya Macaristan'daki muhtemel buğday fiyatları hakkında bilgi toplayan, sonra da *Provveditori alla Biave* için, Venedik'te teslim bir *staio*'nun kaça geleceğini hesaplayan şu Venedikli kâtip Marco Ottobon'a sempati duymalıyız ([245]). İşlemin hemen her zaman olanaksız olduğunu görebilmek için para ve ölçüleri birbirlerine çevirmek, vergi ve simsarlık bedelleri konusunda hiçbir şeyi unutmamak gerekmektedir. Krakov'dan alınan bir Venedik *staio*'su karşılığı buğday 8 Venedik *lire*'sine malolmaktadır. Krakov'dan Viyana'ya taşıma için 7 *lire* 12 *soldi* ödemekte; Viyana Villach arasında 7 *lire* 10 *soldi;* Villach'tan Venzon'a 3 *lire;* Venzon'dan Porto Gruaro'ya 1 *lire* 4 *soldi;* Porto Gruaro'dan (kayıkla) Venediğe kadar 3 *soldi* taşıma bedeli ödenmektedir. Bunlara vergiler, çuval ve fıçı bedelleri, simsarlık ücretleri eklenmektedir. Toplam olarak 30 *lire* 19 *soldi* veya 31 *lire*'den 1 *soldi* eksik bir harcama yapılmaktadır: taşıma, malın fiyatını dört kat arttırmıştır. Taşıma, ticarileşmiş buğday fiyatları arasındaki farklılaşmanın başlıca unsurudur ([246]).

Böylece buğday sevkiyatında neden su yollarının tercih edildiği anlaşılmaktadır. Burgonya buğdayının güneye doğru yayılması ancak Rhône yolunun kullanılması sayesinde mümkün olabilmiştir. Floransa'ya getirilen ve zorunlu olarak pahalı olan yabancı buğdaylar, kentin nehir limanı olan Signa'ya kadar, mümkün olduğunca Arno'dan yukarı çıkmaktadırlar ([247]). Sicilya'daki Lentini bölgesinin (Leontinoi) zenginliği tarımsal kaynaklarından ve ek bir şanstan ileri gelmektedir: kıyıdan çok uzak değildir ve *fiume grandesi* San Leonardo kente birkaç fersah kalana kadar seyrüsefere uygundur; en azından 1483'teki durum budur ([248]).

Denizyoluyla taşımacılık nisbeten ucuzdur. Yukarıda verdiğimiz, İspanya'ya taşınacak İtalyan buğdayı örneğine geri dönecek olursak, *fanega* başına alış fiyatı 10 Kastilya riyaline gelmektedir, limana kadar taşıma 3 riyal, ihraç resmi 5 riyal ve iyi bir Raguza teknesinde taşıma bedeli sadece 3,5 riyal olmaktadır. Bunlara bir de, yılın ilerlemiş olması nedeniyle oldukça yüksek (*ad valorem* % 9) bir de sigorta bedeli eklenirse, *fanega* başına 30 *maravedis* ek bir harcama ortaya çıkmaktadır. Böylece deniz taşıma bedeli *fanega* başına 4 riyal olmakta ve buğdayın bir *fenaga*'sı Alicante veya Carthagena'da 22 riyal 3 *maravedis* olmaktadır (bu hesaplarda bir riyal 54 *maravedis* sayılmıştır). Buğdayın nakli esnasında deniz taşımacılığı diğer işlemlere nazaran -arabayla taşıma, yük hayvanlarıyla taşıma veya ihraç izni- nisbeten daha ucuza malolmaktadır. Üstelik deniz taşıma bedeli mesafeyle kesin bir bağlantı içinde değildir: fiyat İtalya'dan Barselona veya Valencia'ya gidilmesi halinde veya kıt buğdayın Toskana veya Sicilya'dan götürülmesi halinde değişmemektedir. Hatta gemi sahipleri İspanya'ya giderken, Sicilya'dan yola çıkınca Toskana *presidio*'larına kadar çıkıp daha kuzeyden

geçmektense, "Körfez"i aşmayı tercih etmektedirler: Sicilya'dan hareketle *tener el golfo mas lançado,* körfezi doğrudan geçmenin daha iyi olduğunu ilân etmektedirler.

Bunun sonucu olarak, denizyollarına kolay ulaşabilen Akdeniz dünyasının iç kesimi büyük bir tahıl ticareti lüksünün bedelini ödeyebilecek durumdadır. Bu farkına varış tek başına, sadece denizle doğrudan teması olan (Milano gibi ayrıcalıklı olanları dışında) kentlerin büyüyebilmelerini açıklamaktadır. Eğer Akdeniz adaları çoğu zaman zengin ve istilacı tek bir ürünü yetiştirmeye kendilerini tahsis edebiliyorlarsa, denizin tahıl tekneleriyle onların ulaşabilecekleri yerde olmasındandır. Sürekli olarak gıda sıkıntısı içinde olan bu adalar, tehlike içindeki hayatlarını sürekli olarak dengeye getirmektedirler. Bu sadece denizin izin verdiği veya harekete geçerdiği bir beden eğitimidir. Buğday su üzerinde inanılmaz koşular gerçekleştirmektedir. Valencia'da, İspanya'da ([249]), Cenova'da, Roma'da Mısır veya Ege buğdayı yenilmektedir. Ocak 1578'de Dax piskoposu IX. Charles'a Raguza'dan şöyle yazmaktadır: "Bu kentte en aşağı 500 mil uzaktan getirilmemiş tek bir tane bile yenilmemektedir " ([250]). Bu, XVI. yüzyıldan çok daha öncelerinin de gerçeğidir. Buğday Antikite'den beri her zaman güvertesi olmayan teknelerde böyle taşınmaktaydı. XI. yüzyılda Aragon buğdayı Ebro'dan aşağı iniyor, sonra da Tortosa'nın ötelerinde denizin uzun verev çizgisi üzerinden Suriye'nin aşırı ihtiyacına cevap vermeye koşuyordu ([251]).

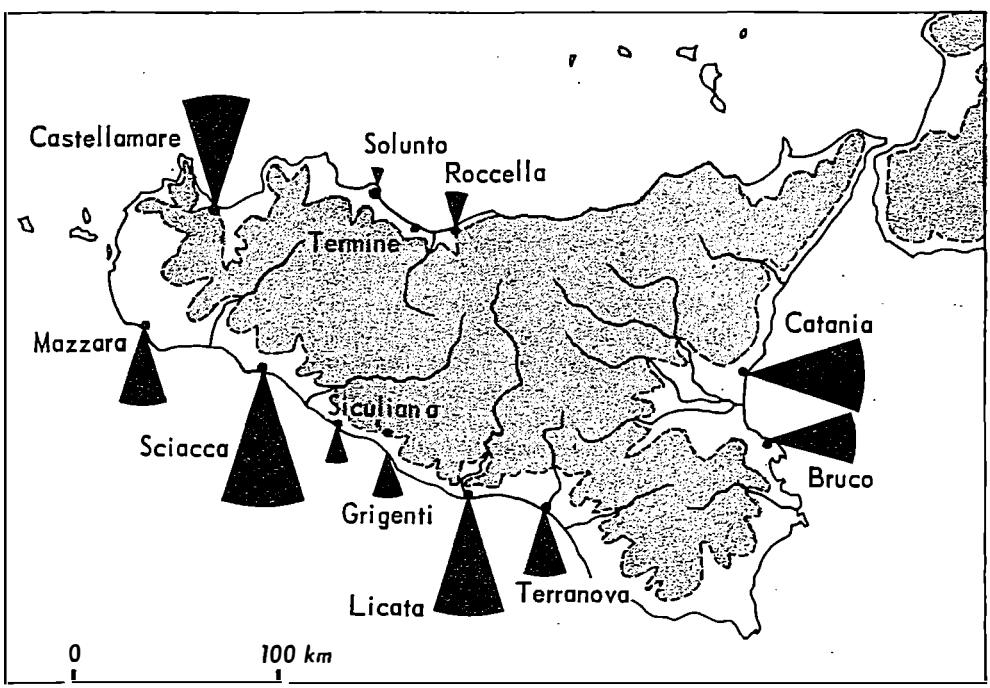
İhracatçı kent ve ülkeler

Tahıl ticaretinin yararlandığı tüm pazarlar deniz kıyılarında veya akarsu boylarında yer almaktadırlar. Bu kayıkların Livorno ile bağlantılarını sağladıkları Grosseto, Montalto, Corneto ([252]) gibi küçük limanların veya bir sigorta poliçesinin Venediğe doğru faal bir trafiğe tanıklık ettiği Abruzzelerin Grottammare, Sinigaglia gibi limanlarının durumudur ([253]). Bundan da fazlası büyük pazarların durumu böyledir: büyük nehir aracılığıyla Karadeniz'e bağlanan Tuna ovasındakiler (Doğu Akdeniz'den Aralık 1575'te ([254]) gönderilen bir rapor Eflâk ve Buğdan tarafından sunulan buğdayın, Türklerin emrine göre peksimete çevrilip, sonra da Tuna kıyısına getirilerek teslim edilmesi gerektiğini göstermektedir); buğday üreticisi bölgelerle bağlantılı olan Ege denizi pazarları: Trakya'ya bağlı olan Gelibolu, Asya kıyıları yakınındaki Patmos, Makedonya'nın mahreci Selanik ([255]), Teselya ovası buğdayını ihraç eden, batılı alıcıların büyük kaynağı Volo ([256]). Mısır'da Nil, Tıpkı Tuna gibi denize pirinç, bakla ve bezelye ile karışık muazzam miktarda buğday akıtmaktadır. Batıda en büyük ihraç pazarları Apulia ve Sicilya'dır -bu sonuncusu XVI. yüzyıl için bir cins Kanada veya Arjantin'dir-.

Bu açıdan Sicilya örneği dikkati haketmektedir. Aynı zamanda diğerlerinden daha net olmak gibi bir üstünlüğe sahip bulunmaktadır. İspanyol kral naipleri açısından Sicilya'yı yönetmek, herşeyden önce buğdayla meşgul olmak anlamına gelmektedir. Hiçbir mektupları yoktur ki, hasattan, fiyatlardan, ihraç izinlerinden, adanın büyük üretimi sayesinde zenginleşmiş Sicilyalı senyörlerin oturdukları Palermo'ya yerleşmiş olan yabancı toptancılarla yapılan pazarlıklardan söz etmiyor olsun ([257]). Sicilya, Denizin batı havzasındaki bu temel iaşeci rolünü Antikite'den beri, az veya çok parlak olarak, fakat kesintisiz bir şekilde sürdürmektedir. Cenova'nın 1261'de Sicilya kralı Manfred bir yıllık 10.000 *salme* 'lik (20.000 kental) alım için imzaladığı sözleşme, eğer rakam daha yüksek olsaydı (çünkü Cenova zaman içinde büyümüştür) bir XVI. yüzyıl sözleşmesi sanılabilirdi ([258]). Bütün Batı, Sicilya buğdayının hayalini kurmaktadır ve bu konuda en fazla iştahlı olanı da komşu Kuzey Afrika kıyılarıdır. Afrikalı Leon, Arapların Sicilya buğdayından edinebilmek için çocuklarını rehine olarak verdiklerini anlatmaktadır ([259]). Trablus hıristiyanlar tarafından geri alınınca, Sicilya'da hemen buğdaydan Afrika'da alınacak vergilerle meşgul olunmaya başlanmıştır; yalnızca kaleye tahsis edilmiş olan 2.500 *salme* bu vergiden muaf olacaktır ([260]).

Katolik Ferdinando'nun döneminden itibaren adanın *caricatori,* tahıl yükleme boşaltma iskelelerinin listesi saptanmıştır: Solunto, Licata, Roccella, Catania, Bruca, Terranova, Termini, Girgenti, Siculiana, Mazzara, Castellammare. 1532 ihracatının dökümü ([261]) güneyin ve tepelerin önceliğini göstermektedir. Bu 1532 yılında resmi ihracat, toplam olarak yaklaşık 260.000 *salme*dir, yani 520.000 kental buğday; 1577 yılına ait bir tahmine göre Cenova'nın talep ettiğinden dört kat daha fazla ([262]). Cenova yılda 60-70 bin *salme* Sicilya buğdayı ithal etmektedir ([263]). Fakat yüzyıllardan beri, Akdeniz'in batısında, adanın en iyi kalite buğdayından yemeyen hiçbir kent yoktur.

Bu eski pazar çok güçlü bir şekilde örgütlenmiştir. Ticari olarak bu pazar Palermo'yu merkez almıştır, ancak bu kent ne yüklemelere, ne de taşımalara katılmamakta, fakat *negozio frumentario*'ya ilişkin olan herşeyi biraraya getirmektedir ([264]), bunun nedeni herhalde tahıl satıcılarının ve daha da fazlası, kral naibinin veya daha doğrusu şu büroların, *portolano*'nun, *tratas,* yani değerli ihracat izinlerini elde etmek için gereken kırtasiye ve girişimleri karmaşık hale getiren şu memurun yanında bulunmak zorunda olan Floransalı veya Cenovalı toptancıların acentelerinin bu kentte oturuyor olmalarıdır (kral naibi bazen Messina'da, bazen Palermo'da ikâmet etmektedir). Bu ihracat izinleri bedava değildir ve fiyatları Mario Siri'nin ([265]), ondan ödünç aldığımız tabloda yeniden oluşturduğu bir eşel mobilin baremlerine göre değişmektedir.



49. 1532'de Sicilya **carlcatori**'si
Kaynak: L. Bianchini, **op. clt.**, I, s. 241.
Buğday ihracatçısı limanlar adanın ova ve tepelerine tekâbül etmektedirler. Castellamare hariç kuzeyde ihraçatçı liman bulunmamaktadır. Güney kıyısının önceliği vardır. İhraç rekoru Sciacca'ya aittir (260.000 **salme**, yani 520.000 kental toplam üzerinden 40.000 **salme**) Grigenti değil Girgenti, Termine değil Termini olarak okuyunuz.

Sicilya ihracatında eşel mobil
(Mario Siri'ye göre)

Salme fiyatı	Salme başına vergi
18-22 tari	6 tari
22-26 tari	10 tari
22-30 tari	12 tari
30 tari'den yukarı	16 tari

Bu vergiler doğal olarak Sicilya buğday fiyatlarını etkilemişlerdir. Acaba 1550'lere doğru ([266]), yaşlı tarihçi Bianchini'nin söylediklerine göre, daha ucuz olan Doğu Akdeniz buğdayını daha talihli hale getiren bu durum mudur? Sicilya tahıl taşıma filosunun mahvolması da bunun sonucu olmalıdır. Veya daha muhtemel gibi gözüken durum olarak, bu mahvolma binlerce *salme* buğday taşıma kapasitesine sahip Venedik veya Raguza kadırgalarının gelişmesiyle çakışmış olmalıdır. 1573'de Venedik hesabına Sicilya'dan yükleme yapan tekneler sırasıyla 4800, 4000, 4000, 2500, 2000, 1800, 1500, 1000 ve 1000 *salme* yük almışlardır ([267]). Özellikle hacimli malların -buğday, tuz veya yün- taşınmasında uzmanlaşmış bir filo doğmuş olmaktadır. Bu filo Sicilya pazarının donanımını tamamlamaktadır. Bu pazar aynı zamanda *caricatori*'de (XVI. yüzyılın tahıl *elevator*'ları mı demeliydik?) geniş depolara sahip olmakta ve hamiline muharrer buğday poliçeleri (*varanta*) bulunmaktadır. Geriye, buğdayını hemen satmak istemeyen ama para avansı elde etmek isteyen mal sahiplerine verilen *cedola* adlı alındı belgesinin öyküsü kalmaktadır. Acaba gerektiğinde bu *cedola*'yı kime satmaktaydı?

Bütün bunlar garip bir şekilde çağdaş bir vurguya sahiptirler. Fakat bir yargıya varabilmek için bu depoları, onlara ait belgeleri, *cedola* karşılığında borç verenleri, yani Bianchini'nin eski kitabının yetersiz olarak aydınlattığı herşeyi iyi bilmek gerekmektedir ([268]). Aynı zamanda, hem buğday üretimini, hem de ticaretini kapsamına alarak bunları para üzerinde muamele yapanlara aktaran şu yönetsel ve kapitalist sistemi de daha iyi tanımak gerekmektedir. Buğday fiyatları düşünce köylüler (bunlara ilgi çekici bir şekilde *borghesi* burg insanları, yani kentliler denilmektedir) borçlarını ödeyemez hale gelmekte ve öküzlerini satmak, hatta topraklarını terkederek kaçmak zorunda kalmaktadırlar. Aslında köylüler her ekimden önce tohumluk ve koşum öküzleri satın almak için borçlanmakta ve yeni topraklarda şanslarını denemektedirler. XVII. yüzyılın başlarına ait bir İspanyol raporu "Senyörler ve *caballeros* bile böyle buğday cinsinden ödenecek borç almakta ve eğer sonrasında ödeyemez duruma düşerlerse yüksek faizlere katlanmak zorunda kalmaktadırlar; bu durumda hemen kral naibine koşarak faiz indirimi talep etmekte ve bazen de bunu elde etmektedirler" ([269]). XVII. yüzyılın başında Kastilya'da Valladolid çevresinde farkettiğimiz köylü ve senyör konumu da bunun aynıdır ([270]).

XVI. yüzyılda yukarıdan aşağı tahrip olmakta olan bir sistem izlenimi edinilmektedir. Örneğin, senetler üzerinde garip spekülasyonlar zincirlerinden boşanmaktadır. *Magazinieri*'nin suç ortaklığıyla bunların sahteleri tedavüle sokulmakta; sonra da bunlar aracılığıyla varolmayan buğdaylar satılmakta; hesaplaşma zamanı geldiğinde ise *caricatori*'lerde meydana gelen zarar veya hırsızlık masalları anlatılmaktaydı. Buğday toptancıları iflas etmektedir. Boşuna, hükûmet kararlarına aykırı davranan kadırgaları tehtid ederek, yasalara uygun kayıt tutulmasını isteyerek, alivre tahıl alım ve satımını, *alla voce ve secondo le mete* denilen tefeci sözleşmeleri veya tahıl fiyatları konusundaki

bahisleri yasaklayarak, kamu vicdanını savunmaktadır ([271]). Ama utanılacak durum devam etmekte ve bazı mal sahipleri buğdaylarını limanlardaki spekülatörler veya madrabazlara teslim etmektense, onların sakladıkları çukurlarda çürümelerini tercih ediyorlardı. Ama belki de bu XVI. yüzyıl sonlarında Sicilya'da bile nadir hale gelen, tahıl üzerinde spekülasyon yapmanın bir yoluydu. Durum öyle hale gelmiştir ki, kent yönetimleri, bizzat hükûmet bile *caricatori*'lerdeki buğdaylara elkoymakta tereddüt etmemişlerdir ([272]).

Raguza, Napoli ve Venedik yönündeki büyük bir ihracatın Manfredonia, Foggia ve Trani limanlarını kullandığı Apulia'da sistem aynıydı: *tratte,* gümrük çıkış belgeleri krallık maliyesi tarafından fazla bir önlem alınmadan ve önceden satılmaktaydı. Bu belgeler değer kaybediyor ve ucuza kapatılıyorlardı. Tüccarlara bakılırsa, Venedik bu yoldan, gümrük ödemelerinden %32'ye varan tasarruflar sağlamaktaydı ([273]).

Doğu buğdayı

Fakat Batı, sadece kendi bölgelerindeki telâfi hareketleri sayesinde yaşamını sürdürmemektedir. Özellikle yüzyılın ortasında; daha az nüfuslu, ihraç edilebilir tahıl bakımından daha zengin ve genellikle daha ucuza olan Doğu Akdeniz'in yolladıkları sayesinde yaşamını dengeleyebilmektedir. Doğu üç tane büyük tahıl ambarına sahiptir: Mısır; Teselya, Makedonya, Trakya ve Bulgaristan ovaları: Rumen ülkeleri. Bu sonuncu bölgeler çok erkenden Akdeniz akımının dışına alınmışlardır: İstanbul'un muazzam miğdesi buraları kendi için tekelleştirmiştir. Geriye, Yunan ve Bulgar pazarlarıyla, Mısır kileri kalmaktadır. Konsolos Lorenzo Tiepolo 1554'te Padişahın Mısır'dan 600.000 *ribebe* tutarında buğday, arpa ve bakla çektiğini tahmin etmektedir (burada pirinç zikredilmemektedir ama gene de olmalıdır) ([274]). Bu 600.000 *ribebe* (100 Sicilya *salme*'si: 165 *ribebe* tabanından) ([275]) 363.636 *salme*'ye, yani 720.000 kentale tekâbül etmektedir. Bu, Sicilya'nın sağlayabileceğinden daha büyük, muazam bir iaşedir ([276]). Bu iaşenin büyük kısmı İstanbul'a yönelikse de, Türk askerlerinin ihtiyaçları için bir miktarı ülkede kalmakta ve buradan Mekke'ye sevkiyat yapılmaktadır. Öte yandan, Padişahın "buğday"ı zorunlu olarak Mısır buğdayının tümü değildir; Tiepolo tarafından verilen rakamlar (Padişahın hesabına ait olan 1.200.000 dükalık ticaret de dahil) yalnızca örnek olarak sunulmuşlardır. Bizzat kendinin ilâve ettiğine göre, kuzey Nil taşkınları, salgın hastalıklar ve fiyat konjonktürüne bağlı olarak değişmektedir. Raporda baklanın *ribebe*'si için iki, buğday için de üç ayrı fiyat yer almaktadır ([277]).

Zaten Volo, Selanik, Avlona, Preveze veya Sainte-Maure'den olduğu gibi, İskenderiye'den de Padişahın izniyle, Türk buğdayı yasal bir şekilde Batıya ihraç edilmek üzere gemilere yüklenmektedir. Venedik veya Raguza belgelerinde on kerenin dokuzunda bu durum zikredilmektedir. Ve İstanbul'da Batının nihayetsiz taleplerinin yankıları duyulmaktadır: daha 1528'de Toskanalılar ([278]); 1563'te Cenevizliler ([279]); 1580'de Fransızlarınki de dahil tüm talepler reddedilmişlerdir ([280]), fakat faal bir karaborsa Türk buğdayını sürekli olarak aktarmaktadır, hatta bu faaliyet yasaklama dönemlerinde bile devam etmektedir. Bu karaborsa ve kaçakçılığın merkezi Ege Adalarıdır. Buradaki Patmos gibi bazı adaların kendileri de kaliteli buğdaylara sahiptirler ([281]), fakat buralarda, özellikle Yunanistan'tan olmak üzere, anakaradan gelme kaçak mal bulunmaktadır. Bu kaçak mal adalara hafif karamürsellerle gelmektedir; eğer bu erzak hırsızı tekneler olmasaydı, Girit'ten Korfu'ya Venedik adalarının çoğu zaman karınlarının doyması mümkün olamazdı. Bazen de bu iaşecilerden yararlanmak zorlaşmakta ([282]) ve onlara büyük miktarlar ödemek gerekmektedir. Fakat iyi hasat yıllarında, bunlar büyük miktarlarda tahıl satmakta-

dırlar. 1564'te Girit'teki Venedik yöneticileri tarafından satın alınan karamürsel yükleri ada halkı için gerekenden daha fazla buğday sağlamıştır. Bir kısmı peksimet haline getirilen fazla Venediğe götürülmüştür ([283]).

Ancak Ege adalarındaki tahıl ticareti her zaman rastlantısal, kızgınlıkların veya bir sancağın taleplerinin insafına kalmış veyahut buğday iskelelerini süpürüveren Türk kadırgalarının ortaya çıkmalarına bağlıdır ([284]). Bu nedenle Ege adalarına Türk "memurların" atanması Venedik için önemli bir olay olmaktadır. Mart 1562'de Valide Sultan ve Mehmed Paşa'nın lütuflarıyla Midilli sancak beyliğine atanan Suil Paşa adında biri (doğru okuduğuma emin değilim), görev yerine gitmeye hazırdır. Venedik balyozu Andrea Dandolo "son zamanlarda Signoria'ya verdiği zararlar nedeniyle, ona alışılmış hediyeleri sunmama arzusuna sahiptim; fakat bu sancak ile, en iyi tahılların *chilo*'sunun 12 akçe ettiği buğday iskeleleri arasında kısa bir mesafenin olduğunu düşünerek, kendi hediyesini kendinin almasından endişe duydum" diye anlatmaktadır. Ve balyoz hediyeleri vermeyi tercih etmiştir ([285]). XVIII. yüzyılda da Ege adaları, aynı erzak hırsızı Rum tekneleriyle, bir buğday karaborsası olmaya devam etmiştir ([286]).

Dengeler, bunalımlar ve değişimler

Bu uzun açıklamalar XVI. yüzyıl değişimlerinin incelenmesine daha iyi yaklaşmaya izin vermektedirler. Tehlike, o çağda yaşayan insanların yargılarının nadiren serinkanlı olabildiği bir alanı dramatik hale getirmek olacaktır. Ancak, gıda durumu yüzyıl ilerledikçe kalın çizgileri içinde ağırlaşmakta ve "köylü konjonktürü" giderek daha fazla tehlike çanı çalar hale gelmektedir. Kıtlıkların sıklığı değil de- bunlar her zaman sık olmuşlardır- vehameti artmıştır. Bunlar sert darbeler indirmektedirler. 1560, 1565, 1570, 1584, 1585 ve 1591'de. Son üçü ilk üçüne nazaran daha ağır olmuşlardır ([287]). Napoli gerçeklerini iyi tanıyan biri, 1600'lere doğru "yıllar eskisinden daha kötü değildir" ([288]), fakat sayımların gösterdikleri üzere insan sayısı artmıştır: 1545'de 95.641 hane daha fazla; 1561'de 53.739 hane daha fazla; şu anda yapılmakta olan sayım sonucunda 100.000 tane daha fazla çıkacağı sanılmaktadır. Tahıl ölçüldüğünde veya ihtiyaçları biraz aştığında herkes bunu saklamanın peşine düşmektedir. Ne yazık ki, bu felâket sadece krallığa veya tek Napoli kentine has değildir. Akdeniz'in heryerinde insan, kaynaklarına oranla çok kalabalık hale gelmiştir.

Demek ki bir Akdeniz konjonktüründen, bir buğday bunalımından söz etmek çekici olacaktır, bu gene de konuya bir an önce ulaşabilmek için basitleştirmek anlamına gelecektir. Gerçekte bütünsel bir tablo için elimizde olan yegâne kıstaslar toptan buğday ticaretine ilişkin olanlarıdır. Bu hareketler önemlidir fakat:

1- Akdeniz mekânının belli bir *azınlık* hayatını gündeme getirmektedirler ve bu konuda açıklamalar yapmış bulunmaktayız ([289]);

2- Yakından bakıldığında, ticari buğdayın bu ayrıcalıklı tarihi en azından dört büyük bunalımı açığa çıkartmaktadır: yüzyılın başından itibaren ve tüm XVI. yüzyıl boyunca Atlantik kıyısındaki İberya kentlerine ve limanlarına kuzey buğdayının gelmesi -sonuç olarak İtalyan üretimini dengeleyen Türk buğday "*boom*"u-, Yarımadanın kırlarının mucizesi olarak 1564-1600 arasında ve ötesinde İtalya'yı kuzey buğdayı gelmesi.

3- Belirtelim ki, bu bunalımlar çözümlere, dengelere ulaşmaktadırlar ve ne genişliğini, ne de nisbiliğini görmezden gelmemek gereken sonuncusu bile katkıda bulunmaktadır. bunalımlar, dengeler, bu hala gerçekleri basit bir biçimde görme tarzıdır. İktisatçıların diyecekleri gibi, marjinal bunalımlar vardır; demek ki derinlikler-

deki dengeler felâketleri ve gerilimleri sınırlamaktadırlar. 16 Haziran 1591'de Venedik'te sıkıntıların had safhada olduğu bir sırada Senato, "deney göstermiştir ki, devletimizde buğday ve tahıl hasadı olağan olarak ihtiyaçlarımızın altında kalmaktadır" *un poco men che bastevoli al bisogno,* diyebilmiştir ve bunu söylerken haklıdır ([290]).

Bu durumda gözlemimizi bu dört bunalım arasında paylaştırmak gerektiğini düşünüyorum; hiçbir zaman güleryüzlü olmayan bu tabloyu kapkara hale getirmemek için gösterilecek ilk özen ve -ikinci temkinlilik- bu olacaktır. Uzaktan veya çok uzaktan ithal edilen ticari buğdayın dramı insanların açlığının ölçüsüdür ve aynı zamanda alıcıların zenginliklerinin de ölçüsüdür.

Birinci bunalımlar: kuzey buğdayı Lizbon ve Sevilla'da

Kuzey buğdayının Portekiz ve Andaluçya'ya gelmesinin gösterdiği durum budur. Portekiz bunalımdan erkenden, XVI. yüzyılın başından itibaren etkilenmiştir; kendi buğdayından yana henüz zengin olan Andaluçya ise, daha geç bir tarihte, 1550'li veya daha iyisi, 1570-1580'li yıllardan itibaren bunalıma girmiştir. Tek bir bunalım değil de, Portekiz'e ve İspanya'ya ait iki bunalımla karşı karşıyayız; bunlar süreçleri itibariyle benzer olup, İtalya'nın gelecek evrimini önceden aydınlatmaktadırlar.

Portekiz'de denizlerde yayılma ilginç bir çağdaş devlet yaratmıştır: terimleri biraz zorlarsak, zamanından önce bir İngiltere. Ve nasıl ki İngiltere başkenti Londra'da özetleniyorsa, onu fersah fersah aşan Lizbon da, 1386'da Aviz hanedanının tahta çıkmasından itibaren, hepsi de faal ve onun hizmetinde olan küçük kent ve kasabalarıyla Portekiz'in özeti olmaktadır. Patriarkal, düşük nüfuslu, kendi buğdayını yiyen, hatta bundan İngiltere'ye bile ihraç eden ([291]), kendi şarabını içen bir Portekiz; gündelik ekmeğinden giderek daha az emin bir Portekiz'e yerini bırakmak üzere silinmektedir. Meyva, zeytin, bağ yetiştiriciliği giderek daha fazla yer kazanmaktadırlar. Yeni türlerin uyum sağladıkları Alemtejo'nun olduğu gibi, tahıl üretimini artırma yönünde önemli bir çabanın varlığı tahmin edilmektedir. Bu buğday ihtiyacı, bu buğday "emperyalizmi" ([292]) Portekizlileri geniş Fas mahreçlerini ele geçirmeye, bir an için Madera'da buğday üretimini başlatmaya, daha sonra da bu üretimin Azorlarda başarılı olmasına uğraşmaya yöneltmektedir. Fakat, en iyi çözüm buğdayı dışarıdan almak ve evdeki az gelir getirici üretimden kurtulmak olmaktadır.

Lizbon erkenden yabancı buğday yemeye başlayacaktır; Andaluçya ve Kastilya'nın uzun süre sağladıklarını, Sicilya'nın yolladıklarını (ama her zaman değil) tüketecektir. 1546'da Portekiz kralının Roma'daki elçisi Simao de Veiga aceleyle, ama boşuna bir Palermo yolculuğu yapmıştır ([293]). Uzun zamandan beri Burgos, sonra da Anvers ile ilişkide olan Portekizliler, belki de XV. yüzyıldan itibaren Flandre'a yönelmişlerdir; her hal-ü kârda buradan 1509'da 10 ve 11 *pataques*'e çok iyi buğday *o muito bom,* en iyisini *o melhor* satın almışlardır ([294]). Bu alımlar bütün yüzyıl boyunca sürmüştür. Baltık'tan gelen veya gelmeyen bu kuzey buğdayı, Lizbon'a çoğu zaman yüzlercesi aynı anda gelen küçük Brötanya kayıklarıyla taşınmaktadır. Sefillerin içinde daha da sefil olan Brötanyalı denizciler, onlara yasal olarak ülkelerine götürme hakkı tanınan, Portekizli alıcıların ödedikleri altınlar karşısında nasıl olur da tahrik olmazlardı? 4 Eylül 1559'da Fransız elçisi Jean Nicot Lizbon'dan "(Fransa kralının) hiçbir izni olmaksızın buraya büyük miktarlarda buğday yüklü olarak hergün yanaşıyorlar. Bu konuya düzen getirmeye çalıyorum" diye yazmaktadır ([295]). Fakat hiçbir başarı elde edemeyecektir. Portekiz, bizzat onun tanıklığına göre "buğdaydan muhteşem bir şekilde tamamen yoksun... bir ülke" değil midir? Ve hemen hemen bir yüzyıl sonra, 1633'de, işte gene

Lizbon'da Portekiz hükûmetinin önce elkoyup, sonra da serbest bıraktığı bu kayıklardan 100 kadarı daha görülmektedir. Denizciler yaşayabilmek için, yelkenleri, dümeni hatta teknenin kendini bile satacaklar ve sonunda açlıktan öleceklerdir ([296]). Brötanya teknelerinin bu yarı-yasadışı ticareti, Portekiz ekonomisi ve siyaseti üzerine *el qual es muy fuerte* bir boyunduruk vurmaktadır ([297]). Varolmazlarsa, kendiliğinden oluyora benzeyen bu hareketin hiçbir şeyinin mümkün olamayacağı, ticari dolaşımları da tehlikeye sokmaktadır: 1558 yılında bu trafiği Bilbao, Burgos tüccarları ile Medina del Campo'daki Simon Ruiz sağlamaktadırlar ([298]).

Daha bu tarihte Brötanya tekneleriyle taşınan buğday Kastilya'ya varmıştır, ve bu nedenle ülke ekonomisi *harto danoso,* aşırı zarar görebilir hale gelmiştir ([299]). Kastilya denildiğinde, küçük bir hata yaparak Biscaye ve Galiçya limanlarını kastettiğimizi anlayınız. Ancak, 1577 Ağustosunda buğday getirdiği Cadiz'de teknesini satan şu Guion Soliman adlı Fransızın Bröton olması mümkündür ([300]). Her hal-ü kârda bu yıllardan sonra Brötọn *barque*'larının yolculukları daha da sıklaşmıştır; bu yolculuklar onlar için iskeler boyunca, Portekizlilerin "kızıl altın"ı veya İspanyolların beyaz madeninden edinme fırsatı sağlamaktadırlar.

Sevilla'nın Amerikan kaynaklı zenginliğinden sonra Cadiz'de, Andaluçya'da, Malaga'ya ve Alicante'ye kadar İspanya'nın güneyinde Portekiz tarzında bir gelişme ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu zenginlik zeytinlik ve bağları teşvik etmektedir. Ancak, buğday yönünden zenginlik o kadar fazladır ki, bu gelişme yavaş olmaktadır. Sevilla sıkıntıdayken, komşu kentler Puerto de Santa Maria, çok zengin Jerez de la Frontera ve özellikle uzaktaki Malaga, iaşelerini kolaylıkla sağlamaya devam etmektedirler. Malaga'da armadaların *proveedore*'leri uzun zaman işlerini kolaylıkla yürütmüşlerdir: *fanega* başına bir veya iki riyal fazla ödendiğinde buğday akmaktadır ([301]). Buğday Katalonya'dan daha ucuz, ([302]), hemen hemen Napoli veya Sicilya'daki kadar düşük bir fiyattandır ([303]). Eksik olan buğday değil de, onları taşıyacak yük hayvanlarıdır. Fiyatların hemen memurların insafına tabi hale gelmesi için hayvanlara elkoymak yeterlidir ([304]). Böylece herşey yüzyılın ortasına kadar çok iyi gitmektedir. Daha 1551'de Fuggerler Andoluçya'dan ve Calatrava *partido*'sundan, 16.000'i Barselona'ya olmak üzere 36.000 *fanega* ihraç etmek hakkını almışlardır ([305]). İki yıl sonra Ağustos 1553'te, Tendilla kontu ([306]) kendi için bir imtiyaz olarak (*ayuda de costa*) Malaga'da 4-5 bin *cahizes* buğday ihraç etme hakkını talep etmiştir. Pazarda fazlalık olduğu hesaba katılacak olursa, ona daha fazla ihraç hakkı tanınabilir, bu da ona "biraz mürekkep ve kâğıt" bahşedilmesiyle olabilir, *sin poner en ello mas tinta y papel.* Ve hasatlarını ne yapacaklarını bilemeyen köylüler rahatlatılmış olacaklardır. 23 kasım 1553'te Malaga mübayaa memurlarından biri ([307]) "altı veya yedi verimli yılımız oldu. Gelecek yıllar böyle olmayabilirler" diye yazmaktadır.

Durum fiili olarak ancak 1560'lı yıllar civarında bozulacaktır. 1561'de ([308]), Sevilla gümrüklerinin efendisi olan ve onu Fransa'dan, Flandre'dan ve Kanarya adalarından getirttikleri tahılla (buğday ve arpa) sıkıntıya sokan Cenevizlilere karşı yüksek sesle itiraz etmektedir. Fakirlerin açlıktan ölmelerini mi istemektedirler? Tabii ki bunlar Sevilla'ya gelen ilk deniz buğdayları değillerdir, fakat büyük dönemece henüz girilmemiştir: örneğin 1564'te ([309]) Andaluçya buğdayını Cenova'ya taşıma konusundaki bir tasarı oldukça ilerlemiştir (bu tasarının arkası gelmeyecektir). Dönüşüm 1561-1569 kıtlık yıllarında tamamlanacaktır. Zeytinyağ, şarap ve beyaz madenden yana çok zengin olan Andaluçya yabancı buğdaya alışacaktır. Engeç 1560'larda ([310]) süreç tamamlanmıştır ve Andaluçya unu artık donanma için gerekli peksimete bile yetmemektedir. İspanya tacı iyi kötü her yıl 100.000 *fanega* (55.000 kental) kuzey buğdayının peşindedir. Bu hem az,

hem de çoktur. 1583'te buğday kıtlığı İspanya'nın tümüne yayılmış ve ekonomik hayatını alt-üst etmiştir ([311]).

Sorun, artık bu tarihten sonra sürekli hale gelmiş olan bu açığın, İspanyol ekonomisi, onun "köylü konjonktürü" hakkında bir tanıklık sağlayıp sağlamadığını bilebilmektir. Bu, tarihçiden söyleyebileceğinden fazlasını istemek olacaktır. Tarihçi Yarımadanın (Portekiz de dahil) çoklu tarımsal gerçekleri hakkında, Marc Bloch'un Fransız tarımının özgün niteliklerine dair kitabına ([312]) veya İtalyan kırları ile tarlalarına dair Emilio Sereni ([313])'nin bir süre önce verdiği krokiye uzaktan benzeyen bir bütünsel taslağa bile sahip değildir. Yarımada aşırı bir çeşitlilik göstermekte ve çok sayıda fakir ve geri bölgeye sahip bulunmaktadır: 1522'de Fransız askerleri Navar'ın istilası sırasında, darı ekmeği sayesinde beslenen bu ülkede açlıktan ölmüşler ve bozgundan sonra Bayonne'a döndüklerinde, içlerinden bazıları tıkınmaktan çatlayacak hale gelmiştir ([314]). Aynı şekilde Galiçya 1581'de orada yolculuk yapan zengin bir Venediklinin insana layık olarak görmediği kaba çavdar ekmeği yiyen talihsiz bir topraktır ([315]). Ancak çok uzaktan gelen ve XVI. yüzyılın ilk yarısında hala serpilmeye devam eden bir köylü yaşamının gelişmesinin olduğu da bilinmektedir. Katır koşumlarının artması, hayvanların nisbi ucuzluğu ([316]), bunların yüzeysel sürümlerde saban çekerlerken ki canlılıkları ([317]), yeni tarla açımlarının artması, zeytin ve bağın yaygınlaşması -toprak ve iklim izin verdiklerinde veya katlanabildiklerinde özellikle bağ-, birçok noktada koyun yetiştiriciliğinin aşikâr gerilemesi (hata kaliteli yün verenlerinkilerin bile), herşey genişleme ve tarımsal büyümeyi göstermektedir. Valladolid'deki noter sözleşmelerinde yapılan sondajlar ([318]), toprak alımları konusunda oluşturulan *censos*'ları işaret etmektedirler. Kentlerin ve büyük kasabaların tefeci kapitalizmi bu gelişmeye yardım etmiştir.

Bu ilerleme *montes blancos* veya *albales,* şu ağaçlarından mahrum kalmış ve ekime, plantasyona veya hayvanlara yönelik geçici çitlere uygun hale gelmiş beyaz renkli "tepelerin" aleyhine gerçekleşmiştir. İzleyen *Candelaria*'dan St. Jean yortusuna kadar olan süre içinde her köylü bu boş topraklardan bir parçayı sahiplenebilir -ve geçici olan sonradan süreklilik kazanmaktadır-, burada ağaç, hatta zeytin veya birkaç asma ekilebilir, hayvanlar için bir koruma çiti çekilebilirdi. Sayılamayacak kadar çok metinde, hasım ve kayalık toprakların boşluğuna karşı olan uzun mücadelelerden bahsedilmekte ve geçmişe ait birçok kelime yer almaktadır (*escalias,* açılacak toprak; *escaliar,* toprak açmak; *artigar,* çalılardan temizlemek, toprağı işlenir hale getirmek; *presuras,* sahiplenmek; *baldios,* işlenmeyen topraklar; *dehesas,* köy cemaatine ait topraklar; *ejidos,* her köylünün hasadını hayvanlarına dövdürme hakkının olduğu, köyün girişindeki ortaklaşa topraklar), Aşağı Latinceden türeyen ve değişik biçimlerde Katalonya veya Kastilya veyahut da kendi evleri olan Kastilya'da da karşımıza çıkan bütün bu kelimeler, öyle gözüküyor ki bizi, aslında biraz da bütün Batı kırlarının da sorunu olan problemlerin tam kalbine sokmaktadır. Gözüküyor dedik. Fakat bu ilerlemeleri ölçmek, sürekli hale gelip gelmediklerini görmek (çünkü nüfus artışı İspanya'da yüzyıl sona ermeden önce hafiflemiştir), gözlemlerin gereğinden fazla değerlendirdikleri köylü refahını tartmak gerekmektedir. Bir ara övünmenin moda olduğu "kırsal burjuvazi" oldukça narindir ([319]). XVI. yüzyılın yarısının aşılmasıyla kırlarda bunalım ortaya çıkmıştır. Acaba topraklar mı tükenmiştir? II. Felipe'nin 12 Ekim 1560 tarihli ilginç bir mektubu tam da tersini savunmaktadır ([320]). Hafiflemeyen senyörlük boyunduruğundan daha fazla, köylü tıpkı Fransa'da olduğu gibi, belki de tefeci bir rejimin kurbanı olmaktadır: bu tefeci rejim "birinci" XVI. yüzyıl süresince ona hizmet etmiştir ve 1550'lerden sonra karşı tavır takınmakta ve mülkiyetini elinden almaktadır; konjonktürün kötü anları çabuk gelmektedir. 1571'de Granada'da sürgüne gönderilen Morisco'ların toprakları üzerinde Asturias, Galiçya, Burgos ve Leon'dan devşirilen 12.542 aile,

400 köy halinde yeniden iskân edilmiştir. 20 yıl sonra 1593'ta yapılan resmi soruşturma, işlemin düşük başarısını göstermektedir: birkaç köylü kendilerine intikal eden toprakları satmışlar, diğerleri tarlalarını alacaklılarına terkederek Allah bilir nereye gitmişlerdir, birkaç ayrıcalıklı ise felâketlerden yararlanarak kimilerinin zeytinliklerini, kimilerinin de topraklarının yarısını satın alarak *villanos ricos* haline gelmişlerdir ([321]). Yeni Kastilya köylerine ilişkin olarak yapılan soruşturma (1575-80), bu olağanüstü dosyanın tamamını yakınlarda inceleyen bir tarihçinin ([322]) üzerinde, bu güçlü köylerin üzerine gölgeler düşmeye başladığı izlenimini uyandırmıştır: artık genişletilmesi zorlaşan topraklar üzerinde fazla insan, fazla gündelikçi ("kol işçileri") vardır, bunlara az ücret ödenmekte ve kentler ile Hindlere doğru göçler hızlanırken, köyler gerilemektedir.

İspanyol ekonomisi, kitlesi itibariyle herhalde 1580-90'lar civarında bir dönemeç almıştır ([323]) ve ilk önce yanlış yola sapan tarım olmuştur, fakat bunun ne nedenini, ne nasılını, ne de oyunun tam ne zaman kaybedilmeye başlandığını bilemiyoruz. Sorunun oyuncularını ve verilerini farkediyoruz: yaylaklarla kışlaklar arasında göç eden sürüler, yerleşik sürüler; portakal, dut, meyva ağaçlarıyla, sulanan bahçeler *regadios;* asma, zeytin ve tahılın (iki yılda bir veya üç yılda bir buralara yarı arpa, yarı buğday ekilmektedir) yetiştirildiği kuru topraklar *secanos;* bakla ekilen *barbechos.* Fakat *montes*'de çoğu zaman tesadüfen şans yakalamaktadır: 1492 tarihli Cebelitarık'a ait eski bir soruşturma belgesinde denildiği gibi *algunos anos labrase aqui algo* ([324]). XVI. yüzyıl biterken oyun kaybedilmeye yüz tutmuştur ([325]).

Kuşkusuz bu durumdan dışarıdan getirilen buğday sorumlu değildir. Bu en fazlasından, kötü bir sağlık durumunun erken habercisidir. Hastalığın daha eski olduğu Portekiz'de, o çağın insanları tarafından garip sonuçlar işaret edilmiştir. Lizbon'daki İspanyol elçisi 1 Ekim 1556'da "ülke çok hasta ve çok sayıda bölgede birçok insanın zararlı yiyeceklerin yol açtığı hastalıklardan öldükleri söylenmekte ve onlar bunları hala yemektedirler. Şimdiki yılda, eskisine nazaran daha az ekmek elde edilmiştir ve herkes eğer Allah yardım etmeyecek olursa, gelecekten dehşete kapılmaktadır. Burada Lizbon'da, Fransa'dan deniz yoluyla gelen biraz ekmek vardır, ama herşey çabucak bitmektedir" diye kaydetmektedir ([326]).

II. Felipe'nin 1580'de Portekiz fethiyle ele geçireceği içten çürümüş bir ülke, muazzam bir ölü kitledir. Fakat eksik beslenme ile hastalıklar arasındaki bağı aklımızda tutalım, bu keyfi değildir. İspanya'ya Avrupa'daki tüm geriliklerden önce, yüzyılın sonunda darbe indirecek olan salgın hastalıklar bu nedenle açıklanmaktadır. Derindeki dengelerin bunalımı söz konusudur.

Türk buğday "boom"u : 1548-1564

Yüzyılın ortasından itibaren İtalyan tarımsal üretim bunalımı belirmeye başlamaktadır ([327]). Yarımada bir dizi kötü hasada, aşikâr iaşe eksikliklerine, fiyat artışlarına tanık olmaktadır. Bu güçlüklerin nedenleri açık değildir: aşırı nüfus, kötü hava koşulları, tarım alanındaki yatırımların yavaşlaması, dış savaşlar. Herşey mümkündür, veya daha iyisi herşey birbirine eklenmekte, sonra da *d'una carestia di formento et altri grani*'ye yol açmakta ve bu durum oldukça korunaklı bir ülke olan Venediği bile dışta bırakmamaktadır ([328]). Ancak İtalya çoğu zaman çok şiddetli olan sıkıntılarına kolay bir çare bulmuştur: bir miktar para gönderilince, şu büyük tahıl yük tekneleri veya Raguza'ya ait olanları Doğu Akdeniz iskeleleri veya Türk pazarına gitmektedirler.

Hareket, ortalama tekne tonajlarını 600 ton civarında gözlenen ve kısa bir süre sonra daha yukarı çıkan ağırlıklara doğru artıracak kadar önemlidir. Bu büyük teknelerin

arasında İstanbul-İskenderiye arasındaki uzun yolculuklarda uzmanlaşmış bazı Türk kadırgalarını görmek ilginç olmaktadır. Rüstem Paşaya ait olan bunlardan biri 1551 Aralığında, Zuan Priuli'nin hesabına yüklü olarak Venediğe gelmiştir ve Signoria bu tekneyi demirleme resminden muaf tutmuştur ([329]). Zaten bu yıllar süresince toprak ve buğday sahibi olup, nakit paraya aç Türk ekâbiranının faal bir suç ortaklığı görülmüştür. Türkiye özellikle başlangıçta, fazla ürününü ne yapacağını bilemeyen bir talepçi durumundadır. 4 Eylül 1551'de Venedik balyozu "tüccarlarımız kendilerini ne kadar ağırdan alırlarsa, o kadar uygun koşullar bulmaktadırlar, çünkü hem efendilere, hem de halka ait çok fazla buğday bulunmaktadır ve İmparatorla yapılan savaş yüzünden Venediklilerle Raguzalılar dışında başka muhtemel alıcı yoktur" diye yazmaktadır.

Sinan Paşanın muzaffer Trablus seferine tanık olan bu 1551 yılında, Venedik Doğu Akdeniz iskelelerinden 300-400 bin *stoia* (240-320 bin hektolitre, aşağı yukarı 180-240 bin kental) buğday çekmiştir. Bunlara bir de, haklarında ne yazık ki kesin bilgilere sahip olamadığımız Ceneviz teknelerinin yüklemeleri eklenecek olursa, bu yıl Türkiye'den belki de 500.000 kental buğday ithal edilmiş olacaktır. Bu miktar içinde İmparatorluğun tüm limanlarının katkıları bulunmaktadır; Mısır'ınkiler biraz, Yunanistan'ınkiler çok ve Marmara'nınkiler oldukça sık ve bazen Karadeniz'deki Varna. İlke olarak Tekirdağ'dan deri veya yün almaya giden Raguza tekneleri, yasadışı olarak Volo'da durmakta ve buradan buğday yüklemektedirler. Bütün bunlar, özellikle İstanbul'da mukim birkaç Venedikli tüccar için olağanüstü iyi iş olanakları meydana getirmiş olmalıdır, bunların da başında Antonio Priuli gelmektedir. Doğu Akdeniz'deki alış fiyatlarıyla İtalya'daki satış fiyatları arasındaki fark öylesine büyüktür ki -1'e, 2, 2.5. hatta 3-, tüccarlar "bu alanda kaybetmeyeceklerinden emindirler".

Ancak, hem Venedik'te, hem de Raguza'da -kuşkusuz başka yerlerde de-, diğer İtalyan kentlerinin tüccarlara para avansı ve primlerle, satış kuru garantisiyle (bu, başlangıçta satın alma için gereken nakit parayı biraraya getirmekte büyük güçlüklerle karşılaşıldığının kanıtıdır) katıldıkları bu ayrıcalıklı ticaret, kötü sürprizlerden arınmış değildir. Doğu Akdeniz iskelelerinde aşırı taleple karşılaşan buğdayın fiyatı çabucak yükselmeye geçmektedir. Hala iyi bir iş alanıdır, fakat daha az Venedikli armatörü kendine çekmektedir, çünkü 24 Ekim 1574'de Senato, sadece buğday yüklü olmaları koşuluyla yabancı teknelerden, girişte yerli teknelerden daha yüksek bir demirleme resmi alınmamasını karara bağlamıştır ([330]). Bu önlem, en azından Venediğin büyük bir filoya sahip olmasına rağmen, Doğu Akdeniz'den gelen tahılları taşımakta güçlüklerle karşılaştığını işaret etmektedir.

1555'ten sonra buğday zaman zaman Mısır'da, zaman zaman İstanbul'da, zaman zaman da Suriye'de yetersiz olmuştur. Fiyatlar sürekli olarak artmışlardır: 1550-51'de *chilo*'su 51-55 akçe olan fiyat, 1554-55'te 63-65'e; 1557-59'da da 100 akçeye tırmanmıştır ([331]). Aynı zamanda, 1555'te Türkler ihraç yasağını getiren ilk kanunu yayınlamışlardır. Bunun sonucunda alışılmış yükleme iskelelerinin civarında Türk kadırgaları bazen Batılı yelkenlilere müdahale etmişlerdir ([332]). Bunun üzerine kaçakçılık deliğinden çıkmış ve Girit'teki Hanya limanına doğru yelken açmıştır; artık bu kentte Stefano Tarabotto veya Marchio di Poggio gibi uzmanları olan yasadışı faal bir ticaret yerleşik hale gelecektir. Kayıklar, karamürseller büyük batılı *nave*lere kaçak buğday götürmektedirler. Altın ve gümüş sikkeler görünüşte çözülmez olan birçok sorunu çözmektedirler. Hatta Piero de Medici 14 Ekim 1559'da I. Cosimo'ya "iyi kaynaktan bu *signori*'nin (Venedikliler) Ağrıboz'u Türklerden fief olarak aldıklarını, karşılığında onlara büyük bir haraç ödediklerini ve bunun o kadar büyük olduğunu, ki zorlukla bir gelir elde edebileceklerini; bütün bunların İspanya veya Fransa'dan geçmeden, ihtiyaçlarına uygun buğday elde edebilmek için olduğunu" duyduğunu söyleyecek kadar ileri gitmektedir ([333]). Bu,

Cateau-Cambrésis barışının hemen ertesinde düpedüz bir iftiradır ve üstelik Türklerin ikinci ihraç yasağı gelmiştir, ama bu "azar" yasadışı ticaretin sürmesini engelleyememektedir. 1562, 1563, 1564'te, ortak çıkarları ve işadamlarının çıkarları konusunda dikkatli bir Signoria'nın bir değil de, çifte garantisi altındaki Venedikli tüccarlar, "hayatları pahasına" bile ticaret yapmak üzere Doğu Akdeniz'e gitmektedirler ([334]).

Ancak, zorluklar 1561'den sonra artmışa benzemektedirler; birçok olay meydana gelmektedir: yüklü veya henüz boş *navel*ere elkonulması, yükü olmadan dönme gibi. Signoria 1564'te Stefano Tarobotto'yu Hanya'ya, oradaki yasadışı ticareti canlandırması için atamıştır, ama pek bir sonuç alınamamıştır. Daha iyisini yapamayan Venedikliler Raguza teknelerine elkoymaktadırlar (Aralık 1563, Mart 1565, Ocak 1566). Bilinen 6 müsadere toplam olarak 37.000 *stoia*'dan biraz azını temsil etmektedir ki, bu iki yıldan fazla bir sürede yaklaşık 22.000 kental demektir ([335]). Bu ağ atmalar zor bir duruma ilaç olacak boyutta değillerdir. Türk buğdayının güzel dönemi uzun ömürlü olmamıştır.

Eğer İtalya gündelik ekmek sorununu başka türlü çözmek zorunda kaldıysa, bunun nedeni Türkiye'de zor yılların başlamasıdır. Bir tarihçi Türkiye'de 1564-1568; 1572-1581; 1585-1590 arasında olmak üzere, afetli dönemler farketmektedir, ama bu ara dönemlerin bolluk dönemleri olduğu anlamına gelmez. Muazzam bir kent olan İstanbul'da bütün felâketler randevu vermiş gibidir: yokluk, pahalılık, büyük açlıklar ve nihayet bitirmek üzere veba. Venedik balyozunun mektuplarından öğrendiğimize göre "1561'den 1598'e kadar olan süre içinde 94 ay veba hüküm sürmüştür (toplam olarak yaklaşık 8 yıl) ve bu rakam gerçeğin altında kalmaktadır" ([336]). Bu tanıklıkların önemleri vardır, fakat esas olanı gizleme tehlikesini taşımaktadırlar. Onu güçlü bir şekilde dünya hayatına karıştıran zaferleri nedeniyle (Suriye, 1516; Mısır 1517; Rodos, 1522; Belgrad, 1540; Macaristan 1541) birkaç yıl süren şu buğday "*boom*"u nedeniyle, "Karolenj tarzına" göre yaşam boyu geçerli fieflere (bir cins *beneficium*) dayalı olarak inşa edilmiş bu aşınmış ülke, daha şimdiden eski bağları kopartacak kadar güçlü, ama gerçekten çağdaş olan yenilerini yaratamayacak kadar da zayıf bir parasal ekonomi tarafından kıskaca alınmıştır. Bu parasal ekonomi devalüasyonları, fiyat artışları, keyfi birikimleri, ithal malı bir lüksü yaymasıyla köhne bir ekonominin üzerine oturmakta,ve onun ortasında sapkın adalar ve adacıklar yaratmaktadır.

Buğday bunalımı ve para bunalımı, geniş bir ölçekte ırsi bir mülkiyet yaratmışlardır, yani (Batı'da öyle derdik) "*beneficium*"dan "fief"e şu geçiş, devletin keyfine kalmış geçici bir mülkiyetten tam bir mülkiyete geçiş, o çağdaki Polonya veya Moskof dükalığındaki toprak mülkiyet rejimini hatırlatmaktadır. Tarihçiler XVI. yüzyıl ile XVIII. yüzyıllar arasında bir "yeniden feodalleşme"den söz ediyorlarsa da -ikircikli bir kelime ama yerine ne ikâme edilebilir ki?-, henüz yapılmamış araştırmaları beklerken nasıl ifade edeceğimizi bilemediğimiz benzeri bir olgu Türkiye'de de gelişmektedir. Busch-Zantner'in öncü kitabı ([337]) toprak iyileştirme çabalarının itmesiyle ve tahıl bölgelerinde oluşturulan şu çiftlikleri işaret etmiştir (fakat XVI. yüzyılın iyice sonu ve XVII. yüzyılın başı için). Ömer Lütfü Barkan ve öğrencileri giriştikleri muazzam araştırma esnasında çağdaş mülkiyetin bu gelişimini, daha önce tahıl "*boom*"u sırasında teşhis ettiğimiz hanım sultanlar ve paşalar lehine olmak üzere farketmişlerdir: kuralı teyid eden istisnalar dışında, bu çiftlikler Batılı alıcılara buğday satmaya tahsis edilmişlerdir ve satış hakkı "halk"a yasaklanmıştır. Dönüşümün genişliğinden kuşku duyulmaktadır. Türkiye de Batı Avrupa gibi fiyat "devrimi"nin ve başka yerlerde de olduğu gibi, nüfus artışının dayattığı tarımsal devrimi yaşamaktadır.

Türkiye'ye ilişkin sorunlar doğru dürüst ortaya konulmadan, karşılaştırmalı tarihe ilişkin böylesine ağırlıklı gerçekleri Akdeniz ölçeğinde sonuca bağlamakta tereddüt etmekteyiz. Bu sorunlar ortaya konulana kadar, Türk pazarlarının açılmasının, sonra da gerilemesinin nedenlerini iyice bilemeyeceğiz: nüfus artışı (kuşkusuz evet); sınırlarda savaşlar ve ordular, kentler gibi tahıl fazlasını yutmaktadırlar ([338]); ekonomik ve toplumsal karışıklıklar, ileride yapılacak araştırmalar bu konudaki kararı vereceklerdir. Fakat 60'lı yıllardan sonra büyük değişimlerin ortaya çıktığı kesindir ([339]).

Kendi ekmeğini yemek: 1564-1590 arası İtalyan konjonktürü

"1560'tan itibaren fiilen, 1570'de de nihai olarak Doğu Akdeniz'in kapanması, artan bir nüfusu beslemek zorunda kalan İtalya'yı sadece kendi kaynaklarına güvenmek zorunda bırakmıştır" ([340]). Oysa 1564-1590 arasındaki bildiğimiz dramatik ve dramatikleştirilmiş örneklere rağmen, İtalya darbeye dayanmıştır. Bundan belli bir İtalya'yı, büyük asalak kentlerin İtalya'sını anlayınız: Roma, Cenova, Floransa, Venedik. Sadece bunlar tehtide maruz kalmışlar veya en fazla tehtid edilenler bunlar olmuşlardır, ama sınavdan yüz akıyla çıkmışlardır. Bu konuda üç açıklama getirmek mümkündür:

1- Bu İtalya, henüz bolluk içinde olan diğer İtalya'nın fazlalarına başvurmuştur: Sicilya, Apulia, Romagnole, Romagna, Abruzzeler, Korsika ([341]), zaman zaman Sardinya bile -yani henüz geri ve bazen de ticarete iyi açılmamış bir İtalya-. Venedik'te ek küçük çözümler bulunmaktadır, Bavyeradan hini hacette gelen buğday vardır, Türklerin Adriyatik iskelelerinden alım yapılmaktadır, Arnavutluk büyük ölçüde imdada yetişmektedir, pazarın dar ve şekerli tadının eleştirildiği, kalitenin düşük olmasına rağmen bu imdat Tanrının lütfu gibidir: Arnavutluk'ta alıcılar hiçbir engelle karşılaşmamakta, buradaki toprak beyleri "Polonya tarzına göre" davranmakta ve parasal ekonominin sızmasının zayıflığı hesaba katıldığında. Fiyatlar kolonyal takasa ilişkin klasik şema uyarınca, hiç oynamamaktadırlar.

2- Geçmişte olduğundan daha büyük ölçekte diğer tahıllara başvurulmuştur. Bunun gösterimi büyük çaplı olurdu, fakat elimizden kaçmaktadır. Betimsel bir tarih bunu yapmayı ısrarla önermektedir. Böylece 1604 Temmuzunda Venedik'te yeni hasat arefesinde, kent depolarında buğday kadar darı kalmıştır ([342]). Macaristan'dan canlı olarak ithal edilen et gibi, kuru sebzeler, bakla, bezelye, mercimek veya yüzyıllar boyu sessiz bir kişi olarak orada duracak olan çavdarın yanı sıra, darı da fakir gıdasıdır. Zaten darı buğdaydan daha iyi muhafaza edilebildiğinden (çoğu zaman on yıldan daha uzun süre) ([343]), anakaradaki, Dalmaçya'daki veya Doğu Akdeniz'deki depolar tarafından en fazla yeğlenen tahıl olmaktadır. Ve bu, Kuzey İtalya'da eskiden beri yetiştirilen ürünlerden biridir. 1372'de ([344]) dramatik Chioggia savaşı sırasında, Cenevizliler tarafından sıkıştırılan Venedik, depolarındaki 10.000 *stoia* darının sayesinde kurtulmuştur. XVI. yüzyılda darı, geçimlik tahıllar içinde en önde, fakir ekmeği olmaktadır.

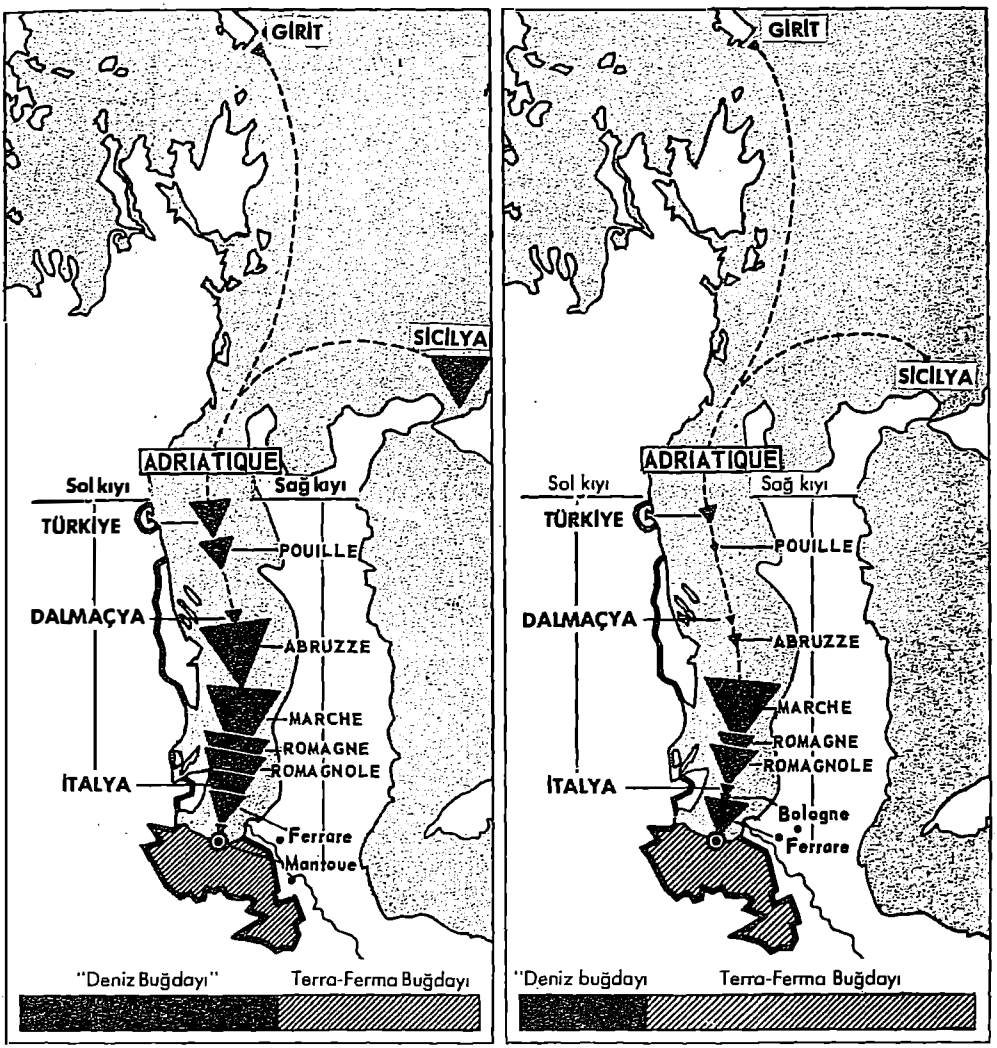
1564-65 kışı sırasında, Venedik'ten birkaç adım ötedeki Vicenze'de, bölgede buğday yetişmemiş olduğundan "halkın hemen tamamı darıyla yaşamaktadır" ([345]). Venedik'te Ekim 1569'da zincirlerinden boşanan ve çok şükür bol olan 1570 hasadına kadar süren kıtlık sırasında, San Marco ve Rialto'daki un *fondago*ları, hergün kent stoklarından un dağıtmışlardır. İstihkak fişleri, adam başına günde iki ekmek öngörmektedirler, *mezo formento, mezo miglio* ([346]). 20 yıl sonra gene Venedik'te, 1589 hasadının hemen ertesinde buğday hızla 5, 6 ve 7 dükaya çıkmıştır. Fırıncılara üç ölçü buğdaya karşılık bir ölçü

pirinç koyacakları bir ekmek yapmaları için izin verilmiştir. Fakat, "bu çok lezzetli ekmek iştahı kabarttığından, çözümden çabucak vazgeçilmiştir. Zavallıların gerçek çıkarlarını daha fazla koruyabilmek için Signoria darı ekmeği pişirilmesi ve fakirlere satılmasını emretmiştir; bu ekmek çok kötü bir tada sahiptir..." ([347]). 1590-91'de durum daha da gergindir ve 1592'de durumu eski haline getirmek için Doğu Akdeniz, İngiltere ve Bavyera'dan buğday getirtmek gerekmiştir. Ancak bu yılki teyakkuz durumu daha az şiddetlidir, çünkü Signoria eski yıllardan deneyimli olarak, oyuna girerken fırıncılara istedikleri tahıldan ekmek yapma izni vermiştir; "darı, çavdar ve hiçbir ağırlık sınırlaması olmaksızın diğer karışımlar... öylesine ki, kentte her ölçüde karıştırılmış ve herkesin satabilmek için iyi ve büyük olarak yaptığı ekmekler bulunmaktadır" ([348]).

Böylece ikinci tahıllar Venedik'te, kötü günlerde bir yere sahiptirler. Acaba diğer zamanlarda da fakirler tarafından belli bir miktarda tüketildiklerini ileri sürmek çok mu cüretkâr bir hareket olur? Bu tüketimin artışta olduğunu varsaymak, görünüşte çelişkili olmakla beraber, doğru olma şansına sahip olan Venedik iaşe rakamlarının uyumunu sağlamaya yardım edecektir. Bu iaşe rakamlarından ilki Mario Sanudo tarafından verilenidir: Ekim 1511'den 1512 Ağustosunun sonuna kadar, yani 11 ay boyunca Venedik depolarına 1 milyon *stoia*'dan fazla (tam olarak 1.080.721) buğday gelmiştir; eğer tam bir sayı bulmak için bu 11 ayın ortalamasını bu rakama eklersek, yaklaşık 1.200.000 rakamına ulaşırız. Toplam olarak hemen hemen 700.000 kental, *che è sta un grandissimo numero* ([349]). Oysa 1548, 1552, 1555 ve 1556 yıllarına ait dökümler ortalama olarak yıllık 656.970 *stoia* un rakamını vermektedirler (buğday olarak daha büyük bir rakam verecektir) ve nihayet 1604'te kentin buğday tüketimi 515.257 *stoia* buğday olmaktadır ([350]). Bu arada nüfus azalmayıp, tersine artmış olduğundan, bize iki açıklama kalmaktadır: ekmek tüketiminde nisbi bir azalma, ekmek yapılabilen tahıllar içinde buğdayın payına nisbi bir azalma. Bizim eğilimimiz ikincisi yönündedir.

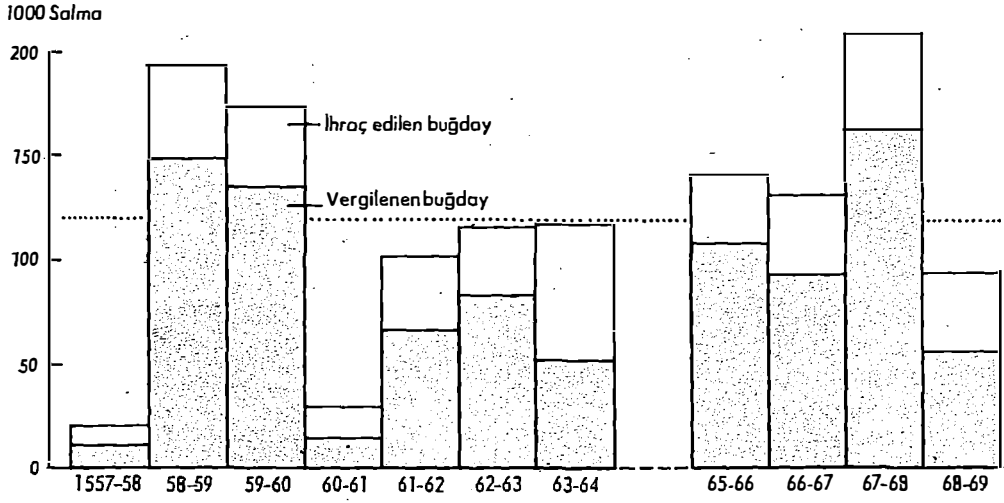
3- Sonuncu bütünsel açıklama en önemli olanıdır: İtalya kendini, üretimini artırarak kurtarmıştır. Bu belki de 1450'lerden itibaren harekete geçmiş olan uzun süreli bir olgudur. Bu üretim artışı bilinen biçimlere bürünmüştür: tepe eteklerinin düzenlenmesi, dağlık bayırların fethi, her boyutta düzlüklerin sağlıklı hale getirilmeleri, tarlalar ile otlaklar arasındaki paylaşımda tarlaların otlakları ve besledikleri hayvanları geriletmeleri; çünkü insanlara her zaman daha fazla yer gerekmektedir. Bu ihtiyaç ağaçların, vahşi hayvanların tahribine, evcil sürülerin gerilemesine yol açmıştır. Bu eski bir süreçtir: Lombardiya'da XIII. yüzyıl tarla açılımları buğday topraklarını genişletirlerken, koyun sayısını azaltmışlardır. Franco Borlandi ([351]) bu olayda yün bunalımının ve yarı-yünlü yarı-pamuklu olan fistanların (*futaine*) zaferinin -sonuç olarak *ersatz* bir ürün) nedenini bulurken haklıdır.

Bu ileriye doğru hareket esnasında tarımsal manzara değişmiştir ([352]). Antikitede doğaya ve otlağa terkedilmiş olan tepeler, Orta Çağ yayılması sırasında tekrarlanan teraslamalar sayesinde fethedilmiş, sürülere yapraklarından yiyecek sunacak ve bağları tutacak ağaçlarla doldurulmuştur. XVI. yüzyılda bu fetih daha yukarılara tırmanmaktadır. Francesco Guicciardini'nin dağları zirvelerine kadar işlenen bir İtalya hakkındaki sözünü resmetmiştim ([353]). 1580'de Michel de Montaigne Lucca ılıcalarında gördüğü manzara karşısında büyülenmiş gibidir: "dağlar... hepsi de iyice işlenmiş ve tepeye kadar yeşil, kestane ve zeytin ağaçlarıyla kaplı ve başka yerlerde de dağların çevresine diktikleri bağlar onları daire biçiminde ve basamaklı bir şekilde kuşatmaktadırlar. Basamakların dış kısmında bağ, iç kısmında buğday yetiştirilmektedir" ([354]). Fakat İtalyanlar aynı zamanda bataklık alçak düzlüklere doğru da tarımlarını metodik bir şekilde genişletmişlerdir.



50. Venedik'te deniz buğdayı ve Terra Ferma buğdayı
Kaynak: Museo Correr, 217. Venedik her zaman kendi buğdayını ve denizin ona getirdiği buğdayı yemiştir. XVI. yüzyılın sonunda deniz buğdayı öncelikli olmaktan çıkmıştır (1588'de olduğu gibi). Terra Ferma'nın XVII. yüzyılda da devam eden, tahıla yönelik bu gayretinin, Venedik ekonomisinin başlıca çizgilerinden biri olduğu konusunda kuşku yoktur. deniz buğdaylarının arasında, Abruzzelerden ve daha kuzeydeki bölgelerden gelen İtalyan buğdayının öncelikli rolünü de farketmek gerekmektedir. Napoli'ye ve Sicilya'ya yönelik başvurular yavaşlamıştır. Bu tarihlerde artık Denizin Doğusundan ve Batısından hiçbir buğday gelmemektedir. Romagnola Romagna'nın kuzeyindedir, tam da Lugo ve Bognacavallo bölgelerinin Romagna estense'nin kuzeyinde.

Bu gelişmeler insan, daha fazla insan; para, daha fazla para talep etmişlerdir. Kentlerin geniş yatırımlar yapmalarına yol açmışlardır. Kısa zaman önce soylu olan burjua mülk sahipleri topraklarda, sırasıyla paralarını nemalandırma veya onu korunağa alma fırsatını bulmuşlardır. Bunu yaparlarken bir kilit sorunla karşı karşıya gelmişlerdir: köylü kitlelerini disipline sokmak, onları kullanmak, çağdaş bir dilin



51. Sicilyanın ihracatı

Simancas arşiv belgelerine göre. Gri alan **tratte**'si ödenmiş, beyaz alan ise ödenmemiş buğday ihracatını göstermektedir. Bu rakamların ortalaması (noktalı çizgi olarak gösterilmiştir) 120.000 **salme** civarındadır. Değişimler artık talepteki oynamalardan çok hasattaki dalgalanmalara bağlı hale gelmiştir. Her üç veya dört yılda bir Sicilya kötü bir hasada tanık olmaktadır. İhracat XVII. yüzyılda aynı düzeyde ve aynı periyodik dalgalanmalarla birlikte devam edecektir.

onların emeklerinin "artık değeri" dediği şeyi ele geçirmek. Ne yazık ki bu çok yönlü hareketi ancak çok düşük bir şekilde bilebiliyoruz. Sık sık atıf yaptığımız genel açıklamasında Ruggiero Romano ([355]), XV. yüzyılda ve XVI. yüzyılın başlarındaki ilk toprak yatırımları sırasında kârların yüksek olduklarını savunmaktadır. Başlangıçta söz konusu olan, Vasco da Gama'nın dönüşünden itibaren Lizbon'daki büyük ticari kapitalizmin başlangıcındaki şemaya aynen uygun olarak, oldukça büyük kârlar getiren küçük yatırımlardır ([356]). Bir toprak kapitalizminin, Welserler ve Fuggerler çağında zirvesine ulaşmış bir ilk ticari kapitalizmin çağdaşı olarak, mutlu bir gençliği olmuştur. Daha sonra durumu bozulacaktır.

Tabii ki bu bir varsayımdır. Venedik örneğinde (fakat olayların heryerden daha iyi görüldüğü Venedik belki de geç kalmıştır), *beni inculti* alanındaki büyük yatırımlar, özellikle de alçak ve bataklık topraklara yapılanlar, eğer belgelerimiz bizi yanıltmıyorlarsa, 1550'lerden önce başlamamışlardır. Köylüler ve senyörler arasındaki gerginlikler ancak bu tarihten sonra ortaya çıkmaya başlamışlardır. Büyüklerin işi olan siyasi cinayetlere, küçüklerin işi olan tarımsal cinayetler eklenmiştir. Yüzyılın sonuyla birlikte, bu karışıklıklar açığa vurulmayan bir toplumsal devrim haline dönüşmüşlerdir; çünkü ileride tekrar döneceğimiz üzere ([357]), haydutluğun gerçek doğası budur ve yüzyıl ilerledikçe bu artmaktadır. Bu tarihçinin, Venediğin muazzam servetinin ticari maceradan çekilerek yavaş yavaş Besançon, kambiyosunda tefeci kredilere ve bundan da fazlası, kırlara ve pahalı ıslah çalışmalarına yatırıldığını gördüğü izlenimini elde ettiği andır. Kapitalizm-öncesinin klasik bir devresi kapanmaktadır.

İyice inşa edilmiş olmamakla birlikte muhtemel olan bütün bu öykü, İtalyan buğdayı tarihinin arkasına konulması gereken geçici bir parmaklık gibidir. Ona bir anlam ve uzantılar vermektedir. Fakat belgelerimiz sonuç çıkartma anında bize ihanet etmektedirler. *Köylü* konjonktürünün dönemeci kuşkusuz 1550'den sonradır ve belki de 1600'den

önce değildir. Ve toprak sahiplerinin konjonktürü aynı değildir. Bunlar zafer kazanmaktadırlar, çünkü köylüler, biraz da Kastilya'dakine benzer şekilde kaybetmektedirler. Her hal-ü kârda şu konuda kuşku yoktur: İtalyan köylülerinin çoklu gayretleri ve toprak sahiplerinin tamahı, sıçramalara rağmen 1564-1590 yıllarının en azından görünüşteki dengesini mümkün kılmışlardır.

Sonuncu değişim: 1590'dan sonra kuzey buğdayı

Akdeniz iaşesinin bütün güçlükleri, Hollanda, Hansa ve İngiliz yelkenlilerinin Baltık kıyılarından 1590'lı yıllardan itibaren Akdeniz'e kadar taşıdıkları kuzey buğdayının kitlesel gelişini çok önceden hazırlamışlardır. Bu, kuzeyden gelen ilk buğday değildir. İberya Yarımadasını bir kenara bıraksak bile, Cenova daha XV. yüzyılın ortalarında bu buğdaydan almaktaydı ([358]). 1527'de Flandre veya İngiltere'den buğday getirtiyordu ([359]). Aynı şekilde 1530'larda Strozziler Roma iaşesi için bu buğdaydan getirtmişe benzemektedirler ([360]). Ekim 1539'da Gonzagaların Anvers'deki acentelerinden biri İtalya için (Cenova, Floransa, Lucca) buğday yüklü 16 *nave grosse*'nin yola çıktıklarını bildirmekte ve bu buğdayları korumanın güç olacağını önceden bildirmektedir ([361]). 1540'lı yıllardan itibaren Cosimo de Medici'nin Flandre'dan buğday ithal etmiş olması ve 1575'de Toskana'nın, en azından Brötanya buğdayı satın almayı denemiş olması muhtemeldir ([362]). Bu tesadüfen yakaladığımız birkaç sevkiyata karşılık on veya yirmi kadar başka sevkiyat gözümüzden kaçmış olmalıdır.

Fakat hareket ancak 1586'dan sonra ([363]) özellikle İtalya'ya darbe indiren bir dizi kötü hasadı takiben genişlik kazanmıştır. Birikimli bir etki meydana gelmiştir. 1590'da durum trajiktir; Dantzig'e temsilci yollamakta acele edenler arasında ilk sırayı Toskana büyük dükü almıştır ([364]); kış gelince Venediğin de sırası gelmiştir ([365]). 1590-91'den itibaren, *hiç şüphe yoktur ki* Livorno ([366]) ve Cenova'ya ([367]) kuzeyden tekneler gelmiştir. 1591'de Venedikli kâtip Ottobon Dantzig'e 5 tekne göndermiştir. Aynı yılın Haziranında Floransalı bir tüccar "öyle yağmur yağıyor ki, geçen yılki gibi bir buğday hasadı olacağından endişe edilmektedir; en azından ovalardaki buğdaylar başaklarını yere yıkmışlardır ve o kadar fazla nemlilik vardır ki, kuruyacaklarına çürümektedirler" diye yazmaktadır ([368]). Bu, bir an için iklimi gündeme getirme fırsatını yaratmaktadır: onun da sorumluluğu vardır. Aynı tüccar Eylülde çok kesin bir dille "buğday yokluğu nedeniyle iş dolu bir yıl geçirdik; en iyi ve emin yardım Hamburg ve Dantzig'den beklenmektedir" diye yazmaktadır ([369]).

İşte kuzeyin buğday teknelerinin yolculukları böyle başlamıştır. Büyük sevkiyat 1592-1593 kışından önce meydana gelmemiştir. Livorno liman kayıtları dökümü 1593'te, yaklaşık 16 bin tonluk kuzey buğday ve çavdarının ithal edildiğini işaret etmektedir ([370]) ki, bunun hemen hemen yarısı büyük dükün hesabına, diğer yarısı da Luccalı Buonvisiler, Bolognalı Lucchiniler, Floransalı Vernagalliler, Buonacorsiler, Biachraliler, Biachinelliler, Capponiler, Lanfranchiler, Berzighelliler, Orlandinileı, Mendesler, Ximenesler, Ricasoliler, Melinchiler, Bardiler, Guadiler, Taddiler, Masseiler gibi tüccarların hesabınadır. Liman dökümlerinden alınan bu sıralama ([371]), eğer gerekseydi, tahıl ticaretinin dağılımın ortaya koyardı (belli bir yazım yanlışı olasılığıyla birlikte). 1590-94 arasında Livorno tahıl talebi o kadar büyük olmuştur ki, İngiltere'ye, Dantzig'e ve Hollandalılara 2 milyon eküden fazla ödeme yapılmasına yol açmıştır ([372]). 1596'da bu talep canlılığını sürdürmektedir, büyük dük hala Polonya ve Dantzig'e temsilci göndererek bütün kuzey alımlarını kendi elinde toplamaya gayret etmektedir ([373]).

Büyük sermayesi sayesinde, büyük dükün yavaş yavaş efendisi haline geldiği muazzam bir trafik oluşmaktadır. Livorno bu tahıl akımı karşısında aşikâr bir gelişme göstermiştir. Kentin diğer İtalyan limanlarına nazaran her cins üstünlüğü bulunmaktadır; Dantzigli gemiciler onun Cebelitarığa bir haftalık uzaklıkta ve boğazdan geçmelerini sağlayan rüzgârların doğrultusunda bulunduğunu söylemektedirler; dönerlerken Livorno'dan şap ve bir veya iki hafta sonra da İspanya'dan tuz yüklemektedirler, Venediğe gitmek tamamen başka bir maceradır.

Ancak, koskoca filolar tarafından yapılan bir girişim olan Livorno'ya gitme eylemi, ne tehlikelerden, ne engellerden, ne de cazibelerden yoksun değildir. Manşı aşarken veya Britanya adalarını İskoçya üzerinden aşarken, geçiş izni verecek veya vermeyecek olan İngilizlerle karşılaşılmaktadır, bir de kötü hava ile; İspanyol limanlarında ambargo tehlikesi vardır, Akdeniz'de ise Cezayir korsanları birden ortaya çıkmaktadırlar. Bu durumda eğer Lizbon, Cadiz veya Sevilla'da buğday bozulma emaresi gösterirse, uzman konsolosluk yetkilileri de razı olurlarsa, tahılı boşaltıp burada sattıktan sonra, çabucak eve dönmenin cazibesi de büyüktür. Nihayet, Livorno ve İtalyan kentleri bu kuzeyli fakirleri, paranın yarısını önceden ödeyerek ellerinde tutabiliyorlardı. Tabii ki Toskana ve komşu bölgeler yeni erzak kaynağına ihtiyaç duymakta tek başlarına kalmamışlardır. İtalya'nın tümü bunu adet edinmiş ve Kuzey Afrika da dahil, tüm Batı Akdeniz, limanına göre ve ihtiyaç durumunda bu gruba katılmıştır.

İşlem ihtiyaç saikiyle ortaya çıkmakla birlikte, oldukça kârlı bir iş olduğunu açığa çıkartmıştır. Medina del Campolu tüccar Simon Ruiz başlangıçta oldukça kuşkucudur. 24 Nisan 1591'de Floransa'daki temsilcisine "İtalya'daki ekmek kıtlığına üzülüyorum. Tanrı buna çare bağışlasın. Flandre ve Dantzig'ten getirilen buğday kanıma göre, oraya iyi durumda varamaz, çünkü daha Sevilla'ya vardığında bozulmuş durumdadır. Bu durumda ta oraya gidene kadar ne hale gelecektir. Olağan olarak bu denizden buğday taşıma iyi bir iş değil. Ben olayı biliyorum, bana oldukça pahalıya maloldu. Bütün bunlar sadece, buğdaylarla birlikte seyreden gemilere yaramaktadır. Bu işlerde kaybeden çok kişi gördüm" ([374]). Simon Ruiz, hayatının başlangıcında giriştiği, Lizbon'un iaşesi faaliyetleri sırasında edindiği deneyimlerinden söz etmektedir. Fakat yanılmaktadır. Ottobon tarafından Venediğe gönderilen 5 gemiden sadece üçü kente ulaşmış ([375]), biri yükünü Lizbon'da boşaltmak zorunda kalmış ve beşincisi de kaybolmuştur. Ve buna rağmen işlem hafifçe kârlı olmuştur. Ximenesler büyük sözleşmelerde -ve özellikle Toskana büyük düküyle pazarlığı yapılan sözleşmelere ortakları Veigalarve Andradeleri de dahil etmek için ikna eden Anvers'li Fernando Ximenes- başlangıçta %300'e varan kârlar sağlamışlardır ([376]). Bunun anlamı, kuzey buğdayının taşınmasının sadece gemi, navlun sözleşmesi, buğday alımını gerektirmeyip, aynı zamanda Anvers üzerine (önceleri) ve diğer kuzey pazarlarına muazzam para hareketlerini de gerektirmektedir. Bunu Marco Ottobon'un yolculuğu vesilesiyle daha önce işaret etmiştik, Cenova *Abbondanza*'sı tarafından çekilen kambiyo senetleri de aynı şeyi söylemektedirler. Bu işlemler üzerinden kâr etmek mümkündür ([377]).

Ancak, 1590'da başlayan bunalım sonsuza kadar sürmemiştir. Yeni yüzyıla girildikçe bu bunalım hafiflemişe, İtalya ve İç Deniz buradan sadece bir destek alarak, kendilerine yeterli olmaya devam etmişe benzemektedirler; 1600'lerden sonra Mısır onlara özellikle yardımcı olacaktır ([378]). Ancak sorun hala çözülmemiştir. Kuzey buğdayı yeni araştırmaları beklemektedir. Onu XVII. yüzyılda çok ilerilere kadar izlemek, belki 1607-1608'den itibaren azalan olduğunu *hayal ettiğim* tam eğrisini çizmek; aynı zamanda onu tarihsel bir bağlama yerleştirmek gerekmektedir; zaten biraz sonra kısmen yapacağımız budur, çünkü buğday tek başına gelmemiştir.

Sicilya hala Sicilya'dır

Burada dikkatimizi yöneltmemiz gereken kuzey buğdayı olmayıp, bizzat denizin kendidir; onun esas merkezi olan İtalya'daki yapısına bakmalıyız, bir dönemin konjonktürüne değil. Belgeler ve tarihçiler tarafından harekete geçirilerek, bu kitabın bundan önceki edisyonunda ([379]) dönemi Akdeniz gerilemesi boyutlarına kadar büyütmüştüm. Oysa bu gerileme, özellikle İtalya'da, bana çok daha sonra ortaya çıkmış gibi gözükmektedir. Büyük ekonomik dönemeçler 1620-21'lerden önce, salgın hastalıkların büyük biyolojik dönemeci de 1630'dan önce ortaya çıkmamışlardır ([380]).

Bana göre belirleyici delil, o zaman Sicilya'nın, Sicilya buğdayının iflası adını verdiğim şeydi. Bu konuda ikna olmak için bütün nedenlere sahiptim. Oysa Sicilya buğdayının iflası meydana gelmemişti.

İki delil dizisi benim böyle olduğuna inanmama neden olmuşlardı. Herşeyden önce, 1590'ların ötesinde Sicilya'daki kötü hasatlar ve açlıklar. Hiç kuşku yoktur ki 1591'de adada kıtlık kol gezmektedir. Duyulmamış fiyatlar söz konusudur, buğday Palermo'da 70 *tari* 10'a satılmaktadır: heryerde *si trovanno le persone morte nelle strade per la fame.* Bunun nedeni, o çağın insanlarına göre hem fazla kullanım, hem de kötü hasattır. Buğdayın *salme*'si sonunda 40 eküye çıkmıştır ki, böyle bir fiyat olduğunu kimse hatırlamamaktadır. Altın fiyatına, zamanın diliyle *a peso di sangre* buğday satılacak zenginler bulunmuştur. Cari fiyatın altından buğday satışı yapan Palermo ve Messina korkunç bir şekilde borçlanmışlardır, Messina'nın borcu 100.000 dükayı geçmektedir ([381]). Durum 1595'ten önce düzelmeyecektir.

Bu, durumu dramatikleştirmek için ilk tahrik edici unsurdur. Ancak araştırmanın bu aşamasından, Hans Hocholzer'in adeti üzerine tarih ile coğrafya arasında sürdürdüğü ve Sicilya'ya tahsis ettiği bir araştırmadan haberdar oldum ([382]). Eserde, 1724 tarihli olan, Avusturya'nın adaya sahip olduğu kısa döneme ilişkin ve Viyana arşivlerinde bulunan geriye yönelik bir istatistiği tartışmanın hizmetine vermekteydi. Söz konusu olan Messina'ya buğday *girişleriydi;* 1592'de başlayan hareket 1640'da zirveye ulaşmış, sonra da 1724'te hemen hemen hiç mertebesine gelmek üzere inişe geçmişti. Belge sorunu çözüyordu: eğer Sicilya XVI. yüzyılın sonundan itibaren düzenli olarak buğday ithal etmişse, demek ki Batı Akdeniz'in buğday ambarı olmaktan çıkmıştı. Oysa Sicilya belgeleri -*Sicilia* dizisine tahsis edilmiş Simancas kataloğunun 1951'de yayınlanması sayesinde kanıta sahibim- tersini işaret etmekteydiler. Bu belgelerin XVII. yüzyıla ait olanlarının inclenmesi ([383]) kesin sonuçlar vermekteydi: Sicilya XVII. yüzyılda da buğday ihraç etmeye devam etmiştir. Öyleyse yapılacak tek iş Viyana kilit belgesini görmek, hem de yakından görmek olacaktı ([384]). Belgenin fotokopisi bana acı bir sürpriz hazırlamıştı. Bu rakam listesinin yorumu olağanüstü yanılmaların az inandırıcı bir dizisine dayanmaktaydı: gelir para girişi, burada da gümrük resmi anlamına gelen *introyte* kelimesi sanki mal girişine aitmiş gibi anlaşılmıştı; *grani* kelimesi (burada *taro* adlı para biriminin bir alt değerini ifade ediyor), Messina'ya giren tahıl ve buğday olarak çevrilmişti, ama aslında söz konusu olan ham veya beyazlatılmış *ipeklerin* bal gibi *çıkışları* idi. Belgenin fotokopisi bu durumu ilk satırlarından itibaren ortaya koymaktadır.

Bu kuşku giderildikten sonra, sorunlar tekrar açık hale gelmiştir. En müreffeh olduğu zamanlarda bile, Sicilya pazarı hasatlara bağlı olarak güçlü dalgalanmalara



N.° 3. Nota delli Introyti, et arrendamenti delle due Gabelle una di grani 25: e l'altra di gr.ni 5: che si pagano sopra ogni libra di seta, che si estrahe cossì à matassa, che operata, e tinta in Sapone bianche dal Porto di Messina cursi secondo l'Imposizioni de loro tempi cioè

Dall primo Gennaro per tutto xbre 1592. liberato l'anno per	15880:	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1593. come sopra per	15880:	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1594: come sopra per	15880:	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1595: come sopra per	15880:	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1596: liberato l'anno per	16067:	6.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1597. come sopra per	16067.	6.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1598. come sopra per	16067:	6.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1599. come sopra per	16067.	6.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1600. liberato l'anno per	16835:	2.	8:
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1601. come sopra per	16835.	2.	8.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1602. come sopra per	16835.	2.	8.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1603. come sopra per	16835.	2.	8.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1604. liberato l'anno per	19175.	3.	14.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1605. come sopra per	19175.	3.	14.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1606. come sopra per	19175.	3.	14.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1607. come sopra per	19175.	3.	14.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1608. lib.ta l'anno per	20112.	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1609. come sopra per	20112.	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1610. come sopra per	20112.	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1611. come sopra per	20112.	—	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1612. lib.ta l'anno per	19611:	2.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1613. come sopra per	19611.	2.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1614. come sopra per	19611.	2.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1615. come sopra per	19611.	2.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1616: liberata l'anno per	20100:	15.	3.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1617: per	20100:	15.	3.
Gabella di gra 5: lib.ta l'anno per	3880:	1.	—
	23980.	16:	3.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1618: come sopra per	23980.	16.	3.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1619. come sopra per	23980.	16.	3.
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1620: gra 25: lib.ta per	21300:	—	
Gabella di gra 5: per	3880:	1.	
	25180:	1.	—
Dal p.mo Gennaro per tutto xbre 1621: gra 25: lib.ta mas.ta per	21300:	—	
Gabella di gra 5: per	4301:24		
	25601.	24:	—

52. Sicilya'da 1593'ten sonra buğday ithali değil de, ipek ihracatı vardır.
Viyana arşivlerinden belge (Haus-Hof-und-Staats-Archiv) col. Sicliana 6, Dogana di Messina, Messina 31 Ekim 1724.

sahne olmuştur. 1590-1677 arasında birçok kötü dönem olmuştur: 1550-54, 1575-80, 1605-1608, 1634-1641, 1668-1677 ([385]). Bu bağlamda 1550-1595 çöküş dönemi bu *düzenli* kazalardan yalnızca biridir. Hiç de çoğunlukta olmayan bu arızaların dışında, Sicilya buğdayı hem Adriyatiğe, hem de Batı Akdeniz'e ihraç edilmeye devam etmiştir, ve eğer yanılmıyorsam uzun süre bu ihraç miktarı eski yıllık 150.000 *salme,* yani 300.000 kental civarında olmuştur. Kesin ve tam rakamları Sicilya arşivlerinden bulmak gerekmektedir. Simancas'da bunlar ne yazık ki, kesikli bir biçimde yer almaktadırlar.

Fakat sorun çözülmüştür, Sicilya XVII. yüzyılda hala bir buğday adası olarak kalmaya devam etmekte, tüccarlarının tahılı terkedip (sözü edilmeyen arpa da Napoli ve İspanya'ya ihraç edilip orada atların bazen de insanların beslenmelerinde kullanılmaktadır) ne çok fazla hayvan yetiştiriciliğine, ne de ağaç yetiştiriciliğine yönelmelerine izin vermemektedir. Adada tarlalar bir cins yönetsel ve kapitalist vesayet tarafından korunmaktadır; bunun hakkında sadece bir taslak sunmuştuk ve konu bir tarihçiyi cezbedecek kadar ilginçtir. XVI. ve XVII. yüzyıllardaki "milli gelir" incelemesi için Sicilya'dan daha ayrıntılı bir örnek olabileceğini sanmıyorum: burada herşey; insanlar, iş hayvanları, gelirler, maliyenin topladığı vergiler... sayılmaktadır. 1694'de Ocak-Haziran dönemine ait bir döküm Sicilya buğday sevkiyatını her *caricatore* için ayrı ayrı, nereye gidecekleri, taşıyan gemilerin adları, fiyatlar, vergiler, tüccarların alameti farikaları ile birlikte vermektedir, bu sayede bu tüccarlardan bazılarının lehine bir yoğunlaşma olduğu görülmektedir: işte bunlardan herbiri, sanki fiefiymiş gibi, birer limanın efendisi haline gelmiştir. Bunlar aslında gerçek birer buğday baronudurlar. 1609'da Fransa'ya Sicilya buğday sevkiyatının ayrıntıları eğlencelidir; Flandre'a yaptığı sevkiyatın ayrıntıları ise daha da eğlencelidir ([386]).

Ayrıntıları bir yana bırakalım: Sicilya'nın tümünün sağlığı Eski Rejime ilişkin olan tüm bozukluklara rağmen XVI. yüzyılda ve izleyen yüzyılın uzun süresinde yerindedir. XVII. yüzyılda ipek ihracatı ancak 1619'dan itibaren gerilemeye başlamıştır ([387]); buğday kariyerini sürdürmektedir; faal bir denizcilik onun kıyılarıyla temas etmekte, en azından 1664'e kadar taşıdığı önemli miktardaki paranın bir kısmını onun limanlarına bırakarak Doğu Akdeniz'e ve yakındaki Tunus'a gitmektedir; nihayet Messina ve Catania'da bir ipek endüstrisi serpilmekte veya yeniden serpilmektedir. Akdeniz gerilemesinin Sicilya'da daha erken ortaya çıktığını söylemek mümkün değildir.

Buğday bunalımlarına dair

Sonuç olarak, buğday bunalımları birbirlerine benzemektedirler. Belgelerimiz genellikle gözleyememize rağmen, bunalımın yöneldiği İslam dünyasına ilişkin ayrıntıları getirdiklerinde bu benzeşme daha da artacaktır. Bunalımlar aşikâr bir şekilde nüfus artışlarını izlemektedirler; bu artışlar 1550'lere veya 1560'lara doğru yararlı olmuşlardır: daha çok insan, daha çok buğday. Fakat azalan verimler yasası su yüzüne çıkmıştır. Oldukça sakin bir bolluk XV. ve ilk XVI. yüzyılının yerine, er veya geç artan zorluklar geçmiştir. Batı'da bu durum aynı zamanda bağ, zeytin gibi daha emin ve daha zengin kültürlerin buğdayla giriştikleri rekabettende kaynaklanmaktadır. Büyük ticaret, insanların ihtirasları, nisbi fiyatların artması, bazen de bazı toplumsal dokular, bu durumdan sorumludurlar ([388]). Suriye hakkındaki bir metnin söylediği gibi ([389]) "şimdiye kadar görülmemiş" bu sıkıntılara karşı tepkiler, kazanılmış zenginliklere oranlı olacaktır. Söylemeye gerek var mı, şu uzaktan alınan buğdaylar genel bir zenginliğin aşikâr göstergesidir. Aynı anda durum fakirler için ne denli felâketli olursa olsun.

3. Ticaret ve taşıma: Atlantik yelkenlileri

Akdeniz ölçeğinde, Atlantik yelkenlilerinin birbirini izleyen ilk gelişlerinden daha iyi test, veya daha iyisi, daha iyi "gösterge" olamaz. Çünkü, (farklılıklar ve benzerliklerle birlikte) iki büyük kitlesel geliş olmuştur; ilki kabaca 1450-1522 arasında, ikincisi de 1570 veya daha doğrusu 1572-1573'ten itibaren: tamamen kuzeyli olan bu ikincisi artık İç Denizin yollarını ve üstünlüklerini unutmayacaktır.

Bu büyük sorunları daha önce ortaya koymuş ve bir açıklama getirmiştik ([390]): Akdeniz'e yabancı teknelerin gelişi bir rekabetten çok (ki bu açıkça vardır), bir emek ihtiyacına ve bir ekonomik gelişmeye cevap olmaktadır; kısacası bu yeni gelenler belli bir refahın göstergesi olmaktadırlar. Ekonomik yükselme döneminde, İç Denizin özellikle hacimli malları taşımaktan başka yapacak daha iyi işleri bulunmaktadır. Eğer gerçekten böyleyse, bu yabancıların gelişi bir istatistikçiye betimsel tarihin bulduğu harika bir sınama olanağıdır. Okyanus teknelerinin gelişi fiilen 20 yıl içinde sona ermiştir. Acaba yüzyılın bu ortası denizin refah artışının durmasını mı temsil etmektedir?

I
1550'DEN ÖNCE: İLK GELİŞLER

Akdeniz'in Atlantik yelkenlileri tarafından ilk istilasını izlemek kolay değildir, çünkü söz konusu olanlar geçerken iz bırakmayan zavallı insanlardır ve öte yandan bu filolarda İberyalılar ve kuzeyliler birbirlerine karışmışlardır ve bunları birbirlerinden ayırmak mümkün olmadığı gibi, kesin geliş tarihlerini de saptamak olanaksızdır.

Basklar, Biskaylılar ve hatta Galiçyalılar

Bu İberya Atlantiği denizcileri, belki de XIII. yüzyıldan itibaren Akdeniz'e inmişlerdir. 1450'lerden sonra bunların İç Denizdeki varlıkları vurgulu hale geldiğinde zaten oraya alışık hale gelmişlerdir ve Barselona ile Cenova'nın hizmetinde, Batı havzasının kuzey ve güney kıyılarını ziyaret etmektedirler. Bunlar sadece taşıyıcılardır, başka hiçbir şey değil ([391]). Cenova'da bilinen birkaç Bask tüccar küçük işlemlerle yetinmektedirler (özellikle yün üzerine); görevleri herşeyden önce, ünleri asla iyi olmayan gemi sahiplerine temsilci olarak hizmet etmek ve donatım için gereken miktarları onların adına borçlanmaktır.

Günlerden birgün bu büyük yelkenliler alışılmış ufuklarını geçmişler ve onun bunun hizmetinde, Doğu Akdeniz'e ulaşmışlardır. 1495'de Cenova'dan, Malaga'dan ve hepsinden fazla, Cadiz'den yola çıkarak doğrudan Sakız'a varmakta ve oraya Atlantik şekeri götürmektedirler ([392]). Yıllar boyunca bu böyle sürmüştür. Aynı anda bunların İngiltere'ye kadar ve bundan da fazlası, Flandre'a kadar yaptıkları yolculukları hayal etmek gerekmektedir. 1532'de bir Venedikli bunu tekrarlamaktadır ([393]); Biscaye (kelimeyi geniş anlamda alalım) V. Carlos'un deniz gücünün en değerli parçasıdır, "bu ülkeden istenildiği kadar gemi sağlanabilir". Fiili olarak bu gemiler 1569'a kadar ([394]) Flandre yolunu tutmaya devam edecekler ve bu tarihten önce de, kalyonlarıyla uzun *Carrera de Indias*'ın harekete geçiricileri olacaklardır ([395]). Bu "serseriler" Akdeniz'de uzun süre bütün trafiklere karışacaklardır; 1480-1515 arasında onları hem "Marsilya şaraplarını Londra'ya taşırlarken, hem de İrlanda derilerini Marsilya'ya taşırlarken" görmek mümkündür ([396]).

Cebelitarık ötesinden ilk gelenler Akdeniz'de, tercihan Cenova, Marsilya ve Barselona civarlarında ([397]) ve uzun İspanyol sahillerinde uzun süre oyalanmışlardır. Azaldıkları veya gittikleri sanılan XVI. yüzyılda, belgeler onları hala zikretmektedirler. İşte teknesini 1507 Şubatında Marsilya'ya demirleyen ve Flandre ile İngiltere'ye şarap götürmeye hazırlanan bir Biscayell ([398]); işte 1510'da Hans Paumgartner hesabına Bari'den Anvers'e giden bir başkası ([399]); 1511'de bir Biscaye *nave*'si Raguza'ya *carisee* getirmiştir ([400]); 1521'de İspanya'daki vahim buğday bunalımı esnasında, Napoli belgeleri Yarımadanın Apulia buğdayıyla iaşe edilmesine katılan Biscaye denizcilerinden söz etmektedirler ([401]); 1526'da ([402]) veya 1527 Ocağında Portekiz'den yükledikleri Sardalya ve ton balıklarını Messina'ya götürürlerken görülmüşlerdir ([403]); 1530'da tuz yüklü iki Biscaye *nave*'si Barbaros tarafından batırılmıştır ([404]); 1532'de Barbaroslar tarafından kovalanan onlara ait bir yelkenli Alicante'ye ulaşmıştır ([405]). Herşey onlar için bitmişe benzerken, 1531, 1535 ve 1537 yıllarında bir liman dökümünden İspanya ve İtalya yolunda 12 Biscaye *nave*'si saptanmıştır ([406]). Ve durum böyle sürüp gitmektedir ([407]). Biscaye teknelerine Akdeniz'in faal yolları üzerinde artık hiç rastlanamaması için belki de XVI. yüzyıl ortasını ve ilk Atlantik dalgasının sonunu beklemek gerekmektedir.

Portekizliler

Onlara Akdeniz yolunu ardına kadar açan Ceuta'nın alınmasından sonra, Portekizliler bu denizde Biscayelılar kadar kalabalık ve kısa bir süre sonra, onlar kadar faal hale gelmişlerdir. Armadalarının buraya varmasından önce ([408]) ticari tekneleri hizmetlerini sunmuş, korsanları da kendi hizmetlerini zorla kabul ettirmişlerdir: bu korsanlar Kasım 1498'de ([409]) Girit şarabı yüklü bir Venedik teknesine elkoymuşlardır; Ekim 1501'de ise Berberistan kıyılarında bir Ceneviz *nave*'sini ele geçirmişlerdir; ele geçirilen Kuzey Afrikalı Müslüman yolcular eğer kurtarmalık ödemeyi kabul ederlerse, onlara iyi bir ganimet sağlayacaklardır ([410]). Doğal olarak tüccar kentlerin hizmetine de girmektedirler; onlar Valencia, Balearlar, Marsilya civarlarında görmekteyiz; Ceneviz onların hizmet sunumlarını reddetmiyor olmakla birlikte, bu Portekizli denizciler daha çok Floransa'nın hizmetinde bulunmaktadırlar ([411]). Akdeniz'in Batı havzasında, bir süre sonra Portekiz yelkenlileri Lizbon'dan yükledikleri derileri -bu henüz gelişmemiş ekonomiyle karşı karşıya olunduğunun işaretidir-, Andaluçya buğdayını, İbiza tuzunu, İspanya veya İtalya şapını, Madera ve diğer Atlantik adaları şekerini taşımaktadırlar; bu şeker taşıma işi 1480'lerden veya daha doğrusu, Dom Manuel'in şeker ticaretini kendi uyruklarına tahsis ettiği 21 Ağustos 1490 tarihli emirden itibaren başlamıştır ([412]). XV. yüzyılın sonunda, resmi belgelere göre her yıl, Flandre'a 40.000, İngiltere'ye 7.000, Livorno'ya 6.000, Cenova'ya 13.000, Roma'ya 2.000, Venediğe 15.000, İstanbul'a ve Sakız'a ([413]) 25.000 *arrobe* Portekiz şekeri ihraç edilmektedir. Şeker Venediğe *caravelle grosse* ile gelmektedir ([414]). Öyle gözükmektedir ki, Portekiz tekneleri denizin tüm trafiğine cevap verebilmek için yavaş yavaş büyümüşlerdir, çünkü çok erkenden Sakız, İstanbul, Doğu Akdeniz ve Mısır'a ulaşmışlardır. Şeker ve teknelerin hafifliği Vasco da Gama'nın Ümit Burnu'nu dolaşmasından çok önce, bu Portekiz başarısını açıklamaktadırlar.

Biscayelılar örneğinde olduğu gibi, Portekizlilerin de Denizi tam ne zaman terkettiklerini bilemiyoruz. İşte arada bir ele geçen haberlerin rastlantısı içinde onlara ait iki karavela Minorka adası civarında görülmektedir; bunlardan birini Barbaros ele geçirmiş, diğeri de muhtemelen tekne ve mallarla birlikte yok olmuştur ([415]); 15 Ocak 1536'da bir İngiliz tüccarı Portekizli Juan Ribere'nin teknesini satın almıştır ([416]); 1549'da iki Portekiz gemisi Venediğe gelmişlerdir ([417]). Bu öyküler ve birkaç diğeri bize hayal kurdurtmamalıdırlar. Portekiz macerası XVI. yüzyılın ortalarına doğru kesinlikle

gerileme halindedir. Başka tekneler ve denizciler hizmetlerini sunmuşlardır ve öyle sanıyorum ki, Portekiz taşımacılığı Herakles sütunlarının doğusundan çok batısında daha fazla gelir getirir hale gelmiştir. Belki de Akdeniz'in sunabileceği iş olanakları azalmıştır.

Normanlar ve Brötonlar

Portekizlilerden doğan boşluğu, sahneye girmekte geciken Norman ve Brötonlar hemen dolduramayacaklardır. Buna karşılık, bunların her ikisi de İspanya ve Portekiz'in Atlantik kıyılarında çok erkencidirler: 1466'dan itibaren San Lucar de Barrameda'da bir Bröton mahallesi bulunmuş olmalıdır ([418]). İspanyolcadaki *berton* ve İtalyancadaki *bertone* kelimelerinin XVI. yüzyılda genel olarak bütün kuzeylileri ifade ediyor olmalarına rağmen, buranın yalnızca Brötonlara ait olmuş olması muhtemeldir. Ancak, eğer korsanlık bir yeni gelişmişliğin işareti ise, İtalya savaşlarının, 1496-1497 veya 1502'de ([419]) olduğu gibi, onların korsanların dümen suyunda geldiklerine hiçbir kuşku yoktur. Ocak 1497'de bazı *nave bertoneler* Majorka civarında korsanlık yapmaktadırlar ([420]). Fakat ticaret bu korsanlığı izlememişe benzemektedir, özellikle 1500'de Venedik hakkında kendilerine soru sorulan Brötonlar "bu ülkeye doğru hiç seyretmedikleri" cevabını vermişlerdir ([421]). 1540'ta bunlara ait iki tekneyi Cebelitarık'ta görebilmek için 40 yıl beklemek gerekecektir ([422]). Bir rüzgâr çıkacak ve bunlar Akdeniz'e ulaşacaklardır. Ancak, Akdeniz'e ikinci Atlantik dalgası esnasında katılacaklar ve bu da bilebildiğimiz kadarıyla, sadece İspanyol Doğu Akdeniz'ine kadar olacaktır. 1567'de Alicante'de bir Bröton teknesi vardır ([423]); Kasım 1570 veya 1571'de bir diğeri Malaga'dadır, *Baron* adlı bu teknede üstat Guillaume ve Etienne Chaton ile François Pin adlı tüccarlardan başka, bez ve birkaç bin kentallik balık yüklüdür. Malların hepsini sattıktan sonra, kuru üzüm ve başka mallar aldıktan sonra, Brötanya'ya dönmeye hazırlanmaktadırlar, ama bu sırada Malaga *proveedor*'u onlara ambargo koymuş, tüccarlardan birini hapse atmış ve tekneyi ya Oran'da, ya da Penon de Velez'de kralın hizmetinde kullanmayı düşünmektedir. Bu karara itiraz eden elçi "Malaga'da elkonulan ilk Fransız gemisi bu değildir" diye açıklamada bulunmaktadır ([424]). İlk St. Malo teknesi ancak 1571'de Civitavecchia'ya gidecektir ([425]).

Bu mütevazi ve cafcafsız ziyaretçiler arasında, Normanlar kendilerinden daha çok söz ettirmişlerdir. 1499'da bunlara ait büyük teknelerden biri olan *La Magdaleine* Almeria'da Portekizli bir korsan tarafından kaçırılmıştır ([426]). On yıl sonra, Norman tekneleri Rouen dokuma endüstrisi için gerekli olan şapı düzenli bir şekilde Akdeniz'den taşımaya başlamışlardır. Şap ister İspanya'dan Mazarron'dan, isterse Papalık devletinden çıkartılmış olsun, Civitavecchia'dan gemilere yüklenmektedir. 1522, 1523, 1527, 1531, 1532, 1534, 1535, 1536, 1539'da ([427]) bunların trafikleri denetlenebilir niteliktedir: bu küçük teknelerden onlarcası Norman *tabellion* (kâtip)'larının kayıtlarıyla Civitavecchia liman kayıtlarında yer almaktadırlar. İskelelerde birçok olay meydana gelmektedir. 3 Şubat 1535'te Carthagena'da ringa, tuzlanmış balık ve *otras muchas mercaderias* yüklü olan üç küçük Norman teknesine, Livorno ve Civitavecchia'ya doğru yol alırlarken elkonulmuştur. Bu tekneler Dieppe ve Saint-Valery-en-Caux limanlarına kayıtlı iki "Maria" ile gene Dieppeli olan *La Louve*'dur ([428]). En alışılmış güzergâhlar Dieppe'e kayıtlı *La Fleur de Lys*'e ait olanıdır ([429]) (22 Mayıs 1536). 80 tonilato olan bu gemi "Ligorne ve Civitegie"ye kadar gitmekte, sonra Havre ve Grace, Londra, Anvers veya Rouen'a şap boşaltmak üzere geri dönmektedir; veya Rouen limanından *La Françoise*'a ait olanı da (2 Ekim 1535) alışılmış bir güzergâhtır ve Marsilya, Villefranche, Livorno, Napoli, Messina ve Palermo'dan geçmektedir ([430]).

Norman gemileri uzun dönemde zorunlu olarak yaptıkları sözleşmeler ve rastlantıların etkisiyle başka trafiklerin de içine girerek, Karaburun (Cap Nègre) civarında mercan işiyle uğraştıkları Kuzey Afrika'ya kadar gitmişler, ama bütün ilerlemelerin "normal" sonuncu merhalesi olan Doğu Akdeniz'e 1536'dan önce ulaşamamışlardır: 1539'da Dieppe limanından *La Grande Martine* Marsilya, Kıbrıs, İstanbul ve Selanik yolculuğunu yapmaktaydı ([431]).

Nisbeten geç gelen Normanlar Akdeniz'deki varlıklarını uzatmaktadırlar. Civitavecchia onlara 1545-1552 arasında kesintisiz olarak mahreç sağlamıştır. Ve daha uzun mesafeli yolculuklar onları doğuya ve güneye çekecektir. Uluç Ali Reis tarafından 1560'ta ele geçirilen bir Dieppe teknesi ([432]) kendini en sonunda Türklerin hizmetinde Karadeniz'de bulmuş ve burada kaybolmuştur. 1561'de bir diğeri Balear adaları açıklarında İspanyollar tarafından müsadere edilmiştir. Adı geçen teknenin Dieppe'ten Berberistan'a gitmek üzere yola çıktığını, Toulon'dan bir rehber aldığını bu rehberin-bu, hikâyenin Fransızlar tarafından anlatılan biçimidir- hiç kimsenin haberi olmadan İslam ülkelerine götürmek üzere kaçak mal olan kürek yüklediğidir; teknede aynı zamanda kurşun ve gülle bulunduğunu öğreniyoruz; fakat Fransa Amiraline göre bunlar Afrika'ya değil de Dieppe'e götürülmektedir, ama bu sefer böyle olmakta haklı olan Chantonnay buna inanmamaktadır ([433]). İşte gene Dieppe'ten gelen ama daha talihli olan *nave*'leri Livorno'ya yanaşırlarken görüyoruz; 4 Ocak 1474'de *Le Coq* adlı bir sahibi Le Prieur olan *nave* kurşun, ringa dolu fıçılar, deriler, kalay, birkaç *carisee* ve Dieppe'in zaferlerini hatırlatan 20.880 Brezilya ağaç kütüğüyle yüklüdür ([434]); sahibi Gérard olan ve Livorno'ya 22 Şubat 1578'de yanaşan Saint-Paul *nave*'si de Luccalı tüccarların ısmarladıkları ringa varilleri, bezelye somon balığı, keten, kenevir, bez ve bir kere daha Brezilya ağacı (4.700 kütük) getirmektedir. Fakat bunlar gecikmiş ve istisnai yolculuklardır. İngilizlerin "ikinci" dönüşleri karşısında tutunamayacaklardır ve tabii ki bu geri dönüşleri ancak ilk ve güçlü gelişlerinin açıklanmasından sonra anlaşılır hale gelecektir ([435]).

Flaman gemileri

"Flaman" yani onda dokuzu itibariyle Hollandalılara ait olan ve V. Carlos'un Tunus'a (1535), sonra da Cezayir'e (1541) karşı düzenlediği seferler sırasında Akdeniz'e oldukça büyük sayılarda gelen tekneler hakkında birkaç cümle yeterli olacaktır. Bu teknelerden birinin Barselona'da varlığı, 1535'te işaret edilmiştir. 1550'den sonra nadirleşmişlerdir. Haziran 1560'ta Venedik'te satılan ve kentin limanında bulunan *Santa Pietà* adlı *hourque* için ne demeli? Buraya herhalde tek başına gelmemiştir ([436]). Bir "Flaman" (veya Hollanda?) *nave*'si 1566 Haziranında Carthagena'ya 100 parça top getirmiştir ([437]). 1576'da bir Hollanda *nave*'si görme şansına sahip olmaktayız, sahibi Joan Giles olan bu tekne *Natural de Hollanda* adını taşımaktadır ve Anvers'den yola çıkarakCadiz ve Livorno'ya İtalyan tüccarları ile onlara ait malları götürmektedir (eğer hepsi değilse bile çoğu Floransalıdır); adı geçen gemi sahibi La Rochelle'e yanaşmış ve kendi kendini yağmalayarak yükünü satmıştır ([438]).

İlk İngiliz yelkenlileri

Richard Hakluyt'a dayanarak, İngilizlerin Akdeniz'e ilk gelişlerinin tarihi olarak 1511 yılı verilmiştir. Gerçekte bu yıl, Doğu Akdeniz'e yapılan ve öncesinde daha az parlak bir hazırlık döneminin yer aldığı başarılı yolculukların başlangıç tarihidir. Öte

yandan, iki noterlik belgesinin işaret ettikleri ([439]) (30 Ağustos ve 6-7 Ekim 1412) Cenova limanındaki şu İngiliz teknesi de, aslında iki yüzyıllık bir döneme yayılmış olan bir maceranın başlangıcı olarak kabul edilemez. Bristollü tüccar Robert Sturmy'nin ([440]) 1446 ve 1456'da 10 yıl aralıkla yaptığı şu iki girişim de bir başlangıç olarak alınamaz. İlkinde onun tarafından kiralanmış olan *Cog Ann* adlı tekne 160 hacı ile ayrıca bir miktar yükü Kutsal Topraklar'a götürmüştür: bu yük yün, yünlü kumaş, kalay parçalarından meydana gelmektedir. Tekne Yafa'ya ulaşmış, orada hacıları indirmiş, onlar da dönüş yolculuklarını ya karadan, ya da başka bir tekneyle yapmışlardır. 23 Aralıkta fırtınaya yakalanan *Cog Ann* Methone civarında batarken 37 kişilik mürettebatı da onunla birlikte yok olmuştur. 10 yıl sonra Robert Sturmy *Katharina Sturmy* adlı gemiyle bizzat Doğu Akdeniz'e doğru yola çıkmıştır. Yolculuğu bir yıldan fazla sürmüştür. 1457'de hakkında daha fazlasını bilmediğimiz bir şekilde "Doğu Akdeniz'in çeşitli yerlerinde" ikâmet ettikten sonra, *some green pepper and other spices to have setand savn in England (as the fame want)* edinmiştir. Fakat yolculuk trajik bir şekilde sona ermiştir, ama bu sefer fırtına yüzünden değil de, Cenevizlilerin kıskançlığından ötürü ([441]). Bunlar İngiliz'e Malta civarında pusu kurmuşlardır ve gemisini yağmalamışlardır. Sturmy de bu macera sırasında yok olmuştur.

1461'de İngilizler Napoli'de Fransızlar ve Almanlarla ortak bir konsolosluk açmışlardır ([442]); aynı yıl sadece kendi hesaplarına bir başkasını da Marsilya'da kurmuşlardır ([443]). 20 yıl kadar sonra esas konsolosluklarını Piza'da açmışlardır; kuşkusuz bu onların Piza, Floransa ve Toskana'ya dayanarak Ceneviz ve Venediğin Doğu Akdeniz'deki çifte tekellerini kırmanın peşinde olduklarının kanıtıdır. Geriye yönelerek Robert Sturmy'nin de 1446'da Pizza merhalesinden yararlandığını kaydedelim ([444]).

Ancak İngiliz ilerlemesi yavaş olmuştur; ve onlar da kuşkusuz diğer tüm yeni gelenler gibi, başkalarının hizmetine girmek durumunda kalmışlardır; Cenova'nın değerli *Caratorum Maris*'i bunu akla getirmektedir ([445]). Fakat bu yavaş gelişme, uzun güzergâhlar boyunca sunulan çeşitli hizmetler ve hacimli ve düşük fiyatlı mallar hakkında yeterli kanıtlara sahip değiliz. İngilizlerin diğerlerinden daha çabuk ve daha az maliyetle Doğu Akdeniz'e baharatlarına, Girit'e ve değerli şaraplarına ulaşmış olmaları mümkündür. Fakat onlar için herşey bir günde gerçekleşmemiştir; örneğin 1535'ten önce Barselona'da olamayacaklardır ([446]). Ve ancak XVI. yüzyılın başlarında onlara ait mallar yaygınlık kazanabileceklerdir: kurşun, kalay, tuzlu balık, köylü kumaşları -ve şimdiye kadar sanılandan daha fazla miktarlarda-([447]).

Başarı dönemi (1511-1534)

1511-1534 ([448]) döneminde Doğu Akdeniz'e yapılan yolculuklarda, teknelerin adları, hikâyeleri, yolculukları sırasındaki olaylar tarafımızdan iyice bilinmektedirler. Bristol ve Southampton limanına kayıtlı *Christofer Campion, Mary Georg, Mary Grace, Trinity, Mathew of London* ve birkaç diğer gemi Sicilya, Girit, Sakız, bazen Kıbrıs ve aynı zamanda Trablusşam ve Beyrut'a düzenli seferler yapmaktaydılar. Bunlar Akdeniz'e yünlü kumaşlar, her renkten *kersi*'ler götürmekteydiler; dönüşte ise karabiber, baharat, ipek, hamlat, Malvoisie şarabı, misket şarabı, tatlı zeytinyağ, pamuk, halı götürmekteydiler. Bunların yolculukları sık aralıklarla yapılmaktaydı. Sakız mavna sahipleri Ocak ve Şubat 1531'de Cenova'ya "ne mutlu ki, Mısır ve Suriye'den gelen bir İngiliz *nave*'sinden bazı mallar (fakat çok iyi durumda değil) aldık" diye yazmaktadırlar ([449]). Tabii ki İngilizler Doğu Akdeniz'de yalnızca kendi tekneleriyle ticaret yapmamaktadılar;

mallarını çoğu zaman Venedik "kalyazo"larına, Raguza, Girit, İspanyol hatta Portekiz teknelerine emanet etmektedirler (450).

Deniz'in öbür ucundaki bağlantı noktaları olan Sakız'da İngilizler 1552'ye kadar bir "temsilci" bulundurmuşlardır (451). 1592'de (452) yolculuk ve keşif öyküleri kolleksiyoncusu Richard Hakluyt, 1554'de Londra limanından *Mathew Gonson*'a fıçı ustası olarak alınmış John Williamson'dan, aynı yıl Girit'e ve Sakız'a yaptığı yolculuğun öyküsünü dinlemiştir. Bindiği tekne (300 ton ve 100 kişi) o tarihlerde büyük sayılan bir gemi olup, 160 tonluk bir *short ship* olan *Holy Cross* ile birlikte seyretmektedir. Her iki gemi de uzun yolculuktan bir yıl sonra o kadar zayıflamış fıçıların içindeki zeytinyağ ve şarapla dönmüşlerdir ki, bunları karaya çıkartmadan önce başka kaplara almak gerekmiştir. Fakat mal mükemmel durumdadır, özellikle de o zamana kadar İngiltere'de (konuşan yaşlı bir adamdır) bir benzerinin ancak nadiren görülebildiği kırmızı bir Malvoisie şarabı. Ayrıca Türk halıları, baharat ve pamuk da geminin yükü arasında yer almaktadır. *Holy Cross* yolculuk sırasında o kadar sarsalanmıştır ki, rıhtımda çürümeye bırakılmıştır.

Hakluyt'un toplayabildiği kâğıt ve mektupların bolluğu ve gözlemlerindeki alışılmış kesinlik, bizi Rönesans döneminde Doğu'nun kapılarına kadar uzanan İngilizlerin Akdeniz yolculuklarının sıklığı konusunda temin etmektedir. İngilizlerin Akdeniz trafiği 1511-1534'de başarılı bir noktaya ulaşmış, 1552'ye *and some what longer* devam etmiş, ve aniden kesilmiştir, *given over*'dır (453). Hakluyt *Derleme*'sinde izleyebildiğimiz sonuncu yolculuk *Aucher* adlı "kayık" tarafından yapılanıdır (1551); bu yolculuk kaptan Roger Bodenham (454) tarafından hareketli olarak nitelenmektedir. Ocakta İngiltere'den yola çıkan kayık ilkbaharda Girit limanlarındadır ve bunlarda buğday yüklü birçok Türk yelkenlisi aceleyle gidip gelmektedirler. Yüklerini Sakız'a götürecek olan kayıkların refaketinde İngiliz teknesi; Cenevizli tüccarları, mastika (sakız) ekim alanları, ipek örtü endüstrisi ve çok sayıdaki tekneleriyle hala Doğu'nun en faal merkezlerinden biri olan Adaya ulaşmıştır. İngiliz kayığı Trablusgarp'tan dönmekte olan muzaffer donanmanın önünden giden Türk kadırgalarından kurtulmak için adadan ucu ucuna ve aceleyle ayrılmıştır. Yoluna Girit üzerinden devam etmiştir; burada gerektiğinde adayı savunacak arızi askerler olan, dizlerine kadar çizme giyen; kama, ok ve yay taşıyan ve domuzlar gibi sarhoş olan dağlı "sürgün"leri görmek mümkündür. Tekne daha sonra Zanta, Messina, Cadiz'e uğrayarak İngiltere'ye ulaşmıştır. Değeri olan bir ayrıntı: iki yıl sonra, 1553'de Kuzey Rusya'da Duna nehri ağzına yanaşacak olan Richar Chancellor da bu yolculuğa katılmıştır. Fakat öyküde İngiliz yolculuklarının askıya alınmasını açıklayan geçerli bir şey boyuna aranmaktadır. 1552'de Doğu Akdeniz'e yapılacak bir yolculuk için kiralanan *Jesus de Lübeck* ve *Mary Gonson*'ın yolculukları hakkında da çok kesin şeyler bilemiyoruz (455). John Locke'un 1553'te Kudüs'e yaptığı yolculuğun öyküsü çok yararlı olmakla birlikte, Cadiz'de bir İngiliz gemisi tarafından terkedilen, sonra Venediğe ulaşarak burada Signoria'ya ait bir hacı gemisine binerek Kutsal Topraklara ulaşan tek bir kişiye ilişkindir. Dönüş yolu onun için birçok durağa uğrama fırsatı olmuştur ve bunlar hakkında canlı resimler çıkartmıştır, örneğin kuzeyli, Flaman ve Alman hacılar grubunun İç Denizin şaraplarının etkisiyle bıçaklı nihayetsiz kavgalarını anlatışında olduğu gibi (456).

Richard Haklut İngilizlerin Akdeniz'den çekilmelerini açıklayabilmek için Sakız'ın 1566'da ve Kıbrıs'ın 1571'de Türklerin eline geçmesini gündeme getirmektedir ve bu açıklama İngiliz tarihçiler tarafından benimsenmektedir (457). Fakat 1552-1566 arasındaki duraklama nasıl açıklanabilir? İngiliz yolculuklarının duraklaması (1552-1573) fiilen kabaca Türk ilerlemesiyle (1538-1571) çakışmaktadır, fakat belki de açıklamasını bu olguda bulmamaktadır.

Herşeyden önce İngiliz duraklamasının ekonomik nedenleri bulunmaktadır. bir kere 1540-1545'li yıllardan itibaren dünya ekonomisinde bir daralma meydana gelmektedir ve yüzyılın ortasında inkârı mümkün olmayan bir İngiliz bunalımı sahnededir; bu hiç de bilinmeyen birşey değildir, çünkü yüzyılın ortasından itibaren oluşum halinde olan ve Chancellor'ın keşif yolculuğu vesilesiyle muhtemelen 1552'de ([458]) kurulan *Merchant Adventurers* ortaklığını açıklamanın söz konusu olduğu her seferinde ileri sürülmektedir. Bu yolculuk ilk önce Kathay (Çin) ve baharatına yönelik olmak üzere tehlikeli kuzey yönünü tutmuştur. Rastlantı bu çabalardan Rusya ticareti macerasını çıkartmış ([459]) ve bu yoldan Doğu Akdeniz ticaretinin yolunu saptırmak üzere yararlanmak düşünülmüştür. İşlem ta başından itibaren bir ekonomik sıkıntıyla, İngiliz mallarının fiyatlarındaki düşüşle ve değerli koloni ürünlerinin gelişlerindeki yavaşlama üzerine, bu mallara karşı olan yabancı talepte meydana gelen azalmayla başa çıkabilmek için yapılmıştır. Belki de doğrudan doğruya İngiliz piyasalarındaki ticaret koşullarının incelenmesi, bir Londra tüccarı için artık Akdeniz Ticaretinin neden verimli olmadığını ortaya koyacaktır, çünkü bu onların olayı terkedişlerinin aşikâr nedenidir. Türkleri itham etmek çok mantıklı değildir. Engel daha çok Akdeniz taşımacılarından ve Avrupa'yı bir ucundan diğer ucuna kat'eden yollardır, bu zor yollardaki genel konjonktürden gelmektedir.

Gerçekten de, yüzyılın ortasıyla birlikte eski baharat yolu yeniden canlanmış ve gelişmeye başlamıştır. Artık Akdeniz karabiberi Batı denizinin kıyısına ulaşmakta, Lizbon'daki kral-tüccarın karabiberini Atlantiğe itmektedir, fakat ikisinin arasında bir sınır çizgisi meydana gelmektedir. Böylece XVI. yüzyılın ilk yarısında ([29]) ve belki daha sonraları da, Akdeniz karabiberi Anvers'e ulaşmaktan geri kalmamıştır. 1510'da bir gemi İskenderiye ile Anvers arasında doğrudan bağlantı sağlamaktaydı ([30]). 1540'larda Akdeniz karabiberi Escaut pazarındaki fiyatlar üzerinde etki etmekteydi. Aynı yıl Fransa'ya karşı bir karabiber ablukası denemesine girişen İberyalılar ([31]), Marsilya'daki rakip trafiği teşvik etmişlerdir; I. François bu trafiği korumaya arzuluya benzemektedir, çünkü 1541 Mayısında Portekizlilerin baharat konusundaki vaatlerini ve önerilerini reddetmiştir. Bir Venediklinin bildirdiğine göre I. François böylelikle *al Signor Turco*'yu memnun etmek ve "Anvers'in öyle gözüküyor ki, dünyanın birinci kenti haline geleceği" Flandre'a yardım etmek istemiştir ([32]). Her hal-ü kârda 1543 yılına ait Marsilya ihracatına dair rakamlar Lyon'a -ve muhtemelen ötesine- olduğu kadar, Toulouse yönünde de yapılan sevkiyatı işaret etmektedir ([33]). 1565'te Marsilya sevkiyatı Rouen'a ulaşmıştır ve Bordeaux aracılığıyla yeniden satılan Portekiz karabiberiyle Toulouse'da rekabet etmektedir ([34]). Yüzyılın ortasına doğru Fransızlar ve İngilizler özellikle Rouen, La Rochelle ve Bordeaux'da baharat mübadele etmektedirler ([35]). Tabii ki mübadelede, farklı kaynaklardan gelen farklı ürünler söz konusudur. Koşullar bazen birini, bazen de öbürünü avantajlı hale getirmektedirler. Örneğin 1559'da %10 *ad valorem* gümrük vergisi konulması, Kastilya piyasasında Lüsitanya (Portekiz) karabiberini kötü duruma sokmuştur, fakat çok yakın olması nedeniyle gene de Yarımada piyasasından silinmemiştir ([36]). Yüzyılın sonunda Livorno'nun yaptığı ithalat aynı izlenimi edinmemize yol açmaktadır, yani Fransız-İngiliz mübadelesine konu olan karabiberler farklı mallardır, bunlar rekabet etmekte fakat birbirlerini dışlamamaktadırlar. XVI. yüzyılın sonunda ve hatta daha da ötelerine kadar, fiilen tek bir Avrupa karabiber piyasası olmuştur ([37]). İşte Floransa'ya yerleşmiş bir İspanyol tüccarın tesadüfen rastlanılan bir sözü (29 Kasım 1591): *naos de Ynidas*'ın Lizbon'a gelmedikleri haberi üzerine bu yıl baharat fiyatları artmıştır, "sadece karabiberin fiyatı değişmedi çünkü, Venediğe Doğu Akdeniz'den bol miktarda geldi" diye kaydetmektedir ([38]).

İnkârı mümkün olmayan nokta, Akdeniz'in karabiber ticaretinden büyük bir parçayı, hatta en büyük parçayı kendi lehine tekrar toparladığıdır. Doğu Akdeniz ticareti

gelişmektedir; kimi İran körfezinden, kimi Kızıldeniz'den gelen çok sayıda kervan bu ticarete can katmaktadırlar. Ve bu yolların nihayetinde, Akdeniz'e bakan iki çifte kent bu ticaret sayesinde yaşamaktadırlar; bir yanda Halep ve faal iskelesi Trablusşam, öte yanda da Kahire ve limanı İskenderiye, bu sonuncusu hemen yanı başındaki muazzam başkentin koskoca yakınlığından ötürü adeta özü boşaltılmış gibidir. Batı cephesinde, trafiğin yeniden canlanması, en çok, o anın efendisi olan Venediklilere yaramaktadır, onların arkasında Marsilyalılar ve Raguzalılar figüran gibi kalmaktadırlar. Venedikli tüccarlar, ilgi çekici bir şekilde kara içlerine bile girmekte, İskenderiye'den Kahire'ye (1552) ([39]) ve Şam'a (bu kent gerilemektedir ve zaten *garbugli*'nin bireysel entrikaları buradaki Venedik kolonisinin işlerini kötü duruma sokmuştur) ([40]), Irak'ın kervan yollarının mahreci olan Haleb'e kadar içerilere girmişlerdir. Mısır'daki harekete, çok zengin rakipler olan ve eğer fırsat verilirse sadece büyük kervan kentlerindeki ticaretin tartışılmaz efendileri olmakla yetinmeyip, Hristiyan alemine doğru olan trafiği ele geçirecek olan, Kahire'nin Yahudi aracı ve toptancılarından kurtulma arzusu yol açmıştır. Zaten Avrupa toptan ticareti çoğu zaman bunlarla işbirliği halinde çalışmak zorunda kalacaktır ([41]). Bu yerel örgütlenme sorunlarından bağımsız olarak, Venedikli tüccarları Halep gibi, Kahire'ye de gelişleri, bu iç pazarların refahına; kapitalistlerinin, kervan bağlantılarının ve bu bağlantıların ötesinde Arap tüccarların Hindistan ve Doğu Hind adalarındaki etkin satın almalarına delalet etmektedir. Akdeniz Okyanus'taki hazinelerini geri almıştır.

Doğu Akdeniz ticaretinin yolları

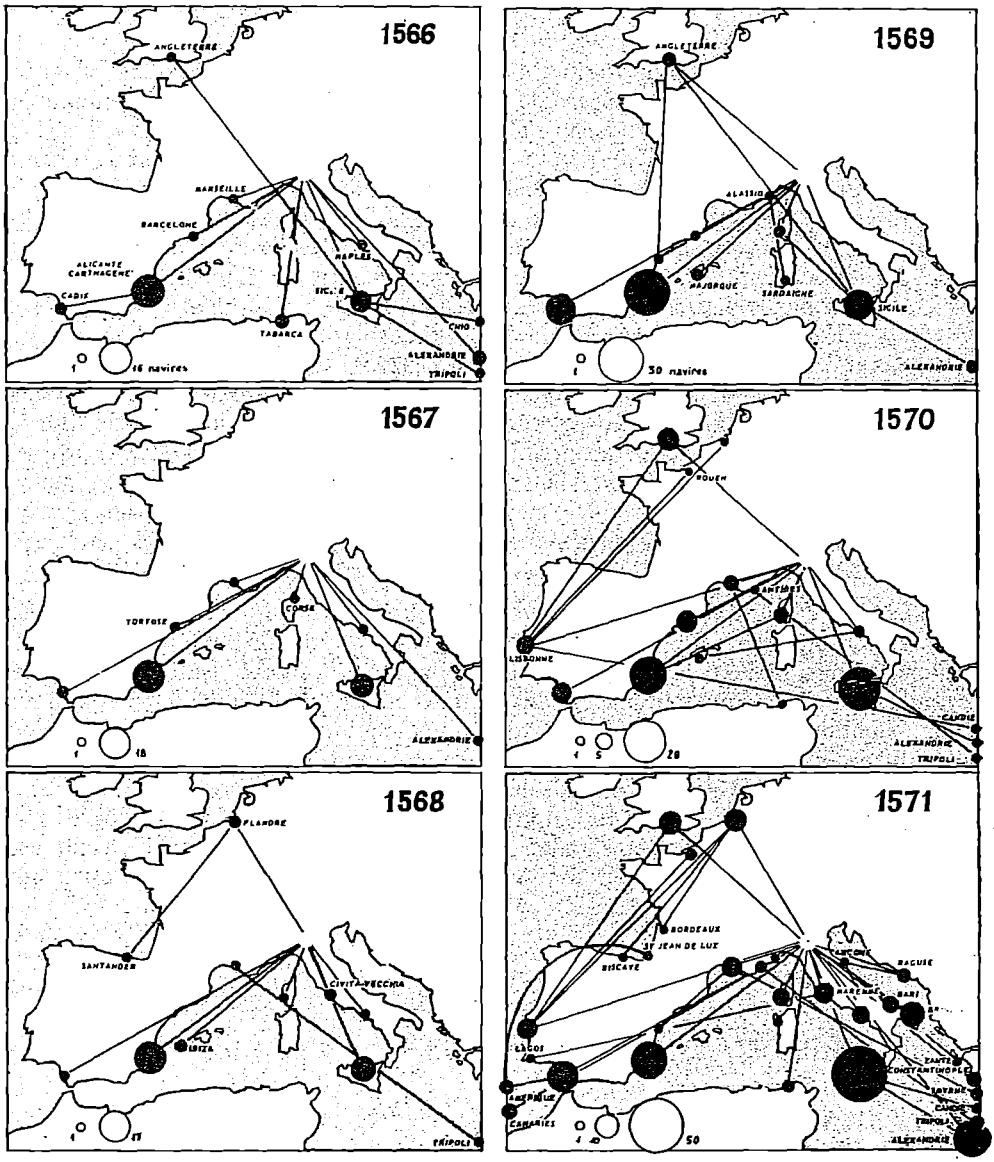
Binlerce belge bu geri almayı kanıtlamaktadır. Ancak genellikle *ters* kanaat geçerli olduğundan, bazı ayrıntıların karışıklık yaratabileceklerini işaret edelim. Buralarda kaybolmamak için, Halep ve Kahire'de sona eren iki yolun birbirlerine her zaman rakip olduklarını bilmek gerekmektedir; biri kapandığında öteki açılmaktadır. Oysa Halep bu genel toparlanma yılları boyunca, İran yolu üzerinde olmaktan ötürü sıkıntı çekmektedir -özellikle 1548-1555 savaşı döneminde bu sıkıntı daha da artmıştır- ve ayrıca Hürmüz yolu üzerinde bulunmak ikinci bir sıkıntı kaynağıdır, çünkü burası Portekiz savaşının yoludur. Türk-Portekiz savaşı esnasında, 1560'tan 1563'e kadar olan dönemde, Basra kervanlarının ağırlığı enaza inmiştir ([42]). Haleb'in birgün müreffeh ([43]), ertesi gün anormal bir fiyat artışıyla perişan ([44]) olmasında şaşılacak bir yan yoktur. 1557 Temmuzunda Raguzalı firma temsilcisi Christofarro Allegretti, cesaretinin kırıldığını ve Mısır'a gitmeye karar verdiğini bildirmiştir. "Bu Halep ülkesinin hiçbir zaman mal bakımından böylesine boşaldığını bilmiyorum, öylesine bir boşalma ki, sabun ve kül dışında hiçbir şey bulunmuyor. Meşe palamudu burada 13-14 düka etmektedir, şimdi 4 Fransız gemisi geldiği için (Trablusşam'a) fiyatların havalara fırlayacağını sanıyorum. Çünkü şu anda hangi fiyattan olursa olsun satın alarak herkesi iflas ettiren 8 Fransız gemisi daha var" ([45]). İki yıl önce, 1555'de, belki de Türk-İran savaşlarının sona ermiş olmasından ötürü, birçok Kuzey Afrikalı ve Venedikli Halep tüccarı *son passati in le Indie,* Hindistan'a gitmişlerdir ([46]). Kuşkusuz bütün tüccar ve yolcular Raguzalımız gibi davranmayarak, yollarına devam etmişlerdir. 1560'ta Lorenzo Tiepolo ([47]) Haleb'e geldiğinde atlı 250 tüccar tarafından karşılanmıştır. 1563 Kasımında Venedik balyozu Pera'daki sarayından *galee grosse*'leri Suriye'den Venediğe doğru yola çıktıklarını bildirmiştir ([48]). Bir önceki yıla ait bir Venedik raporu Halep'te 5.000 dokuma işçisi olduğunu bildirmekteydi ([49]). Bu bunalımlar ne olurlarsa olsunlar, kent büyük bir ticaret ve endüstri merkezi olarak kalmaya devam etmiştir. Ve zorluklar onun kişisel sorunlarıdır. Bu sorunlar çoğu zaman Doğu Akdeniz'in tümünü ilgilendirmemektedirler.

II
1550'DEN 1573'E

Akdeniz Akdenizlilerindir

İngilizlerle birlikte, Cebelitarık ötesinden sızanların hepsi Akdeniz'den kaybolmuşlardır. Kocaman bir süpürge hepsini süpürmüşe ve geride Dieppli bir *nave,* küçük bir Bröton gemisi, St.Malolu bir yelkenli gibi biraz toz kalmışa benzemektedir ve her yer aniden boşalmış gibidir. Akdeniz yeniden, 1553-1573 arasında 20 yıllık bir süre için, kendi evinde işleri kendi üstlenmektedir. Deniz yoluyla yapılan bütün hacimli hizmetler; tuz, tahıl, yün, deri gibi can sıkıcı taşımalar, o tarihlerdeki rolleri artmakta olan Raguza tekneleri tarafından sağlanmaktadır -1535 ve 1541'de V. Carlos'un Tunus ve Cezayir'e yönelttiği donanmalarda olduğu gibi-; ayrıca sayılarının giderek arttığı kesin olan Venedik tekneleri de bu işin bir kısmını yüklenmektedirler (bu teknelerin bilinen tonajları 1498'de 26.800 *botti;* 1560'ta 29.000 ve 1567'de 53.400 *botti*'dir) ([460]). Bu rakamlar çok şey söylemektedirler: Venedik Atlantik kökenli emek-gücünün Denizi terketmesinden doğan boşluğu doldurmuştur. Raguza için de aynı farkına varış geçerlidir: yük gemisi filosu 1540'ta 20.000 *carri* gelmektedir; aynı filo 1560-1570 arasında 35.000 *carri* ağırlığa çıkarak zirvesine ulaşmıştır ([461]). Bütün bu yeni yük gemileri tam da gerekli oldukları zamanda ortaya çıkmışlardır. Bu durum aynı zamanda, çok uzakta Atlantik'te ve Kuzey Denizine kadar olan alanda büyük Akdeniz teknelerinin yeniden belirmelerini açıklamaktadır.

Aslında bu yolculuk güneyliler tarafından hiçbir zaman tamamen terkedilmiş değildir ([462]). 1533'de Venedik'te sona erenler resmi yolculuklardır, özel olanları değil. Fransızlararası bir mektuplaşma, 1547'de "büyük Venedik *nauf*larının" yakında yola çıkacaklarını bildirmektedir ([463]). Mart 1548'de aynı mektuplaşma "bazı *arragonsoyes* (Raguzalı) veya Venedikli *nauf*ların" Antone'a (Southampton) gelişini haber vermektedir ([464]). 1550'lerin, bundan da iyisi, 1560'lardan sonra, bu yolculuklar artan bir sıklıkla bildirilmeye başlamışlardır. 1551'de ([465]), "Venediğin önde gelen soylularından birkaçı" Alessandro ve Giustiniano Contarini ile Alvise Foscarini Fransa kralının İngiltere yolundaki teknelerinden birine elkoymasından yakınmaktadırlar. Mayıs 1552'de "kısmen Biscayell, kısmen Portekizli ve Raguzalı, iyi durumda ve iyi donatılmış olan" on veya oniki *nave* henüz hazırlık halinde olan "ana filoya" katılacaklardır ([466]). 17 Ekim 1552'de *consoli Veneziani a Londra*dan iyi haberler gelmiştir ([467]). 1553-1565 arasında 13 Ceneviz gemisi (ki bazıları 500 ton taşıyabilir) Civitavecchia'dan Flandre'a şap taşımaktadırlar ([468]). 20 Haziran 1566'da "Londra yolculuğu yapan" tüccarlar konsolos seçimi biçimini tartışmak üzere Venedik'te toplantıya çağrılmışlardır ([469]). 3 Aralık 1557'de Batı'dan Cadiz'e gelip, zorunlu olduğu üzere Livorno veya Cenova'ya gideceği yerde Napoli'ye kaçan bir *hourque* sahibi Cenevizli bir kaptanın hilekârlığından, Ceneviz'in bizzat kendi yakınmaktadır ([470]). Mayıs 1558'de Fransızlar Le Havre açıklarında Floransa'ya ait bir *nave, Sta. Maria de la Nunziata* Anvers'den Livorno'ya gitmiştir ([472]). Francisco de Molin'in yayınlanmamış hatırasında 21 Mart 1566'da Jacomo Foscarini ve Jacomo Ragozini'ye ait büyük bir gemiyle yola çıktığını söylemektedir; gemi Zanta'ya gitmiş ve burada tamamen kuru üzümle (*uve passe*) yüklenmiştir, "bin *botte*'lik bir gemiyi tamamen böylesine bir malla doldurmak bana dikkat çekici birşey olarak gözüktü" demektedir. Yolculuk Malta, Majorka, Malaga, Cadiz, Lizbon üzerinden sürerek "Margata"da sona ermiştir ([473]). Mal burada boşaltılmış ve Londra'ya gönderilmiş, gemi Ekim'de tekrar yola çıkmıştır. Geminin denizdeki, özellikle tekneyi



53. Cenova'daki deniz sigortalarına dair bir sicil

Kaynak: A.d.S., Cenova, San Giorgio Securitatum, 1565-1571.

Cenova'ta kaydedilen bütün deniz sigortalarına ait bu sicil yıl başına bir tane olmak üzere 1566-1571 arasına ait birbirlerini izleyen altı tane haritanın çizilmesi için gerekenunsurları sağlamıştır. İlk bütünsel bakış: trafiklerde artış. Cenevizli sigortacıların müşterileri artmaktadır, özellikle Kıbrıs savaşının ve Venediğin karşı karşıya olduğu güçlüklerin onların eski rakiplerinin alanına girmelerine olanak tanıdığı 1571 yılında. 1571 yılına ait harita heyecan vericidir: bu Cenova trafiğiyle Venediğinkinin bir kısmına aittir. Adriyatik, Doğu Akdeniz, Atlantik, Manş, Kuzey Denizi yolculukları gösterilmektedir. Tabii ki bu sigortalar Ceneviz'in trafiklerinden hem daha fazla, hem de daha azdırlar, ancak Alicante ve Palermo gibi dayanak noktaları ile Doğu Akdeniz yönüne olan çok yoğun olmayan trafikler görülmektedir. Sicilin çok sayıdaki işaretlerini basitleştirmek zorunluğu Cenova, Livorno ve Venedik'ten itibaren olan yola çıkmaların karıştırılmasını gerektirmiştir. Akılda tutulması gereken iki tanıklık: Ceneviz kapitalizminin Venedik deniz sigortası alanında ilerlemesi ve Cenova, Venedik ve Livorno'yu Atlantik ile Kuzey Avrupa'ya bağlayan şu Akdeniz tekneleri. Sonuncu haritadaki Maremme Toskana Maremme'sidir.

müsadere ettikten sonra onu kendisi için Flandre'a gönderen İspanya hizmetindeki kötü maceraları bizi ilgilendirmemektedir. 1567 Temmuzunda, Malaga'da Cadiz için mallarla ve İngiltere için Girit şarabıyla yüklü "büyük bir Venedik *nave*'si"de az daha müsadere edilecektir. 1569'da Kuzey yolu üzerinde aynı anda altı Venedik teknesinin bulunduğu bildirilmiştir ([474]). Bunların tonajlarına dair bildiklerimizden, bu güney kökenli ticaretin büyüklüğü hesaplanabilir. Aynı yıl (1569) iki tekneye, La Rochelle'deki Huguenot korsanlar tarafından elkonulmuştur (130.000 ekülük yükü ve tuzun altında saklanmış 70 parça topu olan 1200 tonluk *Justiniana* adlı *nave* ile küçük *Vergi* adlı tekne) ([475]); bu yakınmalara, kâğıt teatisine vesile olmuş, bizim için de Signoria ile kuzey adası arasındaki kesintisiz ticaret hakkında ek bilgiler edinme fırsatı sağlamıştır. Kesin olarak bilemediğimiz birşeyi, *carisee*'lerin dönüş navlunu içinde yer aldıklarını öğreniyoruz ([476]), bu ayrıntı Alba dükünün Alçak Ülkeler'deki bürolarının gözlerinden kaçmamıştır ([477]). Alba dükü Ağustosta İngilizlerin İspanya'yla savaşa girmeleri tehlikesi karşısında, yünlü kumaşlarını Venedik veya Raguza tekneleriyle ihraç ettiklerini yazmaktadır. Bunlar hem Okyanusta, hem de Akdeniz'de kazalar ve korsanların sürprizleri hariç, demek ki tarafsızların ayrıcalıklarından yararlanmaktadırlar. Mayıs 1569'da Londra'daki İspanyol elçisi, Venedik teknelerini İngiltere'den bir an önce yola çıkmaları konusunda teşvik etmektedir ([478]), çünkü İngilizi yakalayabilmek ve onu hizaya getirebilmek için Venedik ve Raguza teknelerinin gidiş-gelişlerini engellemek gerekmektedir. Huguenotların onlara bu konuda yardım etmeleri oldukça gariptir ([479]).

Fakat bu yeniden doğmakta olan trafik konjonktürün ürünüdür. 1550'den (yuvarlanmış bir tarih) 1570'e veya daha doğrusu, 1575'e kadar bu konjonktür aşikâr bir gerilme halindedir. Herkes için işler kötüdür. Fakat herkes kendi işini kendi görmek zorunda kalmıştır. Ama zenginler galip gelmektedirler, çünkü diğerleri boğulurken onlar bunalımı aşmışlardır. Büyük Akdeniz teknelerinin başına gelen alışılmış ve felâketli kazalara rağmen, bunlar darbelere dayanmış ve iç ile dış bağlantıları sağlamaya devam etmişlerdir. Ve sonra ekonomik bakımdan iyi zamanlar geri gelmişlerdir. Eğer basitleştirme ihtiyacına kendimizi kaptırmazsak, Akdenizlilerin kuzeye doğru olan yolculuklarını durduran veya en azından nadirleştiren olgunun, refahın bir geri dönüşü olduğunu söyleyebiliriz. Yüzyılın sonunu ayağa kaldıran muazzam *boom* esnasında zenginler bazı ödevlerden vazgeçme lüksüne sahip olmuşlardır. İngiliz, sonra da Hollanda tekneleri yeniden Akdeniz yolunu tutmuşlardır, ama bu kez XVI. yüzyılın ilk yarısında olduğundan daha geniş ölçekte.

İngilizlerin 1572-1573'te geri dönüşleri

İngiliz tekneleri en geç 1573'te Akdeniz'de yeniden ortaya çıkmışlardır. Bizim için Livorno'ya ilk gelişlerini bu tarihte kaydetmekteyiz. Belki de başka yerlere daha önce gelmişlerdir. Bir İngiliz Newfoundland (Terre Neuve) balıkçı teknesi 1572'de Civitavecchia'ya gelmiş olabilir ([480]). Patronu *Giovanni Scotto, inglese* olan *Swallow* adlı *nave* ([481]), her hal-ü kârda Londra ve Southampton'tan yüklediği üç *carisee* balyası, 2 varil işlenmiş kalay, birkaç pamuklu kumaş, 37 fıçı kırılmış çan, 5 tane bütün çan, 380 kurşun parçası ve bir varil tuzlanmış dil ile 25 Haziran 1573'de Livorno'ya gelmiştir. Görüldüğü üzere bu mütevazi bir yüktür. Sahibi Sterlich olan *St. Mary of Grief* 20 Temmuz'da Cadiz'den yüklediği mallarla gelmiştir. 16 Aralık 1573'te Livono'ya varan *Kite* Londra'dan kurşun, soda, yünlü kumaş ve kalay getirmektedir; bunların hepsi de -ayrıntılar değerlidir- Cenevizli tüccarlara yöneliktir. Bu üç mütevazi İngiliz teknesi tek başlarına İngiliz ticaretinin ileride ne olacağı hakkında bilgi vermektedirler: yünlü kumaşlar, kurşun, kalay. Geleceğin bunlara katacağı; sayılamayacak kadar çok ringa,

morina, tuzlu somon fıçıları olacaktır. Kurulan ilişki artık bir daha kopmayacaktır. 1573 yılına ait Livorno'ya ilişkin dökümler 3 tane İngiliz gemisini bildirmektedirler; 1574'te bu sayı dokuza çıkmıştır; 1575'te iki (bu yıla ait denetimimiz çok hatalıdır); 1576'da üç; 1578'de beş; 1579'da dokuz; 1580'de iki; 1581'de onüç; 1582'de on; 1583'de dört; 1584'te altı; 1585'de sekiz; 1590-91'de altı; 1591-92'de üç; 1592-93'de onaltı İngiliz gemisi görülmektedir. İngilizler İç Denizin yolunu yeniden bulmuşlardır.

Bu dönüş, giriş kapısı olan İspanya'da hiç, Akdeniz'de de hemen hemen hiç mertebesinde bir açıklama bulmaktadır. Acaba bu dönüş yuvarlak teknelerin yelkenlerinde ve onlara komuta eden sistemlerde meydana gelen iyileşmelerin ürünü müdür? Bu iyileşmeler XVI. yüzyılın ortasında kazanılmış hale gelmişler ve tavrı aniden değişen bir denizde bu teknelerin daha kolay yönetilmelerine olanak sağlamışlardır. Veya eğer Livorno *portate*'leri kayıtlarına bakarak (şu beyaz ringa, kurşun ve kalay boşaltmaları) Akdeniz'in, açlığını, oruç günleri açlığını ve silah açlığını bastırmak üzere giderek artan bir şekilde, İngiliz kaynaklarına muhtaç bir hale geldiğini söyleyebilir miyiz? Bu dönemde tunç topların, demir topların yerini almaya başladıkları bilinmektedir. Her hâlü kârda kalay ve kurşun talebinin Akdeniz'in heryerinde, Müslüman ülkeleri, Rusya ve Hıristiyan Akdeniz'inde genel olduğu kesindir. 1580'den itibaren Sicilya'da duran İngiliz teknelerinin, İstanbul'daki top dökümhanelerine gerekli olan kalayı götürdüklerinden kuşku duyulmaktadır ([482]). İngilizler Napoli'yi ([483]) de beslemekte ve Malta'da iyi kabul görmektedirler, ancak bu iyi kabul 1581'de, patronu Peter Baker olan demir, çelik, tunç, kalay yüklü olan *The Roe* adlı İngiliz kayığı ile 1582'de *Reynolds* adlı kayığın biraz sert muamelelere boyun eğmeleri sonucunda kurulan temasların ürünü olarak ortaya çıkmıştır ([484]). Malta şövalyeleri 1582 yılının Temmuzunda İngilizlere, kaçakçılık yapmamaları koşuluyla, adayla serbestçe ticaret yapma ve Doğu Akdeniz'e gidebilme iznini vermişlerdir. Bu lütuf tabii aynı zamanda kesin siparişler vermeye vesile de oluşturmuştur; barut, çakmaklı tüfek, güherçile, kalay, çelik, demir, bakır, beyaz *carisee,* kadırga, yelken direği, aynı zamanda İngiliz tüccarların *coal of Newcastle* diye çevirdikleri *rosetta,* yani yer kömürü. İşte İngiliz kömürüne küçük bir ayrıntı ekleyen bir öykü.

Fakat İngilizlerin İç Denize dönüşleri özellikle, örneğin Toskana büyük dükünün onları Livorno'ya davet etmek üzere 1576 ve 1578'de yaptıkları gibi ([485]), kesin çağrılara bir cevaptır. Aynı şekilde, 1578-79'da Reform kampına geçmiş olan ve İngiltere'deki İtalyan bankacı ve işadamlarının sonuncularından biri olan şu Cenevizli Horacio Pallavicino'nun çağrıları da etkili olmuştur ([486]). 1578'de bir başka Cenevizliyle, Anversli Battista Spinola ile ortak olarak Flandre devletine (o tarihlerde burası II. Felipe'yle bağlarını kopartmıştır) Londra kenti tarafından garanti edilen 350.000 florinlik bir borç vermiştir. Bunun karşılığında Pallavicino altı yıl süreyle şap ihracat tekelini elde etmiştir ki, bu da II. Felipe'nin devletindeki şapların aleyhine olmaktadır. Demek ki İspanya'nın tepki göstermesi için iki nedeni bulunmaktadır: hem kendi ticaretini kurtarma, hem de kârın ne işe yarayacağının önceden bilindiği asilerin iyi iş yapmalarını önlemek. Pallavicino zorlukları önceden görerek Cenova, Milano ve İspanya limanlarında sahip olduğu şapı hemen kuzeye sevketmeyi düşünmüştür. Yaz sonunda 7.000 kantarlık *Santa Maria Incoronata* adlı *nave*'yi güneye Alicante, Carthagena ve Cadiz'e, stokunun bir kısmını alması için göndermiştir ([487]). Durumdan haberdar edilen Katolik Kral Milano'dan soruşturma yapmaya ve İspanya'dan şap dolu olarak geçen teknelere elkoymaya hazırlanmaktadır ([488]). Tuzak kurulmuştur, fakat Cenevizli bizzat Alicante'de durumdan haberdar olmuştur. Bu durumda değerli şap nakli işini İngiliz gemilerine yaptırtmaya karar vermiştir. Gerçekten de bu tekneler dönüşte zarara uğramadan Alicante'ye gelmişler ve toplam yedi gemi ile Mart 1579'da Londra'ya 14.000 kantar mal

götürmüşlerdir (bu, gemi başına 2.000 kantar, yani 100 tonluk bir su çekimi vermektedir). Malın tamamı 60.000 ekü etmektedir. Öte yandan, eğer bir başka belgenin anlamı zorlanmazsa, Pallavicino Almanya üzerinden Flandre'a kadar 2.000 kantar daha göndermişe benzemektedir ([489]).

Tartışmaya getirilmesi gereken bir başka belge: 26 Ocak 1580 tarihli bir Venedik Senatosu kararnamesi ([490]), bu belge birkez daha İnebahtı bunalımını gündeme getirmektedir: Senatörler "son savaştan önce tüccarlarımız Batı ticaretinde (yani İngiltere) çalışmak adetine sahiptirler, teknelerimizi Kefalonya, Zanta ve Girit adalarına gitmek için kiralıyorlar, buralardan Batı'ya götürmek üzere kuru üzüm ve şarap yüklüyorlardı ve dönüşte Venedik kentine *carisee,* yünlü kumaş, kalay ve diğer mallar getirmekteydiler. Böylece her yıl ortalama 5 veya 6 tekne kuzey yolunu tutmaktaydı. Fakat savaştan beri (yani 1571-73'den beri) *il detto viaggio è del tutto levato,* adı geçen yolculuk tamamen kesintiye uğramıştır. Yabancı tekneler Venedik adalarına doğrudan gitmekte, oralardan kuru üzüm ve yeni şarap yüklemekte ve bu işi yaparken kuzeyin *carisee,* yünlü kumaş, kalay ve gümüşü sayesinde bu adalardaki bazı Venedik uyruklarının suç ortaklığından yararlanmaktadırlar.

Bu durumda 1571-1573 Venedik bunalımına tekrar dönmek gerekmektedir: bu bunalım Doğu Akdeniz'de Marsilya'ya göze görünür, ama geçici bir talih sağlamakla birlikte, İngilizleri de Akdeniz'e sokmuştur. Fakat, Doğu Akdeniz'de olduğu gibi Venedik eski yerini burada da çabucak geri alabilirdi. Eğer bunu yapmadıysa bunun nedeni, 1575 civarında ekonomik konjonktürün iyiye gitmesi ve yukarıda işaret ettiğimiz faaliyet kaymalarını kendisiyle birlikte getirmesidir. Yüzyılın sonuna kadar kuşkusuz hala birkaç Venedik teknesi kuzey yollarında görülecektir. 1582'de başka bir olayla ilgili olarak (Terceira'dan İngiltere'ye "tamamen çıplak olarak gelen" yüz fakir Portekizlinin ülkelerine iadeleri) iki Venedik *nave*'sinin zikredildiği görülmemiş midir ([491])? Ekim 1589'da *Santa Maria di Gracia* adlı tekne (Venedikli veya Raguzalı) Girit'ten ve Rethimnon'dan İngiltere'ye götürmek için şarap götürmektedir. En azından navlun sözleşmesinde yazılı olan budur ([492]). Fakat daha önce de açıkladığımız üzere, bütünü itibariyle Venedik tıpkı diğer büyük Akdeniz kentleri gibi, giderek daha fazla miktarda "yabancı" tekne ve denizci istihdam edecektir. Bu istihdam kuzey teknelerinin Akdeniz'e dönüşlerinin en iyi açıklamasıdır ([493]).

Türk-İngiliz müzakereleri: 1578-1583 ([494])

İngilizler için gemiyle Doğu Akdeniz pazarlarına ulaşmak kalmıştı. R. Hakluyt bunun, 1575'te bu işe karar veren Londralı iki tüccarın, Edward Osborne ve Richard Staper'in eseri olduğunu iddia etmektedir. Bunlar İstanbul'a kendi hesaplarına iki acente göndermişlerdir; John Vight ve Joseph Clements adındaki bu kişiler Polonya yolunu izlemişler ve 1578 Eylülünde Lwow'da Türk elçisi Ahmet Çavuş'un heyetine katılmışlar, o da onları güvenli bir şekilde 28 Ekimde hedeflerine ulaştırmıştır. Padişahtan İngiltere kraliçesine yazılmış 15 Mart 1579 tarihli bir mektup elde etmişlerdir. Müzakereleri Londra'dan, İstanbul'daki İspanyol casusu Giovanni Margliani'den daha iyi izleyen Bernardino de Mendoza, Kraliçenin 1579 Kasımında Fransa tarikiyle Padişahtan bir mektup aldığını, bu mektupta birçok vaadin yer aldığını ve Kraliçeden Çok Hristiyan Kral ile iyi ilişkilerini koruyup daha sıklaştırmasını, Anjou düküyle evlenmesinin (hiç kuşku yoktur ki, Fransızlar bu tavsiyenin mektuba girmesi için birşeyler yapmışlardır) istendiğini kaydetmektedir. Mektupta ayrıca, kara ve deniz yoluyla gelen İngiliz tüccarlarına iyi kabul gösterileceği bildirilmektedir. Mendoza, aslında evlilik Türklerin umurunda değildir diye yazmaktadır; onları asıl ilgilendiren

"İngilizlerin birkaç yıldır Doğu Akdeniz'e getirmeye başladıkları" kalaydır, o olmadan "top dökmenin" mümkün olmadığı kalay. Zaten bu madenden 20.000 ekülük doldurmuş olan 5 gemi Doğu Akdeniz'e gitmek üzere Londra'yı terketmeye hazırdırlar ([495]). Kraliçenin 25 Eylül 1579 tarihli cevabi mektubu Richard Stanley ve *Prudence* adlı tekneyle yollanmıştır ([496]). Zaman uygundur. Portekiz tahtı açıktadır, II. Felipe muazzam hazırlıklarla meşguldür. Elizabeth'in herkesten fazla endişelendiği II. Felipe'dir. Türklere dayanmaktan başka çözüm yoktur. Hatta Elizabeth müzakereler sırasında Türk donanmasının denize açılmasını bile talep edecektir.

Ne olursa olsun İngiltere 1580 Haziranında 35 maddeden meydana gelen ilk kapitülasyonunu elde etmiştir. İngiliz uyrukları için kendi bayrakları altında serbest ticaret hakkı elde edilmiştir; İngilizler bütün bunların Doğu Akdeniz'deki prestij ve etkileri azalan Fransızlara rağmen; Fransızlar da "müteveffa Mehmed Paşa"nın yardımlarının rüşvetle sağlanması sonucu elde edildiğini söylemektedirler ([497]). Fransızlar yeni gelenlerin Fransız bayrağı altında seyredeceklerine dair Türk vaadinden ötürü, bu durum karşısında hayal kırıklığına uğramışlardır ([498]). İngilizler ayrıcalıklarına çok sıkı sarılmışlardır, ve bu konuda gevşeklik göstermeyeceklerdir. Kasım 1580'de, herhalde bir İtalyan dönmesi olan Türk elçisi İngiltere'ye varmıştır ([499]). 11 Eylül 1581'de *Levant Company* Edward Osborne, Richard Steper, Thomas Smith, William Garett ve birkaç kişinin daha yararına olmak üzere, kraliçe Elizabeth tarafından örgütlenmiştir. Bu kumpanyanın kurulması Doğu Akdeniz'de daha önce ticaret yapmaya girişmiş olan İngilizlerle büyük sürtüşmelerin çıkmasına yol açmıştır, öte yandan hemen hemen kumpanya biçiminde örgütlenmiş olan ve Venedik ticaretinde yer alan tüccarlar da durumdan hoşlanmamışlardır. Fakat büyük bir ölçekte örgütlenmiş olan yeni ticaretin kârları, tam da Moskova trafiğinin kötüye gitmeye, Danimarka teknelerinin 1582'de Saint-Nicolas körfezi ticaretini zorla engellemeye başladıkları bir zamanda imdada yetişmiştir ([500]). Kasım 1582'de Londra limanına kayıtlı *Susanna* hediyeler ve Kraliçenin Padişaha yazdığı bir mektubu götürmek üzere, İstanbul'a doğru yola çıkmıştır ([501]). Bunlar, Elizabeth'in Türkiye nezdine atadığı yeni elçi William Harborne ([502]) tarafından götürülmektedirler; Fransız raporlarında Guillaume Harbron adıyla geçen ([503]) bu elçi, İngiliz davasının sağlam öncülerinden biri olacaktır. Sicilya İngilizin geçisini ancak 15 Mart 1583'te ([504]) öğrenebilmiştir, oysa Harborne o sırada Ege adalarına varmıştır bile.

3 Mayısta William Harborne Padişahın ellerini öpmüştür ve de Maisse'in söylediğine göre ([505]) "ona şimdiye kadar hiçbir elçiye olmadığı kadar itibar gösterilmiştir". Ne Fransızlar, ne de Venedikliler şu *malicious and dissembling peoples* ki, Harborne'un kanısına göre bunlardan aynı zamanda çekinmek gerekmektedir, ona ve Doğu Akdeniz'de atayacağı konsoloslara karşı, son tahlilde birşey yapamamışlardır ([506]).

İngiliz deniz yolculuklarının başarısı

Levant Company başlangıcından itibaren kârlı işler yapmıştır. İlk biçimi olan 11 Eylül 1581 patentinin ona verdiği şekil altında % 300'e varan kârlar gerçekleştirmiştir ([507]). 1592'den sonraki gelişmeler daha da nettir, bu tarihten sonra kumpanya Ocakta, 1583'te kurulan sözümona *Venice Company* ile birleşmiş ve ikinci şeklini almıştır ([508]). 1595'te *Levant Company*'nin emrinde 15 gemi ve 790 denizci bulunmaktadır ([509]). Kumpanya İskenderiye, Kıbrıs, Sakız, Zanta'ya ve daha az bir sıklıkla Venedik ve Cezayir'e uğramaktadır ([510]). 1599'da Kumpanyanın sadece İtalyan sularında 20 teknesi bulunmaktadır. 1600'de olağan filosuna 16 yeni tekne katmıştır ([511]). Bu başarılar onun parasızlıktan yakınmasına, zorluklarının büyümesine engel olamamaktadırlar; bu

yakınmalar daha Elizabeth'in sağlığında 31 Aralık 1600'de ([512]) ve ardılı I. James'in saltanatının başında 14 Aralık 1605'de ([513]), ayrıcalıklarının yenilenmesinin arefesinde, sanki rastlantıymış gibi ortaya çıkmaktadırlar. Bu zorluklar gerçekten vardır: yolculukların uzunluğu; İspanya'nın 1604'e kadar süren husumeti; Cezayir korsanlarının meydana getirdikleri tehlike; durumlarını terketmeye kolayca razı olmayan Marsilyalı ve Venediklilerin şiddetli savunmaları; Türklerin aşağılayıcı muameleleri ve İstanbul'da bir elçi ile Kuzey Afrika ile Doğu Akdeniz'de bir dizi konsolos beslemenin kumpanyaya getirdiği ağır yük. Ancak başarı, İngiliz tüccarlarının işlerine bağlılıklarının, teknelerinin mükemmelliğinin, kumaşlarının düşük fiyatlarının, örgütlenmelerinin kalitesinin karşılığını ödemiştir. Onlara ait birkaç düzine tekne Doğu'da ve Akdeniz'de Marsilyalıların yüzlerce ceviz kabuğuyla zorlukla yapabildiklerini yerine getirebilmektedirler ([514]). İngilizlerin 1591'den itibaren işletmeye başladıkları konvoy sisteminin dahiyaneliğini; İstanbul'dan yaptıkları alımların onlar aleyhte bir bilanço sağlamasını; tüccarlarının, kumaşlarının kalitesi ve miktarı konusunda aldatmaya hemen hazır Venedikli ve Fransızlara nazaran daha büyük dürüstlüklerini de gündeme getirmek gerekmektedir.

Daha öne Hakluyt'un eserinde yer alan, sonra da tarihçilerin yeniden ele aldıkları bütün bu delillerin değeri vardır. Ama buna rağmen, İngilizler baharat nedeniyle işaret ettiğimiz üzere, Doğu Akdeniz ticaretinin yeniden canlanmasıyla da buralara çekilmişlerdir. Eski Akdeniz dükkânı bir kez daha Atlantik'teki korkunç mücadelelerden yararlanmıştır ([515]). 1583-1591 arasında İngiliz acentelerinin Suriye yolları üzerinden Hind Okyanusu, İran, Hind Adaları, Sumatra'ya kadar ilerlemeleri rastlantı değildir. Bu kayıp çocuklara Yakın ve Uzak Doğu yolları hakkındaki hayranlık verici tasvirleri borçluyuz. Mısır'da kaba kumaş ticareti yapan İngilizler, bu sıcak ülkede ancak nakit para karşılığında yararlı bir ticaret yapabilirlerdi. Aynı zamanda burada inatçı ve becerikli Fransız rekabeti karşısında başarısızlığa uğramışlardır ([516]). Demek ki İngilizin özellikle bakışlarını çevirdiği, yönelmek istediği Suriye yolları ile daha ötesidir; burada bir mala karşı mal ticareti örgütlenmiş ve bu ticaret Ümit Burnu'nun Hollandalılar tarafından ikinci keşfi yüzünden hemen bozulmamıştır. 1600'de kurulan *East India Company*'nin zaten *Levant Company*'nin kızı veya kız kardeşi olduğunu kaydedelim ([517]).

Akdeniz'in göbeğinde, Livorno'daki rakamlar Kuzeylilerin artan başarılarını belirlemektedirler. Örneğin *Batı*'dan gelen *nave portate*'sine dair şu Livorno liman dökümü gibi (metin çok kesin olmayıp, İngilizlerle Hollandalıları karıştırmaktadır) ([518]): 1598 Ekim-Aralık dönemi için 5.000 varilden fazla kurşun, 5.613 füme ringa, 268.645 *pesci merluzzi*, 513 *fardi pesci stocfiss* söz konusudur.

Yüzyılın sonundaki durum

Yüzyılın sonunda İngilizler Akdeniz'in heryerinde, hem müslüman, hem de hristiyan alemindedirler; onları buralara götüren veya buralardan uzaklaştıran tüm yollar üzerinde, Avrupa veya Hind Okyanusu yönünde görmek mümkündür. 1588'den itibaren Boğdan ve Eflâk onları davet etmektedir ([519]). Uzun zamandan beri Londra büyük tasarılar yapmaktadır ([520]). 1583'te simgesel bir başarı olarak *Hercules* (ki bu onun en azından ikinci yolculuğudur) Trablus'tan şimdiye değin hiçbir İngiliz teknesinin adaya getiremediği en zengin yükü getirmekteydi ([521]). İspanyol, Rum, Marsilyalı rehberler yeni gelenlere, bir iskeleden öbürüne, Denizin tümünü fethetmede yardımcı oluyorlardı. Limanlara ilk girişler genelde temkinli ve gizli olduklarından bu birbirlerini izleyen zaferlerin tarihlerini kesin olarak saptamak olanaksız olmaktadır. Marsilya 26 Kasım 1590'da iki İngiliz teknesini limana kabul etmeye karar vermiştir: "kentin kurşuna ihtiyacı olduğundan ve hatta felâketli bir dönemde bulunduğumuzdan, bu kente giren iki

teknede bulunan malları, mal sahipleri ve kâtipleri satmak, boşaltmak için kente girebilirler ve kent halkıyla pazarlık yapabilirler ve adı geçen teknelere yüklemek üzere, yasaklanmamış olması koşuluyla, istedikleri mallardan alabilirler" ([522]). Kuşkusuz İngilizler Marsilya'ya ilk defa gelmemektedirler, çünkü onlara 1574'den beri bağlantı halindedirler, ancak ilk kez piyasaya resmen kabul edilmektedirler.

Birkaç yıl gibi kısa bir sürede ne kadar da büyük bir mesafe kat'edilmiştir, 1589'da bir Ceneviz belgesi ([523]), Denizin bütün kesimlerini kapsamına alan bir *Intelligence Service*'in başlıca menzillerini işaret etmektedir. İstanbul'da William Harborne (bu o tarihde Londra'dadır) ([524]); Cezayir'de John Tipton; Malta'da John Lucas; nihayet Cenova'da Richar Hunto. Adı İtalyanlaştırılmış bu sonuncusu Cenevizliler üzerinde bir katolik düşmanı olduğu izlenimini uyandırmıştır, "çok kurnaz ve ahlâksız bir düşman", aynı zamanda gene adı ortaya çıkan Horacio Pallavicino'nun casusu olma ününe de sahiptir (İspanyolca olarak kaleme alınmış metnimiz *l'inteligencero* demektedir). Ocak 1590'da İngilizler yeni İspanyol temsilcisi Juan Estafano Ferrari'nin müzakereleri sonuca ulaştırmasını engellemiş olmaktan sevinç duymaktadırlar. İşte artık kendilerine ait bir şirketleri olacak kadar Akdeniz hayatına karışmışlardır. Ama kuşkusuz iktidar ve güç kullanımı yoktur: Akdeniz hayatına bulaşma İngilizlere fazlasıyla esneklik ve hiç de azımsanmayacak sahtekârlık (ama kim bunun dışındadır ki?) getirmiştir. İngilizler İslamiyet ve Hıristiyanlığa ait iki tablo üzerinde ve hatta korsanlığın meydana getirdiği bir üçüncüsü üstünde, aynı anda oynamaktadırlar.

İngilizler ilk andan itibaren korsan da olmuşlardır, hem de en dehşetlilerinden biri ([525]). Daha 1581'de onlara ait bir yelkenli Türklere karşı korsanlık yapmaktaydı ([526]). 20 yıl sonra, 1601'de Londra'da bir rapor, Venediklilerin, Cenevizlilerin ve diğerlerinin İngiliz yelkenlilerinin yaptıkları yağmalardan ve bunları Kuzey Afrika kentlerinde satmalarından yakınmalarını aktarmaktadır ([527]). Livorno, İngiliz-İspanyol barış antlaşmasından sonra (1604), işten çekilmiş İngiliz korsanları için iyi bir emeklilik yeri haline gelmiştir ([528]). Korsanlığın zayıfların işi olduğundan kuşku yoktur. İngilizlerin yüzyılın sonlarında yaptıkları korsanlık, zengin *nave*'lerin ve zengin kentlerin denizinde işgal ettikleri yerin küçüklüğünü göstermektedir. Bir İngiliz Akdeniz'i gibi bir paradoksun inşa edilebilmesi için yüzyıllar gerekecektir; buraya bir İngiliz savaş filosunun girmesi için 1620'yi beklemek gerekecektir; ve Adadaki firmaların şubeleri olan ticarethaneleri Cenova'da açmaları için de 1630-1640'ları beklemek gerekecektir ([529]).

Hansalılar ve Hollandalıların gelişi

İngilizlerin evlerine dönüşü kalay ticaretine bağlıdır. Hansalılar ve Hollandalıların ilk kitlesel gelişi, Akdenizlilerin buğday alımlarıyla ilgili olmuştur. Bu girişe Akdeniz'in şu kötü kapıcıları olan İspanyolların beceriksiz ve etkin olmayan siyasetlerinden daha çok, bir kez daha buğday yol açmıştır, ama İspanyolların buğday işinde de sorumlulukları vardır.

Hollandalılar ve Hansalıları uyaran 1586-1590 döneminde İtalyan hasatlarının kötü olması olmuştur ([530]) ve belki de kuzeylilere bu konuda, Luzac ([531]), de Jonge ([532]) ve Watjen'in ([533]) hiç de nedensiz olmayan bir şekilde varsaydıkları üzere, Yahudi toptancılar ve aracılar yardımcı olmuşlardır. Fakat bunlar uygulamalarındaki ayrıntılardır. Tıpkı girişimlerin Dantzig, Lübeck veya Hamburg'dan kaynaklanmasının da ayrıntı olması gibi. Büyük buğday pazarlarının kapılarını tutan, uzun zamandan beri toptan tahıl ticaretinde uzmanlaşmış bu kentlerin Akdenizlilerin çağrılarını duymuş

olmalarından daha doğal birşey olamaz. Üstelik Toskana büyük dükü 1590'da temsilci Ricardo'yu, Lübeck'teki *granajo della Polonia*'ya sonra da Hollanda, Fransa ve İngiltere'ye gitmekle görevli bir komiyle birlikte Dantzig'e göndermiştir ([534]). Büyük dükün o yıl kuzeye verdiği muazzam sipariş -söylenildiğine göre 1 milyon altın- tek başına kuzeyli buğday teknelerinin gelişlerini harekete geçirmeye yetmiştir. Daha sonra trafik geniş ölçüde başlamıştır. Tarihçiler 1591'de 13 yelkenlinin İspanyol sularından geçerlerken, Katolik Kralın onlara verdiği pasaportlara rağmen, müsadere edildiklerini iddia etmektedirler ([535]). 40 tanesi ise Livorno'ya varmıştır ([536]). Girişimlerin çok sayıda oldukları hesaba katılınca, tüm kuzey ülkelerinin Akdeniz'den yükselen çağrılara cevap vermelerine şaşırmamak gerekmektedir ([537]). 1593 Livorno *Portate* listesinde ortaya çıktığı üzere Hollandalılar, Hansalılar, İngilizler tahıl filolarına karışmaktadırlar.

1593'TE LİVORNO'DA KUZEY BUĞDAYI

Taşıyıcı teknelerin dökümü (kaynak: Mediceo 2079 f° 150 v°-160 v°)

	Amsterdam ve Zelanda	İngiltere	HANSA KENTLERİ				Anvers ve Flandre	Norveç	Riga	Kuşkulu yerler
			Lübeck	Emden	Hamburg	Dantzig				
Teknenin bağlı olduğu yer	12	7	4	5	16	9	4	2	1	13
					34					
Teknenin yüklendiği yer	28 sadece biri, Zelanda'da	7	3	3	12	11	0	0	1	8
					29					

Livorno'ya aşağıdaki gibi 73 tekne gelmiştir: 6 Ocak (2), 9 Ocak (1), 12 Ocak(5), 13 Ocak (37), 14 Ocak (4), 16 Ocak (1), 20 Ocak (8), 26 Ocak (3), 31 Ocak (1), 11 Mart (1), 14 Mart (2), 1 Nisan (1), 29 Nisan (1), 3 Mayıs (1), 5 Mayıs (1), 6 Mayıs (2), 12 Mayıs (1), 15 Mayıs (1). 1593 gemileri için yol sürelerine dair hiçbir şey işaret edilmemiştir, fakat 1609-1611'de (Mediceo 2079) hafta olarak gerçek yolculuk süreleri aşağıdaki gibidir: A. Amsterdam-Livorno (12, 6, 5, 5, 8, 5, 32 gün, 16). B. Dantzig-Livorno (14). C. Londra-Livorno (4, 8). D. Bristol-Livorno (12). E. Plymouth-Livorno 28 gün.

Bu tablonun kendiliğinden anlaşılan işaretleri (yolculuk sürelerinin değişmeleri -kış yolculuklarının önceliği- tahılın yeniden dağılım merkezi olarak olarak Amsterdam'ın görünür rolünün işaret edilmesi) olması nedeniyle, bunları bulma zahmetine katlanması okuyucudan beklenmektedir. Ancak şunları ekleyelim: 1- bu 1593 yılında 6 İngiliz gemisi kurşun, kalay ve morina'dan meydana gelen alışılmış yüklerini getirmişlerdir, fakat onların konvoylarının arasına bir Hollanda teknesi (İngiltere'de yüklenmiş) ve Lizbon'da yüklenmiş *Kara Kartal* adlı bir Emden teknesi karışmıştır; 2- Çavdar ve buğday olarak toplam 15.000 ton tahılı bu yıl Livorno'ya indiren kuzeylilerin tekne başına yükleri yaklaşık 200 ton olmaktadır; 3- Tekne adlarının dökümü dinsel olmayan adların ezici önceliklerini açığa çıkartmaktadır.

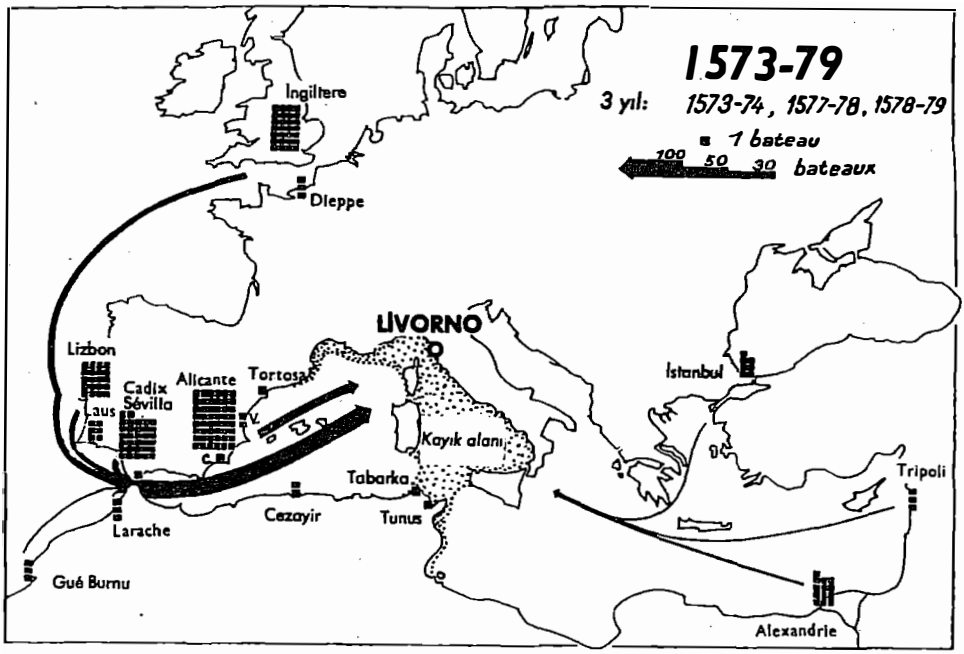
Buğdaydan baharata: Hollandalılar Akdenizi fethediyorlar

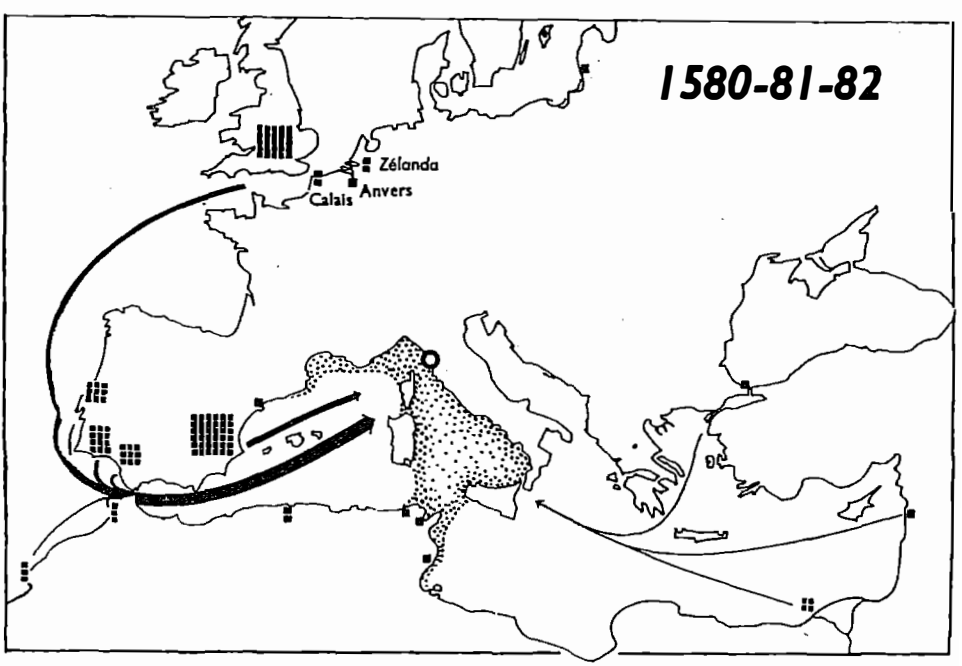
Ancak Hansalılar ve Hollandalılar aynı anda gelmiş olmalarına rağmen, Denizi sonuncuları fethedeceklerdir. Ludwig Bentin'in kitabı ([538]) bunu iki kuzeyli halk arasındaki rekabetle açıklamaktadır. XVII. yüzyılın başında Hansalılar devre dışı kalmışlardır ve tekneleri artık Malaga limanından öteye geçememektedir ([539]).

Geriye bu bozgunun nedenlerini belirlemek kalmaktadır. İberyalılar ile kuzeyliler arasındaki savaş esnasında tarafsızların ayrıcalıklı konumundan yararlanan Hansalılar, kuşkusuz bu avantajlarının 1604 ve 1609 anlaşmalarından sonra kendiliğinden azaldıklarına tanık olmuşlardır. XVII. yüzyılda Avrupa savaşları sayesinde Hansalıların İç Denizdeki ticaretlerini yeniden genişletmeleri görülmeyecek midir? Fakat XVI. yüzyılın sonunda birçok başka neden bulunmaktadır. Acaba Hansalıların İspanya'ya ve onun Okyanusa ilişkin işlerine bağlanmış olmalarından ötürü mü, onları Doğu Akdeniz'e kadar çekebilecek olan karabiber ve baharata ihtiyaç duymamaktadırlar? Veya, Hansa birliğine bağlı denizci kentlerin arkasında güçlü endüstriler olmaması, Güney Almanya'nın Cenova ve Venediği tercih etmesinden midir? Veyahut da nakit kıtlığı mı söz konusudur? Açıklanması gereken bir paradoksun sonucu olarak, Hollandalılar 1615'te ve kuşkusuz daha önceleri ([540]) Suriye'ye amber, civa, zincifre, bakır tel, demir gibi Alman mallarını götüreceklerdir. Hansalıların kullanışsız örgütlenmelerini gündeme getirmenin gerekli olduğunu sanmıyorum: tekne sahiplerinin ve sigortacıların çok sayıda olmaları, Akdeniz'in heryerinde rastlanan bir durumdur. Teknelerle ilgili bir sorun mu? Hansalılar her tonajdan gemiye sahiptirler.

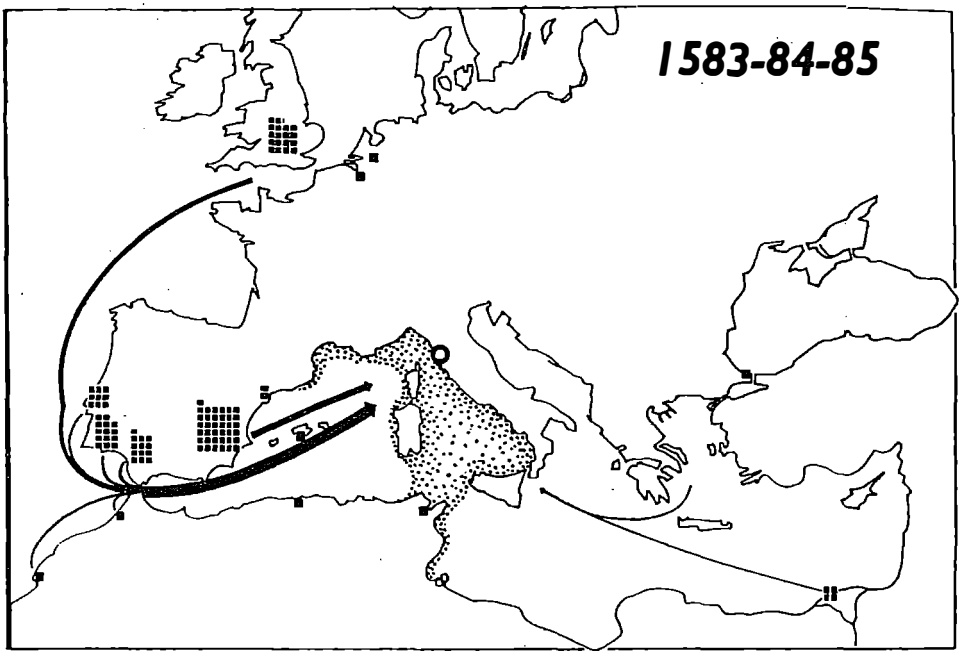
Ne olursa olsun, Hollandalılar zafere ulaşmışlar ve 1597'ye doğru Denizin ucuna varmışlardır. Bu yıl İspanya'nın düşmanı Balthasar Moucheron, Fransız bayrağı çekmiş bir gemiyi Trablusşam'a göndermiştir ([541]). Ertesi yıl, bütün Hollanda tekneleri kral IV. Henri'den Türk limanlarında Fransız bayrağı altında ticaret yapabilme iznini elde etmişlerdir ([542]) (Hollandalılar ilk kapitülasyonlarını ancak 1612'de elde edebilecekler-dir). 1599'da ([543]) Venedik konsolosu bu yıl da gene bir "Flaman" teknesinin "geldiğini" beraberinde 100.000 ekü nakit para getirdiğini ve Venedik ticaretine küçümsenemeyecek bir zarar verdiğini bildirmektedir. Konsolos, Alçak Ülkeler tüccarlarının Suriye'de kalıp kalmayacaklarıyla meşguldür; "Hollanda" konsolosu ise eğer yurttaşlarının Hind Okyanusundaki ilerlemeleri sürecek olursa, bunu yapmayacaklarını ilân etmektedir. Venedik büyük bir istekle iyi yolculuklar demektedir. Fakat Hollandalılar, Hartman'ın muzaffer bir şekilde Ümit Burnu'nu dolaşmasına (1595), Java'nın işgaline (1597), Komor adalarının öğrenilmesine, Maurice adasının ele geçirilmesine (1598) ([544]) ve ikinci filonun geri dönmesine rağmen Suriye'de kalmışlardır. Bunun nedeni Hind adalarının etkin bir şeklide fethedilmeleri ve buna bağlı akımların tamamlanması, Uzak Topraklar (Van Verne) kumpanyasının 1602'de muzaffer Doğu Hindler Kumpanyasını doğurabil-mesi için yılların geçmesinin gerektiğidir. Ve öte yandan, eğer değerli müstahzarat ticaretinden vazgeçebilselerdi bile, ipek (kısa bir süre sonra bunu İran körfezine kaydırmaya çalışacaklar, ama hemen başarılı olamayacaklardır) ve pamuk ipliği ticareti onları gene de Doğu Akdeniz'e çekerdi.

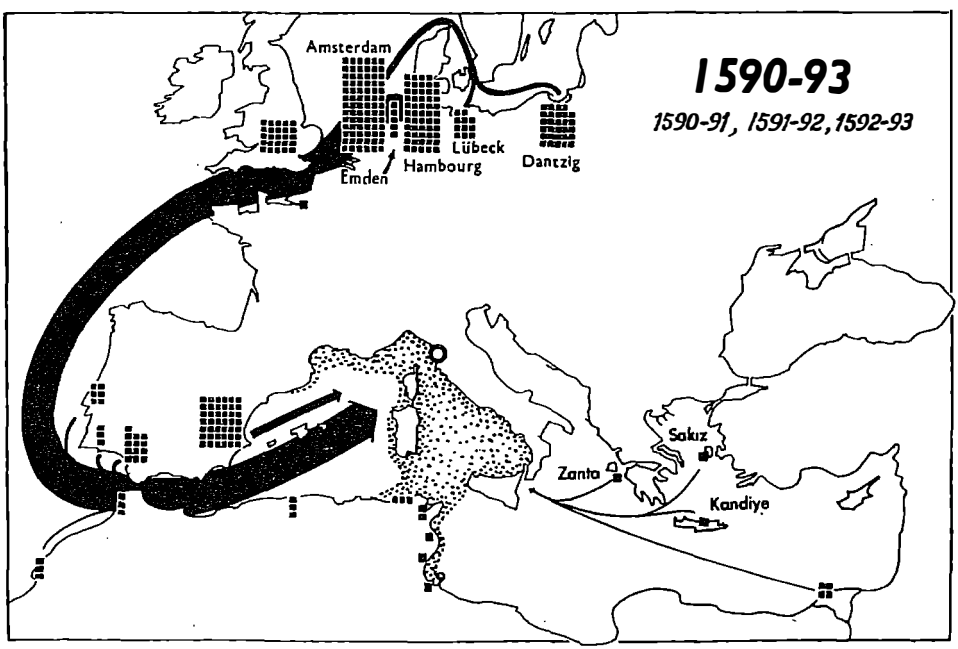
Demek ki Hollandalılar artık Akdeniz'dedirler; bunlar biraz ağır eşek arıları gibi faaldirler, ama o kadar ağırlardır ki, cama çarptıkları zaman onu kırmaktadırlar. Denize girişleri gürültülü ve kaba olmuştur. Acaba bu onların, Portekizlilerin *da nossa cidado de*





54. Livorno'da kuzey teknelerinin artan yeri: 1573-93
Kaynak: F. Braudel ve R. Romano, **Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne** (üç yılın trafiği). Doğu Akdeiz'in her zaman zayıf olan yeri daha da azalacaktır (bazı yüklerin zenginliğine rağmen)





Batı Akdeniz'in payı önceliklidir, bu öncelik başlangıçta İspanya ve Portekiz'in elindedir, sonra 1590-1593'de buğday yüklü kuzey tekneleri de bundan pay alacaklardır.
Dört harita Livorno'da nihayetlenen trafiklerin hızlı evrimini resmetmektedirler.

Faro'yu yağmalamalarından sonra -bunu öğrenmenin bedelini ödemişlerdir- söyledikleri gibi, korsanların en acımasız olanları olmalarından mı kaynaklanmaktadır ([545])? Veyahut da Akdeniz'de ve Okyanusta kendilerine yer açmak zorunda olmalarından, başkaları tarafından önceden ele geçirilmiş olanlardan kendilerine pay sağlamak zorunda olmalarından mıdır? XIII. ve XIV. yüzyıllarda olaya geç giren Katalanlar da, heryerde korsanlık yaparak, kapıları zorlayarak aynı şekilde davranmışlardı. İngilizler de başka şekilde davranmamışlardır. İngiliz topları yalnızca Cebelitarığı zorlamaya veya İspanyollara karşı kendilerini savunmaya yaramıyordu. Bu toplar ele geçirilebilecek herşeyin üstüne fark gözetmeksizin ateş açmaktaydılar; Türk, Fransız veya İtalyan gemileri olmaları önem taşımıyordu. Ve İngilizler çabucak yağmacı, korsan ününü edinmişlerdi. Hollandalılar da Akdeniz'de çoğu zaman bir korsan tablosu çizmişlerdir ([546]). Erkenden Cezayir korsanlığına ortak olmuşlardır, ekleyelim ki (ve bu konuya döneceğim) bu korsanlığı dönüştürmüşler ve onu olduğu gibi Okyanus kaçak ticaretini de büyük Livorno limanına bağlamışlardır ([547]). Her hal-ü kârda 1610'da ([548]) Toskana limanına Hind Okyanusundan gelen iki *nave* ulaşmıştır. Bunlar Akdenizli midir, yoksa Hollandalı mı? Bu belirtilmemiştir, fakat kâtip bunların zenginliklerini anlatmak için bir sahifenin tamamını doldurmuştur. Öte yadan, Venedik Signoria'sı ile Amsterdam arasında, bazen Fransa kralı aracılığıyla olmak üzere, içinden çıkılması çok kolay olmayan bir Arap saçı halinde ilginç bağlar kurulmaktadır. O tarihlerde Venedik'te, Hindler de dahil, dünyanın her tarafını kapsayan deniz sigortalarının varlığı zikredilmiştir ([549]). Acaba bu Hollandalıların işi midir? Bu konuda kanıta sahip değiliz.

Hollandalıların Akdeniz'in bu küçük köşesindeki ve diğer yerlerdeki tarihlerinin anlaşılır hale gelmesi gerekmektedir. Bu tarihin saati, dünya kadranında, yüzyılın sonundan itibaren çalmıştır. Öyleyse Elizabeth'in teknelerinin II. Felipe'nin ağır armadaları üzerindeki zaferinin mantıksal devamı olacağa benzeyen İngiliz zaferi ortaya çıkmamıştır. İngiltere kazanmış, bunun hemen arkasından Hollanda adamlarını, ticaretini, teknelerini uzaktaki Doğu Hind Adalarına, Çin'e kadar dünyanın tümüne dayatmıştır. Ve XVII. yüzyılın ortasına kadar durum böyle sürmüştür. Tek bir açıklama geçerliye benzemektedir: Hollanda katolik Alçak Ülkeler'e komşu olması ve İspanya kapılarını zorlamadaki inadı sayesinde Adadan daha iyi bir şekilde Yarımadaya ve onun Amerikan hazinelerine ortak olmuştur -bunlar olmaksızın ticaretini canlandırması mümkün olamazdı-. Çünkü, İspanya'dan sabırlı bir şekilde sızdırılan sekizlik sikkeler olmasaydı, dünyanın yedi denizleri üzerindeki Hollanda ticareti de olamazdı. XVII. yüzyılın başında İngiltere'de *Levant Company* ticaretinin daha avantajlı olduğu düşünülmekteydi; bu ticaret Türkiye'ye yapılan büyük miktarlı ihracat sayesinde, önemli bir para kaçışı olmaksızın mümkün olamayan *East India Company*'nin ticaretine nazaran daha üstün olarak görülmekteydi ([550]). İspanya ve Hollanda arasında, 1609-1621 barışı ile güçlenen ve İspanya'nın talihinin sürmesiyle birlikte, XVII. yüzyılın ortasında, talih çemberinin Hollanda aleyhine dönmeye başlamasıyla kopan -acaba bu sadece bir rastlantı mıdır?- bir para bağı bulunmaktadır.

Hollandalılar 1570'den itibaren tek bir kurşun bile atmadan Sevilla'yı nasıl aldılar?

XVII. yüzyılda İngilizlerin ve Hollandalıların göz kamaştırıcı zaferleri ancak dünya ölçeğinde doğru bir şekilde açıklanabilir. Öncelikle söz konusu olan, tekne inşaı ve yönetimindeki zincirleme teknik iyileşmelerdir; bunlardan daha önce söz etmiştik ([551]). 100-200 tonluk, iyi donanımlı, manevralarından emin kuzey yelkenlilerinin ortaya çıkması, dünya denizcilik tarihinin bir dönemecini belirlemektedir. 1500-1600 arasında

denizcilik Yenilmez Armada'nın Trafalgar'da yaptığından çok daha fazla bir ilerlemeyi Kuzey denizlerinde kaydetmiştir ([552]). Kuzeyliler mürettebatı artırarak, ateş gücünü yükselterek, manevraları daha rahat hale getirmek için üst güverteleri kaldırarak, yelkenlilerin savunmalarını güçlendirmişlerdir. Ralph Davis, bana belirleyici olarak gözüken bir eserinde ([553]) bunu hatırlatmaktadır. Tahmin yapabilmenin mümkün olduğu her seferinde, tekne tonajına indirgenmiş ortalama mürettebat rakamı, Kuzey teknelerinde İç Deniz teknelerinde olduğundan yüksek çıkmaktadır ([554]). Daha hafif yükün meydana getirdiği sakınca, daha yüksek bir güvenlik ve buna bağlı olarak daha düşük sigorta primleri tarafından telâfi edilmiştir ([555]). Tabii ki masraflı Akdeniz kadırgaları bazen, hatta XVII. yüzyılda bile şaşırtıcı rövanşlar alacaklardır: yelkenli ancak rüzgâr, yelkenleri şişirip, onun yüzmesine olanak verdiğinde kraldır ([556]). Sakin bir denizde, kadırga çevikliği sayesinde hareketsiz kalenin ölü noktalarına ulaşabilmektedir ve bu nedenle tercih hep ondan yanadır.

Fakat istisna kuralı teyid eder. Kuzeyin savaşçı ve ticari üstünlüğü konusunda kuşku yoktur. Zaten İngilizler ve Hollandalılar bunu çok erkenden, 1588'den çok daha önce bilincine varmışlardır. Onlara göre Portekizli denizciler "ıslak tavuklar"dan başka birşey değillerdir ([557]). Bunun tersine, Portekizliler fakirler ve sefillerin bir zaferinden söz etmektedirler. Onlar 1608'de ([558]) Hollandalıların denizde hala "bir lokma peksimet, sefil taze yağlar, domuz yağı, balık ve birayla yetindiklerini, bunlarla denizde aylarca dayandıklarını" söylemektedirler. Gemilerde daha talepçi olan Güneyliler "onlar gibi sefil olmak istememektedirler". Tabii ki bu muazzam tartışmada söz konusu olanlar tamamen başka unsurlardır.

Fazlasıyla sık bir şekilde ortaya getirilen açıklamalardan da kurtulmak gerekmektedir. İberyalı Akdeniz'e kötü kapıcılık etmiştir; fırtınayı önlemek isterken, Atlantik'te kuzeye karşı olanaklarının üstünde bir siyaset benimseyerek, fırtınayı asıl o harekete geçirmiştir. Kuşkusuz bu açıklamada küçücük bir gerçek payı bulunmaktadır. Tıpkı Sevilla'nın olduğu gibi, Lizbon'un da efendisi olan İspanyollar 1586'da Kuzey teknelerine karşı ambargo ve yasakları artırmaktadırlar ([559]). Fakat bu önlemler düşmanla yapılan faal İberya ticaretini engelleyememişlerdir: bu "kıta ablukası" eksiksiz olmuştur ([560]). Herşey eskisi gibi, veya hemen hemen eskisi gibi devametmektedir. Sonra kronoloji bizi dikkatli olmaya sevketmektedir. İngilizler Akdeniz'e 1572-73'den itibaren, yani İspanyol amborgosundan on yıl önce, Hollandalılar da 1590-93'te birçok yıllık gecikmeden sonra girmişlerdir. Açıktır ki, bu çapta bir ekonomik alt-üst oluşun açıklanması genel bir ekonomik duruma bağlıdır veya onun kapı aralığından görülmesine izin vermektedir.

Kuzey ve Güneyin birbirlerine hasım olmaları yüzyılın sonundan çok önceleri ortaya çıkmıştır: Alçak Ülkeler 1566'da ayaklanmışlardır, İngilizler İspanyol deniz bağlantılarını 1569'dan itibaren kapatmışlardır. Fakat bu "birbirlerini tanımayan" ([561]) düşmanlar, bir diğeri olmaksızın yaşayamamaktadırlar. Önce kavga etmekte, sonra da anlaşmanın açıkça veya imalı yapılmasına göre, uyuşmakta veya birbirlerine tahümmül etmektedirler. Sonuç olarak Okyanus savaşı alevlenmekte, sönmekte, yeniden alevlenmekte, yumuşamaktadır; çözümler hep kapalı kapıların ardındadır. Bu bağlamda 1566-1570 arasında önemli bir *turning point* meydana çıkmıştır. O tarihe kadar Okyanus ticareti üç başlıdır: Kuzeyliler (en önde Hollandalılar ([562]), Brötonlar ikinci sırada ([563]), kısa bir süre sonra İngilizler, sonra da buğday, kereste, kuru veya tuzlu balık, kurşun, kalay, bakır, bez, yünlü kumaş, kap kacak sağlayarak Kuzey ile Yarımada arasındaki bağı kuran Hansalılar ve İskandinav balıkçıları) ([564]), İspanya'dan itibaren *Carrera da Indias* ile Portekiz'den itibaren Doğu Hind Adalarıyla Okyanus bağlantısını örgütlemiş olan İberyalılar; nihayet Amerikan gümüşünün her zaman gecikmeyle ticari düzey

farklarını eşitlediği, şu mal akımlarını finanse eden İtalyanlar ve daha da özel olarak Cenevizliler.

İki büyük arıza ortaya çıkmıştır: 1566'dan itibaren, Kraldan *sacas de plata*'lar elde eden Cenevizliler, o tarihe kadar kuzeyde yaptıkları ödemeleri kolaylaştırmış olan mal ihracatına karşı ilgilerini kaybetmişlerdir; sonra 1569'dan itibaren Laredo'dan Anvers'e doğru olan beyaz maden hareketi durmuştur ([565]). Oysa Okyanus ticareti ise duraklamış değildir, hatta gelişmektedir ve bu şaşırtıcı olgu kilit bir açıklama meydana getirmektedir.

İspanya'daki uzmanlar, kralın danışmanlarına bu ticareti gerçekten durdurmanın söz konusu olmadığını söylemektedirler; böyle yapılması denizciliğin ve Hindler ticaretinin iflası olacaktır, bu da hazine kaynaklarını azaltacaktır. 1575'de kaleme alınan uzun bir rapor bunları söylemektedir ([566]). Büyük Ceneviz kapitalizmi tarafından terkedilen mal, Sevilla'dan başka talipler bulmuştur. Alçak Ülkeler firmaları, eski yıllarda zenginleşmiş olarak kendi mallarından avans verecekler ve kendilerine ödeme yapılması için Hindler filolarının nakitle geri dönmelerini bekleyeceklerdir. Başka bir anlatımla, Sevillalı tüccarlar artık sadece komisyonculardan ibaret hale gelmiş olup, trafiğin geçişini görmekte, bu transitten kârlarını almakta, ama deyim yerindeyse kendilerine ait hiçbir şeyi riske sokmamaktadırlar. Bunların sermayeleri toprak ve köy *juros* alımına, veya çoğunluk oluşturmaya yarayacaktır. Bu edilgen rol içinde bu sermayeyi avarelik beklemektedir, sermaye sahipleri ise hiç korkmadan bunu farketmektedirler. Böylece Sevilla fethedilmiş, karanlık bir çalışmayla içten kemirilmiştir; karıncaların göze görünmeyen faaliyetleri herşeyi Hollanda'nın yararına gerçekleştirmektedir. 1572'de başlayan yoz savaş esnasında Anvers siyasal paranın merkezi olmaya devam etmiştir; burası guruş trafiği döneminde, 1953 öncesinin Saygon'u gibidir. Ancak Amsterdam Anversli tüccarları kendine çekmekte ve Sevilla'nın ötesinde, muazzam İspanyol Amerika'sının üzerine ağlarını atmaktadır. Bütün bunlar ancak yıllar boyu süren çalışmalar, suç ortaklıkları, firmaların para karşılığı adlarının kullanılmasına izin vermeleri, Sevilla piyasasının yavaş bir şekilde çürümesi ve yozlaşması sayesinde olabilirdi -Medina Sidonia dükünün fiefi olan San Lucar de Barrameda'dan hareketle para dönüşünü sağlamak için işbirliği yapması olsa bile-([567]).

Yüzyılın sonuna doğru Sevilla ticaretine olan bu sızmalar bilinmektedir ve 1595 yazı boyunca kral, dikkatli bir soruşturmadan kurtulabilecek kadar gelişmiş bu yasa-dışı ticarete darbe indirmeye karar vermiştir. Emir Diego de Armenteros ve yardımcısı Luis Gaytan de Ayala tarafından yerine getirilmiştir. Bunlar Kastilyalı, Portekizli, Flaman, Fransız, Almanlara ait 63 ticarethaneyi Hollanda, Zelanda ve İngiltere ile ilişkileri olduğu kuşkusundan ötürü ziyaret etmişlerdir ([568]). Tabii ki tutuklanacak hiçbir İngiliz, Hollandalı veya Zelandalı bulunamamıştır. Armanteros "İspanya'da ancak çok emin aracılar vasıtasıyla ticaret yaptıkları bilinen bir şeydir" diye yazmaktadır. İki *visitadores* belgelere, ticari defterlere elkoymuşlardır, ama bunu ancak bulabildiklerinde yapmışlardır, çünkü aranan tüccarlar belge ve defterlerini yataklarına varıncaya kadar mahrem yerlere saklamışlardır. Bütün ele geçen belgeler uzman muhasebeci olan ve soruşturmacıların emrine verilen beş *contadores* tarafından incelenmişlerdir. Malzeme bolluğu, bunların karmaşıklığı ve anlaşılmazlığı nedeniyle, malların gerçek sahiplerini keşfetmek çok zor birşey olmuştur. Sadık Alçak Ülkeler eyaletleri aslında asi adalarıyla mal mübadelesinde bulunmaktaydılar. Ve Alçak Ülkeler valilerinin özel geçiş hakları vermiş olmaları veya Flandre'ın savaş halindeki iki kesimi arasında bu sistemi genel ve zorunlu hale getirmekten ötürü, hangi malın hangi kesime ait olduğunu bilmek zordur. Karışıklık sadık eyaletlerin trafiğini Dunkerque veya Gravelines'den geçirmenin

olanaksız olmasından kaynaklanıyordu. Karşıda Dover ve komşu adalar oldukça, bu geçiş kimbilir ne kadar zaman alacaktı? Ve acaba kralın gemileri neredeydiler? Öyleyse soruşturma yapmak, tanık dinlemek mi yeğlenmeliydi? Kimse gerçeği söylemeyecekti, söyleyemezdi. Şu veya bu malını kaptıran sorguya çekilen tüccar, ilişkide olduğu tüccarın zararını ödeyeceğini bilmektedir. 12 Temmuzda Medina Sidonia dükü ile iki soruşturmacının vardıkları ve Diego Armanteros'un kaleme aldığı sonuçlar bunlardır ([569]).

Durum, bir ay kadar sonra aynı Armanteros tarafından muhtemelen dostu ve koruyucusu, her hal-ü kârda önemli bir siyasal kişi olan II. Felipe'nin bir kâtibine yazdığı mektupta daha da açıktır ([570]). Elkonulan belgelerde Armanteros onda dokuz, yüzde doksandokuz gibi bir sıklıkla, söz konusu tüccarların sanki basit bir olaymış gibi Alçak Ülkeler'in isyankâr eyaletleriyle veya İngilizlerle ticaret yaptıklarını, onlarla mektuplaştıklarını, para teslimatı yaptıklarını görmüştür. Diğerleri arasında, büyücek bir belge yığını, üçü de İngiltere'de oturan Francisco de Conique, Pedro Leymieri ve Nicolas Baudaert ile Amsterdam'da oturan David Leymieri'ye ait bulunmaktadır. İngiltere'deki Pedro Leymieri'ye yazılan bir mektup "filomuz öyle bir düzensizlik içinde limana girdi ki, eğer buradan çıkarsa tamamına kolaylıkla, hatta az sayıda gemiyle elkonulabilir" diye onu uyarmaktadır. Bu kumpanya (Leymieri ve ortakları), söylendiğine göre Sevilla'dakilerin en zenginidir. San Lucar'a gelen altı tekne bu firmaya ait malları getirmiştir ve Medina Sidonia dükü bunların boşaltılmalarına izin vermiştir. Armenteros, bunun onun için 12.000 dükalık bir iş olduğunu kabul etmek gerekir diye eklemektedir. Ayrıca şunu ilâve etmektedir: "limana giren hiçbir yabancı yoktur ki, para ihracı kosunuda teşvik görmesin, şımartılmasın, hatta yardım görmesin". Armenteros emin bir adam bulunca ona Leymieri olayına ilişkin belgeleri ulaştırmıştır. Bu arada bunların gizli tutulmalarını rica etmektedir. "Majestelerine hizmet etmem gerektiği için şu sıralar düşmalarımın sayısını daha da artırmamalıyım".

Daha vahşi netlikte başka kanıtlar da bulunmaktadır. Ertesi yıl, 1596'da ([571]), Cadiz körfezinde, "Hindler" için yüklenmiş 60 tekne, kentin yağması sırasında İngiliz filosu tarafından gafil avlanmıştır: toplam 11 milyonluk mal ele geçmiştir. İngilizler 2 milyonluk bir tazminat karşılığında bunları yakmamayı önermektedirler. Oysa Medina Sidonia dükü pazarlığı kabul etmemiş ve tekneler alev alev yanmışlardır. Evet ama, kaybın büyüklüğüne İspanyollar maruz kalmamışlardır, çünkü mallar onlara ait değildir. Aslında; yozlaşmış, kindar ihbarlar, rüşvetçi subaylar kenti, olan, paranın felâkete yol açtığı Sevilla üzerine koskoca bir kitap yazılabilir.

Bu kaba gerçekler sonuç çıkartmaya değilse bile, en azından ana açıklamaları kapı aralığından görmemize yardımcı olacaklardır. Dünya tarihinin şirazesinden çıkmasına II. Felipe'nin yardımcılarının beceriksizlikleri, ne de Cebelitarık jandarmalarının aşikâr zayıflıkları değil de, bal gibi İspanyol devletinin iflası yol açmıştır; bu iflas 1596'da aşikâr hale gelmiş ve patlamasıyla birlikte beyaz maden dolaşımı ve dünya servetlerinin paylaşımı sorunları bir kez daha ön plana çıkmışlardır. Akdeniz'e doğru buğday ve diğer trafikler ile ve Sonda adalarına doğru ani bir genişleme halinde olan Hollanda telâfiler aramakta ve bulmaktadır.

İlginç bir ayrıntı Hollandalıların özellikle Akdeniz'e, ama ondan hiç de aşağı kalmayan bir şekilde Hindler ve Amerika'ya doğru ilerlemeleri, çoğu zaman yeni hıristiyan olmuş, ve Lizbon'dan, ya da sığınak buldukları kuzey kentlerinden hareket eden Portekizli tüccarların gelişi tarafından öncelenmiştir. Acaba bir Sevilla "denetimi" gibi, bir de Lizbon "denetimi" mi olmuştur? Bu mümkündür ve diğer bir önemli soruyu meydana getirmektedir.

Akdeniz'de yeni hıristiyanlar

Kuzeyli, Atlantik uluslararası, Amsterdam'ı merkez edinmiş bir kapitalizmin bu muazzam sızması zengin Akdeniz'i denetimi dışında bırakamazdı. Tıpkı arsız bir şekilde yağmalanmış olan İspanya gibi, bu sızma da gepegenç, uzun dişli bir kapitalizmi denemekteydi, öyle bir kapitalizm ki, hemen piyasada ortaklarını bulmayı becermiş. Bunu her zaman istemiş olmamakla birlikte Portekizli zengin *marranos,* yolu Hollandalılar hesabına hazırlamak üzere oyuna girmişlerdi: örneğin Toskana büyük dükü hesabına 1590'dan itibaren buğday sevkiyatını örgütleyen ve bunu önemli kârlar elde ederek yapan: aynı zamanda İtalya'ya yönelik karabiber ticaretine girişen Lizbonlu ve Anversli Ximenesler ve ortakları Andradeler ile Veigalar bunlardandır. 1589'dan itibaren bunlar Floransa'da Baltasar Suarez'e baharat teslimatına başlamışlardır. Daha sonra bu Kastilyalıya kendi de Portekizli olan ve Manuel de Costa gibi ona Mayıs 1591'de şeker sandıkları yollayan, ülkesinden diğer tüccarlarla temas halinde olan Antonio Gutierrez'i tercih etmişlerdir ([572]). Simon Ruiz'in Floransa ile mektuplaşması bizi herşeyi *en esto de especierias* tutan Portekizliler hakkında aydınlatmaktadır ([573]); onlar hakkında bu sözü, dostunun güçlü Ximenesler nezdinde müdahalesini uman Baltasar Suarez söylemektedir. Ximenesler 1591'de İtalya'ya tek bir seferde 500 kental karabiber yollamışlardır ([574]). Bir önceki yıl bunlar Brezilya'dan Livorno'ya 600 kasa şeker taşıyan bir gemi getirtmişlerdi ([575]). Ve onların elinde herşey başarılı olmaktadır, İskenderiye karabiberi tam zamanında arıza yapmıştır. "Değdikleri herşeyde şansları yaver gitmektedir" diye haykırmaktadır Baltasar Suarez ([576]). *Son afortunados en cuanto ponen mano.*

Onların izinden başka Portekizliler de İtalya'ya gelmişlerdir. Şubat 1591'de bunlardan ikisi, Fernandez ve Jorge Francisco Piza'ya yerleşmişlerdir. Bu örnekte "bütün Portekiz işlerini kendilerine çektiklerinde hiçbir kuşku yoktur ([577]). Aynı yılın Ağustosunda Baltesar Suarez "öğrendiğime göre Ximenezler kendi adlarına dükkân açması için birini yolluyorlar ve şu anda onları Cadiz'de temsil eden Sebastian Ximenez Penetiques'i de Piza'ya gönderiyorlar. Anvers'den Rui Nunez'in bir oğlu geliyor ve zengin kişiler oldukları için büyük dük onları buraya çekmek istiyor ve onlara avantajlar vermeye hazırlanıyor" diye yazmaktadır ([578]).

Bu ayrıntılar belli bir konjonktürü işaret etmektedirler: karabiberin Atlantik yollarından satılmasının güçlenmesiyle, adeta kendiliğinden bir şekilde İtalya'ya ve buradan da Almanya'ya yönelmiştir ve Portekiz göçü bir süre için İtalya'ya yönelmektedir. Venedik'te II. Felipe'nin elçisi, hıristiyan kıyafetleriyle geldiklerini ve sonra da kendilerini *judios* olarak ilân ettiklerini gördüğü şu Portekiz Yahudilerinin "bu devlette belirleyici işaretleri olan kırmızı şapka" giydiklerini anlatmaktadır ([579]). Venedik onlara karşı tekrar hoşgörülü olmuş, onları kabul etmiş, onlara tahammül etmiş, onları korumuş, işbirliklerinden yararlanmıştır. Bunların bazılarının adları su üstüne çıkmakta, bazıları hakkında da çok az şey bilinmektedir: 24 yıllık ikâmetten sonra Mayıs 1602'de Venedik *cittaninanza*'sını talep eden iki kardeş "Rui Loppes ve Diego Rodrighes" ([580]); veya Berberistan'daki Ghir Burnu şeker ticaretini başlatan şu Portekiz Yahudisi Rodrigo di Marchiano ([581]); veya Flandre ve Hamburg'dan gelip karayolundan Doğu Akdeniz'e giderken Venedik'ten geçen diğer *marrano*'lar. Böylece bu tarihlerde; gizli veya açık, etkin veya görünüşte Yahudi tüccarların başarıları ortaya çıkıyora benzemektedir; bu Batılı veya Doğulu Yahudi tüccarlar aralarında anlaşarak, İstanbul'dan Selaniğe, Avlona'ya, Venediğe ve buradan da Sevilla, Lizbon ve Amsterdam'a kadar bir zincirin halkalarını oluşturmaktadırlar. Eğer İspanyol, Toskana veya Malta korsanları, Yahudilere ait tüm mallara elkoyarak, İspanyol belgelerinin

sözünü ettikleri şu *ropa de judios*'u ele geçirerek, ticari tekneleri "zayıflatmak" konusunda bu kadar dikkatliyseler, bu bir rastlantı değildir. Bu yükler çoğu zaman zahmete değmektedirler ([582]).

Demek ki soru kendini ortaya koymaktadır: acaba bu başarı Hollandalılar ile yeni hıristiyan Portekizliler arasındaki az veya çok biçimsel bir anlaşmanın ürünü olarak mı ortaya çıkmıştır? Eğer böyleyse, Atlantik bundan sorumludur. Bu konuda karar vermeye yetecek kadar kanıta sahip değiliz, fakat bunun böyle olması muhtemeldir. 1778'de yayınlanmış olan ve yazarının adı olmayan *La Richesse de Hollande* (Hollanda'nın zenginliği) adlı kitap, çok güzel olmakla birlikte, zorunlu olarak gerçekleri söyleyen bir kitap değildir. Bu eserde bazı yanlışlara karışmış durumda şu iddialar okunmaktadır: "söylendiğine göre heryerde ticarethaneler kurmuş olan Yahudilerin 1612'de onların ülkesine sığınmalarıyla, Hollandalılar onları taklit ederek Akdeniz'in heryerinde kendi ticarethanelerini kurmaya ve bu denizin heryerinde seyretmeye başlamışlardır" ([583]).

NOTLAR 1. BÖLÜM, 1. KESİM

(1) Bu tartışmalı konuyu daha fazla genişletmeyi görevim olarak görmedim A. Philippson, *(Das Mittelmeergebiet,* 1904 (4. yayınlanış, Leipzig, 1922), tabii ki eskimiştir. Daha geniş coğrafi açıklamalar için, Serge von Bubnof, *Geologie von Europa,* 1927 gibi klasik kitaplara bakılabilir; adına rağmen herkese hitap eden büyük bir kitap olarak: W. von Seidlitz, *Diskordanz und Orogenese am Mittelmeer,* Berlin, 1931, veya H. Stille, *Beitrage zur Geologie der westlichen Mediterrangebiete,* hrsq, im Auftrag der Geselschaft der Wissenschaften, Göttingen, 1927-1935; veyahut da Aschaner ve J.S. Hollister, *Ostpyrenean und Balearen,* (Bestr. zur Geologier der westl. Mediterrangebiete, no. 11), 208 s., Berlin, 1934; Wilhelm Simon, *Die Sierra Morena der Provinz Sevilla,* Frankfurt, 1942 gibi ayrıntı incelemelerine veya Paul Fallot ve A. Main'in Rif Cordillera'sı üzerine 1944'de İspanya jeoloji ve mineraloji enstitüsü tarafından yayınlanan şu çok yeni incelemelerine (bkz. Bilimler Akademisi, 24 Nisan 1944) tarihli oturum, M. Jacob'un tebliği) bakılabilir. P. Birot, J. Bourcart, G. Lecointre'ın çalışmalarına yapılması gereken sayılamayacak kadar çok atıf karşısında geri çekiliyorum. Görünüşte modası geçmiş olan, köprüler ve batık kıtalar varsayımına geri dönüş bana Edouard Le Danois tarafından telkin edildi. *L'Atlantique, Histoire et Vie d'un Océan,* Paris, 1938. Raoul Blanchard'ın açık ve dinamik kitabı, *Géographie de l'Europe,* Paris, 1936 vurguyu Dinaridler genel adını önerdiği Akdeniz dağ ailesinin üzerine vurmaktadır. Asıl Dinaridler hakkında, Jacques Bourcart, *Nouvelles Observations sur la structure des Dinarides Adriatiques,* Madrid, 1929. P. Termier, *A la gloire de la terre,* 5. yayınlanışında Batı Akdeniz'in jeolojisine bir bölüm ayırmıştır. Ne bu jeolojik sorunlar hakkıda, ne de genel kitaplarda, haklarında açıklamalar bulmanın mümkün olduğu Akdeniz'in bütününe ilişkin coğrafi sorunlar üzerinde genişlemek istemediğimi tekrarlıyorum. P. Birot ve J. Dresch, *La Méditerranée etle Moyen-Orient,* 2 cilt, Paris, 1953-1956'da sorunun bugünkü durumu ve güncelleştirilmiş bibliyografya yer almaktadır.

(2) Dinarid adı verilen bu dağların bütünsel karakteri R. Blanchard, *op. cit.,* s. 7,.8; M. Lannou, *Patres et Paysans de la Sardaigne,* Paris, 1941, s. 9'da iyice aydınlatılmıştır.

(3) Deyim Strzygowski'ye aittir. A. Philippson, *op. cit.,* s. 42'de Yunanistan'da yükselerek, portakal ve zeytin ağaçları bölgesinin üstüne çıkılarak, bütün bitkisel bölgeleri geçerek hemen hemen ebedi kar bölgesine kadar ulaşılabildiğini farketmektedir.

(4) Afrikalı Leon, *Description de l'Afrique, tierce partie du Monde,* Lyon, 1556, s. 34.

(5) Başkan Charles de Bosses, *Lettres Familières écrites en Italie,* Paris, 1740, I, s. 100.

(6) Liste çok kolaylıkla uzatılabilir. Nice'in arkasındaki Mercantour; "yeşilimsi kardan tacıyla" Olimpos (W. Helwig, *Braconniers de la Mer en Grèce,* Leipzig, 1942, s. 164); Eugène Fromentin'in *Voyage en Egypte,* Paris, 1935, s. 156'da not ettiği Sicilya'nın karları; Ve Sercey kontunun sözünü ettiği Erzurum yakınlarındaki şu "korkunç kar çölü" (*Une ambassade extraordinaire en Perse en 1839-1840,* Paris, 1928, s. 46) Sadece Gabriel Esquer'in *Iconographie de l'Algérie*'sinde olsa bile (Paris, 1930), Rusya seferine benzeyen 1836 Constantine (Cezayir'de MAK) ricatine ilişkin şaşırtıcı taş basmasına bkz. Veya H.C. Armstron'un (*Grey Wolf, Mustafa Kemal,* 1933, s. 68) 1914-1918 savaşı sırasında Türk-Rus sınırında kışa yakalanarak, ısınabilmek için birbirlerinin üzerine yığılarak ölen ve çok sonraları Rus devriyeleri tarafından bulunan 30.000 Türk askeri hakkında verdiği ayrıntılara bkz. Afrika karının ısrarlılığı konusunda P. Diego de Haedo'nun farkına varışına bkz., *Topographia e Historia General de Argel,* Valladolid, 1612, s. 8: "... *en las montanas mas aitas del Cuco o del Labes (do todo el ano esta la nieve)*" Bol kar yağışı 1568 Aralığında Granada'yı kurtarmıştı. Diego de Mendoza, *Guerra de Granada,* biblioteca de autores espanoles, c. XXI, s. 75.

(7) Don Carlos hakkındaki en iyi kitap, Louis-Prosper Gachard, *Don Carlos et Philippe II,* 1867, II. yanı, 2 cilt, olarak kalmaya devam etmektedir. Sorun, Ludwig Pfandl, *Johanna die Wahnsinnige,* Fribourg-am-Brisgau, s. 132 vd'da yeniden ele alınmıştır. Viktor Bibl, *Der Tod des Don Carlos,* Viyana, 1918'deki sav bir kenara bırakılmalıdır.

([8]) *Voyage faict par moy Pierre Lescalopier*, elyazması H. 385 Montpellier Tıp Okulu, f° 44 ve 44v°, kupürler halinde Edouard Cléray tarafından "Le Voyage de Pierre Lescalopier Parisien de Venise à Constantinople l'an 1574" başlığı altında *Revue d'Histoire Diplomatique*, 1921, s. 21-55'de yayınlanmıştır.

([9]) Salomon Schweigger, *Ein Newe Reissbeschreibung auss Teutschland nach Constantinopel und Jerusalem*, Nuremberg, 1639, s. 126.

([10]) Belon du Mans, *Les Observations de... singularités*, Paris, 1553, s. 189.

([11]) *Lettres du Baron de Busbec*, Paris, 1748, I, s. 164; II, s. 189.

([12]) S. Schweigger, *op.cit.*, s. 125.

([13]) J. Sanderson, *The Travels of John Sanderson in the Levant (1584-1602)*, 1931, s. 50, dn. 3.

([14]) B.M., Add. 28.488, f°12, 1627'ye doğru.

([15]) A.N.A.E., B[1] 890, 22 Haziran 1754.

([16]) Dondurma ve şerbetler hakkında, Franklin, *Dict. hist. des Arts*, s. 363-4; *Enciclopedia Italiana, Treccani*, "Gelato" maddesi.

([17]) Jean Delumeau, *La vie économique à Rome* 1959, I, s 398. Kar üzerinden vergi alınması için bir öneri. A. d. S. Napoli, Sommaria Consultationum, 7,f°418-420, 19 Temmuz 1581.

([18]) Ortega y Gasset, *Papeles sobre Velásquez y Goya* Madrid, 1950, s. 120.

([19]) Petrus Casola, *Viaggio a Gerusalemme*, 1494 (Lilano 1855 basımı), s. 55.

([20]) Museo Correr, Cigogna 796, *Itinéraire de Gradenigo*, 1553.

([21]) Villegaignon'un 1552'de Fransa kralına yazdığı mektuba bkz.: "Denizin Gaietta'dan Napoli'ye ve Napoli'den Sicilya'ya kadar bütün kıyıları yüksek dağlar tarafından kapatılmıştır, bu dağların dibinde denizin bütün rüzgârları tarafından dövülen bir sahil yer almaktadır, tıpkı deniz rüzgârlarına açık olan Picardie kıyıları gibi diyeceksiniz, ama sizin kıyınızın saklanılabilecek nehirleri vardır, oysa öbür kıyının yoktur...", başrahip M. Marchand'ın "Documents pour l'histoire du règne de Henri II" başlıklı tebliği, *in: Bulletin hist. et du Comité des travaux hist. et scient.*, 1901, s. 565-8

([22]) V. Béard, *Les Navigations d'Ulysse*, II, *Pénélope et les badons des iles*, 1928, s. 318, 319. Bu dağlıları eskiden olduğu gibi nasıl olurda şimdi de görmeyiz: daha dün Karadağlı göçmenler Amerika'ya ulaşıyorlardı; dün, H.C. Armstrong'un çok resimsel bir krokilerini verdiği Türk bağımsızlık savaşındaki Mustafa Kemal'in arkadaşları (*Mustafa Kemal, op. cit.*, s. 270): Ethem'in "yeşil ordusu"nun başıbozuk unsurları, Mustafa Kemal'in Laz dağ kabilelerinden "vahşi, korkunç yüzlü" muhafızları (Karadenizin güney kıyıları), bunlar eski yerel elbiselerini ve danslarını muhafaza etme ayrıcalığına sahip "kedi gibi çevik uzun boylu vahşi güçlü insanlardır." Kürtlerin örneğini işaret edelim: Kara çadırları hakkında, genel olarak hayatları hakkında Sercey kontununbazı notları bulunmaktadır, *op. cit.*, s. 216, 288, 297.

([23]) Jules Blache, *L'Homme et la Montagne, op. cit.*, adlı kitabın önsözü, s. 7.

([24]) Pierre Vilar, *La Catalogne dans l'Espagne Moderne*, I, 1962, s. 209. Arthur Young'ın sözü zikredilmiştir, *ibid., s. 242.*

([25]) "Tipik yemeğin rahatça pişirilen un, bakla ve zeytinyağ haşlaması olduğu", *Rif ve Atlas, J. Blache, op. cit.*, s. 79-80.

([26]) Yoşua, II, 15-16. Floransa'daki komplosunun başarısızlığa uğramasından sonra Buondelmonti, Toskana Apenninlerine sığınak aramıştır (Augustin Renaudet, *Machiavel*, 1941, s. 108). Türk korsan ve teknelerinden kaçmak isteyen Giritliler adalarındaki dağlara sığınmaktadırlar (B.N., Paris, Ital, 427, 1572, f° 199 v°)

([27]) Bu Vidal de la Blache'ın görüşüdür, *Principes de Géographie Humanie*, Paris, 1922, s. 42. Verilen örnekler arasında Rumen halkının yeniden oluştuğu Erdel Alpleri, daha küçük bir ölçekte olmasına rağmen Bulgar halkının aynı şekilde yeniden oluştuğu Balkan dağları ve Kafkaslar yer almaktadır.

([28]) André Blanc, *La Croatie Occidentale*, 1957, s. 97.

([29]) Benjamin de Tudela, *Voyage de Célébre Banjamin autour du monde commencé l'an MCLXXVIII*, çev. Pierre Bergeron, I.a Haye, 1735, s. 10)

([30]) Victor Bérard, La Turquie et l'héllénisme contemporaine, 1893, s. 247.

([31]) F.C.H.L. de Pouqueville, *Voyage en Grèce*, 1820, c. III, s. 8 ve 13; V. Bérard, *op. cit.*, s. 79-83 ve 247. Ulahlar ve Aramunlar hakkında bol bir edebiyat bulunmaktadır. Şu kitaplarda bazı kesinlemeler yer almaktadır: J. blache, *op. cit.* s. 22; J. Cvijic, *La Péninsule Balkanique*, Paris 1918, s. 115, 178 (dn 1), 202-203.

([32]) Luca Michieli, 25 Ekim 1572, *Relazioni*, A.d.S. Venedik, Collegio Secreta, filza 18.

([33]) *Don Quichotte*, Cardenio macerası "*la razon que os ha traido* (şövalye soruyor) *a vivir ya morir en estas soledades como bruto animal*"

([34]) *Discorso sopro le due montagne di Spadan e di Bernia*, (1564 veya 1565). Simancas, E° 329. Öyle sanıyorum ki, bu belge ile B.N. Paris Esp. 177'deki şu belge arasında yakınlık kurulmalıdır: *Instruccion a vos Juan Baptista Antonelli, para qua vays a reconoscer el sitio de la Sierra de Vernia* (t.y)

([35]) Paul Descamps'ın Sierra de Estrela hakkındaki farkına varışlarına bkz., buranın çobanlık yaşamı kuzeydekine nazaran daha az gelişmiştir, *Le Portugal, la vie sociale actuelle*, 1935, s. 123-124.

([36]) Bu sorun hakkında Paul Vidal de la Blache'ın iki aydınlık sahifesi, *Principes de Géographie humaine*, 1922, s. 188-189. J. Cvijic'in bu konuda Fransızca kitabında sunduğu oldukça karışık fikirleri için, *La Péninsule Balkanique*, 1918. Dağ mezraları konusunda, P. Vidal de la Blache şunu kaydetmektedir: "İşte Constantinos Porphyrogenetos şöyle yazıyordu: sadece iki kulübenin yan yana olmasından acı çekebilirler", *op. cit.*, s. 188.

([37]) "Grundlinen der Geographie und Geologie von Mazedonien und Alt-Serbien," *in:. Petermanns Mitteilungen aus J. Perthes Geographischer Ansalt,* Erganzungsheft no. 162, 1908.

([38]) Yunanistan'ın "köy-kent'inin güzel tablosu: J. Ancel, *Les Peuples et Nations des Balkans,* 1926, s. 110-111. Konuşan kanıt olarak bkz. Martin Hurliman, *Griechenland mit Rhodes und Zypern,* Zürih, 1938, s. 28, Parnasse bayırında taraçalar halinde ekilmiş tarla manzaralarının üstünde, 942 metre yükseklikteki Arachova adlı Yunan köyünün muhteşem fotoğrafı. Bu köy dokumalarıyla ünlüdür.

([39]) Paul Arqué, *Géographie des Pyrénées Françaises,* 1943, s. 48'de Fransız Pirenelerinin *ekili* alanının, genel müfettiş Thierry'nin hesaplarına göre "Orta bir *Département*'ınkiyle karşılaştırılabilir" olduğunu bildirmektedir. Eğer öyleyse, aydınlatıcı bir gözlem.

([40]) Korsika hakkında, F. Borromeo'nun Ajaccio piskoposuna yazdığı uyarı mektubuna bkz. (14 Kasım 1581, yay. Vittorio Adami, "I Manoscritti della Biblioteca Amrosiana di Milano, relativi alla stroia di Corsica" *Archivio Storico di Corsica,* 1932, 3, s. 81.). Bu uyarılar çerçevesinde, dağlarda yük hayvanlarından meydana gelen küçük kervanıyla dolaşan piskoposun gezginci hayatı anlatılmaktadır. Bunları Aziz Charles Borromée'nin 1580'de Alplerdeki yolculuğuyla veya Dax piskoposunun Esclavonya'nın karlı dağlarında yaptığıyla karşılaştırınız (piskoposun Krala Ocak 1573 tarihli mektubu, Ernest Charrière, *Négociations de la France dans le Levant, 1840-1860, III, s. 348-352). Raguza'nın yakınlarındaki dağlarda dolaşmak "sonuçları sağlık için çok kötü", hatta öldürücü olan bir deney idi (12 Kasım 1593) Vladimir Lamansky tarafından yayınlanan belge, Secrets d'Etat de Venise,* 1884, s. 104. 1923'den önce do Vianna do Castelo'dan Lima ağzına mal getirmek için üç gün gerekmekteydi (P. Descamps, *op. cit.,* s. 18).

([41]) René Maunier, *Sociologie et Droit Romain,* 1930 s. 728'de agnatik Kabili ailesinde babaerkil bir aile, tabii ki oldukça değişmiş bir Roma *gens*'i görmektedir. Sıklıkla işaret edilen dağın ekonomik geriliği konusunda bkz. Charles Morazé, *Introduction a l'histoire économique,* 1943, s. 45-46. J. Cvijic'in Dinarik bölgelerin "mükemmelleştirilmiş ataerkillik" adını verdiği şey hakkında bkz. *La péninsule balkanique, op. cit.,* s. 36. Ben onun dağ adaları terimini daha çok beğeniyorum (s. 29). Karadağ, bu kale ve diğer yüksek ülkeler, söylediğine göre "toplumsal açıdan, adalar gibi" davranmaktadırlar. Bir başka toplumsal köhnelik örneği olan Zadruga hakkında, R. Buch-Zantner, *Albanien,* Leipzig, 1939, s. 59.

([42]) *Barockplastik in der Alperlandern,* Viyana, 1944. Alplerin toplumsal ortamı hakkında A. Günther'in tartışılabilir ve tartışılan büyük incelemesi, *Die Alpenlandische Gesselschaft,* Jena, 1930. J. Solch'un ilginç farkına varışları, "Raum und Gesselschaft in der Alpen" *Geogr. Zeitscr.,* 1931, s. 143-163.

([43]) Bkz. J. Puig I Cadafalc'ın güzel incelemeleri, *L'Arquitectura a Catalunya* (işbirliği halinde), Barselona, 1909-1918; *Le Premier art roman,* Paris, 1928.

([44]) P. Arqué, *op. cit.,* s.69.

([45]) Roma Betika ülkesinin alçak kesimlerinde, yaylalarda olduğundan çok, nehirler boyunca başarılı olmuştur. G. Niemier, *Siedlungsgeogr. Untersuchungen in Niederandalousien,* Hamburg, 1935, s. 37. İspanya'nın dağlık kuzey-batısında, uzaklığın da etkisiyle, Roma geç ve kötü bir şekilde nüfuz edebilmiştir, R. Konetzke, *Geschichte des spanischen und portugiesischen Volkes,* Leipzig, 1941, s. 31.

([46]) Albert Dauzat, *(Le Village et le paysan de France,* 1941, s. 22.

([47]) Sercey kontu, *op. cit.,* s. 104: "Bu arada Kürt kadınlarının müslüman olmalarına rağmen eve kapatılmadıkları görülmektedir (çünkü dans etmektedirler)."

([48]) Bkz. aşağıda Moriskolar hakkındaki bölümler, İkinci bölüm, kesim V, ve Üçüncü bölüm, kesim III.

([49]) Lubéron, Lourmarin, Cabrières, Mérindol ve yirmi kadar diğer kasabanın -ki burada vahşi hayat, yaban domuzları, tilkiler ve kurtlar kaynamaktadır- kalbinde protestanların sığınakları varolmuştur. (J.L. Vaudoyer, *Beautés de la Provence,* Paris, 1926, s.238). Savua devletleri ile Napoli krallığının Apenninlerindeki Vaudoisları unutmayalım. Marc Bloch katharizmin "dağ çobanlarının karanlık bir tarikatı haline dönüştüğünü" yazmıştır, *Annales d'Histoire Sociale,* 1940, s. 79.

([50]) Müridizm. Bkz. L.E. Houzar, "La Tragédie Circassienne, "*Revue de Deux Mondes* 15-6-1943, s. 434-435.

([51]) Francisco Bermúdez de Pedraça, Granada, 1637, f°95 v°. Çeviri ve notlar Reinhart Pieter A. Dozy, bu güzel metni bulma şerefi ona aittir. (*H. des Musulmans d'Espagne,* 1861, II, s. 45, n. l). Ancak Vayrac manastırı başrahibi (*Etat Présent de l'Espagne,* Amsterdam, 1719, I, s. 165) Alpujarras'lı bu insanların hristıyan olmakla birlikte "eski yaşam biçimlerini, kıyafetlerini ve Arapçayla İspanyolcanın acayip bir karışımı olan özel dillerini korumuş olan "Moriskolar olduklarını iddia etmektedir.

([52]) Hatta Azize çocukken, birgün bir havari bulurum umuduyla, erkek kardeşiyle birlikte dağa yönelmiştir; Gustav Schürer, *Kirche und kultur in der Barokzeit,* 1937, s. 179; Louis Bertrand, *Sainte Thérèse,* 1927, s. 46-47.

([53]) E. Baumann, *L'anneau d'or des grands mystigues,* 1924, s. 203-4.

([54]) Korsika'daki dinsel hayatın örgütsel ve zihinsel yetersizlikleri konusunda ilk büyük dosya: Tournon kardinalinin Papa IV. Paulus'a 17 Mayıs 1556 tarihli mektubu; kardinal bu mektupta suistimallerin ıslah edilmelerini istemektedir. Michel François, "Le rôle du Cardinal François de Tournon dans la politique Française en Italie, de Janvier à Juillet 1556" *Mélanges... de l'Ecole Française de Rome, c.50, 1933,. s. 328; Ilario Rinieri, "I vescovi della Corsica," Archivio Storica di Corsica,* 1930-1, s. 344 vd.; Peder Daniele Bartoli, *Degli uomini e de'fatti della Compagnia di Gesù,* Torino, 1847, III, 57-58; Başrahip S.B. Casanova, *Histoire de l'Eglise Corse,* 1931, s. 103 vd.

([55]) R. Montagne, *Les Berbères et le Makhzen dans le sud de Maroc,* 1930, s. 83.

(56) Fakat bu dağların folklorik zenginliğini nerede kavramalı? Leo Frobenius, geçmişini açığa çıkartmış olduğu, tarıma değil de büyük avlara hasredilmiş olan güzel *terieller* masalına örnek olarak bkz. Aynı fikir düzleminde, bir dağ şarkıları derlemesini nerede bulmalı? Alplerin dinsel yaşamı ve sapkınların yerleşim yerleri hakkında G. Botero, *Le relazioni universali,* Venedik, 1599, III, 1, s. 76. Kardinel Borromée'nin Mesolina'daki ziyaretleri hk., *ibid.,* s. 17.

(57) IV, ikinci bölüm, *Novelle,* Londra yayını, 1791, II, s. 25-43. Öykü Brescia Alpleri arasında yer alan Val di Sabbia'ya ilişkindir.

(58) Bu farkına varışları bana ilham eden eser Emmanuel Le Roy Ladurie, *Les Paysans de Languedoc* (baskıda), s. 407.

(59) A.S.V., Senato, Dispacci Spagna, Madrid, 6 Haziran 1611, Doge'ye Priuli.

(60) Bu çağdaşları tarafından görülmüştür. Loys Le Roy, *De l'excellence du gouvernement royal,* Paris, 1575, s. 37'de şöyleyazmaktadır: "Dağlar, kayalıklar ve korularla kaplı olan ülke otlaklara elverişli; burada İsviçre'nin büyük kısmında olduğu gibi çok sayıda fakir bulunmakta ve demokrasiye daha yatkın olmaktadır... Daha çok sayıda zengin ve soylunun bulunduğu... ova bölgesi ise aristokrasiye daha yatkın olmaktadır." Jean Bodin, *Les six livres de la République,* 1583, s. 694'de Afrikalı Leon'un ovadakiler daha küçükken Megeza tepesindeki dağlıların gürbüzlüğünden şaşkınlığa düştüğünü aktarmaktadır. "Güç ve gürbüzlük, İsviçreliler ve Grisonslular (İsviçre'de bir kanton) için söylediğimiz gibi, dağlıların halk özgürlüğünü sevmelerine yol açmaktadır." Lorenzo di Bradi, *La Corse inconnue,* 1927, s. 35'de Korsika Orta Çağının muazzam bir özgürlük dönemi olduğunu söylemektedir. "Korsika emeğinin ürününün ondan alınmasına tahammül edemiyordu. Keçisinin sütü gibi, tarlasının hasadı da ona aitti." Ve H. Taine, *Voyage aux Pyrénées,* 1858, adlı eserinde, s. 138'de "Burada özgürlük Eski Çağdan kavgacı ve vahşi bir biçimde fışkırmıştır" demektedir.

(61) Arrigo Selmi, "La Corsica, "*Arch. St. di Corsica,* 1925, s. 32.

(62) Genel bir yönlendirme için Jacques Lambert'in uzgörüşlü ama hukuksal eseri, *La vengeance privée et les fondements du droit international,* Paris, 1936. Aynı fikir düzlemi içinde Michelet'nin Dauphiné eyaleti hakkındaki farkına varışı: burada "feodalite Fransa'nın geri kalan taraflarında olduğu gibi ağır basmamıştır." Ve gene H. Taine, *op. cit.,* s. 138'den "Bunlar buradaki Bearn istisnalarıdır, buralarda eskiden Bearn'da senyör olmadığı zikredilmektedir." Karadağ ve Yukarı Arnavutluk'taki kan davaları hk.: Ami Boué, *La Turquie d'Europe,* Paris, 1840, II, s. 395 ve 523.

(63) Marc Bloch, *La Société Féodale,* 1939, I, s. 377. Gene Marc Bloch'dan Sardinya hakkında doğru farkına varışları: "La Sardaigne," *Mélanges d'Histoire Sociale,* III, s. 94.

(64) Maurice Le Lannou, "Le bandit d'Orgosolo," *Le Monde,* 16-17 Haziran, 1963. Film Vittorio de Seta'ya aittir, etnografik araştırma Franco Caguetta tarafından yürütülmüştür, Fr. çev., *Les Bandits d'Orgosolo,* 1936; bu konuyu işleyen romanlar Grazia Deledda'nınkilerdir, *La via del male,* 1896; *Il dio dei viventi,* 1922.

(65) *Ibid.*

(66) Fernand Benoit, *La Provence et le Comtat Venaissin,* 1949, s. 27.

(67) Yukarı Milano bölgesi için bkz.: S. Pugliese, "Condizioni economiche et finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII", *Misc. di Storia Italiana,* 3. dizi, c. XXI, 1924.

(68) *Türkler ve Tatarlara dair hatıralar,* Amsterdam, 1784, II, s. 147. "... özgürlüğün sığınağı" veya diye eklemektedir "tiranlığın nirengi noktası." Bunu Kırım'daki Ceneviz yerleşim yerleri için söylemektedir.

(69) *Ibid.,* I, s. XXI.

(70) Bkz.: Franz Bpunda, *in* Werner Beundorf, *Das Mittelmeerbuch,* 1940, s. 209-210.

(71) A. Philippson, "Umbrien und Etrurien, "*Geogr. Zeitschr.,* 1933, s. 452.

(72) Başka örnekler: Napoléen, Boyun eğmeyenlerin sığınağı olan Cenova civarındaki dağa, çarpışmalara rağmen egemen olamamıştır (Jean Borel, *Gênes, sous Napoléon I*$_{12}$, 2. yay., 1929, s. 103); Türk zabıtası 1828'de Ağrı'daki eşkiyalığı bastırmayı başaramamıştır (Sertey kontu, *op. cit.,* s. 95), zaten bugün de sürülerin dişlerine karşı dağın orman zenginliklerini koruyamamaktadır (Hermann Wenzel, "Agrargeographische Wandlugen in der Türkei," *Geogr. Zeitschr.,* 1937, s. 407), Aynışekilde Fas'ta "Gerçekte Fas'ın güneyinde sultanın otoritesi, ovada sona ermekteydi diye yazmaktadır R. Montagne, *op. cit.,* s. 134.

(73) *Ibid.,* s. 131.

(74) M. Le Lannou, *Pâtres et Paysans de la Sardaigne,* 1941, s. 14, n.1.

(75) J. Blache, *op. cit., s. 12.* Bu muhalefet hakkında, Pierre Gourou, *L'Homme et la Terre en Extrême-Orient,* 1940 ve bu kitabın değerlendirilmesi, Lucien Febvre, *in, Annales d'hist. sociale,* XIII, 1941, s. 73. P. Vidal da la Blache, *op. cit.,* s. 172.

(76) R. Montagne, s. 17.

(77) Ludwig von Pastor, *Geschichte der Papste,* Freiburg, 1901-1931, X, 1913, s. 23 ve 59'daki işaretlerine göre bir Sixte Quint'in gençliğindeki ve olgunluğundaki yolculuklarını düşünüyorum, bunların bir krokisi çıkartılabilir.

(78) W. Woodburn Hyde, "Roman Alpine routes," *Memoirs of the American philosophical society,* Philadelphia, X,II, 1935. Pirenelerde sanıldığı kadar, paralel bir şekilde engeller olmamıştır (M. Sorre, *Geogr. Univ.,* c. VII, I. Bl., s. 70; R.Konetzke, s. 9).

(79) Richard Pfalz, "Neue wirtschaftsgeographische Fragen Italiens, "*Geogr. Zeitschr.,* 1931, s. 133.

(80) A. Philippson, s. 167.

(81) Victor Bérard, *La Turquie...,* s. 103. Arnavutluk'tan çıkarken "üç gün keçi peynirinden sonra" diye yazmaktadır.

([82]) P. Arqué, s. 68.

([83]) *Op. cit.*, f° 44 ve 44 v°

([84]) Vezüv bayırlarında ormanlar vardı. Genel olarak ormanlar hk. her zaman yararlı olan Théobald Fischer'in gözlemlerine bkz., *in. Geogr. der Mittelmeerländen besonders Siciliens,* 1877, s. 155 vd. 1558'de Kalabriya ve Basilicata'daki Napoli ormanları hakkında bkz. Eugenio Alberi, *Relazioni degli ambasciotori veneti durante il s. XVI.* Floransa, 1839-1863, II, III, s. 271. Bugün hala eski büyük ormanların çok sayıda kalıntısı bulunmaktadır. Korsika için bunların dökümü, Philippe Leca, *Guide Bleu de la Corse,* Paris 1935; A Albitreccia'nın önsözü, s. 15; ve bu sonuncu yazının, *Corse en évolution au XIX et au début du XX siècle,* 1942, s. 95 vd.

([85]) Kont Joseph de Bradi, *Mémoire sur la Corse,* 1819, s. 187, 195 vd.

([86]) P. Vidal de la Blache, s. 88, 139, 178. D. Faucher'nin mükemmel farkına varışları, *Principes de géogr. agraire,* s. 23. Lucca yakınlarında "halk ağaç ekmeği yemektedir"; Montaigne, *Journal de voyage en Italie,* E. Pilon, 1932, s. 237.

([87]) Montaigne, *ibid.*, s. 243.

([88]) *Relacion de lo que yo Fco Gasparo Corso he hecho en prosecucion del negocio de Argel,* Simancas, E° 333 (1569).

([89]) R. Montagne, s. 234-235.

([90]) Franceschi Carreras Y Candi, *Geographia general de Catalunya,* Barselona, 1913, s. 505; Jaime Carrera Pujal, *H. politica ye economica de Cataluna,* 1946, c. I, s. 40. Aynı şekilde, Belon du Mans, *op. cit.*, s. 140 v°, Kudüs dağlarında terkedilmiş halde gördüğü taraçalı ekim alanlarının olduğunu kaydetmektedir.

([91]) Diğer örnekler arasında Yukarı Provence yaşamını düşünüyorum; Marie Mauron, "Le Mas Provençal," *Maisons et villages de France,* 1943, s. 222'de "Uzun kışlara, çığ tehlikesine maruz kalan Yukarı Provence çiftliği, ufuk olarak yalnızca camlarının gerisindekilere, karınca tipi kışlık yiyecek stokuna, ahırına, kapalı yerlerde çalışmaya dayalı olarak aylarca kendi içine kapanmış bir hayat sürdürmektedir."

([92]) Maximilien Sorre, *Les Pyrénées Méditerranéennes,* 1913, s. 410.

([93]) Ovalara inişi zorunlu hale getiren bu aşırı nüfus H. Wilhelmy'nin coğrafi araştırmasında işaret edilmiştir. *Hochbulgarien,* 1936, s. 183. Fakat başka nedenler de vardır: bu hayatın insanların hoşuna gitmesi veya gitmemesi. A. Albitreccia, *in* Philippe Leca, *op. cit.*, s. 129'da Korsika hakkında "yolların yokluğu, varlığı gibi göç harekete geçirmektedir."

([94]) J. Blache, *op. cit.*, s. 88, Philippe Arbos, *L'Auvergne,* 1932, s. 86'ya göre.

([95]) Yani pazar ayini.

([96]) *Promenades dans Rome,* Le Divan, 1931, I, s. 182-183.

([97]) *Ibid.*, s. 126. Rochechouart kontunun *Anılar,* 1889, s. 76-77'de Anapa'nın Richelieu dükü tarafından zaptı vesilesiyle, bu kez Kafkaslar hakkında benzeri bir tablo: Çerkez savaşçılardan bazıları demir zırhlı ve okla silahlanmış olarak, XIII. ve XIV. yüzyılları akla getirmektedirler.

([98]) Victo Bérard, *op. cit, passim.*

([99]) *Voyage en Espagne,* 1845, s. 65, 106. Hasatçı ve göçmen *gallegos* hakkında bkz. *Las Espanoles pintadas por si mismos,* Madrid, 1843. Bu derlemede Gil y Curraso, *El segador, El Pastor transhümante* ve *El Maragato;* Antonio Ferrer del Rio, *El Indiano;* Aberramar, *El aguader* yer almaktadır.

([100]) Toledo'daki Sevillan otelinde *gallega* olan iki *mocetonas* bulunmaktadır. (*La ilustre fregona,* Garnier, II, 71). Galiçyalılar ve Asturiaslılar İspanya'da özellikle madenlerde olmak üzere, ağır işlerde çalışmaktadırlar. J. Chastenet, *Godoi,* 1943, s. 40. Kastilya'da XVIII. yüzyılda *Gallego* hasat işçileri bulunmaktadır, Eugenio Larruga. *Memorias politicas y economicas sobre las frutos, comercio, fabricas y minas de Espana,* Madrid, 1745, I, s. 43.

([101]) Diego Suarez, Eski Cezayir Genel Valiliği elyazması, Jean Cazeneuve'ün bana cömertçe gönderdiği nüshaya göre, f° 6.

([102]) Bkz. aşağıda.

([103]) Jesus Garcia Fernandez, *Aspectas del paisaje agrario de Castilla la Vieja,* Valladolid, 1963, s. 12.

([104]) Matteo Bandello, *Novelle,* VII, s. 200-201. Splitliler özellikle yabancı ülkelerde olmak üzere asker olarak hizmet etmişlerdir, L. von Pastor, *op. cit.*, XVI. s. 267. Kurnazlıkları hakkında M. bandello, *ibid.*, I, s. 416.

([105]) Bandello, II, s. 385-386. Fakirlik Bergamoluları göçe zorlamaktadır. Az yemek yiyen bu insanlar, başkalarının evinde yemeklere kurt gibi saldırmaktadırlar. Dünya'da hiç değilse bir Bergamolunun bulunmadığı hiçbir yer yoktur. Napoli'de mukim Venedik vatandaşları çoğunlukla Bergamaschi idiler, E. Alberi, *op. cit., Ek,* s. 351 (1597).

([106]) Jacques Heers, *Gênes au XV siècle. Activité économique et problèmes sociaux,* 1961, s. 19. Bandello, IV, s. 241. Aynı şekilde, François Sforza'nın iade-i itibarından sonra Brescia'dan gelen birçok köylü Milano'ya yerleşmişlerdir.

([107]) *Op. cit.*, IX, s. 337-338.

([108]) L. Pfandi, *Philippe II,* 1942, s. 353-354. Ünlü Colleoni ve *L'Histoire des Indes,* Lyon, 1603 yazarı Cizvit Jean Pierre Maffee de Bergamoludurlar.

([109]) *Op. cit.*, IV. s. 335 Söz konusu olan Verona'ya yerleşmiş bir Brescialıdır.

([110]) Kişisel bir araştırmanın sonucu. Gerçekte, yukarıdaki ve aşağıdaki ülkelerin zıtlaşması kuzeye çıktıkça artmaktadır. Gaston Roupnel bu durumu *Le vieux Garrain,* 1939'da Gevrey ve Nuits-Saint-Georges'a doğru

Burgonya kıyısı için işaret etmektedir. 1870'e doğru "dağlılar" hala aşağıdaki fuarlarda geniş bez gömlekler giymektedirler.

([111]) P. George, *La Région du Bas-Rhône,* 1935, s. 300 XVII. yüzyılın ilk yıllarında Arles bölgesine hasat yapmaya giden Savualı birlikleri.

([112]) Grotonelli, *La Maremma toscana, Studi storici ed economici,* II, s. 19.

([113]) P. George, *op. cit.*, s. 651.

([114]) Fernand Benoit, s. 23.

([115]) Emmanuel Le Roy Ladurie, s. 97 vd.

([116]) Bilinen bütün örnekleri sıralamak olanaksızdır. İspanya'da dağlık ve fakir bölgelerden adam sağlanması söz konusudur. Ramon Carande, *Carlos V y sus banqueros,* Madrid, 1949, s. 14 (Valencia'nın yüksek bölgeleri ve Leon'un *montes*'i). Th. Lefebvre, *Les Pyrénées Atlantiques,* 1933, s. 286 (3.000 Guizpuzcoalı ve Navarralı Pavia'da dövüşmekteydiler). Aragon Pireneleri hk. *La Méditerranée...,* I. yay., s. 47 ve 48.

([117]) Piero Pieri, *La crisi militare italiano nel Rinascimento,* Napıli, 1. yay., 1934, s. 523.

([118]) H. de Maisse'den Krala, Venedik 6 Haziran 1583; A.E, 31, f° 29 v° ve 30.

([119]) Bibliyografik yönler konusunda bkz.: R. Busch-Zantmer, *Albanien,* 1939. Orta Çağda açlık tarafından belirlenen Metohice ve Podrina ovalarına yönelik Arnavut göçü konusunda bkz. J. Cvijic, *op. cit.* Türk İmparatorluğunda XIX. yüzyıldaki muhteşem başarı konusunda, *ibid.*, s. 17. Palermo Belediye Kütüphanesinde, Montigore Antonino'nunyayınlanmamış anıları bulunmaktadır, *Memoria de Greci venuti dall'Albania in Sicilia,* Oq E 32, f°·81. Şişko şarapçı Arnavut: Bandello, IV, s. 350-351. Hıristiyanlığa girmek icin ısrar eden Arnavutları: binlercesi arasında bir belge, Raguza'da konsolos Joan da Pallas'ın Leon'daki Napoli büyük komandörüne mektubu, 3 Nisan 1536, A.N., K 1632.

([120]) Victor Bérard, 164.

([121]) Kıbrıs'ta bunlar atadan oğula askerdirler. Fr. Steffano Lusignano di Cipro, *Corrograffia et breve historia universale del'isola de Cipro,* Bologna, 1573 (B.N. Paris, 4° g.459).

([122]) Bunlar Venedik ordusunun önemli bir kısmını meydana getirmektedirler, bkz. bir dizi belge p.p. V. Lamansky, 549, not.

([123]) Bandello, III, 329 vd.

([124]) Museo Correr. D. delle Rose 21, f° 80 Apulia'daki büyük Arnavut köyleri hakkında, 1598. Yüzyılın başına bunlardan çoğunlukla kuşku duyulmuştur. Bunlara müstahkem kent ve köylerden dışarı silahlı olarak çıkmaları yasaklanmıştır. (3 Haziran 1506). Ludwig von Thalloczy, "Die albanische Diaspora," *Illyrische-Albanische Forschungen,* 1916, s. 339.

([125]) O. de Torne, "Philippe et Henri de Guise," *Revue Historique,* 1931, II, s. 324.

([126]) 1540'da, G. Lefevre Pontalis, *Correspondance politique d'Odet de Selve,* 1888, s. 64, 65, 351, 354.

([127]) A.H.N.L° 3189, 1565, Valldolid enkizizyonu, Modonlu Guillermo'nun ilginç olayı.

([128]) D. Haedo, *Topographia..., s. 121 v°*'da Cezayir'de Arnavut Memi'yi işaret etmektedir ve "un renegado tamben albanesy arnaut como el", s. 122 v°.

([129]) Victor Bérard, *La Turquie...,* op. cit., s. 26.

([130]) *Itinéraire de Paris à Jérusalem* (1831 yay.), s. 111 ve 175.

([131]) *La Corse inconnue,* s. 44, ada dışındaki ünlü bir dizi Korsikalının adlarıyla birlikte.

([132]) Hasan Korso gibi. J. Cazeneuve, "Un Corse, Roi d'Alger, 1518-1566", *Afrique Latine,* 1923, s. 399-404.

([133]) Giuseppe Mellerio, *Les Mellerio, leur origine, leur histoire,* 1895, Milano Alplerinden göçler konusunda, Carlo Antonio Vianello. "Alcuni documenti sul consulato dei Lombardi a Palermo" *Archivio Storico Lombardo,* 1938, s. 186.

([134]) Vianello, s. 186.

([135]) *Ibid.*

([136]) *Ibid., s. 187.*

([137]) *Ibid.*

([138]) G.F. Osorio, *Console dei Lombardi alla camera mercanti di Milano,* Napoli, 27 Eylül 1543, p.p., Vianello, 187.

([139]) A.d.S. Napoli, Sommaria Partium 240, f° 111-113, 15 Ocak 1544 *muratori* adlarıyla birlikte.

([140]) A.d.S. Venedik, Natorio di Collegio 13, f° 121, 12 Ekim 1486.

([141]) Bir gazete makalesine göre, "Eriwan, die Haupstadt der Armenier," *Frankfurter Zeitung,* 9 Ağustos 1940.

([142]) Jean Baptiste Tavernier, *Les six voyages qu'il a faits en Turquie en Perse et aux Indes,* Paris, 1681, I, s. 380 vd.

([143]) *O zaman,* yani XVII. yüzyılla birlikte. XVI. yüzyılda İstanbul'da ve Doğu Akdeniz'de Ermenilerin yıldızı henüz parlamamıştır. N. Iorga, *Points de vue sur l'histoire du commerce de l'Orient à l'epoque moderne,* 1925, s. 23. XVII. yüzyılda, tersine Ermeniler Batı Akdeniz'e kadar ticaret yapmaktadırlar. Bir Ermeni teknesi "tüccar Ermeni" Livorno'ya buğday getirmiştir (*Mémoires du Chevalier d'Arvieux,* 1735, I, s. 13). 1621'de Kutsal yerler kavgasında Ermenilerin rolü hk. Gérard Tongas, *L'Ambassadeur L. Destayes de Cormenin (1630-1632),* 1937, s. 132. Ermenilerin bugünkü dağılımı hakkında birkaç kelime Werner Sombart, *Vom Menschen,* 1940, s. 178-179.

(144) Büyük kuzey pazarları için yazılmış Ermenice ticaretel kitaplarına sahibiz.

(145) J.-B. Tavernier eklemektedir: "toptan ticarete daha yatkındırlar, çok tasarruflu yaşamakta ve erdemden: veya cimrilikten ötürü az yemektedirler. Uzun yolculuklar için evlerinden çıktıklarında, peksimet, kurutulmuş manda eti, soğan, pişmiş yağ, un, şarap ve kuru meyva stoku yapmaktadırlar. Onlara izin verilen günlerde ve dağlarda bulundukları sırada ucuza birkaç kuzu veya keçi dışında taze etten başka birşeyi satın almamaktadırlar", *op. cit.*, I, 380.

(146) Zolfa Ermenilerinin zenginlik ve lüksleri hakkında, *ibid.*, I, 380.

(147) *Ibid.*, II, 3.

(148) Dağ nedir? "Bir insan yayma bölgesi", Pierre Deffontaines, Mariel Jean Brunhes-Delamarre, B. Bertoquy, *Les problèmes de géographie humaine,* 1939, s. 141. Akdeniz alanında karakteristik olan dağ-ova zıtlaşması hakkında, Charles Parain, *La Méditerranée: les hommes et leurs travaux,* Paris, 1936, s. 191.; Jules Sion, *La France méditerranéenne,* Paris, 1934, s. 44 vd.

(149) Jules Blache, 15. P. George, 352'de aynı kayıt.

(150) P. George, 237; V.C. Bourrilly ve R. Busquet, *H. de la Provence,* 1944, s. 7: "Provence'da en eski sakinler Ventoux çevresinde, Vaucluse dağlarında, Lubéron'un güneyinde, Durance'ın sağındaki vadide, Verdon'un kesişme noktasında saptanmıştır; bu yerleşim yerleri çakmaktaşı ve su yatakları tarafından yuvarlanan sert kayaların bolluğuyla bağlantılıya benzemektedirler." Louis Alibert, "Le Génie d'Oc", *les Cahiers du Sud,* 1943, s. 18: "Akdeniz'in esas olarak dağlık olan kemik yapısı tarih öncesi ve proto-historik ırkların yerleşim ve sürekliliğini teşvik etmiştir" sözüne katılıyoruz.

(151) P. George, 310-322.

(152) H. Lautten Sach, "Die landerkundliche Gliederung Portugals" *Geogr. Zeitsch. 1932, s. 194.*

(153) *A. Philippson, art. cit.*, 455, 457, 461, 462.

(154) *Ibid.*, s. 457.

(155) Alfred von Reumont, *Geschichte Toscana's,* Gotha, 1876, s. 366-367.

(156) *Ibid.*, s. 368 vd.

(157) A. Philippson, *Das Mittelmeergebiet, s. 20.*

(158) Ve daha öteye, E.-Félix Guatier birçok kereler kuzey Afrika'nın bu sırtı üzerine ısrar etmiştir, diğerleri arasında, *Le passé de l'Afrique du Nord, 1952, s. 115.*

(159) Georges Marçais, *in,* Gsell, Marçais, Yver, *H. d'Algérie,* 1927, s. 12.

(160) "Umbrien...", *art. cit.*, s. 450.

(161) Jules Sion, *Geogr. Univ.*, VII, 2, 1934, s. 326.

(162) Vidal de la Blache, s. 85.

(163) N. Krebs, "Zur politischen geographie des Adriatischen Meeres," *Geogr. Zeitsch.*, 1934, s. 375.

(164) *Trulli'yi* düşünüyorum, ama daha çok "acquedotto pugliese" deki ova-yayla'nın sulama sistemini düşünüyorum. Fritz Klute, *Handbuch der gegr. Wiessenschaft,* Berlin, 1914, s. 316'da bunun güzel bir krokisini vermektedir, fakat tarihi?

(165) A.d.S., Napoli, Dispendenza della Sommaria, Fascio, 417, fas I° , 1572'ye göre.

(166) A.d.S., Napoli Sommaria, Consultationum, II, s. 37-241.

(167) Georg Friederici, *der Charakter der Entdechung und Eroberung Amerikas durch die Europaer,* I, Gotha, 1925, özellikle s. 174, 179.

(168) *Le licencié de verre, in, Nouvelles exemplaires,* la Pléiade, 1949, s. 1270-1271.

(169) Ortega y Gasset, *Espana invertebrada,* Madrid, 1934, bu düşünce Unamuno, Machado veya Pidal'in kaleminde de bulunmaktadır.

(170) A. Schulte, *Geschichte der grossen Rawensburger Gesselschaft,* 1923, özellikle I, s. 285 vd. ve 295.

(171) E. Alberi, *Relazioni,* I, V (Francesco Morosini), s. 293.

(172) La Blache, *Etats et Nations de l'Europe,* 1889, s. 358.

(173) M. Sorre, *Les fondements biologiques de la géographie humanie,* Paris, 1943, s. 386: "Akdeniz'de alçak dağların ve ilk yaylaların iklimi en azından alçak bölgelere nazaran, çabaya daha uygundur" André Siegfried, *Vue générale de la Méditerranée,* 1943'de dağ etekleri hakkında (s. 108) iyi bir taslak bulunmaktadır. G. Niemeyer, *op. cit.*, s. 109'daki farkına varışlara bkz.

(174) *Op. cit.*, s. 92-93.

(175) Bütün bu sorun hakkında, J. Cvijic'in bakış bakımından çok zengin kitabı, *La Péninsule Balkanique,* Fra. çev., 1918. Dekor ve renk için, R. Gearlach, *Dalmatinisches Tagebuch,* Darmstadt, 1940. Coğrafi tasvir için, Milojevic, *Littoral et iles dinariques dans le Royaume de Yougoslavie* (Mém. de la Soc. de Géographie) Belgrad, 1933.

(176) "Metamastasik" hareketler konusunda izleyen bigiler Cvijic'in sentezinden alınmıştır. Öğrencileri, Slav dağından olan göçler konusundaki bu büyük sunumu yenilemişlerdir. Bu bağlamda, J. Mal, *Uskoke seobe i slovenske pokrajine,* Lyubliana, 1924'de bu göçün Türk, Venedik ve Avusturya askeri sınırlarının örgütlenmesi için kullanılışını göstermektedir. R. Busch-Zantner, *op. cit.*, s. 86'da kuzeye doğru Sırp göçlerini belirleyen Arnavut baskısı üzerine dikkat çekmektedir; Arnavut baskısı, Türk değil.

(177) J.N. Tomie, *Naselje u Mletachaf Dalmaciji,* Niş, 1915, c. I, 1409-1645'de Dalmaçya'nın Venediğe ait bölgelerinde köylülerin kişisel ve ekonomik tabiyet bağları konusunda kısa bir inceleme. Bu rejim Istria'nın adaları ve içlerinde yaygınlaşma eğilimindedir. Türk tehlikesi Bosna ve Hersek'ten gelen Sırp göçünün telafi

etmeyi başaramadığı insan kayıplarına yol açmaktadır. Bu tehlike ister Türklerden, isterse korsanlar veya haydutlardan gelsin, saldırılara karşı zorunlu milis güçlerinin örgütlenmesine neden olmaktadır. XVI. yüzyılda Venedik Dalmaçya'sı hk., V. Lamansky, *op. cit.*, ve özellikle s. 552. Dalmaçyalı askerlerin İngiltere'ye kadar hareketleri, Venedik ordu ve donanmasında ve aynı zamanda yabancı teknelerde istihdam edilmeleri -onları bu teknelere Venedik donanmasındakinden daha iyi hayat koşulları çekmektedir—.

([178]) Venedik Archivio di Stato'sunda okuduğum ama not etmediğim belgeler.

([179]) H. Isnard, "Caractère récent du peuplement indigène du Sahel d'Alger," *2 Congrès des Soc. sav. d'Afrique du Nord,* 1936.

([180]) Bu konuda bkz. G. Millon, "Les parlers de la région d'Alger, "*Ibid.*, 1937.

([181]) M. Dalloni, "Le problème de l'alimentation en eu potable de la ville d'Alger," *B. de la soc. de Géogr. d'Alger.* 1928, s. 8.

([182]) Bernardo Gomes de Brito, *Historia tragico-maritima,* Lizbon, c. VIII, 1905, s. 74.

([183]) René Baehrel, *Une croissance: la Basse-Provence rurale, fin du XVI siècle-1789,* Paris, 1961, s. 125.

([184]) Venedik Marciana Kütüphanesi, 5838, CII, 8, f° 8.

([185]) Emmanuel Le Roy Ladurie, *op. cit.*, s. 223 vd.

([186]) *Plaisir de France,* 1932, s. 119-120: "Güney zihniyeti tepelerde oluşmuştur", "eskinin çok fakir ve periyodik olarak boşaltılan dağında" değil. Tepeler insanlığı hakkında Tunus Sahil'inden söz eden (s. 221) Isabelle Eberhart'ın yazdıklarına bkz., *Notes de Route,* 1921, veya Marcel Brion'un Toskana ve "insan boyutlarında manzarasından" söz eden *Laurent le Magnifique,* 1937, s. 282'ye bkz.

([187]) Anonim (Claude de Varennes), *Voyage de France, dressé pour l'instruction et la commodité tant des Français que des étrangers,* Rouen, 1647, s. 136.

([188]) *Op. cit.*, s. 56-57.

([189]) B.N., Damga resimler (Od 13, pet. in-fol): *Les moeurs et fachons de faire des Turcs... contrefaictes par Pierre coeck d'Alost l'an 1533.*

([190]) *Philippe de Canaye, sieur de Fresne, Le Voyage du Levant,* 1573, H. Hauser, 1897, s. 40.

([191]) Bkz. V. Bérard, *La Turquie...,* s. 93: Dağları, "şiddetli ve toprağı titreten nehirleri" dervenciler tarafından korunan tepeleriyle Arnavutluk ile, sakin suları ve bulut örtüleriyle Makedonya arasındaki zıtlık. Paul Bourget, *Sensations d'Italie,* 1891, s. 88-90'da Toskana'da Umbria'ya geçiş anlatılmaktadır. Toskana'nın sertliği ama saflığı karşısında Umbria meşe ve bağlarının üstünde bulutlar ve sıtmanın meydana getirdiği dram yayılmaktadır.

([192]) Küçük ovaların bu erkenliği konusunda H. Lehmann, "Die Geographischen Grundlagen der kretisch-mykenischen Kultur," *Geogr. Zeitsch.*, 1932, s. 337 ile hemfikirim. Aynı şekilde, gerçeğe yakın bir şekilde tahmin edildiği üzere, Orta Doğu'da insan tarafından ilk yaratılanlar küçük vahalar olmuştur.

([193]) Pierre Vilar, *op. cit.*, I, 223.

([194]) *Op. cit.*, s. 243 vd. G. Marçais, "Tlemcen, ville d'art et d'histoire," *2 Congrès soc. sav. d'Afrique du Nord,* c. I, 1936.

([195]) G. Niemeier, *op. cit.*, s. 28 Ve bu farkına varış çok uzağa gitmektedir. Kent veya köy olsun, yerleşme yerinin fonksiyonunda ve ondan hareketle kırsal mekânın bir örgütlenmesi vardır.

([196]) Bu nokta hakkında, Julien Franc, *La Mitidja,* Cezayir, 1931, ve E.F. Gautier, "Le phénomène coloniale au village de Boufarik," *Un Siècle de colonisation,* Cezayir, 1930, s. 13-87.

([197]) J. Ancel, *La plaine de Salonique,* 1930.

([198]) Ebro deltası hakkında, E.H.G. Dobby, "The Ebro Delta," *Geogr. Journal,* Londra, Mayıs, 1936. Pontine Bataklıkları hakkında, Schilmann, "Die Urbarmachung den Pontinischen Sümpfe," *Geogr. Wissenschaft,* 1934.

([199]) P. George. *op. cit.*, s. 296-299, 310-322, 348. XII. yüzyıldan XVI. yüzyıla kadar La Camargue giderek sağlığa daha zararlı hale gelmiştir, s. 606.

([200]) J. Lozach, *Le Delta du Nil,* 1935, s. 50.

([201]) *Op. cit.*, I, s. 142-143. Başka örnekler, Edirne civarında küçük ırmakların çokluğu (*ibid.*, II, 10). Ignacio de Asso, *H. de la economia politica de Aragon,* 1798 (yeni yay. 1947) bkz. Benavarre "pantanal"i (s. 84), Huesca (72-73), Saragossa (94 vd.), Ternuel (186) ovaları hakkındaki ayrıntılar.

([202]) B.N., Paris Ital., 1220, fol 35.

([203]) Philippe Leca, *La Corse...,* s. 212 ve 270; J. de Bradi, *op. cit.*, s. 25.

([204]) Yağmur mevsiminde ovalar göl veya çamur deryası haline gelmektedirler (J.J. Tharaud, *La Bataille à Scutari,* 1927, s. 53, Arnavutluk ovları hakkında); taşan Bojona nehrinin meydana getirdiği bataklıklar ve çamur yığınları hk. *ibid.*, s. 148.

([205]) 1940'ta İspanya'nın güneyinde; Ocak 1941'de Portekiz'de; Şubat 1941'de Suriye'de; Ekim 1940'ta Ebro havzasında (basın haberleri) böyle olmuştur. Kordoba'da 31 Aralık 1554 ve 1 Ocak 1555'te su baskınları meydana gelmiştir, Francisco K.de Uhagon, *Relaciones historicas de los siglos XVI y XVII,* 1896, s. 39 vd.

([206]) General Ed. Brémond, *op. cit.* s. 17; aynı yazarın, *Yémen et Saoudia,* 1937, s. 11, dn 6.

([207]) Malarya hakkında çok sayıda yararlı kitap bulunmaktadır. Jules Sion, "Etude sur la malaria et son évolution en Méditerranée", *in Scientia,* 1938; M. Sorre, *Les Lannou'nun mükemmel makalesi, "Le rôle géographigue dela malaria", in Annales de Géographie,* XLV, 1936, s. 112-135'de bu konuda yön bulmak mümkündür. İkinci dünya savaşı sırasında, kinin yokluğuyla birlikte, Akdeniz'de sıtmanın ilerlemesini

ölçebilmek ve bunu haritaya dökebilmek ilginç olurdu sıtmanın tarihine ilişkin en önemli çalışmalar Angelo Celli "Storia della malaria nell'agro romano", *in M.R. Ac. dei Lincei*, 1925, 7 dizi, c. I, fas III; *The history of Malaria in the Roman Campagna from ancient times*, Londra 1933 ve Anna Celli-Fraentzel, "Die Bedeutung der Malaria für die Geschichte Roms und der Campagna in Altertum und Mittelalter", *in Feutschrift B. Nocht*, 1927, 2 levha, 1 harita, s. 49-56; "Die Malaria im XVIIten Jahrhundertin Rom und in der Campagna im Lichte zeitgenössicher Anschauungen", *in Arch. f. Gesch der Medizin*, XX, 1928, s. 101-119, "La febbre palustre nella poesia", *in Malariologia*, 1930 adlı eserlerdir. Kırım'daki sıtma hk., Rochechouart kontu, *Mémoires*, *op. cit.*, s. 154.

XVI. yüzyıla ilişkin birkaç ayrıntı Kıbrıs'ın sağlığa uygun olmama konusundaki ünü o kadar büyüktür ki, Kutsal topraklara gidecek hacılar ile gemi kaptanları arasında imzalanan sözleşmelerde, kaptanlar Kıbrıs'ta üç günden fazla konaklamayacaklarına söz vermektedirler, Reinhold Röhricht, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, 1900, s. 14. G. Botero, *op. cit*'e göre, Salses yakınlarında hastalık kaynağı bataklıklar bulunmaktadır. s. 5; Brindisi, Aquilia Roma, Ravenna, İskenderiye sağlıksız kentlerdir, I, 1, s. 47; Ceneviz sahilindeki Albenga çok zengin "*mal'aria n'è pestilente*", bir ovaya sahiptir, s. 37. Pola'da kent halkı kentlerini yazın sıtma yüzünden terketmekte ve kışın geri dönmektedirler, Philippe Canaye, *op. cit.*, s. 206. Ağustos 1566'da İspanyol kraliçesinin sıtma (?) olduğuna dair, Célestin Douais, *Dépêches de M.de Fourquevaux, ambassadeur de Charles IX en Espagne, 1565-1572*, Paris, 1896-1904, III, s. 10; II. Felipe'nin Badajoz'da sıtmaya yakalanması, M.Philippson, *Ein Ministerium unter Philipp II*, Berlin, 1895, s. 188.

([208]) M.Sorré, *op. cit.*, s. 388. Eylül 1566'da İspanya'nın tümü sıtmanın pençesine düşmüştür (Fourquevaux' nun Kraliçe'ye yolladığı, Segovia, 11 Eylül 1566 tarihli mektup, Douais, *op. cit.*, III, 18).

([209]) *Op. cit.*, s. 263.

([210]) Jules Leclercq, *Voyage en Algérie*, 1881, Cezayir'in alçak bölgelerinde sıtmanın yol açtığı felâketlerden çarpılmış bir şekilde s. 178'de "Avrupalılar vadilerde yaşamıyorlarsa, neden dağ köyleri kurulmuyor?" diye yazmaktadır.

([211]) Daha yakın tarihlerde, Türk başkentinin Ankara'ya aktarılması sırasında ortaya çıkan sorunların arasında civardaki ovanın sıtmalı olduğunu da kaydedelim, Noelle Roger, *En Asie Mineure*, 1930, s. 46.

([212]) Zikreden M. Sorre, *Fondements biologiques*, s. 344.

([213]) W.H.S. Jones, *Malaria, a neglected factor in the history of Greece and Rome*, Londra, 1907.

([214]) P. Hiltebrandt, *Der Kampf ums Mittelmeer*, 1940, s. 279. Büyük avcı X. Leon'un ölüm nedeni de herhalde sıtma olmalıdır (Gonzaque Truc, *Léon X*, 1941, s. 71 ve 79) Dante de tıpkı kendinden 20 yıl önce Guido Cavalcante'nin başına da geldiği gibi malaryadan ölmüş değil midir? (L. Gillet, *Dante*, 1941, s. 340). Bilebildiğimiz kadarıyla öyledir.

([215]) P. Hiltebrandt, *ibid.*, s. 279.

([216]) Bernardo Segni, *Storie fiorentine dall'anno 1527 al 1555*, 1723, s. 4.

([217]) J.B. Tavernier, *Voyages*, I, s.110'da 1691'de İskenderun bataklıklarından söz etmektedir.

([218]) K.Eschmid, *in* Werner Benndorf, Das *Mittelmeerbuch*, Leipzig, 1940, s. 22. Malaryanın yayılması konusunda, Stendhal'in (*Promenades..., II, 164) şu satırlarının arkasında acaba ne vardır: "Sanıyorum ünlü bir tabip ve akıllı bir adam olan Bay Metaxa, sıtmaya maruz kalan yerlerin bir haritasını çıkardım»?*

([219]) A.d.S. Venedik Brera 54, f° 144 v°

([220]) Francisco Guicciardini, *La historia d'Italia*, Venedik, 1568, s. 2, "(Sakin İtalya) *cultivata non meno né luoghi più montuosi et più sterili, che nelle pianure, et regioni sue più fertili*". Montaigne, *op. cit*, s. 237'deki şaşırtıcı farkına varışlara bkz.; Lucca çevresinde 50 yıldan beri (1581) bağlar dağlarda "koru ve kestane ağaçlarının" yerine geçmişlerdir. s. 248 "... dağları zirvesine kadar işleme konusunda sahip oldukları yöntem» Bu durumda Michelet, *La Renaissance*, Paris, s. 31-32'deki güzel pasajla hemfikir değilim. Ph. Hiltebrantd, *op. cit.*, s. 268'de sorunu benimle aynı yönde görmektedir. İtalyanlar keşiflere katılmışlardır. -Venezuala Küçük Venedik değil midir?- fakat bu dönemde İtalyan nüfusu mekân sıkıntısı çekmemektedir; burjuazisi Akdeniz ufkunun ötesinde yaşamayı bilmemektedir; Yarımadanın, İngiliz ve Hollandalıları denizlerin ötesine sürükleyen dinsel savaşları bulunmamaktadır.

([221]) Herbert Lehmann, "Die Geographischen Grundlagen der kretisch-mykenischen Kultur," *Geogr. Zeitschr.*, 1932, s. 335.

([222]) Auguste Jardé, *Les Céréales dans l'Antiquité grecque*, 1925, s. 71, atıflar Strabon'adır. A. Philippson, "Der Kopais-See in Griechenland und Seine Umgebung," *Zeitschr. der Gesselschaft für Erdkunde zu Berlin*, XXIX, 1894, s. 1-90. P. Guillon, *Les Trépieds du Ptoion*, 1943, s. 175-195.

([223]) M.R. de la Blanchère, "La malaria de Rome et le drainage antique," *Mélanges d'Arch. et d'hist.*, p.p. l'Ecole française de Rome, II, 1882, s. 94 vd.

([224]) Acaba 1598'de Papanın isteği üzerine Vatikan elçisinin Ferrare'ye yolladığı ve suyu tüketmek için su değirmenleri kurmayı düşünen şu mühendis şu *dijkmeester*, şu "Hollandalıların", şu kuzeylilerin ilki midir? *Correspondance de Frangipani*, Armand Louant, 1932, c.II, Brüksel, 13 Haziran, 17 Haziran, 25 Temmuz, 13 Ağustos 1598, s. 345, 348, 362-363, 372.

([225]) Montaigne, *op. cit.*, s. 138.

([226]) A. von reumont, *Geschichte Toscana's*, I, s. 358 vd. Ayru konuda, O. Corsini, *Ragionamento istorico sopra la Val di Chiana*, Floransa, 1742; V. Fossombroni, *Memorie idraulico-storiche sopra la Val di Chiana*, Floransa, 1789; Michelet, *Journal inédit*, s. 169-170. XVI. yy.'da Castiglione gölünün ıslahı için, etkin olmayan çalışmalar yapılmıştır, A. von Reumont, *op. cit.*, I. s. 369.

(227) I, s. 366 vd.

(228) A. Zanelli, Delle condizioni interne di Brescia, dal 1642 al.1644 e del moto della borghesia contro la nobilità nel 1644, Brescia, 1898, s. 242-243.

(229) A. von Reumont, *op. cit.*, I, s. 363-364 Gene Toskana'da 1550'lere doğru yapılan Ansedonia bataklıkların kurutma projelerini zikretmek gerekmektedir (G. Venorosi Pesciolini, "Una memoria del secolo XVI sulle palude di Ansedonia," *La Maremme*, VI, 1931). H. Watjen Toskana'da büyük dük Fernando dönemindeki en büyük işin bataklıkların kurutulması olduğunu kaydetmektedir, *Die Niederlander im Mittelmeergebiet*, 1909, s. 35. 1556'da Fransa kralına önerilen, Siena Maremme'sinin ıslahı hakkında bir proje konusunda, Lucien Romier, Les origines politiques des guerres de religion, 1913-1914, II, s. 397-398.

(230) Hansjörg Dongus, "Die Reisbaugemeinschaft des Po-deltas, eine neue Form kollektiver Landnutzung", *Zeitcshrift für Agrargeschichte und Agrarsoziologie*, Ekim 1963, s. 201 ve 202; C. Errera, "La bonifica estense nel Basso Ferrarese", *Rivista Geogr. ital.*, 1934, s. 49-53.

(231) Papalık devletinde V. Pie dönemindeki ıslahat hk., P. Pastor, *op. cit.*, XVII, s. 84.

(232) B.N. Esp. 127, f° 20 v° ve 21. 1594'de "*Camera*" tarafından incelenen bir proje söz konusudur, sonunda bundan vazgeçilmiştir. Ancak Olivarès kontu bu projeyle çok ilgilenmiştir. Yetkililer girişimi iltizam olarak vermeye yatkındılar.

(233) Aquilia'da yapılacak muhtemel bir ıslahat hk. Giacomo Soranzo'nun Doge'ye yazdığı 7 Ağustos 1561 tarihli mektup, Viyana. G. Turba, *Venet. Depeschen*, 13, s. 191.

(234) Richard Busch-Zantner, Agrarverfassung, Gesselschaft und Siedlung in Südosteuropa, Leipzig, 1938 adlı çok zengin olduğundan ötürü muğlak olan kitabı ben böyle yorumluyorum ve bunun aydınlatılması gerektiğini düşünüyorum. Cvijic'in tersine, ona göre çiftlik Orta Çağa kadar geri giden eski bir köy değildir. (s. 104-105). Çiftlik XVI. yy'da doğmuş yeni birköy olup, XVII. yy'da kesin olarak çoğalmıştır, demek ki çağdaş iskânın, ıslahatın ürünü olarak ortaya çıkmış olan bir köydür. Bu köy ovaların uçlarında, göl sularının ve vadilerin kenarında yeralmakta ve çoğu zaman sellere maruz kalmaktadır (s. 124). Ömer Lütfü Barkan benim yorumuma katılmaktadır.

(235) R. Cessi, "Alvise Cornaro e la bonifica veneziana nel sec. XVI," *Rend. R. Acc. Lincei Sc. Mor., St. e Fil*, VI. dizi, c. XII, s. 301-23. F.Braudel'in değerlendirmesi, *in, Ann d'Hist. Sociale*, 1940, s. 71-72.

(236) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, s. 442 vd. Adam de Craponne 1519-1559'da kendi adını taşıyan ve 1558'de Durance ile Rhône arasında Crau'yu sulayan kanalı inşa etmiştir.

(237) A Zanelli, *op. cit.*, s. 243.

(238) A.d.S., Venedik, *Annali di Venezia*, 11 Nisan 1593 vd.

(239) I.de Asso, *op. cit.*, s. 72-73.

(240) P. George, *op. cit.*, s. 292-294.

(241) Vega kapısı, yeni Segovia köprüsü yönlerinde, Manzanares'in ötelerinde, II. Felipe tarafından düzenlenen Real Casa de Campo çevresinde alımlar. Özelikle bkz. Simancas, Patronato Real, satış sözleşmeleri, no. 3142-3168.

(242) Pierre Imbart de la Tour, *Les origines de la Re'forme*, I Melun, 1948, s. 218. Geriye, iskân edilen yeni toprakların gerçek ıslahını ayırmak kalmaktadır. Toprağın fethi hareketi Fransa'da, İngiltere'de olduğu gibi, XV. yy'ın ortasından itibaren yola çıkmıştır (René Gandilhon, *Politique économique de Louis XI* 1940, s. 147) Sonuç'daki ıslahat F. Hayward'ın ikinci elden kitabı tarafından kötü bir şekilde işaret edilmiştir, *Histoire des ducs de Savoie*, 1941, II, s. 40.

(243) Le Roy Ladurie, 86 ve 87.

(244) Bu Barselona'nın ekonomik dramının veçhelerinden biri değil midir? Barselona burjuazisi artık denizcilik işlerinde rizikoya sokmadığı parasını toprağa yatırmakta değil midir?

(245) "*Pieds de gélines*" aracılığıyla yapılan drenaj, Olivier de Serres, *Pages Choisies* 1942, s. 64.

(246) "Vita di D. Pietro di Toledo", *Archivio Storico Italiano*, IX, s. 21-22.

(247) F. Carreras y Candi, *Geografia General de Catalunya*, Barselona, 1913, s. 471-472.

(248) Özellikle I. de Asso, *op. cit.*, s. 94 vd.

(249) Herşeyden önce S.Pugliese'nin dikkat çekici makalesinin devamında, "Condizioni economiche e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII," *Misc. dist. it.*, 3. dizi, c. XXXI, 1924, s. 1-508, bu makale ilk sahifelerinde, Lombardiya coğrafyasının iyi bir tasvirinin dışında, XVI. yy'a ilişkin çok sayıda bilgi sunmaktadır.

(250) A Fanfani, "La rivoluzione dei prezzi a Milano nel XVI e XVII secolo", *Giornale degli economisti*, Temmuz 1932.

(251) E. Lucchesi, *I Monaci benedettini vallombrosani in Lombardia*, Floransa, 1938.

(252) S. Pugliese, *op. cit.*, s. 25-27.

(253) G. de Silva'dan Majestelerine 17 Nisan 1573 tarihli mektup, Simancas E° 1332.

(254) A. Schulte, *op. cit.*, I, 252, pirinç ekiminin Lombardiya'ya İspanya'dan 1475'ten önce geldiğini düşünmektedir. Almanya yönüne pirinç ihracatı ilk önce Bâle'li Balthasar Irmi tarafından yapılmıştır. Pirinç XII. Louis tarafından getirilmiştir, Marco Formentini, *Il Ducato di Milano*, Milano, 1876, II, s. 600vd. Sorunun geneli hk., S. Pugliese, *art. cit.*, s. 35.

(255) Maurice Paléologue, *Un Grand réaliste, Cavour*, 1926, s. 21. Ovaların düzenli olarak talep ettikleri bu büyük tarımsal manevralar sorunu hakkında Georges Lefebvre'in büyük devrim esnasında işçilerini Causses ve

Kara Dağ'dan sağlayan Aşağı-Languedoc'a dair verdiği örneğe bkz., *La Grande Peur de 1789*, Paris 1957, s. 17. XVII. yüzyıl için geçerli olarak sunulan bir başka örnek de, işçilerini Yukarı Bulgaristan'dan getirten Trakya'ya ait olanıdır (Herbert Wilhelmy, *Hochbulgarien*, Kiel, 1935, s. 235). Volo limanından yaptığı tahıl ihracatını bildiğimiz Teselya işçilerini Orta Yunanistan'dan, hatta Attika'dan getirtmektedir. (Vaudoncourt, *Memoirs on the Ionian Islands*, 1816, s. 215) Bu iki Balkan örneği hk., R. Buschzanter, *op. cit.*, s. 94.

([256]) S. Pugliese, *art. cit.*,

([257]) P. George, *op. cit.*, s. 354.

([258]) Senyöre ve bundan da fazlası, ova ıslah edilmediği zaman bile, büyük mülkiyete aittir. Günümüze kadar veya hemen hemen gümüze kadar böyle olmuştur (R. Pfalz, *op. cit.*, geogr. Zeitschr., 1931, s. 134) sonuncu ıslahtan önce *Campagna* toprağının % 38'i büyük toprak sahiplerinden dört tanesine aitti. Buna karşılık "dağlık bölgeler genelde küçük mülkiyete ait olmaya devam etmişlerdir", (*ibid.*) J.Sion'un daha farklı yargısı, *France Méditerranéenne, 1934, s. 143: "En fazla parçalanmış bölgeler (bugün) nisbeten köhne ve fakir olan tepe bölgeleridir; büyük malikâne yüksek verimli ve özelliklede yakın tarihlerde büyük masraflarla sıtmadan kazanılmış olan eski bataklık alanlarda yayılmaktadır" Bu konuda G.Nie meier, op. cit.*, s. 29-30 ve 59'da büyük malikâneleri olan eski merkez Kordoba ile XVIII. yüzyılda kurulmuş olan, parçalı mülkiyetiyle yeni bir kent olan Carlotta arasındaki zıtlık hakkında verilen bilgilere bkz. Ben kişisel olarak ovalarda istilacı tek ürünün rolüne inanıyorum (buğday eskiden bunlardan biri olmuştur) ve bunu büyük mülkiyeti yarattığını düşünüyorum.

([259]) P. Descamps, *Le Portugal. La vie sociale actuelle*, Paris, 1935, s. 14. Minho'daki Vieira yakınlarında "dağ demokratiktir; daha aşağıda ve bizzat Vieira'da eski soyluluğa mensup *fidalgolar* bulunmaktadır. Vieira'da ve birkaç köyde halâ *solares* vardır."

([260]) M. Bandello, *op. cit.*, I, *novlle* no.12.

([261]) *Op. cit.*, s. 48.

([262]) J. Cvijic, *op. cit.*, s. 172. Bulgar köylüsü, çalışması XV. yy'daki nisbi refahı, bir çift öküz veya mandayla çekilen karabasanı hk. bkz.; İvan Sakazov, *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlin-Leipzig, 1929, s. 197; ova köylüsü, dağlı veya kentliden çok daha fazla kendi çerçevesine bağlıdır. Nil deltası hk. J. Lozach, *op. cit.*, s. 38. XVI. yy'da Delta'daki hayal kırıklığı, *ibid.*, s. 50.

([263]) *Pyrénées Méditerranéennes*, s. 245. Camargue'da benzeri bir durum olarak, Devrimden önce Malta Şövalyelerinin burada sahip oldukları büyük malikânelere bkz., J.J Estrangin, *Etudes archéologiques, historiques et statistiques sur Arles*, 1838, s. 307.

([264]) F. Benoit, *op. cit.*, s. 26.

([265]) Pierre Vilar, *op. cit.*, I, s. 575 vd.

([266]) Bkz. yukarıda 58 numaralı not.

([267]) Daniele Beltrami, *Forze di lavoro e proprietàfondiaria nelle campagna venete dei secoli XVII et XVIII*, 1961, s. 67, 1574 tarihin vermekte, ben Andrea da Mosto, l'Archivio di Stato di Venezia, 1937, c.I, s. 168'de verilen 1566 tarihini tercih ediyorum: *Prove ditori* o tarihlerde ekimleri ve su drenajını gözetim altıda tutmak ve toprak "şirketleri"nin kurulması için tarımsal faaliyeti harekete geçirmek üzere ihdas edilmiş olmalıdır.

([268]) Bir hektarın üçte birinden biraz fazla, fakat *campo* bir bölgeden diğerine değişmektedir, Vicentino'da 3.862 m²'ye eşittir; D. Beltrami, *op. cit.*, s. 53, n.2.

([269]) Senato Terra 32, 16 Eylül 1560; 29 Kasım 1560.

([270]) *İbid.*, 27, 9 Mayıs 1558'den önce

([271]) *İbid.*, 25.

([272]) *İbid.*, 32.

([273]) *İbid.*, 67.

([274]) *İbid.*, 23.

([275]) *İbid.*, 31.

([276]) Bkz. yukarıda.

([277]) Domenico Sella, Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII, 1961, s. 87 vd.

([278]) Bu geniş sorun hk. Daniele Beltrami'nin öncü kitabı, *Forze di lavoro..., op. cit.*

([279]) *M. Sorre'un özetini izledim, Les fondements..., op. cit.*, s. 397 vd. Buna c.de Cupis, *La vicende dell'agricoltura e della pastorizia nell'agro romano e l'Annona di Roma*, roma, 1911, Pfalz, *art. cit.*, s. 133-134 ve özellikle Jean Delumeau, *op. cit.* II, s. 521 vd. ilâve edilmelidir.

([280]) *Vita di Benvenuto Cellini scritta da lui medesimo*, Fr.Çev., Paris, 1922, II, s. 240-246.

([281]) C. Traselli, "Notizie economiche sui Corsi in Roma (secolo XVI)," *Archivio storico di Corsica*, X, Ekim-Aralık, 1934, s. 576 vd.

([282]) *Lettres d'Italie*, I, s. 312-3. Roma *Campagna*'sının boşluğu hk.: "Bugün kırın bazı kesimlerini ekmeye gelenler Sabine ve Abruzze köylüleri olup, bunlar hasatta dönmek üzere geri gitmektedirler" Pr.de Brosses'un nüfus azalmasının nedenleri ve özellikle Sixte Quint'in sorumluluğu hakkında getirdiği açıklamalar uzun düzeltmelere muhtaçtırlar. Pastor sıtmanın ağırlaşmasının belki de ağaçsızlaşmaya bağlı olduğunu düşünmektedir gerçekten de, Sixte Quint döneminde haydutlara karşı girişilen mücadele, onlara sığınak görevi gören ormanların sistematik bir biçimde yakılması şeklinde tezahür etmiştir.

([283]) M. Sorre, *op. cit.*, s. 398.

([284]) E. Quinet, *Mes Vacances en Espagne*, 1881, s. 320'de Quadalkivir "bataklıklarından" ne kadar etkilendiğine bkz. Bundan, yarı vahşi boğaların yetiştirildikleri Marismas'ın nemli *latifundium*larını, baharda

çiçeklenen geniş bir çayır alanını anlayınız.

([285]) E.F. Gautier, *Génséric, roi des Vandales,* Paris, 1932, s. 109.

([286]) Bu sorunlar hk. Georg Niemeier, *op. cit.,* s. 37, 56-57'deki çok geniş soruşturması, Guadalkivir ötesindeki yeniden fethin yol açtığı yıkımlar. Andeluçya'nın sistematik iskânı ancak III. Charles döneminde başlayabilmiştir. Bu işe Alman göçmenleriyle başlanmıştır (s. 57). 1767'de hala var olan boşluklar için, aynı eserin s. 62'deki 8 numaralı şekline bkz. XVI. yy'da tek bir iskân hareketi: Jaen Stebinde 1540'ta kurulan Mancha Real. Mülkiyet rejimi için dönemin -demek ki tarihin- önemi üzerinde belirleyici bir işaret, s. 100. Bu konuda eski bir cemaat olan Kordoba ile, yeni bir cemaat olan 1767'de kurulmuş Carlotta'nın karşılaştırılması. Sevilla'nın zeytinyağ ihracatı 60-70 bin kentaldir, Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de Espana.* 1548, f° 122.

([287]) G. Botero, *op. cit.,* s.8.

([288]) Baron Jean-François Bourgoing, *Nouveau Voyage en Espagne.* 1789, III, s.50.

([289]) Bkz. aşağıda.

([290]) Transhümansın tarihi hakkıdaki dosyaya, Toskana *presidios*'u otlaklarına ilişkin belgeleri katmak gerekmektedir (*Sim.* Secreterias Provinciales de Napoles, legajo, nol, 25 Ocak 1566, 20 Şubat 1566, 15 Mart 1566) Alcala dükünün Floransa prensine (kopyası Simancas, 1055 f° 37) Toskanalılar tarafından, *presidios* kıyılarına gelen yaylakçı sürülerden alınmak üzere ihdas edilen vergi hakkındaki mektubu ve prensin cevabı. II. Felipe'ye yönelik tarihsiz bir İtalyanca belge (herhalde 1566 yılına aittir) sürü sahipleri açısından *presidios*'un deniz kıyısındaki sıcak bölgenin cazibesini dile getirmektedir. Toskanalılar tarafından ihdas edilen, *presidios* otlaklarına doğru yola çıkılırken alınan vergi *pecore, capre et altro bestiame*'den yüz tanesi başına 10 liredir (Sim. E° 1446, f° 45). Bu otlakların kiralanması hk. 24 Ağustos 1587, A.d.S. Napoli, Sommaria, fas 227'ye bkz. Foggia'nın transhümanstan aldığı muazzam *"l'aduanero"*'nun önemi hk. bkz.: B.N. Paris, Esp. 127, f° 61 ve 61 v° (1600'ler) ve bu gümrük mültezimlerinden birinin Paluda markisinin, büyük dalavereleri; bu mültezimin aşırılıkları sonunda, yargılanmasına yol açmıştır.

Zengin bir coğrafya edebiyatı gözden geçirilmelidir. Bkz. Deffontaines'in kökenler hakkındaki varsayımları (Jean Brunhes, *Géographie Humaine,* 1935, 4. yay içinde, s. 184); P. George, *op. cit* (355 vd); Jules Blache'ın önceden anılan kitabı ve bilhassa s. 18 vd, 21 ve 31; P. Arqué, *op. cit.,* s. 43. sorunun Akdeniz'deki durumuna ilişkin mükemmel bir özet ile havzanın tümünün 1938 koşullarına dair bir harita E. Müller'in makalesinde yer almaktadır, "Die Herden Wanderungen im Mittelmeergebiet," *Peterm Mitteilungen* 84, 1938, s. 364-370, bibliyografya ve özellikle J.Frodin, Zentraleuropas Almwirtschaft, 2 cilt, 1941 ve Merner, *Pas Nomadentum in Nord-Westlischen Afrika,* Stuttgard, 1937 gibi büyük kitapların zikredilmesiyle birlikte. Büyük sorun yalnızca transhümans biçimlerinin envanterini çıkartmak olmayıp, aynı zamanda bunun kuzeye doğru Alp tarzı çobanlığa ve güneye doğru Step göçebeliğine nazaran sınırlarını da saptamaktır, bunun anlamı Akdeniz ülkelerinin sınırlanması denemesi olmaktadır. İleride atıflarına rastlanacak olunan X'de Planhol'ün yakın tarihli incelemeleri bu belirleyici nokta üzerindedir.

([291]) J.J. Estrangin, *op. cit.,* s. 334 vd.

([292]) Fernand Benoit, *in, Encyclopédie des Bouches-du-Rhône,* c. XIV, s. 628. "Kapitalistlerin" rolü hk. bkz. Albitreccia, *op. cit.,* s. 256 vd.'daki hızlı ama aydınlatıcı notları.

([293]) G. Desdevises du Dézert, *Don Carlos d'Aragon, prince de Viane, Etude sur l'Espagne du Nord au XVI siècle,* 1899, s. 27.

([294]) Buschbell (atfı bulunamayan makale), s. 7, n.1.

([295]) Jules Blache, *op. cit.,* s. 22 vd.

([296]) M. Le Lannou, *op. cit.,* s. 62.

([297]) M. Sanudo, *Diarii,* II, sütun 577.

([298]) *Ibid.,* sütun 898, Piza 1 Mart 1498.

([299]) *Ibid.,* XI, s. 816, Zara 1 Şubat 1926.

([300]) *Recueil des Gazettes,* yıl 1650, s. 88, Venedik, 26 Aralık 1649.

([301]) Xavier de Planhol, *De la plaine pamphylienne aux lacs pisidiens. Nomadisme et vie paysanne,* 1958, s. 194.

([302]) Th. Sclafert, *Cultures en Haute-Provence, déboisements et pâturages au Moyen Age,* 1959, s. 133 vd, özellikle s. 134-135'deki haritalar.

([303]) Josef Ivanic, "Über die apulischen Tratturi in ihrer volkswirtschaftlischen und rechtlichen Stellung," *Illyrisch-albanische, 1916, s.389 vd.*

([304]) *A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 2* f° 12 v° 15'e, 13 Mart 1563; II f° v° ve 64 v°, 10 Ekim 1591. 1561'de *dohana delle pecore de Puglia* geliri 164.067 dükadır; 1564'de 207.474; Haziran 1588'de ise 310.853 dükadır (*ibid.,* 2 f° 78-83, 8 Ekim 1564 ve 9 f° 426, 4 Haziran 1588).

([305]) G. Coniglio, *Il Viceregno di Napoli delsecolo XVII* 1955, s. 28.

([306]) G.M. Galanti, *Nuovo descrizione storica e geografica delle Sicilie,* c. II, Napoli, 1788, s. 287, 303, 305 ve daha da iyisi A.d.S. Napoli, *Sommaria Consultationum,* 41, f° 99-101, 17 Ekim 1637.

([307]) Marciana, 5838, C II, 8.

([308]) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii, 9, f°* 162, 2 Mart 1605.

([309]) Guillaume Bowles, *Introduction à l'Histoire naturelle et à la géographie physique de l'Espagne,* İspanyolcadan çev. Vikont de Flavigny, Paris, 1776, s. 470.

([310]) Modesto Ulloa, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II,* roma, 1963, s. 222 ve s. 215-

223'deki mükemmel bölümün tümü.

([311]) Julius Klein, *The mesta: a study in Spanish Economic History 1273-1836,* 1920, İsp. çev. *La Mesta, Madrid, 1936. Bkz. A.Fribourg, "La transhumance en Espagne," Annales de Géographie,* 1910, s. 231-244.

([312]) Jacob van Klaveren, *Europaische Wirtschaftsgeschichte Spaniens im 16. und 17. Jahrhundert,* Stuttgart, 1960, s. 200 vd.

([313]) Roberto S. Lopez, "The origin of the merino sheep," *Jewish Social Studies Publication,* c.5, New York, 1953, s. 161-168.

([314]) van Klaveren, *op. cit.,* s. 200 vd.

([315]) Wolfgang Jocobeit, *Schafhaltung und Schäfer in Zentraleuropa his zum Beginn des 20 Jahrhunderts,* Berlin, 1961.

([316]) Marie Mauron, *La Transhumance du pays d'Arles aux grandes Alpes,* 1952.

([317]) J.F. Noble de la Lau zière, *op. cit.,* s. 461, 1632.

([318]) B.N. Esp. 127 f° 61 ve 61 v°, t.y. XVII. yüzyılın başı.

([319]) Bkz. yukarıda.

([320]) Yukarıda zikredilen X.de Planhol'u savının dışında şu makaleleri belirleyicidirler, "Caractères généraux de la vie montagnarde dans le Proche Orient et dans l'Afrique du Nord," *1962, No. 384, s. 113-129; ve "Nomades et Pasteurs," I ve II, Annales de l'Est,* 1961, s. 291-310; 1962, s. 295-318. Bu çok güzel incelemelere çok şey borçluyum.

([321]) Emil Werth, *Grabstock, Hacke und Pflug,* 1954, özellikle s. 98'deki işaretlere atif yapıyorum.

([322]) British Museum Royal 14 R XXIII, f° 22 (1611'e doğru).

([323]) J. Savary des Brulons, *Dictionnaire universelle de commerce...,* 1759, I, sütun 804.

([324]) X. de Planhol, *art. cit, Annales de Géographie.*

([325]) *Ibid.,* s. 121.

([326]) X. de Planhol, *De la plaine...,* s. 202.

([327]) İzleyen bütün kesintemeler X. de Planhol, "Géographie politique et nomadisme en Anatolie," *Revue internationale des Sciences sociales,* XI, 1959, no. 4'den alınmıştır.

([328]) François Savary Brèves kontu, *Relation des voyages de monsieur... tant en Terre Saincte et Aegypte, gu'aux Royaumes de Tunis et Arger,* 1628, s. 37.

([329]) Fernand Braudel, "Les Espagnds en Algérie, 1429-1792," Histoire et Histoirens de l'Algérie, 1931, s 245-246.

([330]) Bkz. aşağıda.

([331]) Henry Holland, *Travel in the Ionian Isles, Albania Thessaly, Macedonia during the years 1812 and 1813,* Londra, 1815, s. 91-93.

([332]) *Op. cit.,* I, s. 144.

([333]) *Op. cit.,* I, s. 31.

([334]) Mémoires, IV, s. 76.

([335]) *Op. cit.,* s. 109, 112, 251, 295.

NOTLAR 1. BÖLÜM, 2. KESİM

(1) Eric de Bisschop, *Au delà des horizons lointains*, I, Paris, 1939, s. 344. Cervantes'in bir cümlesini alırsak *"navegando de tierraa con intencion de no engolfarnos"*, *Nouvelles exemplaire*, 1.254. Cenova'dan İspanya'ya yapılan bir yolculuk söz konusudur.

(2) Pierre Martyr'den Tendila kontuna ve Granada başpiskoposuna İskenderiye'den 8 Ocak 1502'de yazılan mektup (no.231), yeniden yayınlayan, Luis Garcia y Garcia, *Una embajanda de los Reyes Católicos a Egipto*, 1947, s. 55 dn.

(3) *Costeggiare*, kıyıdan gitmek, aynı zamanda temkinli olarak gitmek: Venedik *doge'si* Ferrare düküne *"costegiando"* gitmesini tembihlemektedir, A.d.S. Modena, Venezia 77 IX, f° 43, J. Tebaldi'nin düke gönderdiği 29 Nisan 1526 tarihli mektup. Tersi dümdüz gitmektir, yani *s'engoulfer*, *"a camin francese"* gitmektir. Deniz genel Kaptanı Tomasso Contarini Korfu'dan 10 Temmuz 1558'de şöyle yazmaktadır: "... *La notte, si comme le scrissi, levatomi me ne venni qui a camin francese, senza tochar alcun loco...*" A.d.S. Venedik, Proveditori da Terra e da Mar, 1078. Daha az açık olan bir başka ifade: *vinere de lungo*. A.d.S. Venedik, Senato, Mar 19 f° 34, 28 Aralık 1517, Kıbrıs'tan yüklenmiş buğday gemileri... *"sono venuto de longo a Venetia senza tocar Corphù"* İspanyolca ifade *a largo mar*'dır, *CODOIN LV*, s. 8 (1628).

(4) Raguza arşivleri, tam atıf kaybolmuştur: Bkz. Bertrand de la Borderie, *Le Discours du Voyage de Constantinople*, Lyon, 1542, s. 6; Belon du Mans (*op. cit.*, s. 85) Magnesia burnunun o kadar yakınından geçmiştir ki "gemimizden karaya bir taş atabilirdik". Kıyının esiri olan gemiler, *Saco de Gibraltar*, s. 134, 136.

(5) J.de Barros, *Da Asia, Dec.* I, Kitap IV, Bölüm XI (ed. A. Baiao, s. 160): *"Jantando em unporto e ceando em outro"*.

(6) Damiao Peres, *História de Portugal*, 1928-1933, IV, s. 214; Thome Cano, *Arte par fabricar... naos de guerra y merchante...*, Sevilla, 1611, s. 5 v°. Escalante de Mendoza, 1575, *"marineros de costa y derrota y* otros de alta mar" arasında ayırım yapmaktadır. Ne Biscaye ile Fransa arasında gidip gelenler..., ne de "Doğu Akdeniz'in tümüne doğru gidenler açık deniz gemicisi, değillerdir"; Henri Lapeyre, *Une famille de marchands: Les Ruiz*, 1955, s. 194.

(7) *Op. cit.*, s. 25.

(8) Bkz. Arşidükler Rodolphe ve Ernest'in yolculukları (E. Mayer-Loewenschwerdt, *Der Aufenthalt der Erzherzöge R. und E. in Spanien, 1564-1571*, Viyana, 1927) veya Kardinal Camillo Borghese'nin yolculuğu (A. Morel Fatio, *L'Espagne au XVII^e siècle*, 1878, s. 160-169). Kardinal Livorno, Savona, Palamos'da *"Costegiande la rivera di catalogna"* duraklamıştır. Marie de Médicis 13 Ekim-3 Kasım 1600 arasında Livorno'dan Marsilya'ya 23 günde gitmiştir. Agrippa d'Aubigné, *Histoire Universelle*, ed. A.de Ruble, *Société de l'Histoire de France*, 1886-1897, IX, s. 338-339.

(9) Preveze, İnebahtı... Ama aynı zamanda Hougue, Abukir, Trafalgar. Günümüzde savaş Okyanusların ortasında kaybedilecek değil midir? R. La Bruyère, *Le drame du Pacifigue*, 1943, s. 160.

(10) Paul Masson, *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVII^e siècle*, 1896, s. 487-488. Burası eski Marsilya yoludur, ancak şu farkla ki, XIII. yy.'da çok az sayıda tekne Messina'da duraklamadan Suriye'ye gitmekteydi.

(11) Belon du Mans, *op. cit*, s. 81 v° vd.

(12) Ugo Tucci, "Sur la Pratique vénitienne de la navi gation au XVI^e siècle", *Annales E.S.C.*, 1958, s. 72-86.

(13) Simancas E° 1392, Figuera'dan Kral'a, Cenova 30 Nisan 1563 tarihli mektup: Monaco dükü Tortosa'dan gelen yün yüklü *escarchopine*'i, geçiş hakkını ödemedikleri gerekçesiyle tutuklatmıştır. Mallar Floransa'daki İspanyol tüccarlarına gitmekteydiler. Dük ayrıcalığının V. Carlos tarafından teyid edildiğini iddia etmektedir. A.d.S., Cenova, L.M. Spagna, 10-2419; bir Savua kadırgası, Ekim 1588'de bizzat Cenova

sahillerinde, karadan bir mil uzaklıkta, zeytinyağ yüklü kayıklara el koymuştur, çünkü bunlar Villefranche'da resim ödememişlerdir. 1558 yılına kadar geri giden Villefranche resmi hakkında bkz.: Paul Masson, *op. cit.*, s. 72-73 ve *Histoire du Commerce Français dans le Levant au XVIII^e siècle*, 1911, s. 192-193; C.S.P. VII, s. 229, 25 Haziran 1560; A.N. Marine B31; Cenova Manoscritti no.63, 1593; A.d.S. Floransa, Mediceo 2842, 11 Ağustos 1593; A.N., Affaires Etrangères B1, 511 Cenova, 17 Haziran 1670; *Lettres de Henri IV*, s. 126.

([14]) Birtek Piombino'ya (bağımsız bir senyörlük devleti olan Piombino'nun Cosimo de Medicis tarafından 1548'le 1577 arasında işgal edileceği bilinir) sahip olunması, İtalyan seyrüseferine engel oluşturabilirdiye kabul edilmektedir. Cenova'nın İspanya'dan uzaklaşması halinde, Piombino'nun İspanya-İtalya bağlantısını sağlamaya ehil tek liman olduğu doğrudur: Livorno iyi bir liman değildir, Monaco "*poco capaz*" dır (J.de Vega'nın Pedro de Marquina, Buschbell, *art. cit.*, s. 338'e yazdığı giriş, Eylül 1545 Piombino hakkında, Arch. Hist. Nacional, Madrid, 2719 numaralı katalogda muazzam bir belge yığını bulunmaktadır. H. Lippomano'dan *doge*'ye (A.d.S. Venedik) Madrid, 26 Ocak 1587 tarihli mektup; Toskana dükü *presidio*lar için, hatta bunlardan sadece bir tanesi için 1 milyon altın verecektir. II. Felipe buna razı olmak istememektedir: "*perché tra la altre cose non haverebbe dalle parte di Calatogna e da tutte le rive di Spagna fino a Napoli alcun porto di conto...*"

([15]) Richard Ehrenberg, *Das zeitalter der Fugger*, 1922, I, 373; Paul Herre, *Weltgeschichte am Mittelmeer*, 1930, s. 229-231.

([16]) P. Gaffarel, *Histoire du Brésil Français au XVI^e siècle*, 1878, s. 100-101.

([17]) A.d.S. Venedik H° Lippomano'dan *Doge*'ye, 19 Kasım 1586.

([18]) A.d.S. Floransa, Mediceo 2079, f 337 ve 365. Çektiriler muhtemelen İtalyanlara aittirler. Brezilya'dan Livorno'ya doğrudan yolculuk, fakat bu bir Portekiz teknesi tarafından yapılmışa benzemektedir, Mediceo 2080, 29 Kasım 1581. Büyük dük Ferdinand tarafından yeni topraklar keşfetmesi için "*alle indie*" gönderilen bir *nave*'de 1609'da zikredilmektedir, Baldinucci, *Giornale di ricordi*, Marciana, VI, XCIV. Burada bir tarih yanlışlığını vardır? Büyük dük Ferdinand XVII. yy'ın başında Brezilya'nın bir kısmını kolonileştirmek üzere, Hollandalılarla anlaşmıştır, Giuseppe Gino Guarnieri, *Un audace impresa marittima di Ferdinando I dei Medici, con documenti e glossario indo-caraibico*, Piza, 1928, s. 24 dn.

([19]) J.Cvijic, *op. cit.*, s. 377.

([20]) Edouard Petit, *André Doria, un amiral condottiere au XVI^e siècle, 1466-1560*, 1887, s. 175; Belon, *op. cit*, s.92'de "Eskiler bizim bugün karşımızda olanlardan daha fazla serüsefer güçlüğüyle karşı karşıyaydılar... ve bunlar çoğu zaman karayı görecek kadar açılabiliyorlardı. Fakat şimdi herkes mıknatıs taşının erdemini biliyor ve seyrüsefer kolay" diye yazmaktadır. Ve korsanların da mıknatıs taşını kullandıklarını işaret etmektedir. Fakat aslında açığa gitmek zorunda olanlar korsanlar değiller midir? Pusula Akdeniz'e XII. yy'da Çin'den gelmiş olmalıdır. Fakat acaba bu kesin midir?

F.C. Lane, "The Economic meaning of the invention of the compass," *The American Historical Review*, c. LXVIII, no.3, Nisan 1963, s. 615.

([21]) Bisschop, *op. cit.*, s. 332'de İspanya'nın kurak ve asık suratlı Akdeniz kıyılarına dair işaretler. Siegfried, *op.cit.*, s. 319'da Akdeniz'in kuru ve çoğu zaman boş kıyılarına ilişkin notlar. Aynı farkına varışlar, R.Recouly, *Ombre et soleil d'Espagne*, 1934, s. 174; yüzlerce kilometre boyunca ne bir kente, ne de bir köye rastlanmamaktadır. Boş ama aynı zamanda sığınak yeri olmayan kıyılar. Palos burnundan, Salon burnuna kadar olan İspanya kıyıları böyle olup, Valencia ve Alicante dışında kara rüzgârlarına karşı sığınağa sahip değillerdir (*Instructions nautiques*, no.345, s. 96). İspanya'nın Akdeniz kıyılarının *tümü* üzerinde, açıktan esen rüzgârlara karşı doğal sığınak bulunmamaktadır (*ibid.*, s.1) Provence'ın dağlık ve çıplak kıyıları, Honoré Bouche, *Chorographie, ou des descriptions de la Provence...*, 1664, s. 18.

([22]) Richard Hennig, *Terrae Incognitae*, 2. yay., 1953, III, s. 261.

([23]) Joao de Baros, *Da Asia*, Aralık, I, Kitap I, Bölüm 2, Venedik, 1551, s. 7.

([24]) Georg Friederici, *Der Charakter der Entdeckung und Eroberung Amerikas durch die die Europäer*, 1936, II, s. 23.

([25]) Vitorino Magalhaês-Godinho, *L'économie de l'empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles. L'or et le poivre. Route de Guinée et route du poivre*, Paris, 1958, daktilo tez, Sorbonne, s. XLVIII vd.

([26]) Y.M. Goblet, *Le Temps*, 30 Nisan 1938.

([27]) Yüksek küpeşteli rengârenk Ege kayıkları (W. Helwig, *Braconniers de la mer en Grèce*, Fra. çev., 1942, s. 133). Balear denizinde bugün hala ince *goelette*'lerin portakal taşıdıkları görülmektedir, R. Recouly, s. 179.

([28]) Emmanuel Grévin, *Djerba l'ile heureuse et le Sud Tunisien*, 1937, s. 35.

([29]) Théophile Gautier, *Voyage à Constantinople*, 1853, s. 36. Kavala limanının bugünkü görüntüsünü seyrediniz (M.N., "Kawalla die stadt am weissen Meer," *Kölnische Zeitung* 16 Temmuz 1942); tütün, zeytin ve kurutulmuş kalamar yüklü yelkenliler.

([30]) Kom. A. Thomazi, *Histoire de la navigation*, 1941, s. 23.

([31]) Özel tasvirler için, Napoli körfezi hk.bkz., *Instructions Nautiques*, no. 368, s. 131.; Volo körfezindeki sayılamayacak kadar çok ada için, Helwig, *op. cit.*, s. 16; Quarnero körfezi, hk., H. Hochholzer, "Die küsten der Adria als Kultur-Siedlungs-und-Wirtschaftsbereich," *Geogr. Zeitschr.*, 1932.

([32]) Dolu'den Dax piskoposuna, İstanbul 18 Şubat 1561 tarihli mektup, E. Charrière, *op.cit.*, II, s. 650-52: Tana'ya yönelik moskof saldırıları hk. Moskoflar nehirlerin donmuş olmalarından yararlanmaktadırlar. İlkbaharda kendi bölgelerine çekilmektedirler (*Ibid.*, s. 647-48 ve 671-72, 5 Şubat ve 30 Ağustos). Rusların deniz

korsanlığına dair 1608 tarihli bir işaret: Avisos de Constantinople, 12 Haziran 1608, A.N. K 1679. Deniz paşası (Kaptan-ı derya ? MAK) Onlara karşı kadırgalar yollamayı düşünmüş, fakat kadırgaların bu hafif teknelere karşı hiçbir şey yapamayacakları ona söylenmiştir. Onlara karşı "*caiches que son barcos medianos*" göndermek daha iyi olacaktır. 1622'de Polonya hizmetindeki Kazaklar Karadeniz'e saldırmışlar, "Tatar başkenti" Kefe'yi yağmalamışlardır, Napoli, *Storia Patria,* XXVIII, B 11, f° 230 v°; 1664; J.B. Tavernier *op. cit.*, s. 274.

(33) Tavernier (*op. cit,* I, s. 275), 1664'de Mingrelia'nın Türkiye'yle hep iyi ilişkiler içinde olduğunu kaydetmektedir, "çünkü Türkiye'de tüketilen demir ve çeliğin büyük kısmı Karadeniz yoluyla Mingrellia'dan gelmektedir"

(34) Belon du Mans, *op. cit.*, s. 163.

(35) "Şu öfkeli deniz..." 19 Mayıs 1579, E. Charrière, *op. cit.*, III. s. 799. Karadeniz tekneleri çoğu zaman eksik safralıdırlar. Kereste yüklü bir geminin batması konusunda, Tott, *Mémoires, op. cit.*, II, s. 108.

(36) Avis de Constantinople 17, 18, 24 Ekim 1575, Simancas E° 1334.

(37) Karadeniz İtalyanlara 1265'e doğru, Bizansın siyasal çöküntüsü sırasında açılmıştır: G.Bratianu, *Etudes byzantines,* 1939, s. 159.

(38) A.Philippson, "Das Byzantinische Reich als geographische Erscheinung," *Geogr. Zeitchr.*, 1934, s. 448.

(39) I Nistor, *Handel und Wandel in der Moldau,* 1942, s. 23.

(40) Karadeniz'deki Batı ticareti büyük bir sorundur. Raguza ticareti hakkında bkz. aşağıda. Venedik zaman zaman gene de bazı teknelerini Karadeniz'e sokmuş olmaladır (H.F°'dan *doge*'ye Pera, 25 Mayıs 1561 tarihli mektup, A.d.S. Venedik Sen° Secreta, Const. F za 3C. Mingrelia'ya giden küçük bir Venedik çektirisi söz konusudur). Floransa ile İstanbul arasındaki kapitülasyon taslağında (A.d.S. Floransa, Mediceo 4274), Floransalıların Karadeniz'de serbest dolaşım taleplerine dikkat ediniz, 1577.

(41) G.I. Bratianu, "La mer Noire, plaque tournante du trafic internationale à la fin du Moyen Age," *Revue du Sud-Est Européen,* 1944, s. 36-69.

(42) Bkz. aşağıda II. Don ile Volga arasında kanal açılmasına ilişkin büyük sorun hk. bkz. J. Mazzei, *Politica doganale differenziale,* 1931, s. 40 ve daha iyisi W.E. D. Allen, *Problems of Turkish power in the sixteenth century, 1963, s. 22 vd.*

(43) *J.W. Zinkeisen, Geschichte des osmanischen Reiches in Europa,* 1840-1863, III, s. 299 vd.

(44) Robert Mantran, *İstanbul dans la seconde moitié du XVII*[e] siècle, 1963'de bildik adlara sahip Türk teknelerini sıralamaktadır: fırkata *(frégate),* zaika *(saique* ve *caigue),* kalyon *(galion), s. 318, dn. 2, tam anlamıyla bir Rum teknesi olan ve Ege ile Marmara'da buğday taşıyan zaika ile inşa edildiği limanın adını taşıyan ve sadece Marmara'da dolaşan karamürseli birbirlerinden ayırmak gerekir mi? s. 448-489: Karamürsel yarım güverteli, üç yelkenli ve kürekli bir teknedir. Batılı metinler bu konuda uyum halinde değillerdir.*

(45) *Casa Grande e senzale,* Rio de Janeiro, 5. yay., 1946, s. 88; Paul Achard, *La vie extraordinaire des frères Barberousse, op.cit.*, s. 53.

(46) Gonzalo de Reparaz, *Geografia y politica,* Barselona, 1929, *passim.*

(47) E.F. Gautier, *Les siècles obscurs du Maghreb,* 1927, s. 280.

(48) Simancas'daki Estado Castilla serilerine göre, bkz. aşağıda II.

(49) 13 Mart 1565, Simancas E° 146.

(50) R. Ricard, "Les Portugais au Maroc," *Bulletin de l'Ass. Guillaume Budé,* Temmuz 1937, s. 26.

(51) D. de Haedo, *Topogrophia..., op.cit.*, s. 19 v°

(52) F. Braudel ve R.Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne, 1547-1611,* 1951, s.45.

(53) *Ibid.*, s. 45.

(54) J. Denucé, *L'Afrique au XVI*[e] *siècle et le commerce anversios. 1937, s. 12.*

(55) *II. Felipe'den Kastilyalı Adelantado'ya S. Lorenzo 4 Eylül 1594 tarihli mektup, Simancas E°* Kastilya 171 f° 107, II. Felipe tekneleriyle Ceuta'da olan, Adelantado'nun San Vicente Burnuna kadar bütün kıyıyı temizleme niyetinde olup, Lizbon'a kadar gitmek istediğini öğrenmiştir.

(56) Ustariz, *op. cit.*, s. 260-261 (1724).

(57) A.d.S. Venedik, Alvise Correr'den *Doge*'ye Madrid, 28 Nisan 1621 tarihli mektup. Venedikli "Boğazın bir kıyısından diğerine olan uzaklık hesaba katılınca" başarının çok güç olduğunu kaydetmektedir.

(58) Xavier A. Flores, *Le "Peso Politico de todo el mundo" d'Anthony Sherley,* 1963, s. 176.

(59) *Ibid.*, s. 111.

(60) A.d.S. Venedik, H° Lippomano'dan *Doge*'ye Madrid, 19 Kasım 1586 tarihli mektup; Cezayir korsan dayısı Murat'ın "karanlık bir gecede" geçişine dair.

(61) R.B. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire,* 1934, IV, s. 248, 434. Acaba bu R. Konetzke, *op. cit.*, s. 148'de savunulduğu gibi kendi küçük işleriyle çok meşgul olan Aragonluların kabahati midir? Bu noktada onu istekli izleyemiyorum.

(62) Giovanni Livi, *La Corsica e Cosimo dei Medici,* 1885.

(63) A.d.S. Floransa, Mediceo 2080.

(64) Jean Delumeau, *Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVI*[e] *siècle,* I, 1957, s. 128

(65) Donilo Presotto, "*Venuta Terra*" *et* "*Venuta Mare*" *nel biennio 1605-1606,* daktilo tez, Cenova Ekonomi ve Ticaret Fakültesi, 1964, s. 31 vd.

(66) Giovanni Rebora, *Prime ricerche sulla "Gabella caratorum Sexaginta maris"*, daktilo tez, Cenova

Ekonomi ve Ticaret Fakültesi, 1964, s. 31.

([67]) Danilo Presotto, *op. cit.*, s. 53.

([68]) A.d.S. Floransa, Mediceo 2080.

([69]) *Principes de géographie hamanie*, s. 265.

([70]) Bkz. aşağıda.

([71]) Jacquez Heers, *Gênes au XV^e siècle*, 1961, s. 275.

([72]) Mémoires de Messire Philippe de Commines augmentés par M. l'abbé Lenglet du Fresnay, *Londra ve Paris, 1747, IV, s. 103. Nave*'ler en fazla 2100 ve 1750 ton çekmektedirler ve herhalde 1500 ve 1250'dirler.

([73]) Mapa del mar Adriatico, 1568 Sim. E° 540. Bu konuda muazzam bir yazın bulunmaktadır: bkz. Le Danois, *op. cit, s. 107: A. Philippson, op. cit.*, s. 40-41; J. Boucard, "L'histoire récente de l'Adriatique," *C.R.S. de la soc. géologique de France*, no.5, Mart 1925. Şu birkaç kesin ölçümü H. Hochholzer'den alalım (*art. cit., Geogr. Zeitschr.*, 1932, s. 93-97): Adriyatik Venedik'ten Otranto'ya 700 km'dir; alanı-140.000 km^2- böylece Finlandiya körfezinden altıda bir oranında daha geniş olmaktadır. Bir daire haline getirilseydi, çapı 492 km. olurdu. Kıtasal ve adasal kıyıları sırasıyla 3887 ve 1980 km.'dır, yani toplam olarak 5867 km. Venedik ve Arnavutluk kıyısı hariç —10 m.'de su altı tabanı bulunmaktadır.

([74]) Maurice Holleaux, *Rome, la Grèce et les monarchies helléniques*, 1921, s. 176-177.

([75]) B.N. Paris, Esp. 127, f° 7, XVII. yy. başı.

([76]) E. Albèri, *Relazioni degli ambasciatori veneti*, II, V, s. 465.

([77]) B.N. Paris, Fr. 16104.

([78]) Limandan yoksun batı kıyısı, Instructions Nautiques, no. 408, s. 32.

([79]) A.d.S. Venedik, Senato, Mar. 15 f° 2.

([80]) Venedik Türk tehlikesinden ötürü Korfu'yu takkim etmeye karar vermiştir; Dax piskoposundan Krala, Venedik 29 Temmuz, 12 Ağustos 1559 tarihli mektuplar, E. Charrière, *op. cit.*, II, s. 600-601.

([81]) V. Lamansky, *op. cit.*, s. 610-611.

([82]) P. Canaye, *op. cit.*, s. 190-192, yıl 1573.

([83]) V. Lamansky, *op. cit.*, s. 611.

([84]) Correr, D. dell Rose 21, f° 29.

([85]) Felice Toffoli, "Del commercio di Veneziani ai tempi della Repubblica, con accenia a Trieste," 1867, s. 24, *Osservatore Triestino*, Mayıs 1867.

([86]) Serafino Razzi, *La Storia de Raugia*, 1595, yay. 1803, s. 260.

([87]) A.d.S. Venedik, Cinque Savii ala Mercanzia, busta 4 (Gio. Batta Nani'nin tarihinden) Daha önce sayılamayacak kadar olay. Bkz. Raguza rektörünün Venedik'teki Raguza konsolosuna mektubu (16 Ocak 1567): %10 bir gümrük resmi ödenmesini isteyen Corzola kontu tarafından el konulan mallara dair (Raguza arşivleri, L.P., I, f° 34, A.d.S. Venedik, *Cinque Savii*, Busta 3, kopyası, 10 Ağustos 1597)

([88]) Venedik, *Cinque Savii alla mercanzia*, busta 3, Beş Bilge'den *Doge*'ye 29 Aralık 1634 tarihli mektubun kopyası. Gümrük vergilerinin kaldırılması yoluyla Ancona'ya ve onun deri ticaretine karşı girişilen mücadele.

([89]) 1559'da büyük Durazzo olayı: Türk korsalarını izleyen *providittore* Pandolfo Contarini, bunların Durazzo'ya sığındıklarını görmüştür; Venedikli bu durumda kenti topa tutmuştur... Bkz. Campana, *La vita del catholico... Filippo II*, 1605, II, XI, s. 82-83 ve Dax piskoposunun krala 30 Nisan, 20 Mayıs 1559 tarihli mektupları, E. Charrière, op. cit., II, s. 573-575. 1560'da bu kez barışçı olarak Türklerin ele geçirdikleri "otuz üç *cazals*" Sebenico civarında geri almıştır (Dolu'dan Dax piskoposuna, İstanbul 21 Eylül 1560 tarihli mektup, E. Charrière, *op. cit.*, II, 625-628).

([90]) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii*, 9, f° 175.

([91]) Hemen tamamı kendi denetimi altında olan, hatta uzaktan ithal edilen tuzu bile denetim altında tutan Venediğin Adriyatik tuzlalarının tuzuna ilişkin bu siyaseti belirgindir. Kuşkusuz bu siyaset zorunludur: 1583-85'de üç yıl boyunca Venediğin ihraç deniz ticareti 1.600.000 düka tutarındadır "*dentro del colfo fin a Corfu*" ve 600.000 ve ötesindedir (A.d.S. Venedik, Papadopoli, codice 12, f° 22 v°). Hesaplama mallar üzerindeki % 5'lik "*datio della uscita*" dan hareketle bir çağdaş tarafından yapılmıştır. Adriyatik'te gerçek bir ek para olan tuz hakkında bkz. Fernand Braudel, "Achats et ventes de sel à Venise (1587-1793)," *Annales (E.S.C.), 1961, s. 961-965 ve ekli harita. Venedik tuz aracılığıyla Balkanlı hayvan yetiştiricilerini müşterileri arasında tutmaktadır.*

([92]) *A.d.S. Venedik, Cinque Savii*, 13 Mayıs 1514: İskenderiye'ye doğrudan zeytinyağı, badem, ceviz, kestane götürme ve yükleme hakkı.

([93]) A.d.S. Venedik, *Senato Mar.*, 186, 6 Mart 1610.

([94]) *Ibid.*, 19, 20 Haziran 1520.

([95]) Francisco de Vera'dan II. Felipe'ye 7 Ekim 1589 tarihli mektup, A.N.K 1674.

([96]) İmparatordan Dietrichstein'a 2 Mayıs 1570 tarihli mektup, P. Herre, *Europäische Politik im cyprischen Krieg*, 1570-73, 1902, s. 148. Viyana ile Venedik arasındaki kavga ve müzakereler hakkında bkz. G. Turba, *op. cit.*, XII, s. 177 dn (23 Kasım 1550), XIII, s. 148 (9 Haziran 1560). Almanya "Adriyatik'te ancak VI. Carlos'un hükümdarlığı döneminde serbest bir yol bulabilmiştir", bkz. *art. cit.*, s. 377-378, daha iyisi, J. Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte*, 1928-1929, II, 236-237.

([97]) A. Le Glay, *Négociations diplomatiques entre la France et l'Autriche durant les trente premières années du XVI* siècle I, 1845, s. 232.

([98]) Örneğin, A.d.S. Venedik, *Cinque Savii*, 2, 26 Şubat 1536: Venediklilerin veya yabancıların hesabına

Doğu Akdeniz'den yüklenen malları taşıyan Venedik gemileri çoğunlukla Sottovento kentlerine bunları boşaltmak üzere doğrudan gitmektedirler, bu onlara biçimsel olarak yasaklanmaktadır. Dalmaçya'ya taşınan Apulia şarapları hakkında bkz. Giustiniano muhtırası, 1576, B.N. Paris, İtal. 220, f° **72, kopyası. Ve daka 5 Ekim 1408'de "körfez dışına buğday ihracı formüle edilmiş bulunmaktadır** (*Cinque Savii,* 2).

([99]) Çok sayıda atıf, örneğin, A.d.S. Venedik Senato Terra, 4 f° 123 v°, f° 124 27 Eylül 1459, Senato Mar G, f° 89 v°, 28 Eylül 1459. Ceneviz korsanlığı da, Senato Mar 6, f° 196 v°, 16 Haziran 1460.

([100]) Türk korsanlarının ilk belirmelerinden biri, A.d.S. Venedik, Senato Mar., 18, f° 119 v°, 9 Eylül 1516, söz konusu olan korsan Kurdoğlu'dur, körfezin girişinde 12-15 yelkenliyle görülmüştür.

([101]) 1533'de Avlonya önlerinde sahte bir manevra 2 Venedik kadırgasını 12 Barbaroslu kalyotasına teslim etmiştir, Giuseppe Cappelleti, *Storia della Repubblica di Venezia del suo principio al suo fine,* Venedik, c. VIII, 1852, s. 199.

([102]) Ancak 1570'den itibaren vahimleşme olmuştur, Museo Correr, D. delle Rose, 481, 1 Ekim 1570; korsanlar şarap ile zeytinyağdan 76.000 dükalık kısmını almışlardır.

([103]) V. Lamansky, *op. cit.,* s. 600-601

([104]) Giacomo Tebaldi'den Ferrare düküne Venedik 28 Mart 1545 tarihli mektup, A.d.S. Modena, Venezia XXIV, 2383/72 "*Quelli diavoli Scochi hano preso certi navilii richi et impicato tutti quelli v'erano dentro com'intesero ch'erano venetiani*"

([105]) Correr, D. delle Rose 21, f° 78.

([106]) Correr Cigogna 1999 (t.y.)

([107]) A.d.S. Venedik, Papadapoli 12, f° 25.

([108]) Diğer yüzlercesi arasında H. Hochhdzer'in tanıklığı, *art. cit.,* s. 150. Attilio Tamaro'nun kitabındaki abartmalar ve savunular kabuledilecek gibi değillerdir, *Adriatico golfo d'Italia,* 1915. Bu tedbir alındıktan sonra incelemelerindeki değer ve yetenek kabul edilebilir, "Documenti inediti distoria triestina, 1298-1544," Archeografo triestino, XLIV, 1931 veya *Storia di Trieste,* 2 cilt, Roma, 1924. Bozzo Boldi tarafından ileri sürülen ilginç bakış açıları, *L'isola di Cherso,* önsöz R. Almagia, fas. 3, studi geografici pubblicati dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, 1934; Bu adadaki İtalyanlığın temelleri, toplumsal ve ekonomik temeller, büyük mülkiyet ve deniz teçhizatı olmuştur.

([109]) Antonio Teja, "Trieste e l'Istria negli atti dei notai zaratini del 300", *Annali del R. Ist. Tech. Rismondo,* 1935; Silvio Mitis, *Il governo della repubblica veneta nell'isola di Cherso,* 1893, s. 27.

([110]) A. Philippson, "Das byzantinische Reich als geographische Erscheinung," *Geogr. Zeitschr,* 1934, s. 441-455.

([111]) Korsanlığa gönderilen kadırga komutanlarına Pandolfo Strozzi'nin talimatları, Livorno 1 Nisan 1575, A.d.S. Floransa, Mediceo, 2077, f° 540 v°. Saldırı şu güzergâh üzerinde yapılacaktır: Messina, Passero burnu, Misurato burnu, çünkü bu sonuncu Afrika burnunun yakınından Doğu Akdeniz'den gelip Trablus Tunus, Bone ve Cezayir'e giden *nave*'ler geçmektedir.

([112]) Bir havzadan diğerine göçler konusunda, Murcia'da mahkûm olan iki Rum'a bkz., 14 Mayıs 1554 (A.H.N., L° 2796). Madrid'e giden Rumlar (Terranova'dan S.M.'ne Palermo 20 Aralık 1572 tarihli mektup, Sim. E° 1137). XVI. yüzyılda Livorna'daki Rumlar hakkında, çok sayıda belge vardır. Cadizli bir Rum Cezayir'deki Türkler tarafından esir alınmıştır, 1574, D. de Haedo, *op. cit.,* s. 175 v° Mayorka'da bir Kıbrıslı, 19 Şubat 1589, Riba y Garcia, *El consejo supremo de Aragon en el reinado de Felipe II,* 1914, s. 285. İspanyol bahriyesi emrinde Rumlar, Tiepolo'dan *doge*'ye 19 Ağustos 1560 tarihli mektup, *Calendar of State Papers (Venetian),* VII, 247.

([113]) J. Sauvaget, *Introduction à l'histoire de l'Orient musulman,* 1943, s. 43-44.

([114]) 1509-1511'de Pedro Navarro'nun büyük seferleri esnasında Katolik Ferdinando'nun amacı yalnızca Magrip korsanlık merkezlerini söndürmek veya bedelinin Afrika olacağı yeni bir Granada savaşına yol açmak olmayıp (bunu o değilde Izabella görmüş ve düşlemiştir), özellikle tahıldan yana zengin Sicilya'ya Güney İspanya kıyılarından desteklenen bir deniz yolu açmak olmuştur. Oran 1509'da ele geçirilmiştir ve İspanyol armadası daha 1511'de Trablusgarp'ı zaptetmiştir. Bu hız görevin anlamını açığa vurmaktadır (Fernand Braudel, "Les Espagnols et l'Afrique du Nord," *Revue Africaine,* 1928). Lucien Romier, V. Carlos'un Provence'a karşı giriştiği seferde benzeri bir niyeti açığa çıkardığını sanmıştır.

([115]) V. Lamansky, *Secrets d'Etat de Venise,* Saint-Petersburg, 1884, s. 563-64, 1559 Venedik muhtırası.

([116]) Roma Antikitesi döneminde büyük Doğu-Batı zıtlaşması hk. -ki bu benim ileri sürdüğüm şeyi teyid etmektedir- bkz.: Bratianu, *Etudes Byzantines,* 1944, I, s. 313; Pierre Waltz, *La Question d'Orient dans l'Antiquité,* 1943, p. 282.

([117]) R. Pfalz, *art. cit.,* s. 130, dn. 1'de 1928'de Cenova kıyılarında 10.280 kental balık avlandığını ve kentin ihtiyacının da 20.000 kental olduğunu işaret ediyor. İtalyan balıkçısı Fransız balıkçısından dört kere ve İngiliz balıkçısından sekiz kere daha az kazanmaktadır ve Fransa ile İngiltere'de balık daha pahalı değildir.

([118]) Ton avı konusunda, II. Felipe'den Alba düküne 4 Mayıs 1580 tarihli mektup (*CODOIN,* XXXIV, s. 455), 19 Mayıs 1580 (*ibid.,* s. 430), 18 Nisan (*ibid.,* XXXLL, s. 108), A. de Morales, *Las antigüedades de las ciudades de Espana,* Madrid, 1792, f° 41 v° 1584'de Ton avının Andaluçya'da Medina Sidonia ve Arcos düklerine 70.000 düka getirdiğini söylemektedir. Resimsel bir ayrıntı: av sırasında "*tocase a tambores y hazese gente para yr a su tiempa a esta pesqueria con el atruendo y ruydo que se aparaja una guerra*" Conil'deki Mayıstan Hazirana kadar olan balıkavı sırasında deniz kandan kızarmaktadır, Pedro de Medina, *Libro de grandezas y cosas memorables de Espana,* ilavelerde yay D. Perez de Messa, 1595, s. 108.

([119]) E. Le Danois, *op. cit.*, s. 197-198.
([120]) Danilo Presotto, *op. cit.*, s. 364.
([121]) Alberto Tenenti, *Cristoforo da Canal*, 1962, s. 82.
([122]) II. Felipe'nin açık mektubu, 1 Ekim 1561, kâfirlere karşı bir kadırga donatmış olan İskoç Chasteniers'in lehine, B.N. Paris, Fr. 16103, f° 69 ve 69 v°
([123]) A.d.S. Floransa, Mediceo (eksik atıf)
([124]) G. Vivoli, Annali di Livorno, IV, s. 10-11.
([125]) *Ibid.*, IV, s. 10.
([126]) F.C. Lane, *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*, 1934, s. 37-38
([127]) *Ibid.*, s. 42.
([128]) B. Hagedorn, *Die Entwicklung der wichtigsten Schiffstypen*, Berlin, 1914, s. 1-3 ve 36; atıflar Lane, *op. cit.*, s. 41'de.
([129]) *Instructions Nautiques*, no. 368, s. 66-70: Andrea Navagero, *Il viaggio fatto in Spagna*, s. 2 (1525): Genova'dan Rapallo'ya korkunç yollar, ama ülke kalabalık.
([130]) V. Lisicar, *Lopud. Eine historische und zeitgenössiche Darstellung*, 1932, Lopud Mezzo'nun adasıdır.
([131]) Museo Correr. D. dell Rose, 21 f° 17(1584), f° 19(1586), f° 70 v° (1594).
([132]) A.d.S. Napoli, Sommaria Partium, c.559, f° 158, 9 Ekim 1567, örnek olarak.
([133]) *Ibid.*, 532, 5 Kasım 1551.
([134]) *Ibid.*, 560, f° 209, 10 Haziran 1568.
([135]) *Ibid.*, 543, f° 128, 10 Ocak 1568.
([136]) *Ibid.*, 575, f° 40, 17 Temmuz 1567.
([137]) *Ibid.*, 577, f° 37-39, 10 Ekim 1568; f° 89-93, 21 Ocak 1569.
([138]) *Ibid.*, 596, f° 193-6, Temmuz 1572.
([139]) Bartolomeo Crescentio Romano, *Nautico Mediterranea...*, 1607, s. 4.
([140]) *Ibid.*, s. 4.
([141]) *Ibid.*, s. 7.
([142]) Fourquevaux, *Dépêches*, I, s. 12, Quillan ormanlarının kerestesi.
([143]) Raguza arşivleri, Diversa de Foris, X, f° 81 v° vd. Conto dispese di me Biasio Vadopia.
([144]) A.d.S. Floransa, Mediceo, 4897 *bis*, f° 6 ve 6 v°, 15 Ocak 1566.
([145]) *Ibid.*, 2840 f°, 3, 23 Temmuz 1560.
([146]) Simancas E° 1056, f° 185, 22 Ağustos 1568.
([147]) *Geographia General de Catalunya*, s. 336.
([148]) A.d.S. Napoli, *Sommaria Partium*, 562, f° 83, 10 Eylül 1567.
([149]) F.C. Lane, *op. cit.*, s. 219 vd.
([150]) Robert Mantran, *Istanbul...*, *op. cit.*, s. 445 dn 2, ve *passim*.
([151]) V. Lamansky, s. 83-89, Simancas E° 1329, Venedik 25 Kasım 1571. Venediğin çabaları sonuç vermişe benzememektedir. Siyasetin benimsenmiş olmasına rağmen, etkin olduğundan kuşku duyulabilir: İstanbul'daki Fransız elçisinin 8 Mayıs 1572 tarihli bir mektubu Türklerin 5 ay içinde 150 tekneyi top ve mürettebatıyla birlikte hazırlayıverdiklerini bildirmektedir (E. Charrière, *op. cit.*, III, s. 269).
([152]) Lane, *op.cit.*, s. 232.
([153]) C. Traselli, "Sul naviglio nordico in Sicilia nel secolo XVII" yayınlanmamış makale, Vicens Vives armağanı içinde çıkacak.
([154]) Teknelerin maliyetleri hakkında zor bir mücadele mümkündür. Kuzey kerestesinin fiyatı hakkında değerli bilgiler için: *Dispacci scritti al Senato dal Secretaria Marco Ottobon da Danzica dalli 15 novembre 1590 sino 7 settembre 1591*, kopyası A.d.S. Venedik, Secreta Archivi Propri, Polonia 2.
([155]) *Instructions Nautiques*, no. 368, s. 7. Nice ile Cenova arasındaki şekilde hava nadiren çok kötü olmaktadır. Oldukça nadir olan güneyden gelenler, hariç, tüm rüzgârlara karşı korunaklı olan Rosas limanı için, *Instructions*, no. 345, s. 135. Antibes limanının sürekli sükûneti: *Instructions*, no. 360, s. 175. Valencia'da bile (Valencia körfezinde diye anlayınız) Mistral'in gücü. Karaya yakın olan bir tekne için tehlikeli değildir, fakat açıkta aynı tekneyi çoğunlukla Balearlara sığınmak zorunda bırakmaktadır: *Instructions*, no. 345, s. 12.
([156]) Werner Helwig, *op. cit.*, s. 199.
([157]) Bugün bile Liguria kıyılarının bazı noktalarına ancak denizden ulaşılabilmektedir. R. Lopez, "Aux origines du capitalisme génois," *Ann. d'hist. écon. et soc.*, IX, 1937, s. 434, no. 2. Aynı şekilde demiryolu ve karayolu bugün Katalonya'daki "Costa Brava"yı dışlamaya devam etmektedirler.
([158]) Paul Morand'ın Sicilya hakkındaki eğlenceli pasajı, *Lewis et Irène*, 1931, s. 17.
([159]) E. Fechner, *in*, Bendorf, *Das Mittel meer buch*, s. 99.
([160]) Werner Helwig, *op. cit.*, *passim*.
([161]) Pierre Vilar, *op. cit.*, I, s. 249.
([162]) Köylerin meydana getirdiği katlar arasında eşek gidiş gelişleri, P. Vidal de la Blache, *Principes de Géographie humaine*, 1948, s. 86.
([163]) Gözlem, Michelet'nin sözünü ettiği "şu aç Ligurya kıyıları" için de aynı derece geçerlidir.
([164]) A.C. de Cassis, B.B. 36. Ortaklaşa mallar, 24-25 Eylül 1543. Soruşturmadan anlaşıldığına göre, "bağlar çok ama düşük verimlidirler, zeytinler bazen kuraklık yüzünden beş yıl hiç ürün vermeden

kalmaktadırlar topraklar genelde işlenemez haldedirler..." Jules Sion'dan şu mükemmel farkına varış: "Provence, iyi toprakların darlığının ve kıyı eklemleşmelerinin halkı Barbaroslar gibi yaşadığı bir bölge olmaya sürükleme tehlikesini atlatmıştır" (*France Méditerranéenne*, 1934, s. 110).

([165]) A. P. Usher, "Deposit Banking in Barcelona 1300-1700," *Journal of Economics and Business*, IV, 1931, s. 122.

([166]) Korsika gibi bir adanın deniz halkının nüfusunun ölçülmeye kalkışılması halinde de, bu Jean Brunhes'in yaptığı iştir, *op. cit.*, s. 69, ada dışındaki Korsikalı korsanları hesaba katmamak bana tehlikeli olarak gözükmektedir. Bugün bile Marsilya'da birçok Korsikalı denizci vardır.

([167]) A.d.S. Venedik, Senato Mar. 7, f° 2 v°.

([168]) Archivo general de Indias, Sevilla, Justicia, Legajo, no. 7, Dava 1530'dadır. Bu güzel belgeyi meslekdaşım Enrique Otte'nin nezaketine borçluyum. Denizcilerin adlarına göre kökenleri.

([169]) R. Hapke, *Niederländische Akten und Urkunden*, 1913, I, s. 35.

([170]) Domenico Sella, *Commercio e industrie a Venezia nel secolo XVII*, 1961, s. 24, n.I.

([171]) Gözden geçirdiğim Napoli belgeleri XVI. yüzyılın başında sıklıkla kente yerleşmiş katalan tüccarları zikretmektedir, tıpkı Joanne Hostales'in Sicilya'dan buğday yükleyip bunu Napoli'ye taşıyan *nave*'si gibi katalan teknelerini zikrettiği gibi (Nisan-Mayıs 1517, A.d.S. Napoli Dipendenze della Sommaria, fascio 548). Yüzyılın ortasından sonra bu atıflar çok nadirleşmektedir.

([172]) Simancas E° 331, Aragon 1564, 16 uzmanın listesi, marangoz, kalafatçı, kadırga ustası, bunlar Cenova'dan Barselona'ya "*para la fabrica de las galeras*" gönderilmişlerdir.

([173]) V. Lamansky, *op. cit.*, s. 564.

([174]) Sicilyalılar, P. Garandchamp, *La France en Tunisie, à la fin du XVI^e s.*, Tunus, 1920, s. 32, 36, 46, 63, 81, 95; Napoliler, *İbid., s. 30, 31, 33.*

([175]) 24 Ocak 1560, A.N., K. 1494, B. 12, no. 18.

([176]) Bkz. aşağıda II.

([177]) Adalar hakkında Franz Olshaussen'in Ratzel'den ilhamını alan ilginç ve güçlü makalesi, "Inselpsychologie," *Kölnische Zeitung*, 12, VII, 1942. Bu farkına varışların başlangıcında, gerçek bir Robinson Crusoe adası olan Şili'ye ait Mas-a-Tierra'nın durumu ele alınmaktadır.

([178]) Ve bunun karşılığında *archipel* kelimesinin etimolojik anlamı üzerinde düşünülebilir.

([179]) Yerel bir örnek üzerinde, Bonifacio ağzının ada ve adacıkları: *Instruction Nautiques*, no. 368, s. 152 vd. Daha geniş bir örnek Kuzey Afrika kıyılarının ada ve adacıklarına dair olanıdır. *Instructions*, no. 360, s. 225, 231, 235, 237, 238, 241, 242, 244, 246, 247, 257, 262, 265, 266, 267, 277, 282, 284, 285, 287, 291, 297, 305, 308, 309, 310, 311, 313-14, 331.

([180]) E. Albèri, *op. cit.*, I, III, s. 267, hayatın fiyatının düşüklüğü, "*brutta*" halkı. 1560'ta nüfusu 66.669 ailedir; katsayının dört olması halinde 266.673 kişi etmektedir, Francesco Corridore, *Storia documentata della populazione di Sardegna*, Torino, 1902, s. 19, 20.

([181]) "Sardinyaca" ve üç lehçesi hakkında, Ovidio ve Meyer Lübke, *in* G. Groeber, *Grundrissder Romanischen Phil.* 2. yay., s. 551.

([182]) 1566'da Türk olan Sakız'ın katolik hıristiyanlığını uzun süre koruduğu ve Doğu Akdeniz'in "küçük Roma'sı" olarak kutlandığı bilinmektedir. Chateaubriand XIX. yy.'da bile adanın İtalyan görünüşünü kaydediyordu. Bunun tersine Şövalyelerin Malta'sı ile Pantelleria'nın Arap halkı ile lehçelerini günümüze kadar muhafaza etme tarzları bilinmektedir. Luther çağına kadar Got lehçelerini korumuş olan Kırım bir dilsel ilginçlik olarak zikredilecektir. Fakat Kırım gerçek bir ada değildir ve bu olgu yetenerince kanıtlanamamıştır.

([183]) Livorno ile olan bağlantı düzenlidir. Valencia'ya kadar Sardinya peynir ihracatı: Simancas E° 335, 6 Eylül 1574, f° 46.

([184]) Pietro Amat di San Filippo, "Della schiavitu e del servaggio in Sardegna," *Miscellanea di storia italiana*, 3. dizi, c. II, 1895.

([185]) Stefano Spinola'dan Mantova markisine, Cenova 30 Nisan 1532 tarihli mektup, A.d.S. Mantova, A Gonzaga, Cenova 759, kötü hava Türklerin iki kadırga, dört kalite ve bir futalarını Sardinya kıyılarına atmış bunların hemen hepsi kurtulmuşlardır.

([186]) P. Vidal de la Blache, *Tableau de la géographie de la France*, 1908, s. 25-26; Théodore Monod, *L'hippopotame et le philosophe*, 1943, s. 77.

([187]) R.P.F. Estienne de Lusignan, *Description de toute l'isle de Cypre*, Paris, 1580, s. 223 v° vd.

([188]) Korfu'da et de yetersizdir; Philippe de Canaye, Le voyage de Levant, 1573, p.p. H. Hauser, 1897, s. 191. 1576'daki Korfu hk. Giustiniano muhtırası, B.N., Paris, Ital. 1220, f° 35 vd: 17.000 kişi. Ada verimli ama işlenmeyen ovalarında ancak dört aylık buğday ihtiyacını üretebilmekte fakat şarap, zeytinyağ ve canlı hayvanlarını kıtaya ihraç etmektedir.

([189]) XVIII. yy.'da bile Girit'te buğday yetersizliği vardır (Tott, IV, s. 3). Bu durumda Girit herşeyden önce zeytinyağ ve sabun ihracatçısı bir ada olmaktadır (*İbid.*, s.3). Karamürsellerin getirdiği buğday adaya biraz da kaçak olarak girmektedir, Hieronimo Ferro, 6 Ekim 1560, A.d.S., Venedik, Sen° Secreta Const., Fza 2/B, f° 274. Komşularının yardımları olmaksızın Girit yılın ancak üçte birinde yaşayabilir. Bu nedenle adada sık kıtlıklar ve sürekli bir endişe vardır: Girit bölgesi genel müfettişi olan Giacomo Foscarini, Onlar Meclisine, Girit'te hasadın kötü olduğunu ve satın alınacak buğday bulunmadığını açıklamaktadır (Kandiye, 15 Kasım 1574, A.d.S. Venedik, Capi del Consiglio dei Dieci, Lettere, Ba 286, f° 5). 1573'te Zanta'da kıtlık, Philippe de Canaye, *op. cit.*, s. 184.

([190]) İlkel ve fakir, az nüfuslu ve özellikle de zengin ihraç kültür bitkilerinin daha az yetiştirildiği adalarda özellikle paradoksal olarak. Böylece Sardinya bazen buğday ihraç etme lüksüne ulaşabilmektedir. G. Riba y Garcia, *op. cit.*, s. 317-18 (1587) veya s. 320 (1588). Ancak kötü yıllarda, oda diğerleri gibi kıtlıkla karşı karşıya kalmaktadır (Sardinya kral naibinden S.M.'ye Caller, 22 Eylül 1576 tarihli mektup Simancas E° 335, f° 356). Korsika'da 1590'da 5 yıl süreyle serbest bırakılan buğday ihracatı, kötü hasat yüzünden hemen iptal edilmiştir. A. Marcelli, "Intorno al cosidetto mal governo genovese dell'Isola," *Archivio Storica di Corsica*, 1937, s. 416.

([191]) E. Albèri, I, III, s. 226'da 1558'de Majorka'nın kendine yeterli olduğunu bildirmektedir. Adanın bu tarihteki nüfusu 45-90 bindir (herbiri 500-600 hanelik 30 kent). Fakat burada da kıtlık yılları nadir değillerdir. Örneğin 1588 ve 1589'da ada Oran'dan buğday alamamıştır, G. Riba y Garcia, *op. cit.*, s. 288-89.

([192]) Pierre Monbeig, "Vie de relations et spécialisations agricole, Les Baléares au XVIII[e] siècle," *Ann. d'hist. éc. et soc.*, IV, 1932, s. 539.

([193]) Mayorka kral naibinden S.M.'ye 20 Aralık 1567 tarihli mektup: "... *que todo el ano estan cercadas de fustas de moros de manera que muy pocos bateles entran o selen que no se pierdan y este ano se han tomado siete o ocho bergantines y toda su substancia se va en Argel...*" Balearların bu çembere alınmışlığı hk. ayrıca bkz., 10 Ocak 1524, *Tomiciana*, VIII, s. 301. M. Sanudo, *op. cit.*, VI, s. 236, 16 Mart 1532.

([194]) Ciudadela, 10 Temmuz 1536, A.N., K 1690. Barbaroslu akınından sonra Ciudadela. Kalıpları iyi olmayan dökmeci hk. *ibid.*, Majorka, 29 Ağustos 1536.

([195]) Sardinya'nın savunması hk. bkz. yukarıda, kule inşaatı. Yaz esnasında adaya yerleştirilen birlikler için işte örnek olarak birkaç belge: 8 Eylül 1561, S. mancasE° 328;25 Temmuz 1565, *ibid.* E° 332, 6 Ağustos 1565ve 5 Temmuz 1566.

([196]) Federico Chabod'nun bana Simancas'da aktardığı bilgiler. Minorka adası hk. Cosimo Parpad y Marqués, *La isla de Menerco en tiempo de Felipe II*, Barselona, 1913.

([197]) B. Com. Palermo, Qq. D 56, f° 259-273. İlginç ve meraklı mektuplar dizisi.

([198]) G. Bratianu, *op. cit.*, s. 269 vd.

([199]) L.F. Heyd, *Histoire du Commerce du Levant au Moyen Age*, 1885-86, s. 336; Th. Gautier, *Voyage à Constantinople*, s. 54; J.W. Zinkeisen, *op. cit.*, II, s. 901, dn. 2. Jérosme Justinian, *La description et l'histoire de l'iste de Scios*, 1606. Sakız adası 1566 Türk fethinden sonra, boş sokakları ve harabe saraylarıyla, Jacobus Paleologus, *De Rebus Constantinopoli et Chii*, 1573. Çiğnenen sakız hk. J.B. Tavernier, *op. cit., I, s. 264.*

([200]) Bazı zamanlarda buğday Kıbrıs'ın altın ve gümüş tellerine gelince, J. Lestocquo *(in, Mélangés d' hist. soc.* III, 1943, s. 25) gibi bunun sadece bir adlandırma olduğunu düşünüyorum. Kıbrıs balık da ihraç etmektedir; Tavernier, I, 181.

([201]) Baron de Busbec, *op. cit.*, s. 178, İstanbul'da "güçlü Girit şarabı" içmiştir.

([202]) R. Hakluyt, *The principal navigations...*, Londra, 1600, s. 309. Adanın yarı-serf köylülerinin 1570-1571'deki Türk fethi sırasındaki işbirlikleri hk. Julian Lopez'den S.M.'ye Venedik 26 Ocak 1570 tarihli mektup, Relacion de Venecia, 28 Eylül 1570, Sim. E° 1327. Rambouliet kardinalinden IX. Charles'a Roma 5 Kasım 1570 tarihli mektup, E. Charrière, III, s. 124. 1548-49'da Sakız'da huzursuzluk, halk Makonna'dan kurtulma arzusuyla adayı Cosimo de Medici'ye açmışlar, fakat o temkinli davranarak kabul etmemiştir. (Doroni, *L'isola di Chio offerta a Cosimo dei Medici, Rassegna Nazionale*, 1912, s. 41-53). Venedik ve Cenova ile bunların hem ekonomik, hem de toplumsal sömürüleri hakkında ne güzel bir kitap yazılabilirdi. Bu konuda V. Lamansky'nin değerli derlemesinde zengin belgeler bulunmaktadır.

([203]) A.d.S. Venedik, *Annali di Venezia*, Magosa, 8 Ekim 1570.

([204]) Türk egemenliği esnasında Kıbrıs'ın kaderi hk. herşeyden önce adanın Venedik döneminde boş ve az nüfuslu olduğunu unutmamak gerekir. (1570'lerde 90.000'i serf ve 50.000'i *villani liberi* olan, "*e il restante è nelle città e terre*" 180.000 kişi, B.N., Paris, Ital. 340, f° 55) Türkler adayı Anadoludan köylü getirerek yeniden iskân etmeye girişmişlerdir. (H. Kretschmayr, *Gesch. von, Venedig*, 1920, III., s. 62). Köylülerin hepsi reaya statüsüne getirilmiş ve eski kategoriler kaldırılmıştır. Latin Kilisesi düşmüştür. Kıbrıslıların çoğu "haraçtan" kurtulmak için müslüman olmuşlardır. Ancak herşey karmaşık olduğundan İtalyan uygarlığı sürmüştür. Tavernier, 1650'lerde "Kadınlar kadar erkekler de, hepsi İtalyan tarzına göre giyinmişlerdir" diye yazmaktadır *(op. cit., I, s. 180).*

([205]) *Museo Correr, D. delle Rose, 21, f° v°.*

([206]) Marciana, 7299, 9 Haziran 1584. 1571'den itibaren Girit'teki karışıklıklar hk. özellikle *Annali di Venezia*, 20, 22, 30 Ağustos, 16 Eylül 1571'de olmak üzere, bol belge.

([207]) Cerbe'de zeytinlerin yanında palmiyeler ama aynı zamanda elma ve armut ağaçları da bulunmaktadır. Bu açıdan özel bir dünyadır. Cerbe'nin adasal konvervatuar olarak, söylendiğine göre Titus *tehcirine* kadar geri giden ve eski ayinlerle çok eski mimari uygulamaların muhafızı olan, Mzablar gibi *harici* bir Yahudi cemaatini barındırdığını bunlara ekleyiniz.

([208]) *Instructions Nautiques* no. 360, s. 338, 359-363.

([209]) Bkz. aşağıda II.

([210]) Tavernier, I, 286.

([211]) Museo Correr, D. delle Rose 21 f° 29.

([212]) Brèves kontu, 18.

([213]) *Ibid.*, 15.

([214]) Şimdi de aynı: bütün kuzey Afrika'ya ve dünyanın heryerine dağılmış Cerbelilerin örneği; veya Malta ve Mahon, bahçıvanları, P. Vidal de la Blache, *op. cit.*, s. 97.

([215]) Hatta 1513'te Goa topçuları listesinde bir Sylvestre Corso bulunmaktadır, Fortunato de Almeida, *Historia de Portugal,* 1926-29, III, s. 267.

([216]) R. Russo, "La politica agraria dell'officio di San Giorgio nella Corsica (1490-1553)," *Riv. st. Ital.,* 1934, s. 426.

([217]) Carmelo Trasselli, *art. cit.,* s. 577.

([218]) Livorno'da, Mediceo 2908. Roma'ya şarap yüklü birçok Korsika kayığı gelmektedir, H° Torres'ten Zuniga'ya Roma 29 ve 30 Ocak 1581, *Cartas y Avisos,* s. 33.

([219]) İstanbul'a Ocak 1563'te varacaktır. Sakız'dan geçişi. A.d.S. Cenova, *Sezione Segreta,* n.g., 5 Haziran 1563.

([220]) Simancas E° 487.

([221]) Francisco Gaspara hk., bkz. I, dn. 88. Aile ve Francisco hk. bkz. Benevunto kontu (Korsikalılar hakkında çok kötü kanaate sahiptir)'nun S.M.'ye Valencia 13 Kasım 1569 tarihli mektubu, Simancas E° 333. *Information hecha en Argel a 1°* de Junio 1570 a pedim° del cap. don Geronimo de Mendoça, 13 Haziran 1570, Simancas E° 334. Don Geronimo de Mendoça'dan S.M.'ye Valencia, 7 Haziran 1570 tarihli mektup, Simancas E° 334; Benevunto kontundan S.M.'ye Valencia 8 Temmuz 1570 tarihli mektup: Francisco muhtemelen çift taraflı bir casustur, "*... Estos son criados en Francia y tratan alli en Argel y Valencia y tiemen su correspondancia en Marsella*" Nihayet Francisco kardeşlerin Marsilya'dan 24 ve 29 Temmuz 1579 tarihli, Doğu Akdeniz hakkında fazla işe yarar olmayan bilgiler içeren mektupları (kopya, A.N., K. 1553, B 48, n. 77).

([222]) Lencheler ve büyük mercan sorunu hakkında bkz. P. Masson, *Les Compagnies du Corail,* 1908; P. Giraud, *Les origines de l'empire français nord-africain...* 1939. Thomas Corso'nun Marsilya'da Korsikalı asilerin lehine olan rolü hk. Genova'daki İspanyol elçisi, Figuera'nın mektupları arasında çok sayıda işaret vardır ve özellikle: Figuera'dan Krala, Cenova 9 Ocak 1566 tarihli mektupta, Simancas E° 1394.

([223]) *La bastion de France,* Cezayir, 1930, no. 1

([224]) A. Philippson, *op. cit.,* s. 32: "*Jedes Land ist ein Individuum für sich*". Bu J.W. Zinkeisen'in Arşipel'in büyük adaları hakkında söylediği şeydir, *op. cit.,* III, s. 7: "*...Jedes für sich... eine eigene Welt*".

([225]) Bu ulusal duygu konusunda bir inceleme yoktur. Rabelais, *Gargantua,* Belles Lettres, 1953, s. 137'de şu güzel şiddeti göstermektedir: "*Par Dieu Je vous mettrays en chien courtault les fuyards de Pavie*" ve *Quart Livre, Belles Lettres, Giriş s. 11'de: "Şu çok soylu, çok eski, çok güzel, çok serpilen, çok zengin Fransa krallığı).*

([226]) G. Bandello, *op. cit.,* II, s. 208m.

([227]) Vittorio di Tocco, *Ideali d'indipendenza in Italia,* 1926, s. 1 vd.

([228]) A. Renaudet, *Machiavel,* 1942, s. 10.

([229]) Algunas efemerides de Miguel Perez de Nueros, *in,* Fr° Belda y Perez de Nueros, şerheden Cabra, *Felipe Secundo,* t.y. (1927) s. 30 vd.

([230]) *Geographia General de Catalunya,* s. 496 vd.

([231]) A. Renaudet, *L'Italie et la Renaissance italienne (Sorbonne'da verilen dersler, sedes, 1937, s.1).*

([232]) Augustin Berque, *Un mystique moderne", 2e Congrès des Soc. Saventes d'Afrique du Noral,* Tlemsen, 1936 (Cezayir, 1938), c.II, s. 744. Aynı yönde R. Montagne, *op. cit.,* s. 418.

([233]) Balkanların Avrasyalı konumlarından ötürü özgünlükleri (Busch-Zantner, *op. cit.,* s. IV.) Batılılara yabancı olması (*ibid.,* s. III) Bir başka İberya Yarımadası olan küçük Asya'nın birliği (Ulrich von Hassel, *Das Drama des Mittelmeers,* 1949, s. 22).

([234]) "Kuzey Afrika hep İberya yarımadası ve adaları tarafından yönetilecektir". P. Achard, *Barberousse,* s. 53, dn. 1. "İberya dünyası Kanarya adalarını da kapsamına alan Atlas ülkesinden ve hatta Batı Akdeniz'in büyük adaları Sardinya ve Korsika'dan ayrılmaza benzemektedir". P. Vidal de la Blache, *Tableau géographique de la France,* s. 28. "Andaluçya... Magreb'in bir uzantısına benzemektedir", Georges Marçais, *Histoire du Moyen Age,* III, 1936, s. 396 (Gustave Glotz'un *Histoire générale*'i içinde).

([235]) Von Hassel, *op. cit.,* s. 20-22'ye göre İspanya'nın İtalya'ya sızmasının siyasaldan çok hanedansal bir niteliği vardır (bir hanedan siyaseti anlamında). Bu tartışılabilir. Kültürel bağ konuşunda Benedetto Croce'nin eserlerine bkz. Kurumsal düzlemde İspanyol katkısı hk. Fausto Niccolini, *Aspetti della vita italo-spagnuola nel Cinque e Seicento,* Napoli, 1934. Edebi ilişkiler düzlemi hk., Hugues Vaganay, "L'Espagne en Italie" *Rev. Hispanique,* c.IX, 1902; Leopold von Ranke, *Les Osmanlis et la monarchie espagnole pendant les XVIe et XVIIIe siècles,* 1839, s. 383-387. W. Platzhoff, *Geschichte des europaischen Staatensystems,* 1928, s. 32'ye göre, Cateau-Cambrésis barışı İtalya'nın kaderini mühürlemiştir. Bu kitapların birbirlerini izlemelerinin belki de iyice vurgulayamadığı nokta, Yarımadanın İspanya ile bağlantı halinde kalma zorunluğudur -ekonomik nedenlerle (Amerikan gümüşü) ve askeri nedenlerle (Türklere karşı korunma)- Stendhal gibi (*Promenades dans Rome,* II, s.191) "(İtalya'da) İspanyol despotizminin istilasından" söz etmek haksızlık olacaktır.

([236]) E. Albertini, *art. cit.*

([237]) L.M. Ugolini, *Malta, origini della civilta mediterranea,* Roma, 1934.

([238]) A.Philippson, *Das Mittelmeergebiet...,* s. 37.

NOTLAR 1. BÖLÜM, 3. KESİM

(1) Felix ve Thomas Platter, *Journal, op.cit,* s.20. Felix 26 Ekim 1552'de Montélimar'a ulaşmıştır "ve gece, ilk zeytin ağaçlarını gördüğüm Pierrelatte kasabasına vardım. Ağaçlar zeytinle doluydu, bazıları yeşil, bazıları da yarı olgun kırmızıydılar, nihayet bazıları da tam olgunlaşmış siyah renkteydiler. Hepsinden tattım, ama onları kötü ve acı buldum".

(2) Robert Brunschvig, *La Berbérie Orientale sous les Hafsides,* 1940, I, s. 269.

(3) Jacques Weulersse, *Paysans de Syrie et du Proche Orient,* 4 yay. 1947, s. 61.

(4) Bu bilgi bana Felipe Ruiz Martin tarafından sağlanmıştır. Tam atfı kaybettim. Tlemsen ve Mostaganem'e yönelik zenci ticareti hk., Diego Suarez, elyazması, B.N. Madrid, bl.35.

(5) Maurice Lombardy, "Le commerce italien et la route mongole," *Annales E.S.C.,* 1948, s. 382: "Hind'e doğru karayolu Portekizlilerin denizden bir yol açmalarından iki yüzyıl önce İtalyanlar tarafından araştırılmıştır".

(6) Fritz Jaeger, "Trockengrenzen in Algerien," *Pet. Mitt. Ergänzungsheft,* 1935 ve *Naturwissenschaft,* Berlin, 31 Ekim 1941, 100 mm. eşyağmur eğrisi Laguat ve Gardanya, Biskra ve Tugurt arasından geçmektedir.

(7) E. Albèri, *op.cit.* III, 2, s. 199.

(8) Aloys Sprenger, *Die Post und Reiserouten des Orients,* 1864.

(9) Didier Brugnon, *Relations exacts concernant les caravanes en cortège des marchands d'Asie,* Nancy, 1707, s. 73.

(10) Marguerite van Berchem, "Sedrata, une ville du Moven Age ensevelie sous les sables du Sahara algérien," *documents algériens,* 11 Eylül 1953.

(11) Arnold Toynbee, *L'Histoire. Un essai d'interprétation,* Paris, 1951, s. 187.

(12) Gen. Ed. Brémond, *Berbères et Arabes,* 1942, s. 37'de zikredilmiştir.

(13) *Le voyage d'Outremer de Jean Thénaud,* Paris, 1884, s. 7. Kahire'de "... Odun çok pahalıdır ve az bir miktar alabilmek için çok para gerekmektedir", *ibid.,* s. 209-210.

(14) *Journal d'un bourgeois du Caire, Chronique d'Ibn Ilyas, transkripsiyon* ve notlar Gaston Wiet, 1, 1955, 266.

(15) Konrad Guenther, *Geographie Zeitschrift,* 1932, s. 213'de.

(16) Vincent Monteil, aşağıda, dn. 27.

(17),(18),(19) Jacques Berque, "Introduction", *in; Reuve Internationale des Sicences Sociales,* XI, 1959, no. 4, s. 504-5. Sayı kurak bölge göçebelerine ve göçebeliğine tahsis edilmiştir.

(20) *Ibid.*

(21) Anonim, *Briève description d'un voyage fait en Levant, Perse, Indes Orientales, Chine,* t.y. (XVIIe siècle), B.N., Fr.7503.

(22) H.Pohlhausen, *Das Wanderhirtentum und seine Vorstufen,* 1954, s. 109.

(23) Jacques Berque, *art. cit.,* s. 509.

(24) *Una embajada de los Reyes Catolicòs a Egipto,* çev., giriş ve notlar, Luis Garcia y Garcia, 1947, s. 90-92.

(25) *Journal d'un bourgeois du Caire,* I, s. 27 (Kas. Ara. 1468), s. 112 (Temmuz, 1507).

(26) Alonso de la Cueva'dan S.M.'ye Venedik 6 Haziran 1609 tarihli mektup, A.N., K 1679 "*los Arabes que carrian la campana robondo todos los pasageros*"

(27) Daniele Badoer'den *doge*'ye Pera, 8 Nisan 1564 tarihli mektup, Venedik Senato Secreta Constantinopoli, 4D.

(28) *Journal d'un bourgeois...*, II, s. 266.

(29) Vincent Monteil, "L'évolution et la sédentarisation des nomades sahariens", *Revue Internationale des Sciences Sociales*, 1959, s. 600.

(30) Belon du Mans, *op. cit.*, s. 163.

(31) Diego Suarez, *Historia del Maestre último que fue de Montesa...*, Madrid, 1889, s. 46, 284-85.

(32) R.Brunschuig, *op. cit.*, I, s. 61.

(33) Charles Monchicourt, "Etudes Kairouannaises", *Revue Tunisienne*, 1932-36.

(34) Carl Brockelmann, *Geschichte der islamischen Völker*, 1939, s. 284.

(35) Bkz. yukarıda.

(36) Henri-Paul Eydoux, *L'Homme et le Sahara*, 1943, s. 101.

(37) "Der Islam und die orientalische Kultur", *Geogr. Zeitschr.* 1932, s. 402.

(38) R. Capot-Rey, *Revue Africaine*, 1941, s. 129, Jean Despois'nın değerlendirmesi, *La Tunisie orientale, Sahel et Basse Steppe*, 1940.

(39) B.Grekov ve A.Yakubovski, *La Horde d'Or*, fr. çev., 1939.

(40) Bu konudaki kitaplarımın kararsız işaretlerinin dışında, onunla Cezayir'de bir başka türlü biçimsel olan konuşmalarıma atıf yapıyorum.

(41) Robert Montagne, *Les Berbères...*, s. 410.

(42) René Grousset, *L'Empire des steppes*, 1941, s. 11.

(43) G. Schweinfurth, *Im herzen von Afrika*, Leipzig, 1874, s. 50 vd.

(44) Didier Brugnon, *Relation exacte...*, bkz. yukarıda dn. 9.

(45) Flachat, *op. cit*, I, 345 (1766)'da gece Bükreş'ten yola çıkan kervanlardan söz etmektedir. "...kervanın bir adamı önümüzde büyük bir ateş çanağı taşıyordu".

(46) R. Hakluyt, *op.cit*, II, s. 200. *A description of the yearly voyage or pilgrimage of the Mahumitans Turkes, and Moores into Mecca in Arabia.*

(47) Vittorino Magalhaes-Godinho, *L'économie de l'empire portugais au XIVe et XVe siècles*, daktilotez, Sorbonne, 1958, s. 14 vd. Portekiz kaynaklarına göre Takrur yani Batı Sudan altını, 1511'de yılda iki kervanı beslemekte bunlar Mısır'a sarı madeni "büyük miktarlarda" olmak üzere Fizzan yoluyla götürmektedirler, *ibid.* s. 43.

(48) Emilio Garcia Gomez, "Espanoles en el Sudan", *Revista de Occidente*, 1935, s. 93-117: Timbuktu'ya giriş 30 Mayıs 1591, J.Béraud-Villars, *L'empire de Gao, Un état soudanais aux XVe et XVIe siècles*, 1942, s. 144.

(49) Roland Lebel, *Le Maroc et les écrivains anglais aux XVIe, XVIIe, XVIIIe, siècles*, 1927; J. Caillé, "Le commerce anglais avec le Maroc pendant la seconde motitié du XVIe, *siècle. Importations et exportations", Rev. Afr.*, 1941.

(50) Belon du Mans, s.98, 189 v° ve 190; N. Iorga, *Ospiti romeni in Venezia*, Bükreş, 1932, s. 150.

(51) Nil yolu, altın yollarından biri, Tavernier, II, s. 324.

(52) Hakluyt, II, 171 (1583).

(53) XIX. yüzyılın sonunda Dicle üzerinde, Musul civarındaki Tell Kel köyünden nesturi kayıkçıların halâ varoldukları kayda değerdir, Eduard Sachau, *Am Euphrat und Tigris*, 1900, s. 24. XVII. yy'da Dicle'yi çıkarken güçlükler vardır; teknelerin insanlar tarafından çekilmeleri gerekmektedir, Tavernier, I, 200.

(54) Tavernier, I, 125.

(55) W. Heyd, *op. cit.*, II, 457.

(56) A. Philippson, s. 46-47'de Kızıldeniz ulaşımının önemini ve bu denizdeki seyrüsefer güçlüklerini kaydetmektedir. Mayıstan Ekime Kuzey rüzgârları, Cidde'den Tor'a veya Süveyş'e çıkışa ancak egemen rüzgârların kesilip, kara rüzgârının çıkması halinde izin vermektedirler. Kızıldeniz ile Suriye karayolları arasındaki rekabet konusunda gene Heyd'in klasik eserine başvurulabilir ve ayrıca hep yararlı O. Peschel, "Die Handelgeschichte des Rooten Meeres", *Deutsche Vierteljahrschrift*, III, 1885, s. 157-228. Süveyş kıstağında kervanların karşılaştıkları güçlükler hk. Belon du Mans, s. 132.

(57) Hermann Wagner, "Die Überschatzung der Anbauflache Babyloniens", *Nachrichten K. Ges Wissensch.* Göttingen, Ph. hist. Klasse, 1902, II, s. 224-298.

(58) Belon, s. 107.

(59) E. Sachau, özellikle 43-44.

(60) V. Nalivkine, *Histoire de Khanat de Khokand*, Paris, 1889.

(61) *Allah est grand*, Paris, 1937, s. 11.

(62) *Op. cit.*, s. 290.

(63) *Op. cit.*, I, s. III.

(64) Richard Hennig, *Terrae Incognitae*, 2. yay. 1956, IV, s. 44 vd.

(65) Tabii ki bir tarihçiye göre "Avrupa tarzı" Türkiye'den 1577'de geçen Alman seyyah Salomon Schweigger (*Eine neue Reissbeschreibung auss Teutschland nach Konstantinopel und Jerusalem*, 4. yay. Nuremberg, 1639) için tersi konusunda hiç kuşku yoktur. "Asya toplumlarının belirleyici çizgilerinden biri olan göçebe yaşam bugünkü Türkleri halâ karakterize etmektedir" zikreden Ivan Sakazof, *Bulgarische Wirtschaftsgeschichte*, Berlin-Leipzig, 1929, s. 206.

(66) Kendine göre parlak ve özgün olan W.E.D. Allen'ın küçük denemesinin (*Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century*, Londra, 1963) açıkladığı budur.

(67) Gonzalo Menendez Pidal, *Los caminos en la historia de Espana*, Madrid, 1951, s. 85. Örnek olarak Malaga Sevilla yolu üzerinde, Théodore de Mayerne Turguet, *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie et Espagne*, 1629, s. 309.

(68) Jean Brunhes'in kuzeyin ormanlık Avrupası ve güneyin çıplak Avrupası hakkındaki güzel sahifeleri, *Géographie Humaine*, 4. yay. s. 51.

(69) Dantiscus'dan Polonya kralı'na Londra, 12 Ekim 1522 tarihli mektup, Czartoriski kütüphanesi, 19, f° 33-34.

(70) L. Paris, *Négociations... relatives au règne de François II*. 1841, s. 187.

(71) Friedrich Wielandt, *Die Bierbrauerei in Constanz*, 1936. Buraya ilk biracı Jacob Wuederfranck, Budwitz'den gelmiştir.

(72) Dönemin bir halk nakaratından söylendiği gibi (George Macaulay Trevalyan, *History of England*, 1943, s. 287 dn 1):

Hops, Reformation bays and beer
Came, into England all in one year

(73) *La très Joyeuse et très plaisante Histoire composée par le Loyal Serviteur des faits, gestes, triomplihes... du bon chevalier sans paour et sans reprouche Le gentil seigneur de Bayart*, p.p. J.C. Buchon, "Le panthéon littéraire' ', 1886, s. 106.

(74) Don Autonio de Beatis, *Voyage du cardinal d'Aragon (1517-1518)*, İtalyancadan çev. M. Havard de la Montagne, Paris, 1913, s. 74.

(75) A.d.S. Mantova, Dizi E., Francia 637, Bayeux dekanından Mantova markisine Bayeux, 16 Nisan 1529 tarihli mektup: "*che a dir il vero li vescovi di qui son havuti in maggior reventia che in Italia*".

(76) Marco Ottobon'un mektuplaşmalarının kopyaları bir sicil meydana getirmektedir, Dispacci scritti al Senato dal Secratario Marco Ottobon da Danzica delli 15 novembre 1590 sino 7 settembre 1591. A.d.S. Venedik, Secreta Archivi Propri, Polonia. Sicil varaklara geçirilmemiştir. Ele alınan mektuplar. 13 ve 22 Aralık 1590.

(77) R. Hakluyt, *op. cit.*, I, 402. Paolo Lamberti'den Paris'teki Venedik elçisine Rouen, 11 Ağustos 1571 tarihli mektup, *C.S.P.*, s. 473-74. Moskova yakılmış, içlerinde oraya yerleşmiş Flaman, İngiliz, Alman İtalyan tüccarların da olduğu 150.000 kişi katledilmiştir. Moskova'nın zabtı yıllar boyunca, Lambertiler hesabına Dieppe'ten kiralanan teknelerin iş gördükleri Narva ticaretini yapılamaz hale getirmiştir. Karl Stählin, *Geschichte Russlands von den Anfüngen bis zur Gegenwart*, 1923, c. I, s. 282-83'de kurbanlar hakkında verilen inanılmaz rakamları (800.000 ölü, 130.000 tutsak) açıklamaktadır.

(78) Tavernier'nin zamanında da (*Voyages*, I, 310) bu akınlar bir avuç süvariyle gerçekleştirilmekteydi, "Paris'ten İstanbul'a giderken... Bude ile Belgrad arasında iki Tatar çetesine rastladım... bunlardan birinin 60, diğerinin de 80 atlıdan meydana geldiğini farkettim...". Türk ordusunun arkasındaki bu başıbozukların rolleri hakkında, J.Szekfü, *Etat et Nation*, Paris, 1945, s. 156-57. Korkunç kışlamaları. Ülke üzerinden karıları, çocukları ve sürüleriyle birlikte geçinmektedirler. Maceraları Venedik'te yakından izlenmiştir (A.d.S. Venedik, *Annali di Venezia*, 9 Ekim 1571, 7 Mart 1595; Marciana 7299, 15 Nisan 1584; 5837 CII, 8, 11 Ocak 1597; Museo Correr Cigogna 1993, f° 135, 23 Temmuz 1602 vs.); Polonya'da Czartorski Müzesi, 2242, f° 256, 1571; Johann Georg Tochtermann, "Die Tartaren in Polen ein authropogeographischer Entwurf", *Pet. Mitt.*, 1939. Tatarların Polonya'ya her saldırıları canlı tepkilere yol açmaktadır, 1522'de olduğu gibi, *Acta Tomiciana*, VI,s. 121; 1650'de olduğu gibi, *Recueil des Gazettes, nouvelles ordinaires et extraordinaires*, yay. Théophraste Renaudot, s. 25-36.

(79) Tott, *op. cit.*. II, s. 29.

(80) G. Botero, *Relazioni, univ.* II, s. 39-40; W. Platzhoff, *op. cit.*, s. 32'de Tatarları Ruslar ve Türkler arasında fazlasıyla hareketsiz tampon bir devlet olarak görmektedir. Tatar arabaları, süvarileri, çakmaklı tüfek kullanabilen sayılamayacak kadar çok Rus süvarileri hk, E. Albèri, *Relazioni*, III, II, s. 205, 1576.

(81) Botero, *ibid.*, II, s. 34. Bu konuda V.Lamansky, *op. cit.*, s. 380, 381 dn 1, 382, 383'de yayınlanan önemli belgelere bkz.

(82) *Ibid*, II, 34.

(83) Museo Correr, 1993, 11 Eylül 1602.

(84) L. Bentin, *in: Vierteljahrschrift für S.u.W. Geschichte*, 1935, s. 83, Axel Nielsen, *Danische Wirtschaftsgeschichte*, 1933 hakkında.

(85) P. Herre, *Eur opäische Politik in cyprischen Krieg*, 1902, s. 152.

(86) A. Brückner, *Russiche Literaturgeschichte*, 1909, I, s. 51.

(87) Walter Kirchner, *The Rise of the Baltic Question*, 1954, s. 70-73.

(88) R. Hakluyt, *op. cit.*, I, s. 237-38.

(89) IX. Charles'dan Dantzig kentine Blois, 16 Ekim 1571. Dantzig arşivleri 300, 53630.

(90) J. Janssen, *Geschichte des deutschen Volkes, seit dem Ausgang des Mittelalters*, 1885, s. 313, dn.1.

(91) J.von Hammer, *Histoire de l'Empire Ottoman depuis son origine Jusqu'à nos jours*, 1835-1839, VI,s. 118. Padişah Moskova'ya kürk almaya giden Türk tüccarları için Çara tavsiye mektubu yazmıştır, R. Hakluyt, I,s. 257.

(92) R. Hakluyt, I, 364.

(93) F. Lot, *Les Invasions barbares*, II, 1937, s. 36; W. Platzhaff, *op. cit.*, s. 31'de Kazan'ın alınmasını 1552'ye koymaktadır; Werner Philipp, *Ivan Peresnetov und seine Schriften zur Erneuerung des Moskauer Reiches*, 1935; Heinrich von Staden, *Aufzeichnungen über den Moskauer Staat*, p.p. F. Epstein, Hamburg, 1930, Aşağı Volga bölgesindeki iki Tatar kentini kapsaması nedeniyle önemli.

(94) Temmuz 1568'de böyle olmuştur, R. Hakluyt, I, 394.

(95) Venedik balyozunun mektuplaşmalarında yararlı ayrıntılar, İstanbul, 30 Nisan 1569, 8 Ocak 1570, A.d.S. Venedik, *Annalidl Venezia*, Bkz. W.E.D. Allen, *op. cit.*, s. 26 vd.

(96) E. Pommier "Les Italiens et la découverte de la Moscovie", *Mélanges d'Archéologie et d'Histoire publiés par l'Ecole Française de Rome*, 1953, s. 367.

(97) Nicolay (Nicolas de), *Les quatre premiers livres des navigations et pérégrinatons orientales*, Lyon 1568, s.75. "Besestan"da çok ucuz kürkler.

(98) J. von Hammer, *op. cit.*, VI, s. 340-41.

(99) Mükemmel bir değerlendirme: I. Lubimenko, *Les relations commerciales et politiques de l'Angleterre avec la Russie avant Pierre le Grand*, 1933, Bibl. de l'Ec. des Hautes Etudes. Bir özet Karl Stahlin, *op. cit.*, I, s. 279 vd. *Ibid.*, s. 228, İngilizlerden 30 yıl önce Cenevizliler Pado Centurione aracılığıyla, Türklerin Doğu Akdeniz ticareti üzerindeki coğrafi tekellerini, Asya yönündeki Rus yolları vasıtasıyla kırmayı denemişlerdir.

(100) Horst Sablonowski, "Bericht über die soviet-rüssiche Geschichtswissenschaft in den Jahren 1941-42", *Historische Zeitsch.*, 1955, c. 180, s.142.

(101) "Russia and the World Market in the Seventeenth Century, A discussion of the connection between prices and Trade Routes" yaz. Arne Öhberc Vadstena, *in; Scandinavian Economic History Review*, c. III, no.2, 1955, s. 154.

(102) Jacques Accarias de Serionne, *La Richesse de la Hollande*, Londra, 1778, I, s. 31.

(103) P.J. Charliat, *Trois siècles d'économie maritime française*, 1931, s. 19.

(104) W. Heyd, *op. cit.*, I, s. 66 vd.

(105) E. Pommier, *art. cit.*, s. 253 vd.

(106) Paul Masson, *op. cit.*, s. 396.

(107) A.G. Mankov, *Le mouvement des prix dans l'Etat russe du XVI*e siècle, 1957.

(108) B. Porchnev, "Les rapports politiques de l'Europe occidentale et de l'Europe orientale à l'Epoque de la Guerre de Trente Ans", *Congrès International des Sciences Historiques, Rapports*, IV, Stokholm, 1960, s. 142'de İsveçlilerin başarısını belirleyen Stolbovo barışı vurgulanmaktadır.

(109) Wicquefort, (çev.) *Recueil des voyages del'abbé Prévost, Voyages des Ambassadeurs du Holstein*, c. II, s. 76-77.

(110) M. Malowist, "Die Problematik der sozial-wirtschaftlichen Geschichte Polens vom 15, bis zum 17 Jh." , *La Renaissance et la Réformation en Pologne et en Hongrie, Studia Historica*, 53, Budapeşte, 1963 adlı güzel makalesini kullanmaya vaktim olmadı.

(111) Kentin Romence adı (beyaz kent) Cetatea Alba, eski Slavca'da Bialograd, Türkçe'de Akkerman hep aynı anlama gelmektedirler. 7-8 Ağustos 1484'de Türkler tarafından alınmıştır, N. Beldiceanu, "La campagne ottomane de 1484, ses préparatifs militaires et sa chronologie", *Revue des etudes Romaines*, 1960, s. 67-77.

(112) Tavernier, I, 277.

(113) Czartoryski Müzesi, Krakov, 2242, f° 199, Valencia piskoposu Jean de Monluc'un raporu.

(114) Roman Rybarski, *Handel i polityka handlova Polski w XVI Stulecin*, Poznan, 1928, s. 14.

(115) W. Achilles, "Getreide, Preise und Getreidehandelsbeziehungen europäischer Räume im 16. und 17. Jahrhundert", *Zeitsch. für Agrargesch. und Agrarsoziologie, Nisan, 1959.*

(116) Marco Ottobon'un daha önce zikredilen mektupları, A.d.S. Venedik, Secrela Archivi Propri, Polonia 2.

(117) M. Molowist, "The economic and social development of the Baltic countries from the 14th to the 17th centuries", *The Economic History Review*, 1959, s. 179, dn. 2.

(118) M. Malowist, "Les produits des pays de la Baltique dans le commerce international au XVIe siècle", *Revue du Nord*, Nisan-Haziran 1960, s. 179.

(119) Domaniewski, "Die Hanpstadt in der geopolitik Polens", *Geopolitik*, Mayıs 1939, s. 327.

(120) *Op. cit.*, s. 246, 248.

(121) *Ibid.*, s. 208, 228.

(122) İfade Anthony Sherley'e aittir (1622), X. A. Flores, *op. cit.*, s. 80.

(123) Krakov arşivleri, Senatus Consulta (1538-1643), 1213, f° 3, 17 Aralık 1540.

(124) I.N. Angelescu, *Histoire économique des Roumains*, I, 1919, s. 311.

(125) *Ibid.*, s. 300-301.

(126) *Ibid.*, s. 317.

(127) *Ibid.*

(128) R. Rybarski, 62-64.

(129) X.A. Flores 81 (1622).

(130) R. Rybarski, 286.

(131) Krakov arşivleri, 437, f° 69-70, 1538. Feria sexta vigilia Thomae Apostili, Ayrıca bkz. 437, f° 86,

1539, Feria sexta die S. Antonii.

([132]) R. Rybarski, 153.

([133]) *Ibid.*

([134]) Emile Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers, fin du XVe-XVIe siècle,* I, 1961, s. 187. Bu firma hk. ayrıca bkz., K. Heeringa, *Bronnen tot Geschiendis levantschen Handel,* S'Gravenhage, 1917, c.I, 1, no. 35 ve Alberto Tenenti, *Naufrages, corsaires et assurances maritimes à Venise(1592-1609),* 1959, s. 560.

([135]) Krakov arşivleri, 447 f° 22-23, 1575, Feria quinta post festum S. Jacobi.

([136]) I.N. Anglescu, *op. cit.,* s. 326 vd.

([137]) Tommaso Alberti, *Viaggio a Constantinopoli, 1609-1621,* Bologna, 1889.

([138]) R. Rybarski, 197 ve 323.

([139]) A.d.S. Venedik, Senato Terra, 40, 13 Haziran 1564.

([140]) Jan Ptasnik, *Gli Italiani a Cracovia dal XVIe secolo al XVIII,* Roma, 1909.

([141]) Krakov arşivleri, 151, 24 Aralık 1533.

([142]) R. Rybarski, 180.

([143]) *Relazione di Polinia* de Paolo Emilio Giovanni (1565), *Scriptores Rerum Polonicarum, Analecta Romana,* 15, 196.

([144]) Hermann Kellenbenz, 'Le Déclin de Venise et les relations de Venise avec les marchés au Nord des Alpes", Decandenza economica veneziana nel secolo XVII, 1961, (Fondazione Giorgio Cini), s. 156.

([145]) Krakov arşivleri, Ital. 382.

([146]) S. Goldenberg, "Italiens et Raguzains dans la vie économique de la Transylvanie au XVIe siècle", (Romence), *Revista de Istorie,* 1963, no.3.

([147]) X.A. Flores, *Le "peso politico de todo el mundo" d'Anthony Sherley,* s. 79.

([148]) *Ibid.,* s. 81.

([149]) Marco Ottobon'dan Venedik *doge*'sine Thorun, 12 Ocak 1591 ve Dantzig, 1 Şubat 1591 tarihli mektuplar, A.d.S. Venedik, Secreta Archivi Propri, Polonia 2.

([150]) Aynı kişiler arasında 1 Şubat 1591 tarihli mektup.

([151]) "Karte der alten Handelstrassen in Deutschland", *Pet. Mitt.,* 1906.

([152]) Bibliyografik atıflar için en iyi rehber, Hermann Kellenbenz, *art. cit.,* yukarıda dn. 144.

([153]) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii,* 142, f° 6 ve v°, 28 Ağustos 1607, Alberto Tenenti, *op. cit.,* 1959, 1591 ve 1595'de İsveç'e giden iki Venedik gemisini haber vermektedir, s. 23 ve 159; Giuseppe Gabrielli, "Un medico svedese viaggiatore e osservatore in Italia nel secolo XVII", *Rendiconti della R. Academia dei Lincei,* 7-12 Kasım 1938.

([154]) B. de Mendoza'dan II. Felipe'ye 10 Mayıs 1559 tarihli mektup, *CODOIN,* XCI, s. 356, 364.

([155]) J.A. van Houtte, "Les avissi du fonds Urbinat..." *Bulletin de la Commission Royale d'Histoire,* LXXXIX, s. 388, 24 Eylül 1569.

([156]) Feria'dan II. Felipe'ye, 10 Mayıs 1559, *CODOIN* LXXXVII, s. 184. 90.000 parça İngiliz kumaşı Anvers'e "*flota de panos*" tarafından getirilmiştir.

([157]) Johannes Dantişcus'tan Kral Sigismond'a Anvers, 18 Eylül 1522 tarihli mektup, Czartoryski Müzesi, 274, no.16.

([158]) Bkz. yukarıda dn. 76.

([159]) Jean-François Bergier, *Les foires de Genève et l'économie internationale de la Renaissance,* 1963, S.A

([160]) J.F. Bergier, *op.cit.,* s. 31.

([161]) Marciana 5838, c.II, 8, f° 37. Francesco Caldogno'nun raporu, 1598.

([162]) Aloys Schulte, *Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien,* 1, 1900, s. 37 vd.

([163]) J.F. Bergier, 131.

([164]) Marco Dandolo'dan *doge*'ye Lyon, 12 Aralık 1540 tarihli mektup; B.N., Ital. 1715 f° 11, kopya.

([165]) "Voyage de Jérôme Lippomano", Collection de Documents inédits sur l'histoire de France, *Relations des ambassadeurs vénitiens,* der. N. Tomasseo, 1838, c.II, 274-75.

([166]) Bkz. yukarıda dn. 162.

([167]) Marc Brésard, *Les foires de Lyon aux XV^e et XVI^e siècles,* 1914, s. 44 ve 168.

([168]) Hermann Kellenbenz, *art. cit.,* s. 124-125.

([169]) Wilfrid Brulez, "L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre, au milieu du XVI^e siècle", *Annales, E.S.C.,* 1959, s. 469-470.

([170]) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii* 21 f° 45, 25 Ekim 1597.

([171]) Otto Stolz, "Zur Entwicklunggeschichte des zollwessens innerhalb des alten Deutschen Reiches", *Viertelj. für Sozial-und-Wirts.;* 1954, s. 18, dn. 40.

([172]) J.F. Bergier, *op. cit.,* s. 131.

([173]) *Fontego, Fondaco*'nun Venedik biçimidir, aynı şekilde *Tedeschi* yerine *Todeschi* kullanılmaktadır. Klasik kitap, Henry Simonsfeld, *Der Fondaco dei Tedeschi und die deutsch-venetianischen Handelbeziehungen,* Stutgart, 1887, 2. cilt, korunmuş olan belgelerin kötülüğünden muzdariptir.

([174]) Küçük ayrıntı: 30 Kasım 1489'da "*prudentes mercatores Henricus Focher et fratres*", "jam diu" işgal

ettikleri ve büyük masraflarla düzenledikleri odanın kendilerine sürekli tahsisini istemektedirler; Papa ile Romalılar kralından tavsiyeleri olduğunda bu istekleri kabul edilmiştir. Söz konusu olanlar tabii ki Fuggerlerdir. A.d.S. Venedik, Notatorio di Collegio, 14-1.

([175]) Sadece Venedik ve Venezia'da olmayıp, Kuzey İtalya'nın tümünde Frizt Popelka "Südfrüchte vom Gardasee nach Graz", *Blätter für Heimatkunde,* 1951.

([176]) A.d.S. Venedik Senato Terra, 88, 16 Ağustos 1583. Belge iki Alman hanını işaret etmektedir. Ferrare'de *Il Falcone,* Milano'da *i Tre Rei.*

([177]) Henry Simonsfeld, *op. cit.,* II, s. 263 vd., Bandello, *op. cit.,* VII, s. 169.

([178]) R. Röhricht, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Land,* Berlin, 1880, s. 11.

([179]) Bkz. yukarıda dn. 176.

([180]) Zikreden H. Kretschmayr, *Geshichte Venedigs,* 1905-1920, II, s. 467.

([181]) E. Hering, *Die Fugger,* 1939, s. 204-205. Augsburg'da Lech boyunca Venedik mimarisi, Wertach boyunca evlerin ön cepheleri Cenova modasına göre.

([182]) Josef Kulischer, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit,* 1958, II, s. 251.

([183]) Marciana, Ital. VII, 7679, f° 30, 1492.

([184]) Hatta John U. Nef, *art. cit.,* s. 431, dn l'de gerileme demektedir.

([185]) *Voyage fait par moy Pierre Lescalopier...,* Montpellier Tıp Fakültesi Kütüphanesi, Ms. H. 385, f° 49 v°, bkz. yukarıda I, dn. 8. Ed. Cleray'ın edisyonunda unutulan pasajlar Paul I. Cernovodeanu tarafından büyük bir özenle tamamlanmışlardır: *Studii si materiale de Istorie Medie,* IV, Bükreş, 1960.

([186]) Günther Franz, *Die Dreissig Jährige Krieg und das Deutsche Volk,* Jena, 1940, s. 16.

([187]) Dr. Gehr van Oestendorp'tan Başkan Viglius'a Bremen, 30 Ocak 1574 tarihli mektup, yay. Richard Häpke, *op. cit.,* II, s. 308-309.

([188]) Johannes Müller, "Der Umfang und die Hauptrouten des nürnbergischen Handelsgebietes im Mittelalter", *Viertelj. for Soz.-und Wirts.* 6, 1908, s. 1-38.

([189]) J.F. Bergier, *op. cit.,* s. 155.

([190]) Wilfrid Brulez, *De firma della Faille en de internationale Handel van vlaamse Firma's in de 16e Eeuw,* 959.

([191]) Marco Ottobon'un 1590-1591 arasındaki mektuplarından alınan bu bilgiler, bkz. yukarıda dn. 76. Bartolomeo Viatis 1591'de ortağından ayrılmıştır. B° Castello *"mercante conosciut issimo qui* (Viyana'da) *et di molto negocio in Ongaria"*

([192]) Hermann Kellenbenz, *art. cit.,* S. 131 vd.

([193]) Wilfrid Brulez, De Firma della Faille..., s. 53-55, 106-108, 363-365 ve kitabı sona erdiren mükemmel Fransızca özet, s. 580-581.

([194]) Raguzalı Menzeler firması tarafından Raguza'ya *"per via d'Amburgo in condotta dilederi"* gönderilen *carisee*'ler. Raguza arşivleri, Diversa de Foris XV, f° 119 v° ve 120, 24 Haziran 1598.

([195]) Cleinhauslar ve Ledererler hakkında, Wiefrid Brulez, *op. cit.,* s. 577 ve indeksteki çok sayıdaki atıflar.

([196]) *Ibid.,* 467.

([197]) R. Gascon, *op. cit.* (henüz yayınlanmadı) Lyonlu tüccarlara verilen "araba mektupları"nı zikretmektedir.

([198]) Museo Correr Cigogna, 1999, Aringhe varie (x.y). Bu söylev, Mantova yolunun "al tempo de la peste" de kullanıldığını bildirmektedir; 1576'daki olduğu gibi 1629-1630 vebası da düşünülebilir. Alternatifi belgenin tarihini saptamamıza olanak vermemektedir.

([199]) *Ibid.,* Lombardiya'ya gelen mallar Este'ye kadar kayıkla gitmektedirler; Almanya'ya gidecekler kayıkla Porto Gruaro'ya götürülmektedirler.

([200]) Josef Kulischer, *op. cit.,* II, 377.

([201]) Wilfrid Brulez, "L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVIe siècle", *Annales, E.S.C.* (1959), s. 465.

([202]) Arnost Klima, "Zur Frage des Übergangs vom Feodalismus zum Kapitalismus in der Industrie produktion in Mitteleuropa (vom. 16. bis 18. Jh.)", *Probleme der Ökonomie und Politik in den Beziehungen zwischen Ost-und Westeuropa vom 17. Jahrhundert bis zur Gegenwart,* hgg. von Karl Obermann, Berlin, 1960. Bu Modern hayata doğuş madenlerden çok dokuma sayesindedir, s. 106-107.

([203]) G. Aubin ve Arno Kunze, *Leinenerzeugung und Leinenabsatz im östlichen Mitteldeutschland zur Zeit der Zunftkänfe, Ein Beitraf zur Kolonisation des deutschen* Ostens, Stüttgart, 1940; G. Heitz, *Ländlische Leinenproduktion in Sachsen, 1470-1555,* Berlin, 1961.

([204]) Arnost Klima, bkz. dn. 202 ve G. Aubin, "Aus der Entstehungsgeschichte der nordböhmischen Textilindustrie", *Deutsches Archiv für Landes-und Volksforschung,* 1937, s. 353-357.

([205]) Hermann, Kellenbenz, *art. cit.,* s. 114.

([206]) A.d.S. Venedik, Senato Mar, 18 f° 35, 8 Temuz 1513.

([207]) Vilfrid Brulez, *op. cit.,* s. 579.

([208]) G. Aubin, "Bartolamaus Viatis. Ein nürnberger Grosskaufmann vor dem Dreissig Jahrigen Kriege", *Viertej. für Soz. und Wirts.,* 1940, s. 145 vd.

([209]) R. Fuchs, *Der Bancho publico zu Nürnberg,* Berlin, 1955, 86s. (*Nürnb. Abh. zu den Wirts. und Soz.,* Helft 6). 1621 tarihi J. Savary des Brulons, *Dictionnaire universel de commerce,* V, s. 373'de verilmiştir.

(210) Bkz. dn. 218.
(211) Hermann Kellenbenz, *art. cit.*, s. 119.
(212) *Ibidem.*
(213) *Ibidem.*
(214) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii*, Risposte, 1602-1606, f. 189 v° 195. 1 Ocak (1607).
(215) Kellenbenz, 135.
(216) *Ibid.*, 147.
(217) *Ibid.*, 152; Nuremberg'de Sarraf İtalyanlar, 1625'de, s. 149.
(218) *Ibid.*, s. 128.
(219) *Ibid.*, s. 128, 143 vd.
(220) *Ibid.*, 144.
(221) Josef Janecek, *Histoire du commerce de Prague avant la bataille de Montagne Blanche* (Çekçe), Prag, 1955.
(222) Ernest Kroker, *Handelsgeschichte der Stadt*, Leipzig, 1926, s. 113, 19-20 Mayıs 1593.
(223) A. Dietz, *Frankfurter Handelsgeschichte*, c. III, 1921, s. 216.
(224) Haga'dan Hollanda Meclisine, Heeringa, *Bronnen tot Geschiedenis levantschen Handel*, I, 1, no. 251, s. 532-533.
(225) B. Benedetti, *Intorno alle relazioni commerciali della Repubblica di Venezia et d Norimberga*, Venedik, 1864.
(226) A.d.S. Venedik, Dispacci, Inglilterra, 2.
(227) P.J. Blok, *Relazioni veneziane*, 1909; A.d.S. Venedik, *Cinque Savii*, 3, f° 35, 7 Şubat 1615, Edigio Overz Alçak Ülkeler konsolosu olarak tanınmıştır.
(228) *Ibid.*, 144, f° 74, 30 Nisan 1616.
(229) Cenova, 28 Şubat 1599, Gdansk arşivleri, 300-53/147.
(230) Joseph Billioud, *Histoire du commerce de Marseille*, c. III, 1951, s. 136 vd.
(231) Lyon hk. René Gascon'un dışında R. Gandilhon, *La politique économique de Louis XI*, 1941, s. 236 ve 1573'e doğru, Nicolas de Nicolay, *Description générale de la ville du Lyon, yay. 1883.*
(232) H. Drouot, *Mayenne et la Bourgogne*, 2 cilt, 1937, I, s. 3 ve 4.
(233) Briare kanadı, 1604'te başlanmıştır.
(234) Emile Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers*, 1961.
(235) Frank Spooner, *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*, 1956, s. 275 vd.
(236) Henri Hauser, "La question des prix et des monnaies en Bourgogne pendant la seconde moitié du XVI[e] siècle", *Annales de Bourgogne*, 1932.
(237) Frank Spooner, *op. cit.*, s. 279.
(238) A. Yrodelle, "Orange, port rhodanien", *Tablettes d'Avignon et de Provence*, 9-16 Haziran 1928, Ayrı basım 1929. 1562 yılına ilişkin bilgi Orange Belediye arşivinden alınmıştır.
(239) Kömür "Kireççilere" veya demircilere, silah yapımına da yarayabilir. Achille Bardon, *L'exploitation du bassin houiller d'Alais sous l'ancien Régime*, 1898, s. 13, 15. Marsilya Katalonya'dan demir ithal etmektedir. Bouches-du-Rhône Amiralliği, Marsilya Amirallîği B IX, 14, ilk gelişte 300 kap halinde Collioure'dan gelmiştir, 2 Mayıs 1609 (Sicil folyonlanmamıştır). Demek ki dökümhaneler vardır.
(240) Livorno *portate*'sine göre, A.d.S. Floransa, Mediceo, 2080. Ayrıca bkz. Jakob Streider, "Levantinische Handelsfahrten", *art. cit.*, s. 13. Alman tarihçinin *carisee*'ye ters bir anlam yüklediğini sanıyorum.
(241) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, s. 125.
(242) J.F. Noble de la Lanzière, *Abrégé chronologique de l'histoire d'Arles*, 1808, s. 393, 420.
(243) B. Rhône Amiralliği, Marsilya Amiralliği, B IX, 198 *ter.*
(244) N. de Nicolay, *op. cit.*, s. 164, 175, 188-189.
(245) Bkz. dn. 243.
(246) Jacob Streider, *art. cit., passim.*; ayrıca bkz. Karl Ver Hees'in incelemesi, *in, Viertelj. für S.u.W. Gesch*, 1934, s. 235-44 Lyon piyasasındaki Alınan firmaları hk. (Lyon belediye arşivi, H.H. 292, no. 14); toplam olarak 73 firma; 24'ü Nuremberg'den, 35'i Augburg'dan, 6'sı Ulm'dan, 6'sı Strazburg'dan, 1'i Constanz'dan, 1'i Kolonya'dan, tabii karışık ticaretleri saymaksızın.
(247) Alçak Ülkeler için, özellikle 1550-1580 arasında, Akdeniz'le olan bağlantılarına ilişkin büyük sorun acı bir şekilde ortaya çıkmıştır. Bu geniş sorun ileride zikredeceğimiz küçük Piemonte örneğiyle çözülmüş değildir, fakat belki de küçük bir ayrıntı noktasında ilginç bir şekilde aydınlanmıştır. 1575'de Savua dükü Emmanuel-Philibert ile Alçak Ülkeler hükümeti arasında bir anlaşma imzalanmış değil midir (P. Egidi, *Emmanuele Filiberto*, 1928, II, 127)? Mübadele edilen tüm mallardan alınan bütün vergiler yarıya indirilmiş ve ayrıca bu hüküm transit mallara da uygulanmıştır. Daha önceki yıllarda Savua dükü Cenova ve Valteline ile anlaşmalar yaparak devletine hava vermeyi denemiştir. (*ibid.*, s. 127). Aynı anda Vitale Sacerdoti adlı bir İspanyol'un aracılığıyla Doğu Akdeniz ve Hindlerle bağ kurmaya ve bu sayede Türklerle uyuşmaya uğraşıyordu. Bu ilk müzakerelerin 1572'de başladığını farkedelim, yani Venediğin (Liga savaşı 1571'den 1573'e kadar sürmüştür) işlerini ilerletme konusunda güçlüklerinin olduğu bir dönemde. Ancak Emmanuel-Philibert'in girişimleri başarıya ulaşmayacaklardır; bunlar ancak Yahudi tüccarların yardımlarıyla başarıya ulaşabilirledi, bu durumda onları korumaya ve ülkesine çekmeye uğraşmış, fakat Roma ile İspanya'nın bu tavra karşı olan

muhalefetlerini kıramamıştır (1574). Bütün bunlar geniş çaplı bir ticaret siyasetine sahip olmasına ve Pietro Egidi'nin kaydettiği üzere, kıta aşırı ticaretin bir bölümünü Piemonte ve Nice'e yöneltmesine ve böylece Fransa veya Milano aracılığıyla Savua devletinin sınırlarına akmasını sağlamasına engel olamamışlardır (*ibid,* s. 127).

([248]) Bkz. II. Kısım, Bl. VI.

([249]) A. Brun, *Recherches historiques sur l'introduction du français dans les provinces du Midi,* 1923; bkz. Lucien Febvre'in değerlendirmesi, *in, Rev. de Synthèse,* 1924.

([250]) Edmond Bonnaffé, Voyages et voyageurs de la Renaissance, 1895, s. 92 [*1577*].

([251]) Yves Renouard, "Les relations économiques franco-İtaliennes à la fin du Moyen Age", *Cooperazione intelettuale, Eylül-Aralık 1936, s. 53-75.*

([252]) H. Kretschmayr, *op. cit.,* Ii, 378.

([253]) Brantôme, *Mémoires,* yay. Mérimée, XII, s. 263.

([254]) Gonzague Truc, *Léon X et son siècle,* 1941, s. 127.

([255]) Marc Bloch'un Güney'in eski kentleri ve Kuzeyin yeni kentleri hk.daki güzel farkına varışlarına bkz., *in Revue Historique,* 1931, s. 133.

([256]) D.A. Farnie, "The Economic History Review, XV, 1962, no.2, s. 205-206.

([257]) Pierre Chaunu, Séville et Atlantique, 1959, 3 cilt.

([258]) Frédéric Mauro, *Le Portugal et l'Atlantique au XVII^e siècle 1570-1670,* 1960.

([259]) Laurent Vital, *Premier voyage de Charles Quint en Espagne,* 1881, s. 279-283.

([260]) Bkz. aşağıda.

([261]) Czartoryski Müzesi, Krakov, 35, f° 35, f° 55 Valladolid, 4 Ocak 1523.

([262]) Robert Ricared, *in, Bulletin Hispanique,* 1949, s. 79.

([263]) Charles Verlinden, "Les origines coloniales de la civilisation atlantique. Antécédents et types de structures", *cahiers internationaux d'Histoire,* 1953. Bu makale yazarın diğer makalelerini özetlemektedir, s. 382, dn. 4.

([264]) Bkz. aşağıda.

([265]) Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques (XVIe, XVIIe, XVIIe. siècles). Introduction méthodologiques et indices d'activité,* 1960.

([266]) C.R. Boxer, *The great ship from Amacon,* Lizbon, 1959.

([267]) Alice Piffer Canabrava, *O commercio portugues no Rio de Prata, 1580-1640,* Sao Paolo, 1944.

([268]) Marie Helmer'in Burgos deniz sigortalarına dair henüz yayınlanmamış çalışmasının ilk sonuçlarına göre.

([269]) Renée Doehaerd, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont,* Brüksel-Roma, 1941, I, s. 89.

([270]) G. de Reparaz (hijo), *La época de los grandes descubrimientos espanoles y portugueses,* 1931, s. 90.

([271]) 1549'dan itibaren, A. Ballesteros, *Historia de Espana, y su influencia en la historia universal,* 1927, IV, 2, s. 180.

([272]) Bkz. aşağıda.

([273]) *CODOIN,* LV, s. 7-8.

([274]) André-E. Sayous, "Le Rôle des génois lors des premiers mouvements réguliers d'affaires entre l' Espagne et le Nouveau Monde", *C.R. de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres,* 1930.

([275]) Bkz. aşağıda.

([276]) Huguette et Pierre Chaunu, *op. cit.,* V, s. 169 ve 170, dn. 10, 11 ve 12.

([277]) R. Ballesteros, *Historia de Espana y su influencia en la historia universal,* 1926, c. IV, s. 169.

([278]) *Ibid.,* s. 200.

([279]) George Macaulay Trevelyan, *History of England,* op. cit., s. 361.

([280]) L.Stone, "Anatomy of Elisabethan Aristocracy", *The Economic History Review,* 1948, s. 17.

([281]) Contarini'den *doge*'ye Valladolid, 24 Kasım 1602 tarihli mektup.

([282]) Domenico Sella, *op. cit.,* s. 10, dn. 5.

NOTLAR 1. BÖLÜM, 4. KESİM

(1) Paul Valéry, "Réflexions sur l'acier", *Acier,* 1938, no.1

(2) Emmanuel de Martonne, *Géographie Universelle,* c.VI, I, 1942, s. 317. "... Provence'a göğünü sağlayan Akdeniz'in soluğu değildir".

(3) *Voyage d'Egypte,* 1935, s. 43.

(4) *Un été dans le Sahara,* 1908, s. 3.

(5) Baldunucci, *Giornale di ricordi,* 24 Ocak 1651, Marciana, Ital, VI, XCIV.

(6) *Recueil des Gazettes,* yıl 1650, s. 1557, Napoli, 2 Kasım 1650.

(7) A.d.S. Venedik, Cronaca Veneta, Brera 51, 10 Kasım 1443.

(8) Marciana Cronaca savina, f° 372, 18 Aralık 1600: 1598 Noelinde aynı sürekli yağmurlar (*per tre mesi continui*), *ibid.,* f° 371 ve 371 v°.

(9) Pierre Martyr, *op. cit.,* s. 53 n.

(10) Annuaire du monde musulman, 1925, s. 8.

(11) E.de Mantonne, *op. cit.,* s. 296.

(12) Ernest Lavisse, "Sur les galères du Roi", *Revue de Paris,* Kasım 1897.

(13) *Vue générale de la Méditerranée,* 1943, s. 64-65.

(14) Léo Larguier, "Le Gard et les Basses Cévennes", *Maisons et villages de France, op. cit.,* I, 1943.

(15) *Op. cit.,* s. 183. Volterra bölgesi için, Paul Bourget, *Sensations d'Italie,* 1902, s. 5.

(16) Compte de Rochechouart, *Souvenirs sur la Révolution, l'Empire et la Restauration,* 1889, s. 110: Madera ve İspanya bağları Kırım'a uyum sağlamışlardır.

(17) Jules Sion, *La France Méditerranéenne,* 1929, s. 77.

(18) J. et J. Tharaud, *Marrakech ou les seigneurs de l'Atlas,* 1929, s. 135.

(19) A. Siegfried, *op. cit.,* s. 148, 326.

(20) Belon du Mans, *op. cit.,* s. 131.

(21) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 2 f° 223, 2 Ekim, 1567: Önceki yıllarda Napoli krallığında, bazı yıllar az, bazılarında ise çok olmak üzere 23.667 *busti vinilatini;* 2.319 *vini grecchi, dulci et Mangiaguera* çıkartılmıştır.

(22) "İklimlerin benzerliği... sızmayı teşvik etmekte, alışmayı kolaylaştırmaktadır", P. Vidal de la Blache, *op. cit.,* s. 113.

(23) A. Radet, *Alexandre le Grand,* 1931, s. 139.

(24) Alonso Vazquez, Los sucesos de Flandes, seçmeler halinde yay. L.P.Gachard, *Les bibliothèques de Madrid...,* Brüksel, 1875, s. 459 vd., zikreden L. Pfandi, *Jeanne la Folle,* Fra. çev. R.de Liedekerke, 1938, s.48. Şu farkına varışlarla karşılaştırınız: Maximilien Sorre, *Les fondements biologiques de la géographie humaine,* 1943, s. 268: "Akdeniz dünyasının çevresinde yaşayan halklara ilişkin olarak eskileri en fazla çarpan özelliklerden biri de inek tereyağının kullanılmasaydı: zeytinyağ tüketicileri bunu skandalle karışık bir cins şaşkınlıkla karşılıyorlardı. Plinus gibi bir İtalyan bile, İtalya'daki zeytinyağ kullanımının o kadar da eski olmadığını aklına getirmeksizin, aynı duyguyu göstermekteydi"

(25) Antonio de Beatis, *Itinerario di Monsignor il cardinale di Aragona... incominisciato nel anno 1517...,* L. Pastor, Brisgau-üstü Friburg, 1905, s. 121. En azından *"corrompedora dos estômagos"* için yiyecek demektedir bir Portekizli, II. Mendes de Vasconcelos, *Da sitio de Lisboa,* Lizbon, 1608, s. 113. Bu *"naçoes do Norte e em parte de França e Lombardia"*nın da durumundur.

(26) Bayeux dekanından Mantova markisine, A.d.S. Mantova, Gonzaga, Francia, dizi E.f° 637, 1 Haziran 1529.

([27]) François Chevalier, "Les cargaisons des flottes de la Nouvelle Espagne vers 1600", *Revista de Indias,* 1943.

([28]) P. Vidal de la Blache, *op. cit.,* s. 114; Bonjean, *in, Cahiers du Sud,* Mayıs 1943, s. 329-30.

([29]) O. Benndorf, *op. cit.,* s. 62; Colette, *La Naissance du Jour,* 1941, s. 8-9.

([30]) Cattaro körfezinde heryıl 4 m.

([31]) Bkz.: Schmidthüser, "Vegetationskunde Süd-Frankreichs und Ost-Spaniens", *Geogr. Zeitschrift.,* 1934, s. 409-422. Ormansızlaşma konusunda H.von Trotha Treyden, "Die Entwaldung der Mittelmeerländer", *Pet. Mitt.,* 1916 ve bibliyografyası.

([32]) İfade Woiekof'a aittir, zikreden Jean Brunhes, *Géographie Humanie,* 4. yay., s. 133.

([33]) G. Botero, *op. cit.,* I, s. 10

([34]) André Siegfried, *op. cit.,* s. 84-85; Jean Brunhes, *op. cit.,* s. 261.

([35]) "Die Verbreitung der künstlichen Feldbewasserung", *Pet. Mitt.,* 1932.

([36]) M. Sorre, *Les fondements bigologiques...,* s. 146.

([37]) *Itinéraire de Paris à Jérusalem,* 1811, s. 120.

([38]) *Géographie humaine,* 4. yay., s. 51, dn. 1.

([39]) İstanbul'da bile, Robert Mantran, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle,* 1962, s. 29.

([40]) *Biblioteca de Autores Espanoles* (B.A.E), XIII, s. 93.

([41]) *Le quart. livre du noble Pantagruel,* Garnier, II, XI, 58.

([42]) Pierre Gourou'nun mektubu, 27 Haziran 1949.

([43]) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.,* s. 118-119.

([44]) B. Bennassar, "L'alimentation d'une ville espagnole au XVI^e siècle. Quelques données sur les approvisionnements et la consommation de Valladolid", *Annales E.S.C.,* 1961, s. 733.

([45]) Dantiscus'tan Polonya kralına Valladolid, 4 Ocak 1523 tarihli mektup, Czartoryseki kütüphanesi, no. 36, f° 55.

([46]) E. Le Roy Laduire, 181.

([47]) Barthélémy Joly, *Voyage en Espagne,* s. 9.

([48]) E. Le Roy Ladurie, 78.

([49]) *Ibid.,* 80.

([50]) *Ibid.,* s. 79.

([51]) *Lettres...,* s. 161-162.

([52]) G. Botero, *op. cit.,* II, s. 124.

([53]) II. Felipe tarafından İspanyol ve Alınan askerlerini İtalya ve İspanya'dan geçişleri esnasında iaşe etmekle görevlendirilen Toskana büyük dükü, Alınanlara yetmeyecek miktarda tuzlu et stoklamayı tercih etmiştir. Önce İspanyollar gelınış ama, pirinç ve peksimitle yetinmek zorunda kalmalarından ötürü hadise çıkartmamışlardır. Felipe Ruiz Martin, *Lettres envoyées de Florence à Simon Ruiz,* yay. (Giriş).

([54]) Voyage à Constantinople, 1853, s. 97.

([55]) S. 112.

([56]) *Journal de voyage en Italie,* Collection "Hier", 1932, c. III. s. 242.

([57]) *op. cit.,* III. s. 409.

([58]) *Ibid.,* IV, s. 233, s. 340, VI, s. 400-401. Kuzey İtalya hariç.

([59]) Mateo Aleman, *Vida del picaro Guzman de Alfarache,* I, 1. Bl, 3, s. 45.

([60]) *Ibid.,* II., Bl, s. 163.

([61]) Bory de Saint-Vincent, *Guide du voyageur en Espagne,* s. 281, zikreden Ch. Weiss, *L'Espagne depuis Philippe II,* 1844, c.II, s. 74.

([62]) M. Sorre, *op. cit.,* s. 267.

([63]) *Op. cit.,* s 137 v°.

([64]) Charles Parain, *La Méditerranée, les hommes et leurs travaux,* 1936, s. 130.

([65]) Alonso de Herrera, *op. cit.,* 1645 yay., s. 10 v° (Özellikle arpa için doğru).

([66]) A.d.S. Venedik, 22 Ocak 1574. Capi del C° dei X, Lettere, B^a 286, f° 8 ve 9.

([67]) G. Botero, *Dell'isole,* s. 72.

([68]) G. Vivoli, *Annali di Livorno,* 1842-1846, III, s. 18. Toskana'da çekirge istilası (1541); Verona'da Ağustos 1542 ve Haziran 1553'de Ludovico Mascardo, *Historia di Verona,* Verona, 1668, s. 412 ve 417; Macaristan'da, Tebaldo Tebaldi'den Modena düküne Venedik, 21 Ağustos 1543 tarihli mektup, A.d.S. Modena, Mısır'da, 1544 ve 1572, Museo Correr, D. delle Rose, 46, f° 181; Kıbrıs'ta, 13 Eylül 1550, A.d.S. Venedik, Senato Mar; 31 f° 42 v°-43 v°; Camargue'da 1614, J.F. Noble de la Lanzière, *op. cit.,* s. 446.

([69]) *CODOIN,* XXVII, s. 191-192.

([70]) *Ibid.,* s. 194-195.

([71]) Andrea Navagero, *Il viaggio fatto in spagna...,* Venedik, 1563, s. 27-28.

([72]) G. Botero, *op. cit.,* I, s. 40; Marco Foscari, *Relazione di Firenze,* 1527; E. Albèri, *op. cit.,* II, I, s. 25.

([73]) Jean Servier, *Les portes de l'année,* 1962, s. 13.

([74]) A.d.S. Venedik, Senato Mar 18, f° 45 v°, 23, f° 97; 31, f° 126.

([75]) *Ibid.,* 4, f° 26, 12 Aralık 1450.

(76) Thomas Platter, *op. cit.*, s. 33, Ocak 1593'te.
(77) Galiani, *Cronaca di Bologna*, Marciana 6114, CIII, 5.
(78) Givanni Baldinucci, *Quaderno di ricordi*, Marciana, VI-XCIV.
(79) "... kış her türden odun fiyatını hızla yükselten, korkulan bir mevsim olarak kalmaya devam etmekteydi", M. Le Lannou, *op. cit.*, s. 52.
(80) Taine'in klasik pasajına bkz.: *La philosophie de l'Art*, 20. yay., II, s. 121.
(81) 8. gün, öykü VI.
(82) Jean Servier, *op. cit.*, s. 287 vd.
(83) P. Arqué, *Géographie des Pyrénées françaises*, s. 43.
(84) *Voyage en Italie*, s. 227-237.
(85) E. Charrière, *Négociations de la France dans le Levant*, III, 713.
(86) *Le Journal et les lettres de Gédoyn "le Turc"*, yay. Boppe, Paris, 1909 s. 37,38 "ve beni, yeni bırakılmış pençe izlerinin yeterince kanıtladığı üzere, ayılar, kurtlar ve diğer vahşi hayvanlarla dolu ormanda tek başıma bıraktı"
(87) *Description de l'Afrique, tierce partie du monde*, s. 33-34.
(88) *Op. cit.*, I, XVI, s. 360.
(89) Museo Correr, Dona delle Rose, 23, f° 449 v°.
(90) Stendhal, *Promenades...*, yay. Le divan, 1932, II, 258.
(91) G. Mecatti, *storia cronologica*, II, s. 790.
(92) G. de Silva'dan II. Felipe'ye Venedik, 2 Ocak 1573 tarihli mektup, Simancas E° 1332, Boğaz İmparator "Copronimos" V. Constantinos zamanında donmuş olmalıdır, 718-775, G. Botero, *op. cit.*, s. 105.
(93) Mario'dan Come kardinaline Elves, 19 Şubat 1581 tarihli mektup, Vatikan arşivleri, spagnia 26, orig. f° 124.
(94) Raguza arşivleri, *Lettere di Levante*, 38, f° 27 v°.
(95) A. Boué, *La Turquie d'Europe*, 1840, IV, s. 460.
(96) J.M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, I, s. 73, 179, atıflar Plinus, *Hist. nat.*, II, 47'ye; Robert de Smet, *Les assurances maritimes*, 1934, s. VI; A Schaube, *Handelsgeschichte*, 1906, s. 152-154; Walter Ashburner, *The Rhodian sea Law*, Oxford, 1909, CXLVIII E. de Saint-Denis, "Mare clausum", *R.E.L.*, 1947.
(97) *Actus Apostolorum*, XXVII, 12.
(98) *Ibid.*, XXVII, 13.
(99) J.M. Pardessus, *Collection de lois maritimes*, IV, s. 1837, s. 578.
(100) *Ibid.*, VI, s. 46.
(101) *Ibid.*, V, s. 179.
(102) Jean Chardin, Journal du Voyage en Perse, 1686, I, s. 110 vd. Victor Bérard, *Les Navigations d'Ulysse, II, pénélope et les Barons des îles*, 1930, s. 33, dn.1. "Müslümanların kira ve borç ödeme dönemleri olarak, Rum imparatorluğu döneminde uygulananları, yani Saint-Georges veya 5 Mayıs ve Saint-Démetrius veya 26 Ekimi kabul etmiş olmaları ilginçtir" A. Boué, *op. cit.*, III, s. 120.
(103) J.M. Pardessus, *op. cit.*, V, s. 71-72, 8 Haziran 1569 tarihli yasa.
(104) *Ibid.*, V, s. 81, 18 Haziran 1598 tarihli yasa.
(105) S. Razzi, *La Storia di Raugia*, s. 121.
(106) *Ibid.*, s. 141.
(107) *Ibid.*, s. 156.
(108) *Ibid.*
(109) *Ibid.*, s. 169-170.
(110) İstanbul'dan haber, 17, 18, 20 Ekim 1575, Simancas E° 1334.
(111) M. Aleman, *op. cit.*, II, 2. kısım, IX, s. 219.
(112) Rochechouart kontu, Mémoires, *op. cit.*, s. 75, 103.
(113) Itinéraire..., s. 157.
(114) P. Diego de Haedo, *Topographia...*, Valladolid, 1612, s. 174.
(115) *Ibid.*, s. 124.
(116) Simancas E° 1051, f° 131.
(117) Simancas E° 1054, f° 20, La Goulette'e yapılan bir yolculukta aynı durum, Napoli kral naibinden S.M'ye Napoli, 24 Ocak 1562 tarihli mektup, Simancas E° 1052, f° 12.
(118) P. Dan, *Histoire de Barbarie*, 1637, 2. yay., s. 307; V. Bérard, *op. cit.*, s. 34, dn. 1.
(119) Paul Achard, *op. cit.*, s. 231.
(120) C^{mr} M^{or}, dan Krala Roma 8 Ocak 1554 tarihli mektup, *Corpo Diplomatico Portuguez*, VII, 298-299.
(121) Fourquevaux'dan IX. Charles'a, Kordoba, Nisan 1570, C. Douais, *op. cit.*, II, s. 214.
(122) C. Duro, *La Armada espanola desde la unión de Castilla y Aragon*, 1895-1903, II, s. 104. Acaba 1567'yle karıştırıyor mu?
(123) Pedro Verdugo'dan II. Felipe'ye Malaga, 19 Mart 1567, Simancas E° 149, f° 277-278.
(124) Franc° de Eraso'dan II. Felipe'ye, 16 Mayıs 1564, Simancas E° 1446, f° 131.
(125) Contarini'den *doge*'ye Valladolid, 11 Ocak 1603 tarihli mektup, A.d.S. Venedik.

(126) *Mémoires de Guillaume et Martin du Bella,* haz. V.L. Bourrilly ve F. Vindry "Société de l'histoire de France" için, c.I, 1908, s. 39.

(127) *Histoire de l'Empire Ottoman,* c. VII, s. 268-269 (sehven 30 Kasımı işaret etmektedir).

(128) *Op. cit.,* II, 81-82.

(129) A.N., K 1674 orij.

(130) Innsbruck, 8 Ocak 1552, *Nuntiaturberichte aus Deutschland,* I, XII, s. 140.

(131) Bkz. aşağıda.

(132) A. Ballestros, *op. cit.,* IV, I, s. 200.

(133) *Ibid.,* s. 201.

(134) Belon du Mans, *op. cit.,* s. 101 v°, "tarlaların ve çayırların, özellikle leyleklerden beyazlaştıkları görülmektedir".

(135) Simancas E° 1061, f° 133.

(136) Kış Aragon'da sefalettir, C. Douais, *op. cit.,* III, s. 36, 13 Şubat 1567.

(137) G. Botero, *op. cit.,* I, s. 10, "*... che il Re Ferdinando diceva che d'estate bisognava dimorare in Siviglio come d'inverno a Burgos, che è freddissima città ma con mirabili ripari contra il freddo...*"

(138) Afrikalı Leon, *op. cit.,* s. 37.

(139) Joan Nistor, *Handel und Wandel in der Moldau bis zum Ende des XVI. Jahrhunderts,* 1912, s. 9.

(140) J. Sauvaget, *Alep. Essai sur les origines d'une grande ville syrienne, des origines au milieu du XIX^e siècle,* 1941, s. 14.

(141) Jesús Garcia Fernández, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja,* Valladolid, 1963, s. 25.

(142) M. Bandello, *op. cit.,* I, s. 279 ve *passim.*

(143) R. Carande, *Carlos V y sus banqueros,* Madrid, 1943, s. 57 vd.

(144) Diego Suarez, B.N. elyazmaları, Madrid, B1-34.

(145) A. Boué, *op. cit.,* IV, s. 460, Granvelle'den Riario kardinaline Madrid, 15 Haziran 1580, Vatikan arşivleri, Spagna, 17, f° 135.

(146) P. Vidal de la Blache, *op. cit.,* s. 265.

(147) G. Hartlaub, *op. cit.,* s. 20.

(148) Mémoires, 4. bl., s. 5.

(149) P. Achard (*op. cit.,* 204) yanlış olarak Cartagena yerine Mahon demektedir, G. Botero, *op. cit.,* s. 7. Cartagena liman güvenliği konusunda, *Inst. naut.,* no. 345, s. 95.

(150) Medina Sidonia dükünden, II. Felipe'ye S. Lucar, 20 Kasım 1597, Simancas E° 178. Sevilla'daki şarap ticaretinin önemi hk., G. Botero, *op. cit.,* I, 10, "*... che si dice che guando non entrano in Siviglia 4.000 arrobe di vino al di, bisogna che il Datio fallisca*"

(151) *Novelas ejemplares,* Garnier, II, s. 283. "*Vendeja*" kelimesini yanlış olarak "bağbozumu" olarak çeviriyorum, Marcel Bataillon'un ("Vendeja," *Hispanic Review, XXVIII, no. 2 Nisan 1959) açıkladığı üzere, bu kelime satış, pazar anlamına gelmektedir. Fakat karışıklık oldukça doğaldır, çünkü pazar esas olarak şarap pazarıdır. XVII. yy. başına ait bir belge (B.N. Paris, Fr. 4826, f° 5),* şöyle demektedir. "*... la flotte de la vendange estant pour partir de France pour aller ès lieux d'Espagne en tout le mois de juillet*"

(152) "Vita di Pietro di Toledo", *Archivio Storico italiano,* IX, 22.

(153) Kabili'de, J. Leclereq, *De Mogador à Biskra,* 1881, s. 194.

(154) A. Morel Fatio, *Ambrosio de Salazar,* Toulouse, 1901, s. 16.

(155) Raguza arşivleri, I, P. 2, f° 26 ve v° 27, 30 Ağustos 1569.

(156) G. Botero, *op. cit.,* s. 105, kışın başlangıcında ve ilkbaharın başlangıcında. *Description du Bosphore...* Collection des Chroniques Nationales, Buchon, c.III, 1828.

(157) Bouches-du-Rhône Arşivleri, Marsilya Amiralliği Mal indirme beratları sicilleri. Tekne boşaltmaları, BIX 14 (1543), f° LXV v° LXVI, LXVII v° , LXIX, LXX.

(158) I, s. 23, Yaz hastalıkları, Fourquevaux'dan Kraliçeye 20 Temmuz 1566, Douais, *Dépêches...,* II, 7-8 (Fourquevaux yatağa düşmüştür, ama hiçbir ayrıntı verilmemiştir); G. Mecatti, *op. cit.,* II, s. 801 (1595'te Macaristan'da); N. Iorga, *Ospeti romeni, op. cit.,* s. 87; Tavernier, I, s. 72, İzmir'de veba "olağan olarak Mayıs, Haziran ve Temmuz aylarında hüküm sürmektedir".

(159) *Roman comique,* I. Bl., 1651, 2° p. 1657; Garnier. 1939, s. 64.

(160) B.N. Paris, Fr. 17989.

(161) L. von Pastor, *op. cit.,* X, s. 37.

(162) *Ibid.,* s. 47.

(163) Rainer Maria Rilke, *Lettres à un juene poète,* 1937, s. 54.

(164) Louis Bertrand, *Philippe II à l'Escorial,* 1929, s. 170.

(165) *Op. cit.,* VIII, s. 208.

(166) *Ibid.,* VIII, s. 175.

(167) *Ibid.,* VIII, s. 165.

(168) *Op. cit.,* I, 73; Paul Masson, *Le commerce... XVII^e siècle,* s. 419.

(169) Belon du Mans, s. 136.

(170) João de Barros, *Da Asia,* I. libr. III. ve VIII. Bl.

(171) La Boullaye le Gouz'a göre, zikr. P. Masson, *op.cit.,* s. 373.

([172]) Isabelle Eberhardt, *Notes de Route,* 1921, s. 7.

([173]) Sachau, *op. cit.,* s. 74-77.

([174]) Raguza arşivleri, Diversa di Cancelleria 145, f° 165, 165v°, 172-173, 174 v°, 175, 176, 176v° 177, 177 v°, 180, 180 v°, 188-192 v°, 196-197, 201 v°-203; 146, f° 6 v°, 7, 12, 12v°, 13, 13v°, 14 v°, 17 v°, 24, 33 v°, 40, 40v°, 43, 43 v°, 46v°, 47, 47 v°, 48-49 v°, 50 v°, 104 v°-107, 133 v°, 134, 145 v°-148, 150-153, 155-161 v°, 164-165, 167-168, 170 v°-171 v°, 174, 182-183, 193-194, 198 v°-203, 208-209, 211 v°-213, 215 v°-218, 226-229. Görüldüğü gibi sigortalar arka arkaya yazılmayıp, diğer belgelere karıştırılmışlardır. Bunlar ancak, 1563'ten itibaren *Noli e securtà* dizisinden ilk sicilin açılmasıyla sürekli bir seri meydana getirebilmişlerdir.

([175]) Tekrar döneceğim Livorno *portate*'leri herşeyden önce, çoğu zaman Mediceo 2079 ve 2080, A.d.S. Floransa sicillerini meydana getirmektedirler. F. Braudel ve R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne,* Paris, 1951; *passim.*

([176]) Genova liman giriş trafiği hk. Giovanni Rebora ve Danielo Presotto'nun incelemeleri, uzun dönemde kuşkusuz bu trafiğin mevsimlik değişimleri hakkında bilgi sağlayacaklardır.

([177]) Tavernier, *op. cit.,* 1. not, I, s. 3 "İngiliz ve Hollanda filoları Livorno'ya olağan olarak ilkbahar ve Sonbaharda gitmektedirler".

([178]) *Ibid.,* II, s. 2.

([179]) P. Masson, *op. cit.,* s. 41. Trablus 1612'de.

([180]) *Deutsche Pilgerreisen,* Gotha, 1889.

([181]) *Ibid.,* s. 286-287.

([182]) F. Braudel ve R. Romano, *op. cit.*

([183]) Bkz. yukarıda dn. 174.

([184]) Fakat iki genç tarihçi Danilo Presotto ve Giovanni Rebora, Cenova gümrük belgelerinin sistematik ayıklamasına girişmişlerdir, Cenova İktisat ve Ticaret Fakültesi elyazması tez.

([185]) Museo Correr, D. delle Rose, 45, 1 Ocak 1604, İskenderiye'yi beraberinde teknesine binen Theodolo adlı bir Marsilyalı olduğu halde terkeden Lamberto Siragusano'nun hikayesi. Başlangıçta herşey iyi gitmiştir: yelkenler rüzgârlarla şişmiştir, yunus gibi suyun üzerinde kaymaktadırlar, fakat Küçük Asya kıyılarında Satalia civarında ani bir fırtına çıkmıştır.

([186]) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum (atıf kayıp).

([187]) B. Suárez'den Simon Ruiz'e Floransa, 8 Aralık 1583 tarihli mektup. Valladolid kırsal arşivi.

([188]) A.d.S. Floransa, Mediceo, 920 f° 355. Bu bilgi Maurice Carmona'nın yayınlanmamış bir çalışmasından alınmıştır (C.N.R.S'e verilen rapor).

([189]) "Gebirgsbildung der Gegenwart in den Ost-Alpen", *Natur und Volk,* 69, s. 169-176.

([190]) M.I. Cayeux, *in; Annales de Géographie,* XVII, 1907.

([191]) *Ricerche sul regime dei litorali nel Mediterraneo,* Roma, 1936.

([192]) *Indagine sulla recenti variazioni delle linea di spiaggia delle coste italiane,* Roma, 1935. Bkz. A. Philippson, *op. cit.,* s. 22-23 atıflar ve C.Cold, *küstenveranderung im Archipel,* Münih, 1886; Theobald Fischer, *Beiträge zur physischen Geographie der Mittelmeer länder, besonders, siziliens,* Leipzig, 1877.

([193]) Ed. Le Danois, *L'Atlantique,* 1938, s. 162.

([194]) Th. Monod, *op. cit.,* s. 100.

([195]) A. Pihilippson, *op. cit.,* s. 134-135.

([196]) Historische Geographie, 1904, s. 188.

([197]) Çok genel olarak, Walter Pahl, *Wetterzonen der Weltpolitik,* 1941, s. 226-227.

([198]) Ferdinand Fried, *Le tournant de l'économie mondiale,* 1942, s. 131.

([199]) Zikr. A. Philippson, s. 133-134.

([200]) Fritz Jäger, *Afrika,* 1910, I, 53.

([201]) Herbert Lehmann, *in; Geogr. Zeitschr.,* 1932, s. 335-336.

([202]) B. Bennassar, *Valladolid au XVI^e siècle,* yayınlanacak tez.

([203]) E. de Martonne, *Géographie Universelle,* VI, 1, 1942, 140.

([204]) I. de Asso, *op. cit.,* 1798, s. 78'de Huesca'da 20 yıl kadar süren bir kuraklıktan söz etmektedir.

([205]) *Histoire et destin,* 1942, s. 62.

([206]) *Il clima sulle Alpi ha mutato in età storica?* Bologna, 1937.

([207]) Hans Hanke, *in; Frankfurter Zeitschrift,* 23 Ocak 1943.

([208]) B. Plaetschke, "Der Rückgang der Gletscher im Kaukasus," *Pet. Mitt,* 1937.

([209]) N. Krebs, *in; Geogr. Zeitschr.,* 1937, s. 343.

([210]) R. Pfalz, *in; Geogr. Zeitschr.,* 1931. Aynı gözlem, Denijer, *in; Aunales de Géographie,* 1916, s. 359, Dinar Alplerinde köylülerin yüksekte açtıkları tarlalar.

([211]) Provance'da *mistral* yüzünden zeytin ağaçlarının ölmeleri; 1507, 1564, 1599, 1600, 1603, 1621-1622, P. George, *op. cit.,* s. 394. René Bahrel, *Une Croissance: la Basse Provence rurale (fin du XVI^e* siècle-1789), 1961. s. 123'de farklı bir kronoloji bulunmaktadır "zeytinler için felaketli kışlar: 1570, 1594, 1603, 1621, 1638, 1658, 1680, 1695, 1709, 1745, 1748, 1766, 1768, 1775, 1789. 1549'da Verona'da *"per il gran freddo si secarrono quasi tutti gli'olivi, le vite e altri alberi"*, Ludovico Muscardo, *op. cit.,* s. 416. Pépieux'de (Aude, Carcassonne), 1587'de kar ve zeytinlerin donması, J.Cunnac, *Histoire de Pépieux,* Toulouse, 1944, s. 73. Toskana'da zeytinler 1594'de donmuşlardır, G. Mecatti, *Storia cronologica...* II, s. 790.

([212]) Maurice Champion, *Les inondations en France,* 1861, III, s. 212 vd'dan bu çıkmaktadır.

([213]) *Mémoires historiques de la République séquanoise,*Dole, 1592, f°, II. Kitap, XVIII. Bl.

([214]) Zikr. Ch. de Ribbe, *La Provence au point de vue des bois, des torrents et des inondations avant et aprés 1789,* 1857, s. 20.

([215]) *Archivio Storico italiano,* IX, s. 622.

([216]) *Ibid.,* s. 624.

([217]) Francisco de Vera'dan Kral'a Venedik 30 Haziran 1601, A.N., K. 1677. İstanbul, 3 ve 4 Haziran 1601, *Ibid.*

([218]) "Climatic Fluctuations and Population Problems in Early Modern History", *Scandinavian Economic History* Review, 1955.

([219]) Luis Cabrera de Cordoba, *Relaciones de las cosas succedidas en la Corte de Espana desde 1599 lasta 1614,* s. 166, Valladolid, 25 Ocak 1603.

([220]) J. Castaneda Alcover, *Coses envengudes en la ciutat y regne de Valencia. Dietario de Mosen Juan Porcar, capellon de San Martin (1589-1629),* Madrid, 1934, I, s. 3, 4, 10, 41, 71.

([221]) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.,* s. 48.

([222]) *Ibid.,* 46.

([223]) *Ibid.,* 39.

([224]) *Ibid.,* 37.

([225]) B. Bennassar, zikr. tez.

([226]) J. Castenada Alcover, *op. cit.,* 222, 324.

([227]) Ignacio Olagüe, *La decadaneia de Espana,* 1950, C.IV, Bl. XXV.

([228]) Ignacio Olagüe, "El paisaje manchego en tiempos de Cervantes", *Annales Cervantinos,* III, 1953.

([229]) Çok sayıdaki incelemeleri arasında yön bulabilmek için "Discussion: post-glacial climatic change" *The quarterly Journalof the Royal Meteorological Society,* Nisan 1949 adlı tebliğinden başlamak gerekmektedir.

([230]) *Le climat du Bassin Parisien; essai d'une méthode rationnelle de climatologie physique,* 1957.

([231]) Onun üç parlak makalesini düşünüyorum, "Histoire et climat", *Annales E.S.C.,* 1959: "Climat et récoltes aux XVII[e] siècles", *ibid;* "Aspect historique de la nouvelle climatologie" *Revue Historique,* 1961.

([232]) Corre, D. delle Rose, 20. Sadece bu muazzam sorunu ve Luigi Cornaro, *Trattato di acque del Magnifico Luigi Cornaro, nobili Vinitiano,* Padova, 1560'ın yayınlanmasında önce muzzam olan konuya ilişkin bibliyografyayı hatırlatmak istedin. En iyi yönlenmeyi Roberto Cessi, "Evoluzione storica del problema lagunare", *Atti del congregno per la conservazione e difesa della laguna e della città di Venezia,* 14-15 Haziran 1960 (Istituto Veneto), s. 23-64 sağlamaktadır.

([233]) *Op. cit.*

NOTLAR 1. BÖLÜM, 5. KISIM

([1]) Bu bölüme *Yollar ve kentler* olarak değil de, Lucien Febvre'in bu sahifeleri ilk okuduğu zamanki bir düşüncesinin anısına, *Yollar ve kentler, kentler ve yollar* adını veriyorum.

([2]) *Annales d'hist. soc.*, 11 Ocak 1940, s. 70.

([3]) *Journal du voyage en Italie* 1932, s. 132.

([4]) *Op. cit.*, II, I, s. 195.

([5]) *Op. cit.*, II, 3, I, s. 331.

([6]) A. Philippson, *Das Mittelmeergebiet*, s. 219.

([7]) *Op. cit.*, s. 295.

([8]) G. Botero, op. cit, I, s. 106 ve II, s. 118 "adeta Paris'in iki katı kadar nüfusa sahip", Jacques Bongars, *in*, Anquez, *Henri IV et l'Allemagne*, 1887, s. XXIV.

([9]) Konrad Olbricht, "Die Vergrosstadterung des Abendlandes zu Beginn des Dressigjahrigen Krieges," *Pet. Mitt.*, 1939.

([10]) F. Lot, *Les invasions barbares et le peuplement de l'Europe*, 1937, I, s. 110.

([11]) Bkz. yukarıda.

([12]) Gino Luzzatto, *Storia economica di Venezia dell'XI al XVI secolo*, Venedik, 1961, s. 42. Bu yolda Barletta'dan Napoli'ye manda derilerinin arabayla taşındığına dair işaret, Napoli, 22 Mayıs 1588, Raguza arşivleri, D.de Foris, VII, f° 245.

([13]) Arnoldo Segarizzi, *Relazioni degli ambasciatori veneti*, Floransa, III. 1 Bl., 1927, s. 10-13.

([14]) G. Botero, *op. cit.*, I, s. 50.

([15]) *Ibid.*, s. 9.

([16]) Brèves kontu, *Voyages..., op. cit.*, s. 229.

([17]) *Ibid.*, s. 5.

([18]) Belon du Mans, *op. cit.*, s. 103.

([19]) Charles Estienne, *La Guide des chemins de France*, 2. yay, 1552; *Les voyages de Plusieurs endroits de France et encore de la Terre Saincte, d'Espaigne, d'Italie et autres pays*, 1552. Değişikliklerle birlikte yeni yay., Paris, 1553, 1554, 1555, 1556, 1558, 1560, 1570, 1583, 1586, 1599, 1600; Lyon, 1566, 1580, 1583, 1610; Rouen, 1553, 1600, 1658; Troyes, 1612, 1622, 1623. Ayrıntı için bkz: Sir Herbert George Fordham, *Les Routes de France. Catalogue des guides routiers*, 1929 ve *Les Guides routiers, itinéraires et Cartes routières de l'Europe*, Lille, 1926.

([20]) Théodore Mayerne de Turquet, *Sommaire description de la France, Allemagne, Italie, Espagne, avec la guide des chemins*, Cenevre, 1591-1592, 1618, 1652; Lyon, 1596, 1627; Rouen, 1604, 1606, 1615, 1624, 1629, 1640, 1642.

([21]) Giovanni de l'Herba, *Itinerario delle poste per diverse parti del Mondo*, Venedik, 1561. Aynı döneme ait başka rehberler: Guilhelmus Gratabolus, *De regimine iter agentium vel equitum, vel peditum, vel mari, vel curru seu rheda*, Bâle, 1561; Cherubinis de Stella, *Poste per diverse parti del mondo*, Lyon, 1572; Anonim, *Itinerarium Orbis Christiani*, 1579; Richard Rowlands, *The post of the World*, Londra, 1576; Anonim, *Kronn und Ausbundt aller Vegweisser...*, Kolonya, 1597; Matthias Quadt, *Deliciae Galliae sive Itinerarum per universam Galliam...*, Frankfurt, 1063; Ottavio Codogno, *Nuovo Itinerario delle poste per tutte il mondo...*, Milano, 1608, Paulus Hentznerus, *Itinerarium Germaniae, Galliae, Anglae, etc.* Noribergae, 1612.

([22]) *Das Mittelmeergebiet* (4. yay.) s. 222-23.

([23]) André Piganiol, *Histoire de Rome*, 1939, ş. 522.

(24) Jean Delumean, *Vie économique et sociale de Rome*, I, 1957, s. 81 vd.

(25) Jules Sion, "Problèmes de transports dans l'antiquité," (Lefebvre des Noettes, *L'attelage. Le Cheval de selle à travers les âges* adlı kitabın değerlendirilmesi) *Ann. d'hist. écon. et soc.*, 1935, s. 628 vd.

(26) Jules Leclercq, *op. cit.*, s. 21.

(27) La péninsule Balkanique, 1918, s. 195.

(28) Baron de Busbec, *op. cit.*, I, s. 103, bu bir *anlatı*'ya dayanmaktadır, tabii ki narin bir temel.

(29) *Description de l'Afrique tierce partie*, yay. 1830, II, s. 16-17.

(30) E. von Ranke, *art. cit.*, s. 79.

(31) B.N. Floransa, Capponi, 239, 26 Ocak 1569.

(32) *Novelas ejemplares*, cam ustası.

(33) *CODOIN*, XXXIV, 1 Mayıs 1580, s. 442; 4 Mayıs 1580, s. 453.

(34) Francheschi'den Cenova *doge*'sine Valladolid, 31 Mayıs 1606 tarihli mektup A.d.S. Cenova, Spagna, 15.

(35) Bkz. izleyen dn.

(36) II. Felipe'den Napoli kral naibine, Toledo 13 Ekim 1560, Palermo Belediye Kütüphanesi, 3 Qq E 34, f° 8-11.

(37) 22 Mayıs 1588, Raguza arşivleri, D.de Foris, f° 245.

(38) *Arch. st. İtal.*, IX, s. 460 ve 460 n.1; 468 ve 468 n.1.

(39) Albert Babeau, *Les voyageurs en France*, 1885, s. 68-69 (Paul Hentzner'in yolculuğu 1598'de)

(40) Victor Bérard, *Pénélope..., s. 307;* Chateaubriand, *Itinéraire...*, s.7.

(41) *Libro de Agricultura*, 1539, s. 368 vd. 1598 yay. (ilk yay. 1513).

(42) *A. st. İtal.*, IX, s. 255, 2 Mayıs 1602.

(43) V. Lamansky, *Secrets d'Etat de Venise*, s. 616, 7 Aralık 1550.

(44) Hayvan yetiştiriciliğindeki gerilemenin nedenleri hk, *Cria de los cavallos*, Granada, Simancas E° 137.

(45) Guiseppe Mecatti, *Storia cronologica della città di Firenze*, II, s. 802-803, 1595'de.

(46) D. de Haedo, *Topographia...*, s. 180.

(47) Terranova dükünden Krala Palermo, 22 Nisan 1572, Simancas E° 1137.

(48) G. Trevelyan, *History of England*, s. 287.

(49) A. de Herrera, *op. cit.*, s. 368.

(50) "Notizie," *Archivio storico di Corsica*, 1932, s. 296-297.

(51) *Arch. st. İtal.*, IX, s. 219; Napoli'den Floransa'ya karayoluyla değerli mallar. 1592'den itibaren Floransa üzerinden Napoli-Almanya bağlantısı, G. Vivoli, *op. cit.*, III, s. 198, 350. Geçiş hakları konusunda J. Perret'nin reddine, *Siris*, 1941 ve André Aymard'ın cevabına bkz, *in, R.E.A.*, 1943, 321-22.

(52) Wilfrid Brulez, *De Firma della Faille*, s. 578.

(53) Emile Coornaert, *Un centre industriel d'autrefois La draperie-sayetterie d'Hondschoote(XVI^e - XVIII^e siècles)* 1930, s. 252-53, dn.3.

(54) İzmir daha 1550'lerde önemli bir merkezdir, Belon du Mans, *op. cit.*, s. 89; Raguzalılar oraya yün yüklemeye gitmektedirler; Paul Masson, *Histoire... XVIII^e siècle*, 1896, s. 125; Tavernier, I, 68; P. Henri Fouqueray, *Historie de la Compagnie de Jésus en France des origines à la suppression*, 1925, IV, s. 342 vd; Gérard Tongas, *Les relations de la France avec l'empire ottoman durant la première moitié du XVII^e siècle et l'ambassade de Philippe de Harlay, comte de Césy, 1619-1640*, 1942, s. 208; Baron de Tott, IV, 85-86.

(55) İzleyenler Nicolò Contarini'nin yayınlanmamış bir Tarih'inden alınmadır, V.Lamansky, 513-515. Olay H.Kretschmayr ve F.C Lane tarafından da işaret edilmiştir. Bol miktarda yayanlanmamış belge vardır, A.d.S. Venedik, Papadopoli, Codice 12, f° 23; 1585'de Narenta'dan Venediğe 16.000 *colli* çeşitli mal gitmiştir, bu yol değişmesinin Spalato'nun talihini önceden hazırladığının kanıtıdır. Başka başvurular; *Cinque Savii*, 138, f° 77 v°-79 v°, 16 Haziran 1589; *ibid.*, f° 182, 24 Eylül 1592; *ibid.*, 139 f° 54 ve v°, 23 Kasım 1594; Marciana, Notizie del mondo, 5837, 25 Ocak 1596; Museo Correr D. delle Rose, 42, f° 35 v°, 7 Eylül 1596; *ibid.*, 21, 1598, 1602, 1608; *Cinque Savii*, 12, f° 112, 2 Eylül 1610. Spalato "lazzeretto" imalatı hk. A.d.S. Venedik, Senato Zecca, 17, 22 Nisan 1617.

(56) V. Lamansky, *op. cit.*, s. 514.

(57) F.C. Lane, s. 2.

(58) V. Lamansky, 504 vd.

(59) *Ibid.*, 514.

(60) Domenico Sella, *op. cit.*, s. 2, 55.

(61) *Ibid.*

(62) *Cinque Savii*, Riposte 141, f° 28 ve 29, 19 Temmuz 1607.

(63) *Cingue Savii*, 4, ° 1083, 19 Eylül 1626.

(64) *Ibid.*, 19 ° 103 ve 104, 20 Mayıs 1636.

(65) Bkz. dn. 62.

(66) V. Lamansky, *op. cit.*, s. 514.

(67) Bkz. aşağıda ve Domenico Sella, *op. cit.*, s. 41 vd.

(68) Bkz. aşağıda.

([69]) Prof. Lütfü Güçer'in Giorgio Cini Vakfının Haziran 1957 Kollokyumundaki gözlemlerine dair notlarımı kullanıyorum.

([70]) Rectörlerden O. de Cerva'ya Raguza, 20 Mayıs 1593. Raguza arşivleri, *Lettere di Levante*, 38, f° 113. Kuşkusuz Oran civarındaki kara taşımacılığında artan bir hareketlilik vardır, Diego Suarez, *op.cit.*, s. 36,47,50, 86, 275, 314.

([71]) Dr. M.D. Grmek, "Quarantaine à Dubrovnik", *Symposium Ciba*, Nisan 1959, s. 30-33.

([72]) Giuseppe Tassini, *Curiosità Veneziane*, 1887, s. 277-78. Bu tarihten önce Venedik'teki Türk tüccarları gruplanmışlardı, Senato Terra 67 (15 Mayıs 1575). Türk ve Ermeni tüccarlar hk. bol bilgi, *Cinque Savii*, 3, 4, 13, 15, 17, 18, 19, (1622'den 1640'a).

([73]) Raguza arşivleri de, *Diversa di Cancellaria*, 192-196.

([74]) Daha önce zikredilen 7 Kasım 1963 tarihli mektubunda.

([75]) Renée Doehaerd, *Etudes anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers 1488-1514*. I, 1963, *Giriş*, s. 66.

([76]) Jacques Heers, "Il commercio nel Mediterraneo alla fine del secolo XIV e nei primi anni del XV", *Archivio storico italiano*, 1955.

([77]) *Op. cit.*, s. 578.

([78]) Domenico Sella, *op. cit.*, s. 72.

([79]) Alberto Tenenti, *op. cit.*, 1959.

([80]) *Ibid.*, s. 59 ve 60, Raguza'da sabit sigorta hadleri, Iorjo Tadic, daha önce zikredilen 7 Kasım 1963 tarihli mektup.

([81]) *Cinque Savii*, 141, f° 32-33 v°, 24 Eylül 1607. Suriye için sigorta haddi hem gidiş, hem de dönüş için % 8, 9, 10 olmakdır. Hadler (sadece gidiş veya sadece dönüş) 1593 ve 1594'te düzenli olarak % 5'tir. A.d.S. Venedik, *Miscellanea*, Carte Private 46, *Cinque Savii* acaba Suriye'ye para ihraç edebilmek için abartıyor mu?

([82]) Tabii ki iyimser bir varsayım.

([83]) *Ibid.*, 567.

([84]) *Ibid.*, 563.

([85]) Raguza arşivleri, *Diversa di Cancelaria*, 192-196 ve özellikle 192 (f° 139, 30 Mayıs 1604, f° 176 v°, 14.1604, katalan); 194 (f° 44 v°, 2 Mayıs 1605).

([86]) Museo Correr, Prov. Div. C 989 (Mercatura e traffichi III).

([87]) Felipe Ruiz Martin, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo*, 1965, s. CXVI vd.

([88]) Modesto Ulloa, *La hacienda real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Roma, 1963, s. 187.

([89]) Ramon Carande, *Carlos V y sus banqueros. La hacienda real de Castilla*, 1949, s. 292 vd.

([90]) *La hacienda real...*, s. 137-200.

([91]) Simancas, Escrivania Mayor de Rentas, 1603-1604.

([92]) *The growth of the Antwerp market and the European Economy*, 1963, II, s. 311 vd.

([93]) A.d.S Venedik, *Cinque Savii*, 4 *bis*, f° 44, 8 Mayıs 1636.

([94]) R. Mantran, *op. cit.*, s. 489.

([95]) S. Schweigger, *op. cit.*, s. 241.

([96]) B.M. Sloane, 1572, f° 50 v° ve 51, 2 Temmuz 1633.

([97]) A.d.S. Venedik, Dispacci, Spagna, P° Gritti'den *doge*'ye Cenova, 30 Nisan 1616.

([98]) R.P. Binet, *Essay des merveilles de nature et des plus nobles artifices* (yay. 1657, s. 97).

([99]) Alvaro Castillo Pintado'nun henüz yayınlanmamış çalışmasına göre.

([100]) Museo Correr, D. delle Rose, 217.

([101]) Simancas E° 160'a göre Bkz. aşağıda. Meraklıları için, teknik tarihi konusunda çok yararlı, A. Delatte, "L'armement d'une caravelle grecque du XVI[e] siècle, d'après un manuscrit de Vienne", *Miscellanea Mercati*, c. III, 1946, s. 490-508. Bu teknenin ağırlığının fonksiyonunda çeşitli kısımların oranlarına dair bir incelemedir. Bu zor metnin çevirisini Hélène Bibicou'ya borçluyum.

([102]) Simancas, Guerra Antigua, XX, f° 15, 15 Eylül 1541. Taşınan birat için en az yirmi ton gerekmektedir.

([103]) Thomas Plater, *in. Felix et Thomas Platter à Montpellier*, 1892, s. 303.

([104]) Louis Dermigny, *La Chine et l'Occident Le Commerce à Canton au XVIII[e] siècle, 1719-1833*, büyük *Indiamen*'in tonajı 2000 tonilatonun altında kalmaktadır, *Hindoustan* 1758'de resmen 1248 t. çekmekte, su çekmesi ise aslında 1890 t. olmaktaydı, I, s. 202 vd., s. 212, 213.

([105]) A.d.S. Venedik, Senato Mar, 6, f° 185, 30 Haziran 1460.

([106]) B.N. Paris, Ital. 1714, f° 109, J.A. Venier'den *doge*'ye Rouen, 22 Şubat 1532, kopya.

([107]) Jacques Heers, *Gênes au XV[e] siècle, activité économique et problèmes sociaux*, 1961, s. 278.

([108]) Metnimiz Alberto Tonenti ve Corrado Vivanti'nin, makalenin temelini oluşturan Venedik *galere de mercato* sistemine dair yayınlanmamış çalışmalarının ilk bölümlerinden yararlanmaktadır. "Le film d'un grand système de navigation: Les galères marchandes vénitiennes XIV[e] - XVI[e] siècles", *Annales E.S.C.*, XVI, 1961, no. 1, s. 83-86.

([109]) Gino Luzzato, *op. cit.*, s. 41 vd.

([110]) *Ibid.*, 76.

([111]) A.d.S. Natatorio di Collegio, 355 f° 104 v°, 1 Aralık 1449. Gene bu dizide: 372, f° 108 v°, 12 Nisan 1450

(915, 1150, 1100 *botte*); 97 f° 29 v°, 11 Haziran 1461 (2500 *botte*); 343, f° 343, f° 87, 18 Şubat 1471; 368 f° 96, 8 Haziran 1471 (1000 *botte*'den fazla yeni bir *nave*).

([112]) A.d.S. Mantova, A° Gonzaga, Dizi E, Venezia 1433, G. Brognolo'dan Mantova markisine Venedik, 7 Ağustos 1490.

([113]) *Op. cit.*, I, s. 684, 26 Haziran 1497; s. 802-3, Ekim 1497.

([114]) *Ibid.*, II, s. 1244 vd. Benzeri döküm: Correr. D. delle Rose, 154, f° 69, 1499.

([115]) Muhtıra Malaga'da Haziran 1541'de düzenlenmiştir, Simancas Guerra Antigua, XX, f° 10.

([116]) Louis Dermigny, *op. cit.*, c. I, s. 202 vd.

([117]) A.d.S. Venedik, Senato Mar, 4, f° 28 v°, 16 Ocak 1451.

([118]) Museo Correr, D. delle Rose, 2509, 21 Ekim 1502, in rogatis.

([119]) *Op. cit.*, III, s. 413.

([120]) Huguette ve Pierre Channu, *Séville et l'Atlantique*, 1955, c. I, S. 127, dn. 3, 13 Şubat 1552 ve 11 Mart 1587 emirnamelerine dair; tavanlarında da yükseltilmesi: 1547'de 400t ve 1628'de 550t; filo halinde giden gemiler için.

([121]) J. Kulischer, *Allgemeine Wirschaftsgeschichte des Mittelalters undder Neuzeit*, 1928 (ikinci baskı 1958), II, s. 385.

([122]) Albert Girard, *La rivalité commercale de Séville et de Cadix au XVIII[e] siècle*, 1932.

([123]) Barradas, *in:* Bernardo Gomes de Brito, *Historia tragico-maritima*, 1904-1905, I, 221.

([124]) *Journal de voyage de... zane* (1579) yayınlanmanuş, P.R.O. 30.25.156. f° 32 v°.

([125]) Alfred de Sternbeck, *Histoire des filbustiers*, 1931, s. 158 vd. Abbé Prévost, *Histoire Générale des voyages*, 1746, c. I, s. 355. Acaba Cervantes'in *La* espanola *inglesa des Novelas Ejemplares*'ini ilham eden bir Portekiz *carraca*'sına ilişkin çeşitli olaylar mıdır?

([126]) B.M. Sloane, 1572.

([127]) B. Varenius, *Geographia Generalis*, Amsterdam, 1664, s. 710.

([128]) V.G. Scammell, "English merchant shipping at the end of the Middle Ages; some East Cost evidence", *The Economic History Review*, 1961, s. 334, 1572'de ortalama tonaj hala 42 tondur.

([129]) John Harris, *Navigantium atque itinerantium bibliotheca*, Londra, 1746, I, s. 115.

([130]) R. Hakluyt, *The principal...* II, 2. kısım, s. 112-113.

([131]) J. Harris, *op. cit.*, I, 23.

([132]) *La Armada Invencible*, belgeleri yay. Henrique Herrera Oria, Valladolid, 1929, s. 24.

([133]) P. Charliat, *Trois siècles d'économie maritime française*,. 1931, s. XXX.

([134]) J. Kulischer, *op. cit.*, II, s. 1572.

([135]) Simancas E° 174.

([136]) *Ibid.*

([137]) Simancas, Guerra Antigua, XI, foliosuz; (1538)de, *ibid*, f° 56, *Relacion de los naos y carabellas que se han entrados los puertos deste reyno de Galicia*, Carthagena'ya ve Barselona'ya giden sardalya yüklü kayıklar hk; biri şeker, diğeri İrlanda derileri yüklü iki Portekiz karavelası hk. bilgiler. Bu pigmelerin ortasıda Vivero'da 1000 tonluk bir *caraca*. "*que a comun opinion es el major navio que desde LEvante à Poniente*".

([138]) Simancas E° 160.

([139]) *Relacion de los navios q. se han detenido en la boya de Cadiz y puerto de San Lucar de Barrameda y de sus partes, bondad, gente de mar y artilleria en 29 de março 1595*, Simancas E° 174.

([140]) *Relacion particular de los navios q. estan detenidos en los puertos de Cadiz, San Lucar, Gibraltar, Huelva*, Simancas E° 174.

([141]) *Relacion de las urcas y filibotes que han entrado en este puerto de San Lucar de Barrameda desde los 3 de octubre hasta los 21 del dicho de 1595 y en la baya de la ciudad de Cadix y lo que viene en cada uno dellos*, Simancas E° 174.

([142]) Razilly Şövalyesinden Richelien'ye Pontoise, 26 Kasım 1626, B.N., Paris n.a., 9389, f° 66 v°.

([143]) *CODOIN*, II, s. 171, 12 Mayıs 1594.

([144]) Yakalanan gemi (Henri Hauser, *Prépondérence espagnole*, 2. yay., 1940, s. 148, 154; R. Hakluyt, 1927, s. 1 vd.) İspanyollar tarafından model olarak kullanılmış olmalıdır. Tartışmalı bir ifade, çünkü *Revenge*, ele geçmesinden kısa bir süre sonra, bir fırtına esnasında batmıştır, Garrett Matingly, *in: The American Historical Review*, IV, no. 2, Ocak 1950, s. 351. Ancak XVI. yy'ın sonunda şu veya bu durumda, İngiliz tekniklerinin İspanya'ya ve Akdeniz'e aktarımı meydana gelmiştir. Raguzalı armatörler (Simancas, Contaduria Mayor de Cuentas, Segunda época, 904, 20 Şubat 1590), İngiliz tipi kalyon inşa etmektedirler, *Indice de la Colección de documentos de Fernandez de Navarrete que posee el Museo Naval*, Madrid, 1946, no. 741. Belge yanlış olarak 1570-1580 arasına konulmuştur. Daha geç ve daha doğru bir tarih: Gregorio de Oliste'den III. Felipe'ye Napoli, 13 Ocak 1604 tarihli mektup, faal olarak "*de la fabrica de los 12 galeanos que V.M. me mando hazer mediante el asiento*" ile uğraşmaktadır, Simancas, Napoli Estado 1100 f° 8. Çok sayıda atıf, A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 14, f° 229-233; 29, f° 44-45; 30, f° 31, 38-46, 49-53, 58-80, 158-9, 221-25.

([145]) Fco de Vera tarafından krala rapor edilmiştir, 29 Temmuz ve 5 Ağustos 1589, A.N., K. 1674.

([146]) Fidel de Sagaraminaga, *El gobierno... de Viscaya*, 1892, I, s. 73.

([147]) Antonio de Quintaduenas'dan Simon Rujz'e Rouen, 16 Nisan 1565 tarihli mektup, zikr. Henri Lapeyre, *Une famille de marchands, Les Ruiz. Contribution à l'étude du commerce entre la France et l'Espagne au temps de Philippe II*, 1955, s. 212, dn. 169.

(148) Marco Ottobon'un 1591'de Dantzig'den döndükten sonra verdiği nihai rapor, bkz. Bl. 3, dn. 76.
(149) *Ibid., Proveditori alle Biave* mektup, Dantzig, 7 Temmuz 1591.
(150) Bütün bu sorunlar, tonajlar, inşaat tarzları, tekne adları ve küçük tekneler hakkında bkz. Henri Lapeyre, *op. cit.*, s. 206 vd.
(151) Frederic C. Lane, *op. cit.*, s. 27.
(152) *Op. cit.*, VI, s. 71.
(153) Frederic C. Lane'in dediğine göre 1564'e kadar, "The Medit. spice Trade", *A.H.R.*, c.XLV, s. 581.
(154) J. Lopez'den Kral'a Venedik, 2 Temmuz 1569 tarihli mektup, Simancas E° 1326.
(155) Dr. Jules Sottas, *Les messageries maritimes à Venise aux XVI e et XV e siècles, 1936, s. 136.*
(156) *F.C. Lane, op. cit.*, s. 47.
(157) Navagero, *op. cit.*, s. 1.
(158) S. Razzi, *La Storia di Raguza*, 1903, s. 128.
(159) *Ibid.*, s. 156.
(160) 8 Mart 1565, Simancas, E° 486.
(161) *Ibid.*,
(162) A.d.S. Napoli Sommaria Partium: 540, f° 51; 546, f°-229 v°; 559, f° 267 v° ve 268; 560, f° 73, 115 v°, f° 185, 562, f° 55, v° f° 237 v°; 561, f° 101 v°; 594, f° 28 v° (Raguza'da inşa halinde 1000 tonluk; 800 *carri*'lik *nave*); 595, f° 161 v° ve 162.
(163) 6 Mayıs 1579, A.d.S. Floransa, Mediceo 1829, f° 67.
(164) A.d.S. Venedik, Senato Dispacci Spagna, Zane'den *doge*'ye, 15 Temmuz 1583, Rakamlar Museo Correr, Dona delle Rose, 154, f° 101'de bulunmaktadır.
(165) 31 Mayıs 1591, Raguza ar., Diversa de Foris, V, f° 15.
(166) 2 Haziran 1591, Cenova Civico ar., Consolato Francese, 332.
(167) Miguel de Oviedo'dan Krala Carthagena, 19 Ekim 1596, Simancas E° 176.
(168) 4 Mart 1596, Raguza ar., D.de Foris, IV, f° 85.
(169) Trapani 10 Mayıs 1599, Raguza ar., D.de Foris, VIII, f° 25 v°.
(170) Sicilya kralı naibi Magueda dükünden Trapani Jurados'una, 21 Ağustos 1601, Raguza Ar., D.de Foris, f° 203 ve 203 v°, 4000 *salme*'lik gemi.
(171) Iorjo Tadie (7 Kasım 1963 tarihli mektup).
(172) A.d.S. Venedik, Capitolari, II C 112, 4 Kasım 1581, zikr. G. Luzzatto, "Per la storia delle costruzioni navali a Venezia nei secoli XV e XVI", *Miscellanea di studi storici in onore di C. Manfroni*, Venedik, 1925, s. 397.
(173) G. Luzzatti, *ibid.*, s. 392 vd.
(174) V. Lamansky, *op. cit.*, s. 560
(175) Simancas Guerra Antigua, XX, f°13
(176) *Ibid.*, f° 10.
(177) *Ibid.*, f° 15.
(178) *Ibid.*, f° 9.
(179) *Ibid.*, XLVI, f° 204.
(180) *Ibid.*, LIII, f° 206.
(181) Giuseppe Vivoli, *Annali di Livorno*, Livorno, 1842, III, s. 425.
(182) *Diarii*, LIII, s. 522.
(183) Auguste Jal, *Glossaire nautique*, 1848'e göre.
(184) F. Lane, *op. cit.*, s. 53; Casoni, "Forze militari", *Venezia e le sue lagune*, 1847, s. 195.
(185) Alfredo Pino-Branca, *La vita economia degli Stati italiani nei secoli XVI, XVII, XVIII, secundo le relazioni degli ambasciatori veneti*, Catania, 1938, s. 209.
(186) 4 Kasım 1589, Pregadi meclisi, A.d.S. Venedik, Busta 538, f° 884.
(187) F.C. Lane, *op. cit.*, s. 52, dn. 52, s. 53, dn. 57.
(188) *Voyage du Levant*, s. 25.
(189) Pierre Grandchamp, *La France en Tunisie à la fin du XVI e siècle*, 1920, s. 88.
(190) Belediye-Kütüp., Palermo, 3 Qq D 77, no. 9, 26, 32.
(191) Belediye ar., Marsilya, tasnif edilmemiş HH dizisi.
(192) Veya 1561'de İstanbul'a giden şap yüklü olarak Sakız'a uğrayan şu 450 tonluk Marsilya kalyonuna. Doğu Akdeniz'den haber, 12-14 Nisan 1561, Simancas E° 1051, f° 55.
(193) Cenova Civico Ar., Eylül 1594, Consolato Francese, 332. Marsilya teknelerinin küçüklüğü hk., 1581-1585 arasında Venediğe gelen "*saettie francese*" sayımına bkz., A.d.S. Senato Terra, 96. Toplam olarak 37 geliş: 1581'de 6, 1582'de 9, 1583'de 7, 1584'de 9, 1585'de 6. En büyüğü 164 *botte* (yaklaşık 82 t.), en küçüğü 54 *botte* (27 t.) çekmektedir. Ağırlıkları *stara* olarak (440, 440, 460, 305) verilen 4 tekneyi bir yana bıraktım. Geriye kalan 33 tanesinin ortalaması 90 *botte*'nin biraz üzerinde, yani 45 t. olarak çıkmaktadır.
(194) 14 Şubat 1590, P. Grandchamp, *op. cit.*, s. 30-31.
(195) 6 Ağustos 1596, *ibid.*, s. 81.
(196) 2 Haziran 1591, Cenova Civico Ar., Consolato Francese, 332.
(197) Bkz. II. crit, Ks. II, Bl. 7, dn. 144.

(198) *Histoire du Commerce de Marseille,* C.III, s. 193.
(199) P. Lescalopier, *op. cit.,* s. 26.
(200) Josip Luetic, *O pomortsvup Dubrovacke Republike u XVIII stoljecù,* Dubrovnik, 1959, s.190.
(201) Museo Correr, D. delle Rose, f° 217.
(202) *Ibid.,* f° 8 vd.
(203) Bkz. aşağıda.
(204) Bkz. aşağıda C.II. Ks. II, Bl. 6, dn. 15.
(205) N. Iorga, *Ospiti romeni in Venezia (1570-1610),* 1932, s. 75.
(206) Ugo Tucci, "Mercanti veneziani in India alla fine del secolo XVI", *Studi in onore di Armando Sapori,* 1957, s. 1091 vd.
(207) Gilberto Freyre, *Casa Grande et senzale,* Rio de Janerio, 1946, c.I, s. 360.
(208) Brantôme, *Mémoires,* XI, s. 107.
(209) Philippe de Canaye, *Le voyage du Levant,* s. 114.
(210) Richard Busch-Zantner, "Zur kenntnis der osmanischen Stadt", *Geogr. Zeitschr.,* 1932, s. 1-13
(211) J. Leclercq, *op. cit.,* 1881, s. 21.
(212) D. de Haedo, *op. cit.,* 178 v°. Cezayir'de her hafta ova ve civar dağ insanlarının büyük yarışmalarına sahne olan iki pazar kurulmaktadır.
(213) A. Pino Branca, *op. cit.,* s. 257.
(214) *Pani garbi:* en iyi kaliteden yünlü kumaşlar.
(215) Kraliçeye, 13 Şubat 1567, Douais, *Dépeckes...,* III, s. 36-37.
(216) Terranova dükünden Krala, Simancas E° 1114, 28 Ağustos 1575; E° 1145, 18 Şubat 1576.
(217) Jacob Burckhardt, *Geschichte der Renaissance in Italien,* yay. 1920, s. 16-17.
(218) Baron de Tott, *Mémoires,* IV, s. 71-73.
(219) *Le discours du voyage de Venise à Constantinople,* 1547, s. 31.
(220) Renée Doehaerd ve Ch.Kerremans, *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont,* 1952, I, s. 77-78.
(221) A. Mehlan, "Die grossen Balkanmessen in der Türkeinzeit", *Viert. für soz.-und Wirtsch.,* XXXI, 1938, s. 20-21.
(222) J. Tadic, *Dubrovcani po juznoj Srbiji u XVI stolecu Glasnik Skop nauc dro,* VII, VIII, 1930, s. 197-202.
(223) L. Bernardo, *Viaggio a Costantinopoli,* Venedik, 1887, s. 24, 1591.
(224) Bir ipekli imalathanesi, 20 Kasım 1575 Meclisi, Marsilya Bel. ar., BB 45, f° 330.
(225) Giacomo Pedro Luccari, *Annali di Ragusa,* Venedik, 1605, s. 120.
(226) *Ibid.,* s. 139.
(227) G. Botero, *op. cit.,* I, s. 35.
(228) Marc Bloch, *in;* Mélanges d'histoire sociale, I, s. 113-114.
(229) Francesco Guicciardini, *Diario del viaggio dispagna,* Floransa, 1932, s. 46. Bir karşılaştırma için: 1592'de Nimes, P. George, *op. cit.,* s. 621-22.
(230) *Decadenza economica Veneziana nel secolo XVII,* Giorgio cini Vakfı Kollokyumu (27 Haziran-2 Temmuz 1957), 1961, s. 23-84.
(231) *Le Banquet,* s. 17, zikr. Th. Scharten, *Les voyages et les séjours de Michelet en Italie,* 1934, s. 101.
(232) Jacques Heers, *op. cit.,* s. 74 vd.
(233) B.N. Paris, Fr. 2086, f° 60 v°, 61 r°.
(234) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii,* Riposte 1602-1606, f° 189, v°, 195.
(235) *Op. cit.,* I, s. 38.
(236) Antonio de Campany y de Montpalau, *Memorias historicas sobre la Marina, Commercio y Artes de la antigua ciudad de Barcelona,* Madrid, 1779, I, s. 205 vd.
(237) Bilbao üniversitesinde profesör olan Felipe Ruiz Martin, gelecek kitabının taslağını bana aktardı.
(238) A.d.S. Venedik, Dispacci Senato Spagna, F° Moro'dan *doge*'ye, Madrid... 1615.
(239) Simancas Expedientes de Hacienda'nın hayranlık verici belgeleri, 170, burada ayrıca kentin 1561'deki nüfus sayımı, *pandōn'u* bulunmaktadır.
(240) A.d.S. Venedik, Senato Terra 4, f° 138, 22 Mart 1460.
(241) *Le loyal serviteur, op. cit.,* s. 42.
(242) A.d.S. Venedik, Senato Terra, Brescia, 5 Mart 1558; sorun eskiden çıkmıştır, *ibid.,* 24, Brescia, Şubat-Mart 1556.
(243) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 2, f° 75 v° ve 76, 7 Temmuz 1550.
(244) Bkz. II. Cilt, 1. Bl. 94 nolu uzun bibliyografya dipnotu.
(245) Simancas'nın az ve kökü kullanılan arşiv kaynaklarından hareketle yeniden ele alınmalıdır. Felipe Ruiz Martin'in haber verdiği incelemelerinin çok gecikmeyeceklerini umalım.
(246) Bu alandaki olay, Karl Julius Beloch'un III. ve son cildinin yayınlanmasıdır, *Bevölkerungsgeschichte Italiens,* Berlin, 1961.
(247) Ömer Lütfü Barkan'ın incelemelerinin devrimci yeniliği.
(248) E. Hobsbawm, "The Crisis of the 17 th Century", *Past an Present,* 1954, no.5, s. 33-53, no. 6, s. 44-65.

(249) Alvaro Castillo Pintado, "El servicio de millones y la población del Reino de Granada en 1591", *Saitabi. Revista de la Faculdad de Filosofia y Letras de la Universidad de Valencia,* 1961.

(250) Otto Brunner, *Neue Wege der Sozialgeschichte. Worträge und Aufsätze,* Göttingen, 1956, s. 87 ve F. Braudel, "Sur une conception de l'histoire sociale", *Annales E.S.C.,* Nisan-Haziran 1959.

(251) Earl J. Hamilton, *El Florecimiento del capitalismo y otros ensayos de historia encónomica,* 1948, s. 121-122.

(252) Daniele Beltrami, *Forze di Lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII'* XVIII, 1961, s. 5 vd.

(253) M. Moreau, *Recherches et considérations sur la population de la France,* 1778, s. 257-258 ve s. 276'daki tablo.

(254) Borromée'de dinsel kurul temsilcileri, Trente, 7 Ağustos 1561, Susta, *op. cit.,* I, s. 67-68 ve 68-69 dn.

(255) G. Vivoli, *op. cit.,* III, s. 15 ve 24, dn. 17.

(256) N. Iorga, *op. cit.,* s. 35.

(257) G. Mecatti, *op. cit.,* II, s. 766.

(258) *Almanacco di economia di Toscana dell'anno 1791,* Floransa, 1791.

(259) 1539'da böyle olmuştur, Rosario Russo, *art. cit.,* s. 435, 1560'da da böyle olmuştur, Simancas E° 1389, 19 Haziran 1560. Messina için 1577'de böyle olmuştu, Simancas E° 1148, 9 Mayıs 1757.

(260) A. Serra, "Breve trattato delle cause che possono far abondare li regni d'oro e argento dove non sono miniere", A. Graziani, *Economisti del cinque e Sciento,* Bari, 1913, s. 164.

(261) A.d.S. Venedik, *Cinque Savii..., Busta2.*

(262) B.N., Paris, fr. 5599.

(263) Yani Rialto.

(264) G. Parenti, *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze,* 1939, s. 96 vd.

(265) Giuseppe Mira, *Aspetti dell'economica comasca all'inizio dell'età moderna,* Come, 1939, s. 239 vd.

(266) Bkz. aşağıda.

(267) Simancas E° 1326, 29 Eylül 1569-1 Ekim 1569.

(268) 13 Aralık 1562 Meclisi, BB 41, f° 25 vd.

(269) Giuseppe Pardi, "Napoli attraverso i secoli", *N.R. St.,* 1924, s. 75.

(270) "Limanın dışına çıkan, kendilerine gerekenden daha fazla ekmek kaldıran ve taşıyan" St Jehan "mahallesi" balıkçılarını karşı talep edilen önlemler, 7 Ağustos 1583, Marsilya Bel. ar., BB 45, f° 223.

(271) Alexandre Agulftequi (?)'den Marsilya konsüllerine, Lyon, 11 Kasım 1579, Marsilya Bel. ar.

(272) 28 Ağustos 1577, A.H.N., Barselona enkizisyonu, libro I, f° 308.

(273) 12 Ekim 1558, Valencia enkizisyonu, libro I, f° 308.

(274) A.d.S. Venedik, Capi del Consiglio dei X, B[a] 594, f° 139, satın alma tasarısı, 23 Haziran 1559, aynı talep, 16 Mayıs 1560, *ibid.,* f° 144.

(275) Marsilya'da 4 Mayıs 1572 tarihi Meclis toplantısında tüccarlara yük başına 6 *sol*'lük bir prim tanınmıştır, BB 43, f° 144 vd. Marsilya Bel. Ar.

(276) Marsilya Bel. Ar. BB 41, f° 1 vd.

(277) Pietro Lomellino'dan Cenova Signoria'sına, Messina, 8 Ekim 1577, A.d.S. Cenova, Lettere Consoli Napoli, Messina 1-2634.

(278) 1607 Ağustosunda kıtlık Napoli'de bir ayaklanmaya yol açmıştır, *Archivio storico italiano,* IX, s. 266. Daha sonra 1647 Messina ayaklanmasında kıtlık belirleyici olmuştur. Çok sayıda atıf: 23, 26, 27 Aralık 1559; 2 Ocak 1560, Sim. E° 1050, f° 3; 28 Ocak 1560, E° 1324, f° 72; 5 Kasım 1562 E° 1562, E° 1324, f° 154, 16 Aralık 1562, *ibid.,* f° 147; 8 Nisan 1563, f° 110; 18 Mart 1565, A.d.S. Venedik Senato Secreta Dispacci Napoli no. 1; 7 Şubat 1566, Sim. E° 1059, f° 68; 28 Şubat 1571, *ibid.,* f° 60.

(279) 1527, Mario Branetti, "Notizie di Fonti et Documenti", *Archivio Storico di Corsica,* 1931, s. 531.

(280) H. Kretschmayr, *op. cit.,* III, s. 41.

(281) G. Mecatti *op. cit.,* II, s. 764.

(282) M. Bandello, *op. cit.,* V, s. 167. 1524'de, Salvatore Pugliese, *Condizione economiche e finanziarie della Lombardia nella prima metà del secolo XVIII,* 1924, s. 55'de 100.000 ölüden söz etmektedir.

(283) G. Vivoli, *op. cit.,* III, 268.

(284) *Ibid.*

(285) *Ibid.*

(286) *Ibid.*

(287) "Un picciol popolo è facilmente consumato da una pestilenza", G. Botero, *op. cit.,* II, *Poemia,* s. 1599 yay. sahifeleme yok.

(288) Bkz. yukarıda dn. 280.

(289) Marciana, Ital. 7299, *Memorie publiche dal anno 1576 al 1586,* 18 Mart 1584.

(290) Bu 1576 vebası hk. Ernst Rodenwaldt'ın hayranlık verici incelemesi, "Pest in Venedig 1575-1577, Ein Beitrag zur Frage der Infektkette bei den Pestepidemien West-Europas", *Sitzungsberichte der Heidelberger Akademie d. Wissenschaften Mathematisch-naturwissenchaftlische Klasse,* Heidelberg, 1953, s. 119 vd.

(291) *Op. cit.,* s. 315-316.

(292) René Baehrel "La haine de classe en temps d'épidemie", *Annales E.S.C.,* 1952, s. 315-350 v edaha iyisi,

"Economie et terreur histoire et sociologie", *annales hist de la Révolution française, 1951, s. 113-146.*

([293]) *A.d.S. Venedik, Senato Misti, 19. f°* 72 v° ve 73, 3 Haziran 1479.

([294]) Père Maurice de Tolon, *Préservatifs et remèdes contre la peste ou le Capucin Charitable,* 1668, s. 60 vd.

([295]) *Op. cit.,* II, s. 14.

([296]) Pare P. Gil, *Libre primer de la historia cathalana,* f° 81 r°.

([297]) Raguza Ar.; ayrıca bkz. Diversa di Cancellaria dizisi, 137.

([298]) *Ibid.,* 146, f° 32 v°, 140, 187 v°, 205, 213 v°, 215 vs.

([299]) D. de Haedo, *op. cit.,* s. 8 v° (kabiller hk.), s. 9 (Andaluçyalılar hk.)

([300]) A.d.S. Floransa, Mediceo 4185, f° 171-75.

([301]) Ömer Lütfü Barkan, Ecole des Hautes Etudes'e verilen yayınlanmamış konferanslar, s. 11.

([302]) B.M., Sloane, 1572, f° 61, Temmuz-Ağustos 1633.

([303]) B. Gerometta, I forestieri a Venezia, Venedik, 1858, s. 9.

([304]) A.d.S. Venedik, Senato Terra, 101, Mayıs 1587.

([305]) G. Hernandez'den Krala Venedik, 17 Haziran 1562, Sim. E° 1324, f° 136; N. Iorga, *op. cit.,* s. 136. Rumların yanı sıra Ermeniler, Çerkezler, Ulahlar.

([306]) M. Bandello, *op. cit.,* IV, s. 68.

([307]) Nicolo Crotto'dan Antonio Paruta'ya Ankara, 2 Mayıs 1585; Cucina'dan Paruta'ya Venedik, 16 Nisan ve 25 Haziran 1509. A.d.S. Venedik, *Lettere Com. 12 ter.* ve N.Iorga, *op. cit.,* s. 19.

([308]) G. d'Aramon, *op. cit.,* s. 3.

([309]) F. de Vera'dan II. Felipe'ye Venedik, 23 Kasım 1590, A.N., K 1674.

([310]) P. Lescalopier, *op. cit.,* s. 29.

([311]) G. Botero, *op. cit.,* I, s. 103.

([312]) J. W. Zinkeisen, *op. cit.,* c. III, s. 99.

([313]) G. Botero, *op. cit.,* I, 99.

([314]) Özellikle J. Plesner'in kitabını düşünüyorum, *L'émigration de la campagne libre de Florence au XIII^e siècle,* 1934.

([315]) H. Kretschmayr, *op. cit.,* II, 194.

([316]) N. de Nicolay, Navigations..., *op. cit.,* s. 157. Gravosa'da Raguza evleri, portakal ve limon ağaçlarıyla bahçeleri.

([317]) Bkz. dn. 319.

([318]) Mate Aleman, *De lavida del picaro Guzman de Alfarache,* 1615, I, s. 24 ve 29.

([319]) Zikr. G. Luzzatto, s. 145.

([320]) B.M. Sloane 1572.

([321]) Robert Livet, *op. cit.,* s. 157.

([322]) R. Busch-Zantiner, *op. cit.,* bkz. aşağıda.

([323]) L. Pfandi, *Introducción al siglo de oro,* Barselona, 1927, s. 104-105.

([324]) H. Kretschmayr, *op. cit.,* II, s. 251.

([325]) G. Vivoli, *op. cit.,* II, 52.

([326]) H. Kretschmayr, II, 254.

([327]) *Ibid.,* s. 337-338.

([328]) A. Petit, *André Doria..., op. cit.,* s. 6.

([329]) *Ibid.,* s. 32-33.

([330]) *Ibid.,* s. 216 vd.

([331]) Bkz. dn 333.

([332]) P. Egidi, *Emanuele Filiberto,* 1928, s. 114.

([333]) Scovazzi ve Nobaresco, *Savona; Rivista Storica.* 1932, s. 116'daki değerlendirmeye göre.

([334]) G. Botero, *op., cit.,* s. 39.

([335]) Perugia hk. Tordi ve A. Belucci'nin incelemeleri ve *Archivio storico italiano,* c. IX, s. 114 vd.

([336]) Archivo storico italiano, c. IX, s. 47.

([337]) Bu küçük kentsel tarih örneği hk, Leopoldo Palatini, Visca, Casti'nin incelemeleri.

([338]) *Les aventures du capitaine Alonso de Contreras, 1582-1633,* haz. Jacques Boulenger, 1933, s. 222 vd.

([339]) D. de Haedo, *Topographia...* s. 173 v°.

([340]) *Novelas ejemplares.* "Licenciado Vidriera", I, s. 263.

([341]) Maurice Carmona'nın XVII. yy'da Floransa ve Toskana'ya dair basılmamış tezine göre.

([342]) Maurice Carmona, "Aspects du capitalisme toscan aux XVI^e et XVII^e siècles", *Revue d'Hist. moderne et contemporaine,* 1964.

([343]) Bkz. yukarıda.

([344]) Bkz. yukarıda Bl. II. dn. 4.

([345]) Konsolos Raffaelo Giustiniano'dan Genova *doge* ve yöneticilerine, Messina, 3 Haziran 1561, A.d.S. Genova, Lettere Consoli, Messina 1-2634.

([346]) A.d.S. Cenova, Giunta di Marina, Consoli nazionali ed esteri, 1438-1599.

([347]) R. di Tucci, "Relazioni commerciali fra Genova ed il Levante", *La Grande Genova,* Kasım 1929, s. 639.

(348) G. Vivoli, *op. cit.*, IV, s. 23.

(349) Böylece Nicoloso Lomellino'nun Raguza teknesinde 8 *carat*'sı vardır, *Santa Nunciata* adlı bu tekneyi v° Basilio korumaktadır, Raguza ar., Diversa de Foris, XII f° 135, 4 Mayıs 1596.

(350) Museo Correr, Santolone'nin, Cenova hakkındaki muhtırası (1684).

(351) J. Paz ve C. Espejo, *Las antiguas ferias de Medina del Campo*, 1912, s. 139-141, Medina del Campo fuarına gitmeyi reddeden Salerno prensinin Kasım 1582'de tutuklanmasını örnek olarak ayırmakta haklıdırlar.

(352) Laszlo Makkai, *art. cit.*, Bkz. II. Kitap, I. Bl, dn. 151.

(353) Burgos hk. A.de Capmany, *op. cit.*, II, s. 323-324 ve R. Carande, *op. cit.*, s. 56'daki önemli farkına varışlar.

(354) Jean Delumeau, *Vie économique et sociale de Rome dans la seconde moitié du XVI^e siècle*, Paris, 2 cilt, 1959.

(355) Georges Yver, *Le Commerce et les marchands dans l'Italie méridionale au XIII^e et au XIV^e siècle, 1903, s. 1-5 ve passim.*

(356) Jean Delumeau, *op. cit.*, s. 365 vd.

(357) K. Julius Beloch, *op. cit.*, III, 357.

(358) Joseph Billioud, *Histoire du commerce de Marseille*, 1951, III, s. 551'de kentin kendine 80.000 atfetmesine rağmen ancak 30.000-45.000 arası bir nüfus vermektedir. Marsilya Bel. ar. BB 45, f° 207, 23 Mart 1583.

(359) E. von Ranke, *art. cit.*, s. 93.

(360) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum 31, f° 110, 111, 7 Şubat 1624.

(361) *Archivio storico italiano*, c. IX, s. 247.

(362) *Ibid.*

(363) *Ibid.*

(364) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 1, f° 79-84, 27 Şubat 1551.

(365) Bu Emin'in Napoli yürütmesi-S. Lorenzo Mahkemesi- içindeki yeri hk. daha geniş ayrıntılar için, Bartolomeo Capasso, *Catalogo regionato dell'Archivio municipale di Napoli* 1876, I, S. 120.

(366) *Archivio storico italiano*, c. IX, s. 264, dn. 1.

(367) B. Capasso, *op. cit.*, s. 51.

(368) Wilfrid Brulez, *op. cit.*, s. 576.

(369) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 1, f° 235 v° 4 Kasım 1560.

(370) *Ibid.*, 13, f° 373 v°, 20 Haziran 1597.

(371) Apulia buğdayı hk., *ibid.*, 5, 13 Nisan 1576; şeker ve bal hk., *ibid.*, 33, f° 13, 135-137, 4 Şubat 1625.

(372) Napoli'nin gelişmesinin İspanyol yöneticiler tarafından frenlenmesi hk. G. Botero, *op. cit.*, I, s. 114. 22 Mart 1560, Sim. E° 1050, f° 23; 1568, Sim. S.P. Napoles, I; *Arch. st. it.*, c.IX, s. 247; B.N. Paris, 1600'e doğru, Esp. 127, f° 17 ve 19 v°; Giuseppe Pardi, *art. cit.*, s. 73; ve Giuseppe Coniglio, *op. cit.*, temel kitabı *passim.*

(373) Felipe Ruiz Martin, "Fernando el Catolica y la Inquisición en el Reino de Napoles", *V Congresso de la Corona de Aragon*, Ekim, 1952.

(374) Herşeyden önce, Miguel de Castro, *Vida del soldado espanol Miguel de Castro*, 1949 ve *Les aventures du capitaine..., op. cit.*, özellikle s. 17-20.

(375) Simancas, Napoles Est° 1038, 1549.

(376) Felipe Ruiz Martin, *art. cit.*, s. 320.

(377) Bu rakamlar ve onlara ilişkin tartışmalar hk., Robert Mantran, *op. cit.*, s. 44 vd.

(378) *Ibid.*, s. 84.

(379) *Voyage faict par moy, Pierre Lescalopier*, f° 35.

(380) G. d'Aramon, *op. cit.*, s. 93.

(381) P. Lescalopier, f° 31 v°.

(382) G. d'Aramon, s. 25.

(383) *Ibid.*, s. 93.

(384) R. Mantran, *op. cit.*, s. 40 ve Ömer Lütfü Barkan, "L'organisation du travail dans le chantier d'une grande mosquée à Istanbul au XVI^e siècle", *Annales E.S.C.*, 17. yıl 1962, no.6, s. 1093-1106.

(385) P. Lescalopier, f° 32.

(386) R. Mantran, *op. cit.*, s. 29.

(387) *Ibid.*, s. 27.

(388) E. Charrière, *Négociations....* II, s. 757-9; Tott, *Mémoires...*, I, s. 75; 1640-1701 arası 22 Yangının listesi, R. Mantran, 44 vd.

(389) P. Lescalopier, f° ve v°.

(390) *Ibid.*, f° 33 v°.

(391) R. Mantran, 44 vd.

(392) P. Lescalopier, f° 37 v°'da Venedik Tersanesindeki "*arche*"ların 30 tane kadar olduğunu ve "yalnızca" tahta desteklerden ibaret olduklarını kaydetmektedir.

(393) *Ibid.*, f° 37 v°.

(394) *Ibid.*, f° 38 v°.

(395) *Ibid.*, f° 36 v°.

(396) *Ibid.*, f° 37

(397) R. Mantran, s. 81 vd. Üsküdar'daki atlara dair seyyahların çok sayıda atıfları.

(398) Böylece, P. Lescalopier, f° 32.

(399) R. Mantran, 85.

(400) P. Lescalopier, f° 32.

(401) Salazar'dan S.M.'ye Venedik, 5 Mart 1581, Sim. E° 1339: "*Que 8 naves que avian illegado de Alexandria cargados de grano no havian bastado para mas de un solo dia*"

(402) R. Mantran, 181 vd. Paris Ulusal Kütüphanesi, *fonds ture* belgeleri, (40 ve ek 1201) benim için Halil Sahillioğlu tarafından analiz edilmişlerdir. Lütfü Güçer'in güzel makalesine bkz.: "Le commerce intérieur des céréales dans l'Empire Ottoman pendant la seconde moitié du XVI e siècle", *İ.Ü. İk. Fak. Mec*, c. XI, 1949-1950 ve Walter Hahn, *Die Verpflegung Kanstantinopels durch staatliche zwangwirtschaft nach türkischen Urkunden aus dem 16. Jahrhundert*, 1926.

(403) R. Mantran, 184, 189.

(404) J. Gounon-Loubens, *Essais sur l'administration de la Castille au XVI e siècle*, 1860, s. 43-44.

NOTLAR 2. BÖLÜM, 1. KESİM

(1) *Le problème de l'incroyance au XVI^e siècle, La Religion de Rabelais,* 1. yay., 1947, s. 361 vd.

(2) 28 Mayıs 1568 *CODOIN,* XXVII, s. 6.

(3) 19 Temmuz 1558, *Lettres de Jean Calvin,* haz. Bonnet, 1854, s. 207.

(4) Antonio de Guevara, *Epistres dorées, morales et familières traduites d'Espagnol en Français par le seigneur de Guttery,* 1558, s. 79, 40, 63. İspanyolcası, *Biblioteca de autores espanoles (B.A.E.),* 1850, s. XIII, s.86, 961, 103.

(5) A.N., K. 1337, B. 38, no. 15 kopya

(6) II. Felipe'ye, Poissy, 21 Aralık 1561, A.N., K 1495, B13; n° 105, aslı.

(7) Roma, 30 Ocak 1570, B.N., Paris, Fr. 17.989, f° 142.

(8) 5 Ocak 1567, *Dépêches de Fourquevaux,* III, s. 31.

(9) Yani Cenevizliler.

(10) Longlée'den Villeroi'ya Barbastro, 8 Aralık 1585, yay. Albert Mousset, *op.cit.,* s. 211.

(11) Aynı kişiden aynı kişiye Madrid, 1 Şubat 1584, *ibid.,* s.17

(12) Villeroi'dan J.B.de Tassis'ye Paris, 31 Ocak 1584, aslı A.N. K 1563.

(13) A.d.S. Venedik, Senato Dispacci Spagna, P° Priali'den *Doge*'ye Madrid, 19 Kasım 1612.

(14) Belon du Mans, *Les observations...,* s. 78.

(15) Eugène Halphen, *Lettres inédites du roi Henri IV à M.de Villers,* 1887, s. 25.

(16) Veya Fr.Jorge de Santiago'nun krala Bologna'dan 28 Mayıs 1548'de gönderdi şu mektup "*Porque pola via de Frandes que sera mais em breve por ser posta, escrevemos carta comun a Vossa Alteza...*", *Corpo dipl. port.,* VI, s. 254., Veyahut da J. Nicot'nun 28 Mayıs 1561'de Lizbon'dan Fransa kralına yazıdığı şu birkaç satıra ne demeli? "*Ils sont venues nouvelles par voi d'Alexandrie en Flandre et de la icy qu'il y a rande émotion et mutineries aux Indes...*". E. Falgairolle, Jean Nicot, *ambassadeur de France au Portugal au XVI siécle, Sa Correspondance inédite,* 1887, s. 148.

(17) B.de Mendoza'dan II. Felipe'ye Paris, 28 Kasım 1587, A.N., K 1566, II. Felipe'nin kendi elinden notu.

(18) Yolun menzillerinden hareketle gündelik hızı çıkarsamak kolay olmamaktadır, çünkü güzergâhları tam olarak ancak nadiren bilebilmekteyiz. Ben bu zorluğu, mesafeleri doğrudan, denizde kuş uçuşu, karada da bugünkü menzillere göre hesaplayarak aştım. Tabii ki bunun aşikâr sakıncası, gerçek mesafeleri kısaltmasıdır.

(19) Pierre Sardella'nın işaret ettiği 400 km.'den fazla olan Roma-Venedik arasındaki yol üzerinde şaşırtıcı bir şekilde sadece üç menzilin bulunması hariç (1496-1530), ortalama hız saatte 10-15 km. olmakta ve yol dört günde aşılmaktadır. Pierre Sardella'nın tablolarına ve ondan ödünç aldığımız tabloya bakınız.

(20) Bkz. aşağıda, III. Bl, ks. IV. Nobili'den Prens'e Barselona, 25 Haziran 1572, A.d.S. Floransa, Mediceo, 4903.

(21) G.del Caccia'dan Prens'e Madrid, 30 Haziran 1572, A.d.S. Floransa Mediceo, 4903.

(22) Leonardo Donà'dan Senato'ya Madrid, 21 Aralık 1570, *in, La corrispondanza da Madrid dell' ambasciatore Leonardo Donà 1570-1573,* yay. haz. Mario Brunetti ve Eligio Vitale, 1963, I, s. 167.

(23) L. Fernandez de Retena, *Cisneros y su siglo,* 1929-30, I, s. 550, 2 günlük aynı hız Oran ile Valencia arasında 1485 Kasımında Venedik Kalyeleri tarafından gerçekleştirilmiştir. A.d.S., Mantova, Cenova 757, 3 Kasım 1485.

(24) *Op. cit.,* s. 93 v°. Çeşitli bilgiler: A.Thomazi, *Histoire de la navigation,* 1941, s. 26; Victor Bérard, *Pénélope, op. cit.,* s. 181; G.de Toledo'dan krala Sobre Denia, 16 Temmuz 1567, Sim. E° 149, f° 22; "*...por tener por mueho mas breve el camino de la mar que el de la tierra*". Fakat bu kanaat D. Garcia'nın bir bir hata

yapmasına yol açmıştır; Sicilya'dan İspanya'ya yola çıkarken krala karadan haberci yollamayı gereksiz görmüştür, oysa 27 Haziranda yola çıkmış ve ancak 16 Temmuzda Denia önlerine gelebilmiştir. Karayolunun pahalılığına dair *aktüalite*nin zamlı örneği Amerika'dan Cenova'ya denizden ulaşım, aynı malın karadan en kısa yoldan yarımadanın içine gönderilmesinden daha ucudur.

([25]) E. Hearing, *Die Fugger*, 1940, s. 66. Thurn ve Tassis servisleri konusunda bkz. Harita no.102, *Zur Geschichte der deutschen post* (1506-1521), Putzger Atlası.

([26]) Saint-Gouard'dan IX. Charles'a Madrid, 14 Eylül 1572, B.N. Paris, Fr.16105, Paris-Barselona: 1001 km. Paris-Madrid: 1060 km.

([27]) Fouquevaux'dan krala Madrid, 19 Aralık 1570, *Dépêches*, II, s. 307.

([28]) R. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire*, New York, 1918, IV, 1945'de yazdığı gibi 8 Kasım değil; C.Douais, *Dépêches...*, II, s. 97; Nobili'den Prens'e, 16 Kasım 1571, A.d.S. Floransa, Mediceo, 490.

([29]) G.de Silva'dan krala Venedik, 4 Nisan 1573, Sim. E° 1332.

([30]) 7 Nisan 1573, *CODOIN*, CII, s. 72-81; 8 Nisan 1573, Sim. E° 1332; 17 Nisan 1537, Palmerini B.Com. Palermo, Qq D 84; 23 Nisan Vat.Arş. Spagna 7, f° 198-199, Kandiye 25 Nisan, Capidel C° dei X Lettere B° 825, f° 165; II. Felipe'den G.de Silva'ya Madrid, 25 Nisan 1573, Sim. E° 1332; 23 Mayıs, İstanbul'da yayınlanan barışın haberi, G.Mecatti, *Storia cronologica della Città di Firenze*, Napoli, 1755, II, s. 753.

([31]) *Voyage faict par moy Pierre Lescalopier*, f° 41 ve 64 v°.

([32]) Londra, P.R.O., 30/25 f° 65, Francesco Contarini'den *Doge*'ye Douvres, 26 Ocak 1610, kopya.

([33]) Londra, P.R.O, 30/25 f° 46; Francesco Contarini'nin İstanbul'a yolculuğu.

([34]) Tommaso Alberti, *Viaggio a Costantinopoli*, haz. Alberto Bacchi della Lega, Bologna, 1889, s. 13.

([35]) Belon du Mans, s. 93 v°.

([36]) *İbid.*, s. 85.

([37]) Raguza Arş., Diversa di Cancellaria 146, f° 46 v°, 8 Ocak 1561.

([38]) 25 Ocak-3 Şubat-10 Nisan-27 Nisan 1564, Sim. E° 1393.

([39]) 16-22 Nisan 1562, Sim. E° 1052, f° 26.

([40]) A.d.S Floransa, Mediceo 2079, f° 212, 271, 274, 296, 297, 302, 304, 308, 311, 320, 323, 333, 405, 408. Ancak Aralık 1595 tarihli bir İspanyol muhtırası (B.N., Madrid, MS. 10454, f° 34) Sicilya'dan Afrika'ya birkaç saatte geçildiğini ifade etmektedir. G.A. Doria'nın kadırgaları La Favignana'dan La Goulette'e bir günde gideceklerdir (bkz. aşağıda) Ama söz konusu olanlar kadırgalardır.

([41]) N.de Nicolay, *Navigations...*, s. 12.

([42]) A.d.S., Floransa Mediceo 2079, f° 305, 306, 345.

([43]) Cadiz, 2 Haziran 1561, Sim. E° 140.

([44]) 2 Haziran 1561, Sim. E° 140. Yani günde 80 km.

([45]) Dr. Sottas, *op. cit.* s. 183

([46]) Bkz. yukarıda

([47]) Yani limana gelen gemi ve malların dökümü.

([48]) A.d.S., Floransa, Mediceo 2080.

([49]) *Nouvelles et spéculations à Venise*, 1948.

([50]) Bkz. bl. sonunda bir *carpeta* röprodüksiyonu.

([51]) İzleyen hesaplamalar 1589-1597 arasında Venedik'te ikâmet eden İspanyolların (dün) Ulusal Arşivler K 1674, 1675, 1676 ve Simancas E° 1345'de muhafaza edilen mektuplaşmaları. Lettere Commerciali, 12 *ter* A.d.S. Venedik'e bir veya iki atıf yaptım. Raguza İstanbul mesafesinin kışın 1 ay kadar olduğu kayda değer. Böyle bir çağdaş hesaplamanın akla getirdiği ortalama (A.d.S. Venedik, Papadapoli, Codice 12, f° 26 v°, 1587'e doğru) fazlasıyla iyimserdir: yazın İstanbul-Cattaro yolculuğu 16-17 günde yapılabilir. "*Da Cataro poi a Venetia con la fregate ordinarie secondo i tempi ma ut plurimum in otto giorni*". Yani toplam olarak 24-25 gün. Venedik-Madrid güzergâhına ilişin olarak, Venediğin Madrid'deki elçilerinden ikisi, P° Priuli ve P° Gritti'nin mektuplarından alınan birkaç rakam: 19 Kasım 1612'de P° Priuli 60 günden beri hiçbir haber alamamıştır; Venedik'ten özel kurye ile gönderilmiş iki mektubun Madrid'e geldikleri tarihler 5 ve 9 Aralık 1612 olup, bunlar yolda, 18 ve 27 gün geçirmişlerdir -1616 ve 1617'de Gritti'ye gelen bazı mektupların süreleri, 33, 45, 21, 27, 26, 20, 20 gündürler-. A.d.S. Venedik, Senato Dispacci.

([52]) Bkz. yukarıda dn. 48.

([53]) A.d.S. Modena, Cancellaria Ducale d'Este, Venezia 77, VI/10. J.Tebaldi'den Ferrare düküne Venedik, 19 Ocak 1522.

([54]) K.O. Müller, *Welthandelsbrauche 1480-1540*, 2. çekim, 1962, s. 29.

([55]) İstisnalar kuralı teyid ederlerken, Cenevizliler Madrid'den Anvers'e, bu sonuncu piyasadaki "cömertlikleri" yakalamak üzere, özel haberciler göndermektedirler, V.Vásquez de Prada, *op. cit.*, I. s. 36.

([56]) Simancas, *Consejo y Juntas de Hacienda*, 28 Chantonnay'nin 14 Temmuz 1560 tarihli bir masraf listesinin içinde.

([57]) Francés de Alava'dan krala, 6 Mart 1567, A.N., k 1507, no. 70, zikr. H.Forneron, *Histoire de Philippe II*, 1881, c.II, s. 219, dn.1. Bu postacı o sıralarda İspanya'da olan Montigny'ye Alçak Ülkelerdeki asiler tarafından gönderilmiştir. Bkz.: V.Vazquez Prada, *Lettres marchandes d'Anvers*, 1960, I, s.40.

([58]) Henri Lapeyre, "El Archivio de Simon y Cosme Ruiz," *Mondena y Credito*, Haziran 1948.

([59]) British Museum, Add 14009, f° 38, Consulta de Conseja de Italia, Madrid, 2 Ekim 1623.

(60) Vazquez de Prada, *op. cit.*, I, 241-2.

(61) Hesaplar ve haritalar benim işaretlerime göre Frank Spooner tarafından yapılmışlardır. Mekânın XVI. yy'daki bir haritası mümkündür ve Lyon'dan hareketle R.Gascon tarafından yapılmıştır, *op. cit.*, özellikle s. 308.

(62) Mémoires du Duc de Sully (yeni basım), 1822, I, 68.

(63) R.Gascon, *op.cit.*, s. 318.

(64) A.d.S., Venedik, balyozdan *doge*'ye İstanbul, 8 Ağustos 1605.

(65) R. Gascon, *ibid.*, s. 308'de XVI. yy. için şu hızları (ortalama) vermektedir: mallar için günde 17-44 km. (44, Lyon-Alçak Ülkeler *via* Amiens yolu üzerinde; 17 Massif Central üzerinden Burgos yolunda); Saône üzerinde çıkışta 14-25, Rhône inişinde 90 km.'ye kadar. Roanne'dan Tours'a hızlı gidişte 65 km. Atla yapılan yolculuklarda 40; posta için 90. İtalya'ya giden hızlı postacılar için 170-200 km.

(66) Yves Renouard, "Comment les Papes d'Avignon expédiaient leur courrier", *Revue Historique*, 1937. Özellikle 59 s.'daki tabloya bkz. (ayrı basun), yazar bu hızların "bildiğimiz kadar dönemin en yüksekleri olduğunu" söylemektedir. Bunların yüksek fiyatlarına da bkz., *ibid.*, s. 29. Bizimkine yakın görüşler: Armando Sapori, *Studia di storia economica*, 3. yay., 1955, s. 635-3C.

(67) Frederic C.Lane, *Andrea Barbarigo, merchant of Venice (1418-1449)*, 1944, s. 199 vd.

(68) Ferdinand Fried, *Le tournant de l'économie mondiale*, 1942, s. 67-68.

(69) *İbid.*, s. 66-67.

(70) *Tour du monde d'un Sceptique* 1932, s. 37.

(71) G.Botero, *op. cit.*, II, s. 8 vd.

(72) A.d.S. Venedik, *Annali di Venezia*, f° 185, 26 Eylül 1578.

(73) Limoges piskoposunun Loren kardinaline muhtırası, 27 Temmuz 1560, L.Paris, *Négociations... relatives au règne de François II*, I, s. 49.

(74) *İbid.*, s. 562, Limoges piskoposundan Loren kardinaline, 26 Eylül 1560.

(75) Martin Philippson, *Ein Ministerium unter Philipp II. Kardinal Granvella am Spanischen Hofe (1579-1586)*, 1895, s.76.

(76) Memorie politche dal 1576 al 1586, Marciana, 7299, 18 Mart 1584 "*Che il Re di Spagna haveva molti ministri che desiderano navità come il cardinale Granvella et don Joan di* (Idiaquez...)"

(77) A.d.S. Venedik, Papadopoli, Codice 12, f° 26 v° (1587) bu o dönemdeki bir istatistikçiye göre Balyoz'un mektuplarının İstanbul-Cattoro yol ortalamasıdır.

(78) Londra, P.R.O., 30/25, 21, Venedik 14 Aralık 1686.

(79) Floransa, Laurentiana, Ashb. 1484. "*La retentione delle galee grosse della Illustrissime Signoria di Venetia...*"

(80) Kesinlemeler ve Pegolotti'ye atıflar, W.Heyd, *op. cit.*, II. s. 120, dn. 3.

(81) 3 Temmuz 1561, B.N., Paris, Fr. 16103, f° 3 v°: "*la tardità con la quale caminano qua tutti inegotii*", G.de Nobili'den düke Madrid, 20 Mart 1566, A.d.S. Floransa, Mediceo 4898, f° 41.

(82) B.de Mendoza'dan J.de Idiaquez'e Paris, 16 Temmuz 1587, A.N., K 1448.

(83) *Lettere edite e inedite di Filippo Sassetti*, haz. Ettore Marcucci, Floransa, 1855, s. 279.

(84) Bu olaya ilişkin olarak Simancas'da çok sayıda belge vardır: 2 Haziran 1576, K 1541; 3 Ekim 1576, K 1542, no.4A; 3 Ekim *ibid.*, no.4; 8 Ekim 1576, *ibid.*, no.11; 12 Ekim 1576, *ibid.*, no. 15; 13 Ekim *ibid.*, no.16; 14 Ekim, *ibid.*, no.17; 15 Ekim, *ibid.*, no.19; 17 Ekim, no.20; 18 Ekim, no.21; 18 Ekim, no.21; 21 Ekim, K 1542; 23 Ekim, no.30; 25 Eim, 30 Ekim, no.35; 18 Kasım, 19 Aralık 1576(no.64); Henri (de Navarre)'den II. Felipe'ye Agen, 3 Nisan 1577, 29 Nisan 1577 K 1543, no.38A; II. Felipe'den M.de Vendôme'a, 8 Nisan 1577, K 1542, no.62; 2 Temmuz no.52; 12 Temmuz, no.45; 2 Ağustos, K 1542; 4 Ağustos 1577, no.59, 12 Ağustos, no.61; 17 Ağustos, no.62; 19 Ağusto, no.69.

(85) K.O. Müller, *op. cit.*, s. 39. Süreler mektupların varışlarından itibaren hesaplanmışlardır.

(86) J.G. da Silva, *Stratégie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607*, 1956, s. 92, levha V.

(87) Federigo Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, 1962, s. 455 vd'da XVI yy. sonunun problemini incelemektedir. Bu XVI. yy'da hiç değişmemiştir.

(88) Bkz. yukarıda.

(89) K.O. Müller, s. 49.

(90) Raguza Arş., Diversa di Cancellaria 131, f° 1-6.

(91) B.Suarez'den Simon Ruiz'e Floransa, 30Mart 1590, Archivio Ruiz, Archivio historico provincial, Valladolid.

(92) *Arringhe* varie, Museo Correr 1999 (t.y.).

(93) F.C. Lane, *op. cit.*, s. 101-113.

(94) Bkz. yukarıda dn.

(95) Hermann Van der Wee, *op. cit.*, II, s. 319 vd.

(96) Museo Correr, Cicogna, 1933, f° 162 ve 162 v°, 30 Temmuz 1602.

(97) A.d.S. Venedik, Dispacci, Spagna, F.Morosini'den *doge*'ye Madrid, 22 Eylül 1614.

(98) *Diorio de Gregorio Martin de Guijo 1648-1664*, haz. M.R. de Terreros, 1953, 2 cilt, c.II, s. 76. "Doğu Hindlere" doğru olan uzun yolculuklara ilişkin olarak François Pyrard XVIII. yy'ın başında şöyle yazmaktadır: "Goa'ya dört büyük *caraca* geldi...; ve bunlar Lizbon'dan 5 tane olarak yola çıkmışlardı, fakat ötekine ne

olduğunu bilmiyorlardı... Her *caraca*'ya 1000 kişi kadar insan bindirilmişti ve Goa'ya geldiklerinde herbirinde 300'er kişi ancak vardı, üstelik bunlarında yarısı hastaydı"; *Voyage de François Pyrard de Laval contenant sa navigation aux Indes orientales...*, 1619, II, s. 385 (285, *sic*), başka bir yayından ve biraz farklı terimlerle zikr. Stefan Stasiak, *Les Indes portugaises à la fin du XVI^e siècle d'après la Relation du voyage fait à Goa en 1546 par Christophe Pawlowski, gentilhomme polonais*, Lwow, 1926, s. 33, dn. 122. Ayrıca bkz. *Lusiades*, V, 81-82.

([99]) A.d.S. Mantova, A° Gonzaga, Dizi E, Venezia 1431, Giovanni de Strigi'den Mantova Markisine Venedik, 17 Mart 1464.

([100]) Huguette ve Pierre Chaunu, *Séville et l'Atlantique*, III, s. 36.

([101]) Geronimo de Valladolid'den Simon Ruiz'e Sevilla, 15 Şubat 1563, Özel Arşiv, Valladolid.

([102]) Simancas, Consej y Junta de Hacienda, 46, Sevilla Duacı ve konsüllerinden S.M.'ye Sevilla, 2 Temmuz 1562.

([103]) Daha o tarihlerde Champagne fuarları ve sonra da birçok diğerleri için böyledir, bkz. Robert Henri Bautier, "Les foires de Champagne", *Recueils de la Société Jean Bodin*, V, *La foire*, 1953, s. 97-145.

([104]) M.Sanudo, *op. cit.*, I, sütun 959 (Mayıs 1498)'da sözünü ettiği, Mantova mektuplaşmalarının işaret ettikleri bu Sensa fuarı, yabancı tüccarların gelişine yol açmaktadır, A.d.S. Mantova, Venezia 1431, Strigi'den Markiye Venedik, 10 Mayıs 1461. Venedikli tarihçiler belki bunu küçümsemektedirler.

([105]) Museo Correr Donà delle Rose 181 f° 62, "*zornalier del giro di bancon (Rialto) raporu, Giovan Batista Pereti (?), Haziran 1604: "et il più delle volte non vi è un quatrino de contati*", *quatrino*'yu çok serbestçe kuruş olarak çevirdim.

([106]) Corrado Marciani, *Lettres de change aux foires de Lanciano*, 1962.

([107]) Armando Sapori, *op. cit.*, s. 443 vd. "La fierta di Salerno del 1478" hakkında.

([108]) Giuseppe Mira, "L'organizzazione fieristica nel quadro dell'economica della Bassa Lombarda alla fine del Medio Evo e nell'eta moderno" *Archivio storico lombardo*, 1958.

([109]) Giulio Mandich, "Istutizione delle fiere veronesi (1631-1635) e riorganizzazione delle fiere bolzanine" *Cultura Atestina*, 1947.

([110]) Robert Brunschvig, "Coup d'oeil sur l'histoire des foires à travers l'Islam", *Recueils de la Société Jean Bodin*, V, *la foire*, 1953, s. 58 ve 59.

([111]) J.Cvijic, *op. cit.*, s. 196-197 veMehlan, "Die grossen Balkanmessen in der Türkenzeit", *Viertj. für Soz.*, 1938.

([112]) Bkz. aşağıda, dn. 122.

([113]) Virginia Rau, *Subsidios para o estudo das feiras medievais portuguesas*, 1943.

([114]) Corrado Marciani, *op. cit.*, s. 4.

([115]) Francesco Contarini'nin yolculuğu, Mayıs 1581, P.R.O., 30, 25, 157, f° 66 v°.

([116]) A.d.S., Napoli Sommaria Partium 566, f° 216 v° ve 217, 2 Eylül 1567.

([117]) A.d.S., Napoli Sommaria Partium 528, f° 204.

([118]) Bir cins küçük şeritler.

([119]) Corrado Marciani, *op. cit.*, s. 1 ve 9-10.

([120]) R.Gascon, *op. cit.*, s. 284 Lyon Bel.Arş. BB 101, f° 58.

([121]) Jacon van Klaveren, op. cit., s. 198 ve *Historia Social de Espana*, III, s. 351.

([122]) Noel Salamon, *La Campagne en Nouvelle Castille à la fin du XVI^e siècle d'après les "Relaciones Topograficas"*, 1964, s. 119-120.

([123]) J.Caro Baroja, *Los moriscos del Reino de Granada*, 1957, s. 95, dn. 198, Alcayceria'nın, ipeklerinin ve kumaşlarının, Bermudez de Pedraça'ya göre tasviri.

([124]) M. Le Lannou, *op. cit.*, s. 56.

([125]) *Ibid.*, s. 13, Alberto della Marmora, *Voyage en Sardaigne ou description physique et politique de cette ile*, 2. yay., 3 cilt, Paris ve Torino, 1839-1860'a göre.

([126]) Miguel Battlori, "Ensenyament i finances a la Sardenya cincentista", *Hispanic Studies in Honour* of I Gonzales Llubera, Oxford, 1959, ayrı basım, s. 4 ve 5.

([127]) J. Albitreccia, *in*, P. Leca, *Guide...*, s. 16.

([128]) A. Marcelli, *Intorno al cosidetto...*, s. 415-416, Aralık 1573.

([129]) A.P. Filippini, *Istoria di Corsica*, 1. yay. Tornon, 1594, 1 cilt; 2. yay, Piza, 1827-1831, 5 cilt; Kitap XII, cilt 5, s. 382, zikr., F. Boblandi, *op. cit.*, s. 70, dn. 9.

([130]) Hans Hochholzer, "Kulturgeographie Siziliens", *Geogr. Zeitschr.*, 1935, s. 290.

([131]) E. Albèri, *op. cit.*, II, V, s. 477, 1574.

([132]) Ignacio de Asso, *op. cit.*, s. 53-58.

([133]) Bunlar hk. J. Ortega Rubio'nun genel kitabı, *Relaciones topograficas de Espana*, 1918 ve özellikle Guadalajara eyaletine ilişkin yayınlar (J.C. Garcia ve M. Villamil, 1903-1915) ve Cuenca diyakozluğuna ait olanlar (P.J. Zarcos Cueva, 1927). Bunlara Carmelo Viñas y Mey ve Ramón Paz'ın önemli yayınları eklenmelidir, *Relaciones de los pueblos de Espana ordenadas por Felipe II* I, Madrid, 1950; II, Toledo, 1951; III, Toledo, 1963. Noel Salomon, *op. cit.*'in bütünü için bkz. yukarıda, dn. 122

([134]) Jesus Garcia Fernandez, *Aspectos del paisaje agrario de Castilla la Vieja*, 1963, s. 4 vd.

([135]) E. Albèri, *op. cit.*, I, III, s. 267.

([136]) Tommaso Alberti, *Viaggio a Costantinopoli, 1609-1621*, Bologna, 1889, s.6.

([137]) Bulgar ülkesi hk., I. Sazakov, *op. cit.*, s. 212.

([138]) *Op. cit.*, s. 201 Aşağı yukarı bir yüzyıl sonra Tavernier şunları kaydetmektedir; Belgrad'da aynı bolluk: 14 kişi için günde 2 ekü (ama hayat gene de pahalılanmış olmalıdır, ekmek, şarap, et, hepsi mükemmeldir "ve bu kentte hemen hemen hiçe alınmaktadır"). *Historie générale des voyages de John Green*, çev. ve devamı Abbé Prévost, X, s.l 18.

([139]) Fabio Canal'den Onlar Meclisine, Spalato 21 Ocak 1582, A.d.S., Venedik, Lettere ai Capi del Consiglio dei Dieci, Busta 281, f° 67.

([140]) Bkz. yukarıda.

([141]) Léopold Chatenay, *Vie de Jacques Esprinchard Rochelais et Journal de ses voyages au XVI^e siècle*, 1957, s. 148: Yolcular "Polonya hanlarına... yataklarını..., hatta etlerini, içeceklerini ve mumlarını" getirmek zorundadırlar.

([142]) G. Antonio Venier'den *Doge*'ye Rouen, 23 Şubat 1532, B.N., Paris, Ital; 1714, f° 189, kopya; ayrıca bkz. M. Sanudo, *op. cit.*, col. 244-245, 15 Nisan 1532.

([143]) John Buchan, *Oliver Cromwell*, Londra, 1934, s. 22.

([144]) P. Boissonnade, "Le mouvement commercial entre la France et les Iles Brittaniques au XVI^e *siècle*", *Revue Historique*, Mayıs-Eylül, 1920.

([145]) Bkz. yukarıda.

([146]) *Col. de doc. ined. del Archivio General dela Corona de Aragon*, C.XXXIX, s. 28 l; Ignacio de Asso, *op. cit.*, s. 384; Alays Schulte, *op. cit.*, I, s. 308 vd.

([147]) Ignacio de Asso, *op. cit.*, s. 57-58.

([148]) *İbid.*, s. 263.

([149]) XVI. yy.'da bile Juca'da yünlü kumaş imalatı, I.de Asso, *op. cit.*, s. 208.

([150]) F. Belda y Perez de Nueros, *Felipe II, op. cit.*, s.30 vd.

([151]) Laszlo Makkai, "Die Entstehung des gesselschaftlischen Basis des Absolutismus in den Landern der österreichen Habsburger", *Etudes historiques*, yay. Commission Nationale des Historiens Hongrois, 1960, I,s. 627-668.

([152]) Giuseppe Parenti, *Prime ricerche sulla rivoluzione dei prezzi in Firenze*, 1939, özellikle s. 76. Floransa iaşe alanı normal olarak 30 *milgila*'dan fazla değildir. Bazen de azdır, s. 94.

([153]) A.d.S., Floransa Misc. Mediceo 51.

([154]) B. Bennassar, *op. cit.*, ve özellikle 2. Bl., Ay. II, *Les moyens de l'économie* (daktilo)

([155]) Ve bu 1444'den beri, A.d.S. Venedik, Natatorio di Collegio, 8, f° 1, 10 Temuz 1444: kayıklar *"barchiele", "veniunt Venetias cum caseo, avis de Casali Maiori, Besillo et aliis locis Lombardie..."*

([156]) Museo Correr, Donà delle Rose, 451.

([157]) Alberto Tenenti, *Cristoforo da Canal*, 1962, s. 176.

([158]) J.A. Han Houtte, "Bruges et Anvers marchés nationaux ou internationaux du XIV^e au VXI^e siècle?" *Revue de Nord*, 1952.

([159]) Sık sık iktibas edilen, Venedik tarihinin klasik metinlerinen biri, *Bilanci Generali*, 1912, c.I, kitap I, s. 577 vd.

([160]) Corrado Barbagallo, *Storia Universale*, III, 1935, s. 1107.

([161]) A.d.S. Mantova, A° Gonzaga, B. 1431, Johannes de Strigys'den Markiye Venedik, 16 Mayıs 1472 ve izleyen mektuplar.

([162]) *İbid.*, aynı kişiden aynı kişiye, 6 Haziran 1572.

([163]) A.S.V. Venedik, Brera 51, Cronaca Veneta, f° 105 v°, 1 Mart 1448. Tana için, 22 Mayıs 1453, A.d.S. Venedik, Senato Mar, 4, f° 181. 28 Mart 1460'da atanan bir "*Consul Tane*" daha, *ibid.*, 6, f° 163; Kef'e'den alınan dişi köleler.i ticaret hk. düşünceler, 2 Temmuz 1474, A.d.S., Mantova, A° Gonzaga, Dizi E. Levante e Corte Ottomana, 795.

([164]) A. Guidoni'den Modena düküne Venedik, 12 Eylül 1489, A.d.S., Modena, Venezia VII-54, II-8. Bunlar söylenti rakamlardır. İskenderiye ve Beyrut kadırgaları için, bir mektup "Venediklilere göre" dönüşte 2 milyon dükadan söz etmektedir *(secundo loro)*. Giovanni di Strigi'den Mantova markisine Venedik, 28 Şubat 1471, A.d.S., Mantova, Dizi E, Venezia B 143.

([165]) M. Sanudo, *op. cit.*, I, col 734.

([166]) *İbid.*, I, 885-86 Erkek elbiselerinin lüksü hk. Senato Terra, 15, f° 88 v° ve 87, 7 Ocak 1506; sofra aşırılıkları hk., *ibid.*, f° 42, 21 Kasım 1504; kadın tuvaletlerinin lüksüne karşı, *ibid.*, f° 190 ve 191 4 Ocak 1509, şölenlere karşı, M. Sanudo, *op. cit.*, I, col. 822. Fakat Sanudo Venedik şölenlerinde tattığı muhteşem yemekleri zevkle sıralamaktadır.

([167]) A.d.S., Venedik, Senato Mar, II, f° 126, 21 Şubat 1446.

([168]) Bkz. yukarıda.

([169]) Jacobo di Capo'dan Ferrare Markisine Cenova, 31 Mayıs 1522, A.d.S., Mantova, A° Gonzaga, Dizi E, Cenova 758. Tebaldi'den Modena düküne Venedik, 8 Haziran 1522, A.d.S., Modena, Venezia 15-77, VI, 67.

([170]) Jean d'Auton, *Chronique*, I, s. 55, 1499 "*et n'y avoit ne Guelfe ne Gibelin qui pour l'heure ne fussent bons François...*". Milano ele geçirilmiştir.

([171]) Federico Chabod, "Stipendi nominali e busta paga effetiva dei funzionari dell' amministrazione milanese alla fine del cinquencento", *Miscellanea in onore di Roberto Cessi*, Roma, 1958, s. 187-363.

([172]) F. Braudel, "Les Espagnols et l'Afrique du Nord de 1492 à 1577", *Revue Africaine,* 1928.

([173]) İzleyen tablolara bkz.: Berberistan yolculukları 1525'de kesilmişlerdir; Jacques de Mas Latrie, *Traités de Paix et de commerce,* 1868, s. 273 (22 Mayıs 1518); aynı şekilde, Berberistan ile ticaretin bozulması hk., M. Sanudo, *op. cit.,* XXV, col. 338.

([174]) Bkz. aşağıda.

([175]) Museo Correr, Dona delle Rose, 26, f° 191 ve 194 (1588). Karşılaştırma olarak, 6 Temmuz 1671, Marciana VII, MCCXVIII, 18, *Zecca* 1 milyon dükalıktan fazla sikke basmıştır.

([176]) Clemens Bauer, *op. cit.,* s. 151, dn. 47., s. 48.

([177]) A.d.S., Napoli Sommaria Portium, 591, f° 225-235, 22 Aralık 1569.

([178]) Bouches-du-Rhône arş. IX B 171, f° 6 v°, Cezayir 7 Mayıs 1579.

([179]) 1605'de 6 milyon düka; 1609'da 9 milyon düka *Deposito Grande de la Zecca* kasalarında bulunmaktadır. Bu konuda Senato Zecca yığınları arasında çok sayıda atıf bulunmaktadır. F.Braudel, *in, La civiltà veneziana del Rinascimento,* Fondazione Giorgio Cini, 1958, s. 101.

([180]) Bkz. yukarıda.

([181]) Eğer kesin olmayan bir metni doğru yorumluyorsam belki 1575-1580'den itibaren, Museo Correr sarraflar tarafından sokulan kambiyo ve yeniden kambiyo, bu yabancı tüccarların *"per il più fiorentini"*.

([182]) E. Magatti, "Il mercato monetaria veneziano alle fine del seculo XVI", *Archivio Veneto,* 1914, s. 289-92.

([183]) Museo Correr Donà delle Rose, 42 f° 27 v° (t.y., XVI, yy'ın sonu).

([184]) *İbid.,* 181, f° 61 ve 65 v°, söz konusu olan *"zornal de ziri"* den bir parçadır toplam tutar: 2.979.090 düka ve 17 *denari.* Bir başka defter, soruşturmacıya denildiğine göre, kambiyo dökümünü *"che non giranon* yani *"secchi"* sunmaktadır.

([185]) Toskana'ya tahsis edilen ve hazırlanmakta olan Maurice Carmona'nın çalışmasının ilân ettiği budur.

([186]) A. Monteil, *Histoire des Français,* VII, s. 424-25'de XV. yy'da bir Floransalı tüccara ait şu sözler aktarılmaktadır: "Fransız tüccarlar, siz ikinci el satıcıların perakendecilerinden başka birşey değilsiniz"

([187]) Bkz. yukarıda dn. 232.

([188]) Ruggiero Romano "Tra XVI e XVII secolo. Una crisi economica: 1619-1622" Rivista Storica Italiano, 1962, s. 480-531 ve "Encore la crise de 1619-1622", *Aunales E.S.C.,* 1964, s. 31-37.

([189]) Baltasar Suarez'den Simon Ruiz'e Floransa, 15 Ocak 1590 *"Cierto es gente que les parece todo el mundo es poco para barcarle"* Archivio Provincial, Valladolid.

([190]) Bu "kutupsal" araştırma konusunda Federigo Melis'in mükemmel sahifelerini işaret edelim, "Il commercio transatlantico di una campagnia fiorentina stabilitata a siviglia a pochi anni dalle imprese di Cortes e Pizarro", *V. Congreso de historia de la Corona de Aragon,* 1954, özellikle, s. 183 vd. Meslekdaşımız birinci XVI. yy'da dünyanın merkezi olan Floransa'da olduğunu düşünmektedir. Ama niçin Lyon olmasın? Felipe Ruiz Martin ve J.Gentil da Silva'nın yayınlanmamış çalışmalarını da hatırlatalım.

([191]) Bkz. aşağıda.

([192]) A.d.S. Cenova Materie politiche, privilegi concessioni, trattati diversi et negoziazioni 15-2734 no.67. Trattato di commercio stipulato tra il Soltano Hacmet Han, Imperatore degli Ottomani e la Republica di Genova.

([193]) Osmanlı İmparatorluğunun nüfusuna ilişkin tüm sorunlar Ömer Lütfü Barkan ve öğrencileri tarafından yenilenmişlerdir. XVI. yy. Türk nüfus sayımlarına ilişkin belgelerin ayıklanması konusundaki muazzam çaba sonuçlarına yaklaşmaktadır. İstanbul'daki meslekdaşımızın sevimliliği sayesinde, ikinci cildin 12-13 sahifelerindeki haritanın özetlediği, henüz yayınlanmamış sonuçları kullanabildim. Bu araştırmaların yönü ve aşamaları konusunda bkz; Ömer Lütfü Barkan, "La Méditerranée de F.Braudel", "Annales E.S.C., 1954, "Quelques observations sur l'organisation économique et sociale des viles ottomanes des XVI[e] et XVII[e] siècles", *Recueils de la Société, Jean Bodin,* VIII, *La Vile,* 1. Ks., 1955, s. 289 vd. Bu incelemelere Prof. Barkan'ın l'Ecole des Hautes Etudes'deki derslerinin (1963) daktilo özetini eklemek uygun olacaktır.

([194]) Bu konuda en iyi bütünsel sunum halâ Julis Beloch'un makalesi olarak kalmaya devam etmektedir, "Die Bevölkerung Europas zur zeit der Renaissance", *zeitschr. für socialwissenschaft,* III, 1900; İtalya için bu makale büyük Alman tarihçisinin sonuncu eseriyle tamamlanacaktır, *Bewölkerungsgeschichte Italiens,* c.I, 1937; c.II, 1939; c.III, 1961. Fransa için Levasseur'ün eski eseri ikâme edilememiştir, *La population française,* 1889-1892. Portekiz için, Lucio de Azevedo ve diğer Portekizli tarihçiler bir milyonluk bir nüfus kabul etmektedirler, bkz.: G.Freyre, *Casa Grande,* 1946, s.166; R. Konetzke, *op. cit.,* s. 271. Çok tartışmalı olan İspanya örneği hk. Konrad Haebler, *Die wirtschaftliche Blüte Spaniens,* 1888 (eleştirilebilir ve J.Beloch'un makalesinde yetersiz bir şekilde eleştirilen bir eser); Albert Girard, "Le chiffre de la population de l'Espagne dans les temsp modernes", *rev. d'Hist. Moderne,* 1928 adlı eser kesin, iyi haber alan fakat sonuçları itibariyle tartışılabilir niteliktedir; aynı yazar, "La répartition de la population en Espagne, dans les temps modernes", *Rev. d'Hist écon. et sociale,* 1929, s. 347-362. Fuentes Martinez, *Despoblación y repoblación de Espana (1482-*1920) Madrid, 1929 adlı kitabın belirleyici değerine inanmıyorum, İspanya'nın Katolik Krallar dönemindeki nüfusu, bana aşırı tahmin edilmiş gibi gelmektedir. *Vecinos*'a ilişkin zor soru konusunda, 4,5 katsayısı tıpkı J.Beloch'da da olduğu gibi bana doğru veya en azından doğrulanabilir olarak gözükmektedir. XVI. yy. sonu için 8 milyon rakamı, Fuentez Martinez'in durduğu noktadaki rakamdır. Tek bir Kastilya için, Tomas Gonzales'in tablo haline getirdiğim klasik rakamlarına bakılmalıdır. Simancas E° 166'da *Consulta del Consejo de guerra sobre la introduccion de la milicia de 30 U hombres en estosreynos,* 13 Ocak 1589, kopya bir belge

buldum. Kastilya krallıklarının nüfusu bu belgede 1,5 milyon *vecinos*, yani 4,5 katsayı ile 6.750.000 kişi olarak tahmin edilmiştir. R.Konetzke, *op. cit.*, s. 260-61'deki sayılar çok düşüktür.

Bütün nüfus hesaplamalarında, taban pek sağlam değildir. Bunlar ancak, pek dikkat edilmeyen G.Botero' nun rakamları kadar bir değere sahiptirler, *op. cit.*, II, a, s. 64-65 (İtalya 9 milyondan az, Fransa 15, Sicilya 1,3, Almanya 10, İngiltere 3, İtalya'da İspanya'dan daha fazla). A.G. Botero, *Dell'isole*, s. 62 ve 79, buradan iki rakam daha alıyorum: Korsika, 75.000 kişi, Kıbrıs, 160.000 kişi ve biri kalabalıktan (II, 119), diğeri insan azlığından ızdırap çeken Hristiyanlık ile İslamiyet arasındaki zıtlığı.

Tehlike eskinin iyi günleri konusundaki abartılı tahminlerden gelmektedir, tıpkı A.Fanfani'nin (*Saggi*, s. 135) S. Pugliese'ye karşı bunu XV yy. Milano örneği için gösterdiği gibi ve Katolik krallar dönemi için olduğu gibi. Öte yandan sayımlar mali sayımlardır, K.J. Beloch bunu iyi söylemiştir, ama toplamalarına devam etmemiştir. Ve geriye hile kalmaktadır: 1613'e doğru, Antonio Serra, *Breve trattato dele cause che possono far abondare li Regni d'oro e argento... con applicatione al regno di Napoli*, Napoli, 1613, s. 38'de "*giudicado all'in grosso*" Napoli'de 1 milyon "*con li franchi e fraudati*" hanenin olduğunu düşünmektedir.

([195]) Konrad Olbricht, "Die Vergrosstadterung des Abendlandes zu Beginn des Dreissigjahrigen Krieges", *pet. Mit.*, 1939, s. 349, bibliyografya ve bir harita ile birlikte.

([196]) Eğer idari bölümlemeler veya sipahi ile kürekçi toplanmasına ait sayılar karşılaştırılacak olursa. Bu noktada, Anadolu'da 478.000 Yunanistan'da 358.000 hane kürekçi hanesiydiler, 1594, E.Albèri, *op. cit.*, III, V, s. 402, Matteo Zane'nin muhtırası. İstanbul, *Avissi*, 6-26 Şubat 1591, A.N.K 1675'de 1 milyon haneden bahsedilmektedir, ama acaba Yunanistanda mı, yoksa Asya ve Yunanistanda mı?

([197]) Asıl Kuzey Afrika'ya ilişkin olarak körlemesine (fakat bu ülkenin XVI. yy'da çok etkilendiğini tekrarlıyorum) olarak Mısır için maksimuma benzeyen XIX. yüzyıl başı rakamların ancak: Richard et Quétin, *Guide en Orient*, 1852, s. 303 (2.213.015). Acaba Mısır, Kuzey Afrika eşitliğini kurmak hatalı mıdır? 1830'da sadece Cezayir için, ama sağlam kanıtlar olmaksızın, 2 milyonluk bir nüfustan söz edilmektedir, oransal bir hesap toplam olarak 4 veya 5 milyon verecektir, J.C. Russell, "Late ancient and medieval population", *The American Philosophical Society*, Haziran 1958, s. 131'de Kuzey Afrika nüfusu için, Elie de la Primaudaie, *in, Rev. Africaine*, 1877'de yayınlanan rakamlardan hareketle 3,5 milyonluk bir sayı önermektedir (bir milyonu Tunus için).

([198]) Bu rakamlar Adolphe Landry, *Traité de démographie*, 1945, s. 57'den alınmıştır.

([199]) Richard ve Quétin, *Guide*'de verilen rakamların çok üstünde, ben bunları çok yaklaşık bir hesaplama için kullandım, 50 yerine 40 civarında.

([200]) A. Landry, *op. cit.* ve Vidal de la Blache ve Gallois, *Géogr. Universelle*'in çeşitli ciltlerine göre.

([201]) *Art. cit.*, s. 193.

([202]) J. Beloch, *Bevölkerungsgesehichte*, I, s. 234. Eski makalede verilen rakam 54'dü.

([203]) *İbid.*, s. 235.

([204]) J. Beloch, III, s. 379 vd.

([205]) J. Beloch toplam Fransız nüfusunu büyütmüştür, *art. cit.*, s. 783. Buna ilişkin bütün tahminler çok rastlantısal kalmaktadırlar.

([206]) *İbid.*

([207]) Vitorino Magalhaes Godinho, *Historia economica, e social de expansao portuguesa*, 1947, s. 145 vd.

([208]) *Art. cit.*, s. 193, "... Osmanlı İmparatorluğu 20-22 milyon (F.Braudel'in rakamları) değil de, 30 hatta belki 35 milyon nüfusa sahiptir"

([209]) *Op. cit.*, II a, s. 64-65.

([210]) B.M. Mss. Add. 18287, Ps. 5633.

([211]) Paragrafın zikrettiklerinin kıyısında birkaç not ve atıf, Türkiye'de "*deserti grandissimi*" E.Albèri, *op. cit.*, III, III, s. 387 (1594); XV. yy'da Kuzey Afrika'da vahşi hayvanlar, R. Brunschwig, *op. cit.*, I, s. 267; Suriye'de boş alanlar, G. Berchet, *op. cit.*, s. 60 (16 Nisan 1574, ülkenin 8/10'u boştur); I. de asso, *op. cit.*, s. 176; *Actas de las Cortès...*, I, s. 312-313 (1548), G. Botero, *op. cit.*, s. 35, Provencehk.; G. Niemeyer, *op. cit.*, s. 51, 57, 62 (Andaluçya çöllerinin Haritaları, 1767); C. Bernaldo de Quirós, *Los reyes y la colonizaciòn interior de Espana desde el siglo XVI al XIX*, Madrid, 1929; Marc Bloch, "Les paysages agraires: essai de mise au point", *Ann. d'hist. éc. et soc.*, Mayıs, 1935, s. 47; Arqué, *op. cit.*, s. 172, Albitreccia, *op. cit.*, s. 18. "*Montes y los despobladas*" yoluyla Toledo'ya ulaşan şu mühtedi, Toledo Enkizisyonu, L° 191, no.1, zikr.: F. Rodriguez Marin, *El ingeniosa Don Quijote*, 1916, IV, s. 99, dn.7.

([212]) A. Sieg Fried, *op. cit.*, s. 106. Jules Sion, *France méditerranéene*, s. 159 vd.

([213]) Francesco Guicciardini, *Diario del viaggio in Spagna*, Floransa, 1932, s. 79, benzeri kayıtlar, s. 54, 55, 56.

([214]) *Op. cit.*, s. 5 v°.

([215]) Davity, *Les estats, empires et principautez du monde*, Paris, 1617, s. 141.

([216]) I.de Asso, *op. cit.* s. 180 vd.

([217]) *Op. cit.*, s. 232.

([218]) Fortunato de Almedia, *Historia de Portugal*, III, s. 243-242.

([219]) B.M. Sloane, 1572, f° 48 v°, 1633 (Haziran veya Temmuz).

([220]) Louis Gachon, *in, Nouvelles Littéraires*, 10 Şubat 1940.

([221]) Roger Livet, *op. cit.*, özellikle s. 428.

([222]) *Op. cit.*, I, s. 138-139.

(223) Afrikalı Leon, *op. cit.*, II, s. 308 vd.
(224) *Le loyal serviteur*, s. 2.
(225) Korsika'daki vahşi hayvanlar hk., Giuseppe Micheli, "Lettere di Mons. Bernardi (1569)", *Arch. st. di Corsica*, 1926, s. 187.
(226) Fernand Braudel, "Dans l'Espagne de Charles Quint et de Philippe II", *Annales E.S.C.*, 1951. Segovia ve Prado için, Eylül 1581, P.R.O. 30.25.57, f° 87.
(227) Carmelo Vinas ve Ramon Paz, *op. cit.*, II, s. 90, Menasalbas'da "*los mas animales que hay son zorras y lobos*", V. Carlos 1534 Martında Toledo çevresinde 4 veya 5 gün avlanmıştır, "*havendo morto et porci et lupi*". A.d.S., Mantova Spagna 587, Gio: Agnello'dan markiye Toledo, 3 Nisan 1534.
(228) 1597 Ağustosunda böylece 4 gün kurt avuna çıkmıştır, A.d.S. Cenova Spagna 12, Cesare Giustiniado' dan Cenova Signoria'sına Madrid, 7 Ağustos 1596.
(229) M. Aleman, *Guzman de Alfarache*, I, 1.Bl. VIII, s. 140.
(230) Cezayir G.G'sinin elyazması, f° 13, 1574'e doğru.
(231) Pedro de Medina, *op. cit.*, s. 172.
(232) B.N., Floransa, Capponi Codice, V, f° 343 v°-344 (Tunus'un zaptının muhtırası).
(233) Alonso de la Cueva'dan II. Felipe'ye La Goullete, 16 Mayıs 1561, Simancas E° 486.
(234) G.Botero, *op. cit.*, I, s. 185; daha da iyisi, Diego Suaret, *op. cit.*, s. 45, 49, 50.
(235) *Op. cit.*, s. 77.
(236) *Decameron*, III. Öykü.
(237) *Op. cit.*, III, s. 337.
(238) Quiqueran de Beaujeu, *La Provence louée*, Lyon, 1614, s. 221, 225, 226, 261.
(239) P. Benoit, *op. cit.*, s. 180.
(240) P. Lescalopier, *op. cit.*, s. 27.
(241) *Op. cit.*, s. 21 vd.
(242) Belon du Mans, 135.
(243) *İbid.*
(244) *Op. cit.*, II, 31.
(245) Lo que paresce Avusturyalı Don Juan'a Messina, 4 Aralık 1571, Simancas E° 113.
(246) F. Braudel, "La démographie et les dimensions des sciences de l'lomme", *Annales E.S.C.*, Mayıs-Haziran 1960 ve özellikle s. 497.
(247) René Grandamy'nin kanıt denemesine bkz., "La grande régression, hypothèse sur l'évolution des prix réels de 1375 à 1875" *in*, Jean Fourastié, *op. cit.*, 13. dizi, Paris, 1964, s. 3-58.
(248) Bkz. aşağıda II. cilt.
(249) Edouard Baratier, *La démographie provençale du XIII au XVI siècle*, 1961, s. 121. Bu yükselme ve telafi Roger Livet, *op. cit.*, s. 147-148'de de kendi hesabına açıklanmaktadır.
(250) *Op. cit.*, 2. ks., Ay. II.
(251) J. Nadal ve E. Giralt, *La populaton catalane de 1553 à 1717*, 1960, s. 198.
(252) Henri Lapeyre, *Géographie de l'Espagne morisque*, 1959, s. 29, 30.
(253) Tomás Gonzáles, *Censo de la población de las provincias y partidos de la Corona de la Castilla en el siglo XVI*, 1829.
(254) Özellikle Granada krallığına ilişkin olarak. Böylece tablonun son rakamını düzelttik: 71.904 değil de 48.021 *vecinos*. Bu düzeltme Felipe Ruiz Martin ve Alvaro Castillo Pintado'nun yayınlanacak çalışmalarıyla doğrulanacaktır.
(255) Bkz. aşağıda dn 312 ve 313.
(256) *CODOIN*, XIII, s. 529-530.
(257) Simancas E° 166, f° 13 Ocak 1589.
(258) Sevilla için, Simancas Expendientes de Hacienda, 170.
(259) *Op. cit.*, 43-44.
(260) Pierre Chaunu, *op. cit.*, I, s. 247 vd.
(261) Alvaro Castilo Pintado'nun sürmekte olan çalışmalarına göre.
(262) Karl Julius Beloch 1929'da ölmüştür, *Bevölkerungsgeschichte Italiens*'i üç ciltti r. I, 1937; II, 1940; III, 1961.
(263) Beloch, *op. cit.*, I, 152.
(264) *İbid.*, 215.
(265) Bu ayın sayımı Simancas, S.P. Napoli, 268'de buldum, ama tarihi 1652 idi.
(266) Beloch, *op. cit.*, III, 352.
(267) ve (268) *İbid.*, s. 351. Floransa ve Toskana için 1561'de 870.000, Vicenzo Fedeli, *Relatione di sua ambasciata in Firenze nell'anno 1561*, f° 15, Marciana.
(269) Daniele Beltrami, *Storia della popolazione di Venezia dal secolo XVI alla caduta della Repubblica*, 1954, s. 69-70.
(270) K.J. Beloch, *op. cit.*, III, s. 352'de 1557 için 1.863.000 ve 1620 için 1.821.140 rakamını vermektedir. Ve (*art. cit.*, 178) 1548 için de 1.650.000.

(271) Francesco Corridore, *Storia documentata della populazone di Sardegna,* 1902, 2. yay., s. 12.

(272) *İbid.*, s. 19-20.

(273) K.J. Beloch, *op. cit.*, III, 352.

(274) Ömer Lütfü Barkan, *art. cit.*, s 191-193.

(275) *İbid.*, tablo I, s. 292.

(276) K.J. Beloch, *art. cit.*, s. 767.

(277) Carmelo Vinas ve Ramon Paz, *Relaciones des los pueblos de Espana ordenados por Felipe II, Reino de Toledo,* II. Ks., c. 2, Madrid, 1963, s. 767.

(278) *İbid., passim* ve II, s. 299.

(279) Luca Michiel, A.d.S. Venedik, Relazioni B[a] 63, f° 286 *verso.*

(280) Çeşitli edisyonlar. G. Garcia Mercadal'ın kullanışlı derlemesi, *Viajes de extranjeros por Espana y Portugal,* c.I, 1952, s. 259-305; *Viaje del noble bohemio Leon de Rosmithal de Blatina por Espana y Portugal hecho del ano 1465 a 1467.*

(281) Alonso de Herrera, *Libro de Agricultura,* 1513, özellikle f° 3, v° ve f° 5.

(282) Başka edisyonlar 1539, 1598, 1620'deki (Madrid), B.N. Paris. Rés. 379.

(283) İtalya'da buğday fiyatlarındaki güçlü dalgalanmalar 1550-1602 dönemine karakterini vermişlerdir, Dante Zanetti, *Problemi alimentari di una economia preindustriale,* 1964, s. 93.

(284) Bartholomé Bennassar, zikr. basılmamış tez, VIII. Bl., *Les hommes du siècle.*

(285) Guilhermo Herrero Martinez de Azcoitia, *La poblacion palentina en los siglos XVI y XVII,* 1961.

(286) Giuseppe Aleati, *La popolazione di Pavia durante il dominio spagnuolo,* 1957.

(287) Athos Bellettini, *La popolazione di Bologna del secolo XV all'unificazione italiana,* 1961.

(288) Ruggiero Romano, *et. al., Les prix à Udine,* yayınlanmamış çalışma.

(289) D. Beltrami, *op. cit.*, bkz. yukarıda dn. 269.

(290) Earl J. Hamilton, "The decline of Spain", *The Economic History Review,* 2 Mayıs 1938, s. 169, 171, 177.

(291) *İbid.*, s. 177. Andaluçya'da 1560-1570, 1599, 1600, 1648-1649, 1677 salgınları, G. Niemeyer, *op. cit.*, s. 51.

(292) R. Romano, *et. al, op. cit.*

(293) 38 no'lu grafiğe bkz.

(294) İzleyen bütün ayrıntılar B.Bennassar, *op. cit.*,'den alınmıştır.

(295) G. Herrero Martinez de Azcoitia, *op. cit.*, s. 39. 1599'dan sonra, vebanın ertesinde katsayılar hızla binde 50'nin ötesine, hatta 60'a, maksimum olarak da 66,87'ye çıkmıştır.

(296) Yüzdeler Athos Bellettini, *op. cit.*, s. 136'ya göre.

(297) B. Bennassar, *op. cit.*'e göre.

(298) *Relaciones*'in bütünü hk. bkz. N.Saloman, *op. cit.*, yukarıda, dn. 122.

(299) Fiş kaybedilmiştir.

(300) Correr, Donà delle Rose 192.

(301) Sanudo, *op. cit.*, XI, 25, İstanbul, 24 Ağustos 1525. Correr Donà delle Rose 21 (1542), A.d.S. Venedik. Cons[0] dei X. Lettere B[a] 285 f[0] 88, Kandiye, 30 Eylül 1557, Dük, kaptan ve danışmanlardan Onlara, Girit nüfusu çok artmıştır. Correr 1586; P.D. 975, 1636.

(302) Athos Bellettini, *op. cit.*, s. 9, dn 9. 1596'da Bologna nüfusu, *Galiani, Cronaca di Bologna* (Marciana 6114, c III-5) 58.941 olmalıdır; bunun dağılımı; 4.651 din mensubu kadın ve erkek, 15.595 erkek, 18.079 kadın, 7.626 erkek çocuk, 6.166 kız çocuk, 2.760 uşak, 4.064 hizmetçi.

(303) *Op. cit.*, s. 80 vd.

(304) 31 Ocak 1492'de Sicilya'dan (kararnamenin uygulanması 18 Eylül, 18 Aralık); 1539'da Napoli'den, Giovanni de Giovanni, *L'ebraismo della Sicilia,* Palermo, 1748, in-8°, 424 s. ve özellikle Felipe Ruiz Martin, "La expulsion de los Judlos del Reino de Napoles", *Hispania,* c. XXXV, 1952; Leon Poliakov, *les banchieri juifs et le Saint-Siège du XIII[e] au XVII[e] siècle,* 1965.

(305) G. Pariset, *L'Etat et les Eglises de la Prusse sous Frédéric-Guillaume I[er],* 1897, s. 785.

(306) Bkz. ileride dn. 127-128, bu rakamların aşırı olmadığı anlamına gelmez.

(307) G. Rovelli, *Storia di Como,* 1803, III, 2, s. 116-117, 145-147, zikr., A. Fanfani, *op. cit.*, s. 146.

(308) F. Borlandi, *Per la storia della popolazione della Corsica,* 1940, s. 66, 67, 71, 74, 82; zikr. A. Fanfani, *op. cit.*, s. 146.

(309) U. Forti, *Storia della tecnica italiana,* 1940.

(310) İngiltere'de bile, A. Fanfani, s. 146.

(311) 1550'den itibaren ortaya çıkan Nevers fayanslarının kökeninde yer almaktadır. Louis Guéneau, *L'organisation du travail à Nevers aux XVII[e] et XVIII[e] siècles,* 1919, s. 295.

(312) İtalyanların dünyaya yayılmaları hk. muazzam bir basılı ve basılmamış belge yığını. Bunların ağırlığı biri Lizbon yönüne olanlar için, Peragollo, *Misc. dist. ital.*, 1944, diğeri de Cenevre yönüne olanlar için, Pascal, "Da Lucca a Ginevra", *Rivista storica italiana,* 1932 iki dikkat çekici araştırmaya bakılarak anlaşılabilir. Askerlerin göçü konusunda araştırma yapılması gerekmektedir; Comaschiler ve Val di Tessino halkının Barok sanattaki rolleri hk., J. Burckhardt, *Die Renaissance, op. cit.*, s. 16-17'de daha önce zikredilen farkına varışlar; İtalyan mimar-mühendisler hk, Douais, *op. cit.*, II, 110 vs.,de Jean-Baptiste Toriello örneğine veya indekste Fratin adına bkz.

([313]) Wilhelmy, *in, Geographische Zeitschrift,* 1940, s. 209.

([314]) B.M. Add. 18287.

([315]) G. Nadal ve E. Giralt, *La population catalane de 1553 à 1717,* 1960.

([316]) A.N., K 1690, F. de Beaumont'dan İmparatoriçe'ye Perpignan, 20 Ağustos 1536. "*Esta villa esta llena de franceses que son muchos mas que los naturales*". Aynı haber (B.M. Add. 28368 f° 23 v°), F^co de Salablanca'dan S.M'ne, Madrid, 16 Haziran 1575: Perpignan nüfusunu kaydetmektedir "*y son todos gente pobre y gran parte dellos franceses*".

([317]) "Voyage de Barthélémy Joly en Espagne, 1603-1604" yay. L.Barrau Dihigo, *Revue Hispanique,* 1909, ayrı basım, s. 29.

([318]) *İbid.,* s. 21, 29.

([319]) *İbid.,* s. 21, 29.

([320]) Littré *gavache*'ı İspanyolca *gavacho*'dan getirmektedir, sorun bir anda çözülmemiştir.

([321]) "Voyage de Barthélémy Joly", s. 82.

([322]) *İbid.*

([323]) *İbid.*

([324]) *İbid.*

([325]) T.Halperin Donghi, "Les Morisques du Royaume de Valence au XVI^e siècle", *Annales E.S. C.,* 1956, s. 164.

([326]) Ernest Schafer, *Geschichte des Spanischen Protestantismus,* 2. cilt, 1902, c.II, s. 137-139.

([327]) J. Nadal ve E. Giralt, *op. cit.,* s. 198.

([328]) P.de Marca, *Histoire du Béarn,* 1640, s. 256-257, zikr. Henri Cavaillès, *La vie pastorale et agricole dans les Pyrénées des Gaves de l'Adour et des Nestes,* Bordeaux, 1932, s. 137-38.

([329]) *Response de Jean Bodin à M.de Malestroict, éd. Henri Hauser, op. cit.,* s. 14.

([330]) Bkz. yukarıda bl.III.

([331]) *La Méditérranée...,* I. yay., s. 342 vd.

([332]) F. Braudel ve R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne,* s. 101. Bu cinsten yüzlerce bilgi ilân edilmeyi haketmektedir: Napoli şaraplarının *extra regnum* ihracının 1563-1566 ortalaması, *vinilatini, busti* 23.667, *vini grecki dulci et mangiaguerra,* 2.319 *busti* (Sommaria Consultationum 2, f° 223, 2 Ekim 1567) -"her yıl Apulia'da ortalama olarak 80.000 *rubii* civarında yün satılmaktadır" *ibid.,* f° 75, 8 Ağustos 1564- Fransız Doğu Akdeniz ticareti XVII. yy. başında Savary tarafından 30 milyon *livre* olarak tahmin edilmişken, 1624'de yarı yarıya yarıya azalmıştır, E. Fagniez, *op. cit.,* s. 324 -bazı Cenevizli büyük tüccarların servetleri: çoğununki 500.000 dükayı aşmaktadır ve Tomaso Marino, Adamo Centurione gibilerininki ise hemen hemen milyona ulaşmaktadır, Museo Correr Cicogna..., f° 2 ve 2 v°- İspanya kralının 1572'deki toplam geliri 11 milyon altındır, Marciana 8360 CVIII-3, f° 11 v° XV. yy.'nın sonunda Avrupa'da tedavüldeki para: 1 milyar (*livre*), P.Raveau, *L'Agriculture et les classes paysannes,* 1926, s.II, dn.1 (ne yazık ki, birim açık bir şekilde belirtilmemiştir).

([333]) A.d.S., Napoli Sommaria Consultationum, 1, f° 216, 28 Nisan 1559.

([334]) Okuyucunun, başka herhangi bir açıklama olmaksızın, yaklaşık hesaplarımızın *düka* cinsinden ifade edilmeleri karşısında şaşkınlığa düşmemesi gerekir. Venedik, Cenova, Floransa, İspanya, Napoli dükaları bulunmaktadır... Herbirinin özel ve geçici değeri vardır. Bu dükaların *hepsi* er veya geç, muhasebe sikkesi haline gelmişlerdir. Dükalardan değil de, bunların altın veya gümüş cinsinden karşılıklarından söz etmek mantıklı olacaktır. O dönemde yaşayanlar, kalemlerinin ucuna geldiğinde, tahminlerinde "milyon altınlar"dan söz etmektedirler, bundan milyon dükaları anlayınız. İspanya'da mali belgelerde düka bir üçgenle, delta harfiyle Δ kısaltılmıştır, altın *escudo,* gerçek para ise ters bir üçgenle ▽ gösterilmektedir. İspanya'da düka ile ekü arasındaki oran uzun süre 350 maravedis'e (düka) 400 (ekü) olmuştur. Tabii ki işadamları dükaların (aralarında) ve ekülerin bu karşılıklı değerlerine karşı dikkatlidirler, bunun nedeni özellikle arz ve talep değişmelerinden ötürü farklı kotasyonların ortaya çıkmasıdır. Bunlar söylendikten sonra, hesaplamalarımızda dükayı, yerel değerini ve de kotasını hesaba katmaksızın geçerli bir birim olarak kabul etmek, gayrimeşru bir işlem olmamaktadır. Hata ölçülerimizin belirsizliği içinde kaybolmaktadır.

([335]) Maurice Carmona, "Aspects du capitalisme Toscan aux XVI^e et XVII^e siècles", *Revue d'Histoire Moderne,* 1964, s. 85, dn.5.

([336]) Özellikle bkz.: J. Gentil da Silva, "Villages Castillans et types de production au XVI^e siècle", *Annales E.S.C.,* 1963, s. 740-41'de Kastilya köylerinde yılda 2 kentallik bir tüketim rakamı kabul etmektedir. Bu ortalama üzerine yapılacak bir tartışma uzun sürer. Sundborg'a göre, 1891-93'te *pro capite* tüketimler İtalya'da 1,2; İspanya'da 1,5; Fransa'da 2,5 olmalıdır. Bkz. Dr. Armand Gautier, *L'alimentation et les régimes chez l'homme sain et chez le malade,* 1908, s. 296; André Wyczanski 1571'de Polonya'nın Korezyn bölgesi için 2,2 kentallik bir çavdar tüketiminden söz etmektedir, *Kwartalnik historii kultury materialej,* VIII, 1960, s. 40-41; I. Bog, Die bawerliche Wirts chaft im Zeitalter des Dreissigjahrigen Krieges, Coburg, 1952, s. 48, Nuremberg'de 2,5 kentallik tüketim; XVI. yy.'da Napoli'de 1,9 kentallik tüketim, W. Naude, *Getreidepolitik der eurapaischen Staaken vom 13. bis 18. Jahrhundert,* Berlin, 1896, s. 156. Fransa için Vauban 3,4 kental (3 *setier*); Expilly başrahibi (1755-1764) 2,7 kental rakamlarını vermektedirler vb.

([337]) Bkz. aşağıda Venedik'teki buğday fiyatları hk.

([338]) F. Ruiz Martin'in tahminlerine göre.

([339]) Museo Correr, Donà delle Rose, 217, f° 131, 1 Temmuz 1604, *İbid.,* 218 f° 328 [1595], 468.000 *staia.*

(340) A.d.S., Venedik, Dispacci Spagna, Alvise Correr'den *doge*'ye Madrid, 11 Şubat 1621.

(341) Carmelo Vinas ve Ramon Paz, *op. cit.*, II, s. 99, 132, 140, 169, 272, 309, 397, 398, 342-43, 348, 408, 426, 470.

(342) 1960 basımı.

(343) G. Coniglio, *op. cit.*, s. 24.

(344) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum 7, f° 204, 18 Ocak 1580.

(345) *Censo*, s. XIII.

(346) *İbid.*

(347) G. Luzzatto, "Il Mediterraneo nella seconda metà del Cinquecento", *Nuova Rivista Storica*, 1949.

(348) *Akdeniz*'in ilk edisyonu, 1949, s. 450 vd.

(349) L. Mendes de Vasconcellos, *Do sito de Lisboa*, 1608, yay. Antonio Sergipe, s. 114.

(350) XVIII. yy.'da bile, R.Romano, *Commerce et prix du blé à Marseille au XVIII^e siècle*, 1956, s. 76-77.

(351) Museo Correr, Donà delle Rose, 217.

(352) Girit rakısı gibi, A.d.S., Venedik, *Cinque Savii* 1, f° 14,6 Ekim 1601 ve 14 Mart 1602, rakı ve limon suyu, "*soliti condursi per ponente*". Rakının Venedik gümrük tarifelerinde belirmesi XVI. yy.'ın son yılları esnasındadır.

(353) Bkz. yukarıda.

(354) V. Magalhaes Godinho, "O milhomaiz—Origem e difusao", *Revista de Economia*, c.XV, fas. 1.

(355) R. Romano, *et. al., op. cit.*

(356) Hans Telbis, *Zur Geographic des Getreidebaues in Nordtirol*, 1948, s.33.

(357) J.F. Bergier, *op. cit.*, s. 82 vd. s. 83'deki alıntı.

(358) Miguel Caxa de Leruela, *Restauracion de la abundancia de Espana*, 1713, s. 50.

(359) Luis Valle de la Cerda, *Desempeno del patrimonio de S.M. y de los reynos sin dano del Rey y vassolos y con descunso y alivio de todos*, 1618, zikr. J.Vicens Vives, *Historia economica de Espana de Espana*, 1. ks, t.y., s. 300.

(360) J.C. Toutain, "Le produit de l'agriculture française de 1700 à 1958", *Cahiers de l'Institut de Science Economique Appliquée*, no. 115, Temmuz 1961, özellikle s. 212.

(361) Bkz. yukarıda dn. 342.

(362) René Baehrel, *op. cit.*, s. 152. Hektar başına bir kental tohumluk temeli üzerine hızlı hesaplamalar.

(363) J.C. Toutain, *art. cit.*, s. 36.

(364) Biblioteca Casanetense, Roma, Mss 2084, f° 45 vd.

(365) A.d.S., Napoli, Sommaria Consultationum, no.2, f° 140, 13 Mart 1563, 1'e 20 verim.

(366) 52 numaralı grafik ile 53 numaralı tabloya bkz.

(367) Bkz. yukarıda.

(368) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*, (basılmamış).

(369) Carlo Poni'nin harika kitabı, *Gli aratri e l'economia agraria nel Bolognese dal XVII al XIX secolo*, 1963, ne yazık ki XVIII. yy.'dan itibaren başlamaktadır. 1644'den beri işaret edilen *piò* pulluğu daha önce ortaya çıkmış olmalıdır (s.4). Fakat metin çok net değildir.

(370) Bkz. yukarıda.

(371) B. Bennassar, *op. cit.*

(372) Bu, Felipe Ruiz Martin'in Medina del Campo ile Floransa arasında teati edilen mektuplara, *op. cit.*, yazdığı önemli önsözdeki açıklamasıdır. Cenevizliler alacaklarına *Juros* olarak ödeme olanağı buldukları her seferinde, kayıplarını başkalarına aktarmışlardır. Müşterileri arasında tabii ki birçok toprak maliki bulunmaktadır.

(373) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*

(374) John U.Nef, "Industrial Europe...", s. 5.

(375) R. Romano, "Aspetti...", *art. cit.*

(376) Museo Correr, Donà delle Rose 42, f° 77 v° [1607], iki işçiye bir usta olmak üzere 3300 dokumacı.

(377) *Lanaioli* ile eşit sayıda ki, bu kuşkusuz çok iyimser bir tahmindir.

(378) Bkz. R. Romano, "La marine marchande vénitienne au XVI^e siècle", *Actes du IV^e Colloque Internationale d'Histoire Maritime*, 1962, s. 37.

(379) A.d.S., Venedik, Senato Terra 53, 7 Mayıs 1569.

(380) A.d.S., Venedik, Senato Terra 2, 17 Eylül 1545.

(381) Lucien Febvre ve Henri Jean Martin, *L'apparition du livre*, 1958, s. 280, 286, 287, 293.

(382) Bkz. Dn. 385 ve *Cinque Savii*, 140, f° 4-5, 11 Mart 1598 "*al numero di 20* [000] et più persone camputando le famiglia et figlioli loro".

(383) J. van Klaveren, *op. cit.*, s. 182 [1573].

(384) Carmelo Vinas ve Ramón Paz, *op. cit.*, II, s. 217, örneğin fakir bir köy olan Pena Aguilera'da "*e algunos laborentes de lana*" kömürcüler, taşıyıcılar vardır.

(385) Maragateria'da köylü kumaşları ve fıçı çemberleri imalatı, bkz. aşağıda dn. 491.

(386) T. Halpérin Donghi, *art. cit.*, s. 162: ipek, gömlek endüstrileri, *espardo*'da tutulan çarık imalâtı.

(387) Jacques Heers, *op. cit.*, s. 218 vd.

(388) Bkz. aşağıda, dn. 49.

(389) A.d.S., Napoli, Sommaria Consultationum, zikredilen sayılamayacak kadar çok belge: 13, f° 389-390; 21 f° 51; 31, f° 139-146, 180-184; 37, f° 41 v° 42...

(390) A.d.S., Venedik Senato Terra 30, Verona 1 Mart 1559.

(391) Carmelo Vinas ve Ramon Paz, *op. cit.*, II, s. 448.

(392) S. Schweigger, *op. cit.*, [1581], s. 329.

(393) E. Le Roy Ladurie, *op. cit.*

(394) R. Gascon, *op. cit.*

(395) Açık örnek olarak bkz: François Dornic, *L'Industrie textile dans le Maine et les débouchés internationaux 1650-1815*, 1955.

(396) Roger Dion, *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX^e siècle*, 1959, s. 26.

(397) *Akdeniz...*, 1. yay., s. 345 vd; Giuseppe Aleati, *op. cit., s. 125 bunda bir pahalı hayat dramı görmektedir: Pavia. Cremone, Come, Milano örnekleri.*

(398) R. Romano'nun bana verdiği bilgi.

(399) Museo Correr, Cicogna, 2687, Ağustos 1576, burada 30 kişi çalışmaktadır.

(400) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii*, I, 139, 20 Nisan 1603.

(401) *Censo*, tablo 3, 1'e 4,448'lik oran 1799 İspanya'sında doğan ürün ile endüstriyel ürün arasındaki orandır.

(402) *Op. cit.*, s. 328.

(403) Bkz. F. Ruiz Martin'in Kastilya için yenileştirici incelemeleri, *op. cit.*; John U. Nef, "The progress of technology and the growth of large scale industry in Great Britain 1540-1660", *The economic history review*, 1934 ve Henri Hauser'in yorumları, *Annales d'histoire économique.et sociale*. 1936, s. 71 vd.

(404) J.Hartung, "Aus dem Geheimbuche eines deutschen Handelshauses im XVI. Jahrhundert", Z. für. Soc.-und *Wirtschaftsgeschichte*, 1898.

(405) Teknik farklara (İngiltere'de kömür) ve araç farklılıklarına rağmen, özdeşlikler kabaca öne çıkmaktadır.

(406) Zor kelimenin çevirisi için bkz. M. Keul, *Annales E.S.C.*, 1963, s. 836, dn.3.

(407) *Akdeniz...*, 1. yay., s. 342, H.Sieveking, "Die genueser Seidenindustrie im 15. und 16. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Geschichte des Verlags-System", (dikkat çekici), *Jahrbuch für Gezetzgebung, Verwaltung und Statistis im deutschen Reiche*, 1879, s. 101-133'e göre.

(408) İzleyen dn'a bkz.

(409) A.d.S., Venedik, Senato Terra 30, 11 Kasım 1559, 12 Aralık 1497 *parte*'sinin hatırlatılması.

(410) Rodrigo Nino'dan V. Carlos'a Venedik, 1 Aralık 1530, Simancas, E° 1308.

(411) A.d.S., Senato Terra 29, 16 Ağustos 1559.

(412) Archivio Comunale, 572, Cenova, 1582.

(413) Diego de Colmenares, *Historia de la insigne ciudad de Segovia*, 2. yay., Madrid, 1640, s. 547.

(414) Açıklama Felipe Ruiz Martin'e aittir, Floransa ticari mektuplarına yazdığı önsöz içinde, *op. cit.*

(415) Böylece A.d.S., Venedik Senato Terra 74, 18 Nisan 1578; 106, 7 Mart 1584; 112, 24 Kasım 1589. Negrin de Negrini 1564'ten itibaren 1884 yün kumaş imal ettirmiştir. Bazı girişimcilerin yenileştirici zihniyetleri, *ibid.*, *Cinque Savii, 15, f°* 21, 7 Şubat [1609].

(416) Alfred Doren, *Wirtschaftsgeschichte Italiens im Mittelalter*, İtal. çev., 1936, s. 491.

(417) Maurice Cormona'ya göre. 1608'de bir salgın (*petecchie* salgını) işçileri biçmiştir, Prensin düğünü için çok gerekli olan çok güzel kumaşları imal ettirmek için Milano'dan işçi getirtilmiştir, Haus-Hof-und Staatsarchiv, Viyana, Saatskanzlei, Venedig, Faszikel 13, f° 359, Venedik 9 Mayıs 1608.

(418) A.d.S., Venedik, Senato Terra, 35, 15 Aralık 1561.

(419) Museo Correr, Donà delle Rose 160, f° 53, 53 v°.

(420) A.d.S., Venedik, Senato Secreta Signori Stati, Tomasso Contarini'den *doge*'ye Bolzano, 23 Mart 1610.

(421) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii* 1, 200, 27 Mayıs 1614.

(422) *İbid.*, 16 f° 53, 15 Kasım 1611..

(423) J. Gentil da Silva'nın XVII. yy. İtalyan fuarlarına ilişkin yayınlanmamış çalışmasına göre.

(424) Jean Delumeau, *op. cit.*, özellikle 132 ve 133. s.'deki grafikler.

(425) R. Gascon, *op. cit.*, s. 89, Clemens Bauer, *op. cit.*, s. 9, Goris ve Strieder'in peşinden Anvers'e dair.

(426) Andrzej Wyrobisz, *Budownictwo Murowane w Malopolsce w XIV i XV wieku* (*XIV. ve XV. yy.'larda Küçük Polonya'da inşaat meslekleri*), 1963, (Fransızca özet, s. 166-170).

(427) Emile Coornaert, *op. cit.*, 493 vd., ve diagram V *bis*.

(428) Pierre Sardella, *art. cit.*

(429) Domenico Sella, *art. cit.*

(430) Ruggiero Romano, "A Florence au XVII^e siècle. Industries textiles et conjoncture", *Annales E.S.C.*, 1952.

(431) Aldo de Maddalena, "L'industria tessile a Mantova nel 1500 e all'inizo del 1600", *Studi in onore di Amintore Fantani*, 1962.

(432) A. Zanelli, *Delle condizioni interne di Brescia...*, s. 247'de kumaş üretiminin 18.000 parçalık zirvesini 1550'ye yerleştirmektedir, ben 1555'i tercih ederdim; herşey Venedik gümrük tedbirleri tarafından belirlenmiştir, Senato Terra, 1, 20 Mayıs 1545. Sonra durumu düzeltmek mümkün olamamıştır: giden ustalar geri

dönmemişlerdir.

(433) Felipe Ruiz Martin'in yayınlanmamış incelemelerine göre.

(434) Bkz. yukarıda ve Senato Mar 7, f° 26 v°, 18 Ağustos 1461.

(435) Dekan Ömer Lütfü Barkan'ın L'Ecole des Hautes Etudes'deki konferansları.

(436) A.d.S., Floransa, Mediceo 4279, Yahudi bir Tüccar Trablus'ta kadife veya damalı kumaş yapmasını bilen köle aramaktadır.

(437) I.S. Emmanuel, *Histoire de l'industrie des tissus des Israélites de Salonique,* 1935.

(438) S. Schwarzfuchs, "La décadence de la Galilée juive du XVI^e siècle et la crise du textile du Proche Orient", *Revue des études juives,* Ocak-Haz. 1962.

(439) Bkz. aşağıda.

(440) A.d.S., Venedik, Senato Terra 4, f° 71, 18 Nisan 1458: "*se ha principiado adesso el mester de la lana in questa città et lavorasse a grandissima furia de ogni sorte pani et princi paliter garbi...*"

(441) *İbid.*, Senato Terra 15, f° 92, 23 Ocak 1506: "*... el mestier de la lana che soleva dar alimento a molte terre nostre et loci nastri hora è reducte in tanta extremità che piu esser non potria...*"

(442) P. Sardella'nın notuna ve D. Sella'nın sıklıkla zikredilen makalesine bkz. Bizzat Venedik'te bile güçlükler, Senato Terra 15, f° 93 vd., 9 Şubat 1506 daha nettir. A.d.S., Venedik, Consoli dei Mercanti, 128, 29 Eylül 1517.

(443) *İbid.*

(444) Emile Coornaert, *op. cit., s. 48.*

(445) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 7, f° 33-39, 28 Şubat 1578: 1576'da 26.940 ipek kumaş *canne*'si üretimi.

(446) Yünlerin gümrük denetimine tabi kılınması nedeniyle sıkıntıya düşen Brescia kumaş endüstrilerinde de narinlik, artık Verceil'den hammadde sağlayamamaktadırlar, Senato Terra 1, 20 Mayıs 1545.

(447) François Simiand'ın işaretleri, *Cours d'Economie Politique,* 1928-1929, II, *passim* ve s. 418 vd.

(448) L.F. de Tollenare, *Essai sur les entraves que le commerce éprouve en Europe,* 1820, s. 3, "bir ürün tüketicinin elinin altında olmadığı sürece tamam değildir, layık olduğu değişim değerinin tümüne sahip değildir. Ona son biçimini veren ticarettir"

(449) Oyun soyluluğun hayatında (özellikle yy.'ın sonunda) önemli bir yer tutmaktadır, ama tüccarların-kinde de. Herşey bahis konusu olmaktadır, terfi edecek kardinal sayısı, büyük insanların ölüm veya hayatta kalmaları, doğacak çocukların cinsiyetleri... Venedik'te o sıralar Pavia'nın Fransızlar tarafından alınacağına % 25 verilirken, Calzeran adlı bir İspanyol tersine oynamaktadır, ama sonunda bir servet kazanmıştır, A.d.S., Modena, Venezia 8.16.77. VIII, f° 66, J. Tebaldi'den Düke Venedik, 15 Mayıs 1525.

(450) Zikr. R. Gascon, *op. cit.,* s. 177, Claude de Rubys, *Histoire véritable de la ville de Lyon,* 1604, s. 499.

(451) Museo Correr, Donà delle rose 181, Temmuz 1603, f° 53.

(452) Giulio Mandich, *Le pacte de ricorsa et le marché italien des changes* 1953.

(453) Jacques Heers, *op. cit.,* s. 75,-79 vd.

(454) F. Braudel, "Le pacte de ricorsa au service du Roi d'Espagne...", *Studi in onore di Armando Sapori,* II, 1957.

(455) A.d.S., Floransa, Mediceo 4745, foliosuz, Ocak 1589.

(456) Modesto Ulloa, *op. cit.,* s. 108.

(457) Felipe Ruiz Martin'in kanısına göre.

(458) Modesto Ullao, *op. cit.,* 132.

(459) Alvaro Castillo Pintado, *"El servicio de millones y la poblacaciòn del Reino de Granada in 1591", Saitabi,* 1961.

(460) Albert Chamberland, "Le commerce d'importation en France au milieu du XVI^e siècle", *Revue de Géographie,* 1894.

(461) B. Porchnev, Congrès des Sciences Historiques, Stokholm, 1960, c.IV, 137.

(462) G. von Below, *Über historische Periodisierungen mit besonderem Blick auf die Grenze zwischen Mittelalter und Neuzeit,* Berlin, 1925, s. 51-52'ye göre bu dönem ekonomik hayatın ve sanatın parlaklığıyla bir zirvedir. Lucien Febvre'e göre, 1560'tan sonra "hüzünlü insanlar"ıyla mutlu bir dönemdir. Franz Linder, "Spanische Markt-und Börsenwechsel", *Ibero-amerikanisches Archiv,* 1929, s. 18'de 1550-1600'ün *Ricorsa-Wechselgeschaft* dönemi bile olduğunu iddia etmektedir.

(463) Jacques Heers, *Revue du Nord,* Ocak-Mart 1964, s. 106-107.

(464) J. Finot, "Le commerce de l'alun dans les Pays-Bas et la bulle encyclique du Pape Jules II en 1506", *Bull hist et philol.,* 1902; Jean Delumeau, *L'alun de Rome XV^e - XIX^e siècle,* 1962; "The alun tradein the fifteenth and sixteenth Centuries and the begining of he alun industry in England", *The collected papers of Rhys Jenkins.* Cambridge, 1936; L. Liagre, "Le commerce de l'alun en Flandre au Moyen Age", *Le Moyen Age,* 1955, c.LXI (4. dizi, c.X); Felipe Ruiz Martin, *Les aluns espagnols, indice de la conjoncture économique de l'Europe au XVI^e siècle* (yayınlanacak); 6. Zippei, "L'allume di Tolfa e il suo commercio", *Arch. Stor.patr.,* 1907, c.XXX.

(465) Çok sayıda belge, A.d.S., Napoli, Sommaria Partium, 96: *1521* f° 131 v°, 133 v°, 150, 153 "*navis celeriter suum viagium exequi posset*" (Ceneviz teknesi), 166 v° (Katalonya için), 177 (Oran için), 175; *1522,* f° 186 v°, 199, 201, 221, 224-5, 228 v°, 229, 232, 244, 252 v°.

(466) Felipe Ruiz Martin'e göre.

([467]) Bkz. aşağıda dn. 311.
([468]) Gelecek yayının incelemelerinde
([469]) *İbid.*
([470]) Bkz. aşağıda ve Michelien Baulant, *Lettres de négociants marseillais: les frères Hermite, 1570-1612,* 1953.
([471]) Bkz. F.R. Martin, *Introduction aux lettres de Florence,* XXXVI-XXXVI.
([472]) Zikr., Maurice Carmona, *art. cit.,* s. 96, dn.2.
([473]) Archivio Ruiz, 117, zikr., Felipe Ruiz Martin, *El Siglo de los Genoveses,* yayınlanacak.
([474]) Bu sorunlar için, Clemens Bauer, *op. cit.,* güzel kitabına bkz.
([475]) *Op. cit.,* s. 580 vd.
([476]) Özellikle Hindistan'a karşı İspanyol-Portekiz cephesi ve Alman ile Flaman tüccarların hizmetinde bir haberalma ajansının rolü hk., Hermann Kellenbenz, *Studia,* 1963, s. 263-290.
([477]) Yararlı karşılaştırmalar için, R.Romano, "Perune valutozione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII", *studi in onore di A. Fanfani,* 1962.
([478]) J. Kulischer, *op. cit.,* II, s. 384'e göre.
([479]) R. Konetzke, *op. cit.,* s. 203.
([480]) Saint-Gouard'dan Kral'a Madrid, 21 Mayıs 1572, B.N., Fr. 16104, f° 88 vd.
([481]) S. Lilley, *Men, Machines and History,* Londra, 1948, s. 72 ve J.U. Nef, *The Rise of the British Coal Industry,* Londra, 1932, I, s. 173.
([482]) S. Lilley, *ibid.*
([483]) Museo Correr, Donà delle Rose, 271 f° 46 v., 7 Mart 1605. Ayrıca bkz., Alberto Tenenti, *Naufrages...,* s. 563 vd.
([484]) Iorjo Tadic, "Le port de Raguse et sa flotte au XVI[e] siècle", Michel Mollat, *Le navire et l'économie maritime du Moyen Age au XVIII[e] siècle. Travaux du Deuxième Colloque Internationale d'Histoire Maritime,* 1959, s. 15-16.
([485]) B.M. Add. 28478, f° 238, Nisan 1594: "... *se deve ter consideraçao ao preço das cousas ser mayor*"
([486]) Bkz. yukarıda.
([487]) Bunu Ugo Tucci'nin dostluğuna borçluyum.
([488]) A.d.S., Venedik, Senato Zecca, 39, 12 Haziran 1638.
([489]) A.d.S., Napoli, Regia Camera della Sommaria, Reg. 14, 1594, 1623-1637.
([490]) Bkz. yukarıda.
([491]) José Luis Martin Galindo, "Arrieros maragatos en el siglo XVIII", *Estudios y Documentos,* no.9, 1956.
([492]) Pedro de Medina, *op. cit.,* s. 209, Alcala de Henares örneğinde.
([493]) Brigue arş, Stockalper belgeleri, Sch 31 no. 2939, Cenevre, 10 Temmuz 1650 ve no. 2942, 14 Temmuz 1650: hasat nedeniyle duraklamalar. Bu bilgileri bana M. Keul sağladı. Ekim nedeniyle duraklamalar, *ibid.,* no. 2966, 18-28 Eylül 1650.
([494]) Bilgi F.R.Martin tarafından sağlanmıştır.
([495]) B. Bennassar, *op. cit.*
([496]) Bkz. aşağıda, c.II'deki grafikler.
([497]) *Op. cit.* (ital. bas.), I, s. 174.
([498]) Ruggiero Romano, *art. cit.*
([499]) Ali Sahillioğlu, Türkiye'deki para basımlarına dair yayınlanmamış çalışma.
([500]) Stokholm bankası (1672), ne de Amsterdam bankası (1609) öncelini unutmuyorum. Fakat burada özellikle bir kentsel banka söz konusudur. İngiltere Bankasının Londra'dan kaynaklandığı doğrudur.
([501]) İlk girişim 1576'ya kadar geri gitmektedir. F.R. Martin bu konuda bana önemli bir belgeyi vermiştir, Simancas E° 659, f° 103.
([502]) Jacques Heers, *Revue du Nord,* 1964.
([503]) Ömer Lütfü Barkan, "L'organisation du travail dans le chantier d'une grande mosquée à Istanbul au XVI[e] siècle" *Annales E.S.C.,* 1961, s. 1092-1106.
([504]) Taş işlerini, kurşun kullanımını, kaldırma araçlarını, Escorial ile inşaatına ilişkin müzenin ziyaretinin akla getirdiği herşeyi düşünüyorum.
([505]) Bkz. Paul Herre'in farkına varışları, *Papsttum und Papstwahl im Zeitalter Phillips II,* Leipzig, 1907, s. 374.
([506]) Hesaplama ve grafik (II. cilt) Alvaro Castillo Pintado'ya aittirler.
([507]) A. Poirson, Histoire du règne de Henri, IV, 1866, IV, s. 610-611.
([508]) *Bilanci Generali, op. cit.,* c.I, t.I, s. 466 ve Museo Correr Donà delle Rose 161, f° 144.
([509]) Ömer Lütfü Barkan, "Le budget turc de l'année 1547-1548 et le budget turc de l'année 1567-1568", Türkçe, *İktisat Fakültesi Mecmuası,* İstanbul, 1960.
([510]) *Op. cit.,* s. 42.
([511]) *Cambridge Economic History*'de yayınlanacak katkı.
([512]) *Op. cit.,* s. 128.
([513]) J.A. Schumpeter, *op. cit.,* I, özellikle, s. 476, dn.1; Jacques Heers, Raymond de Roover...
([514]) *Op. cit.,* s. 128.

([515]) Carlo M. Cipolla, "La prétendue révolution des prix. Réflexions sur l'expérience italienne", *Annales E.S.C.*, 1955, s. 513 vd.

([516]) Museo Correr, Donà delle Rose, 181.

([517]) Morineau'nun bana aktardığı Hollanda'ya ilişkin bilgiler, bu belirleyici dönemdeki gizli girişleri şişirmeye yöneliktir.

([518]) Museo Correr, Donà delle Rose, 181, f° 62, fuar başına 3-4 milyon ekü.

([519]) Gino Luzatto, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea*, I, 1932, s. 179 vd.

([520]) Ömer Lütfü Barkan'ın sözlü açıklamalarına göre.

([521]) Simancas, Expedientes de Hacienda, 122, 1559. Medina del del Campo örneğinden (1561) ve B. Bennasaf'ın güzel makalesindende yola çıkabilirdim, "Medina del Campo, un exemple de structures urbaines de l'Espagne au XVI[e] siècle", *Revue d'Histoireéconomique et sociale*, 1961. Venedik'te resmi belgeler her zaman *poveri, mendicanti* ve *miserabili*'yi birbirlerinden ayırmaktadırlar, yoksulluğun dereceleri vardır, Ernst Rodenwaldt, *Pest in Venedig, art. cit.*, s. 16.

([522]) Hektor Ammann, *Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter*, 1948, 306. s.'deki tabloda yeniden ele alınan tahminleri düşünüyorum.

([523]) Bkz. yukarıda.

([524]) Museo Correr, Donà delle Rose 23, f° 23 v°.

([525]) Heinrich Bechtel, *op. cit.*, s. 52, dn. 6, 151 l'de Erfurt'ta *cens* ödeyenlerin % 54'ü 0-25 florin'e sahipolan sonuncu sınıfta, % 15'i de "*ohne Jedes Vermögen*" arasında yer almaktadırlar.

([526]) Bkz.: *Unterschicht*, 1962 Fransız-Alman Kollokyumu.

([527]) A.d.S., Venedik, Senato Terra 22, Trevise, 22 Temmuz 1555; Trevise, 30 Temmuz 1555; Brescia, 11 Ağustos 1555, Tizzo'da yangın.

([528]) A.d.S., Napoli, Sommari Consultationum 2, f° 68 v° ve 69, 27 Temmuz 1564.

([529]) *İbid.*, f° 59 v°, 22 Mayıs 1549.

([530]) Noel Salomon, *op. cit.*

([531]) J. Gentil da Silva, "Villages castillans et types de production au XVI[e] siècle", *Annales E.S.C.*, 1963, no. 4, s. 729-744.

([532]) A.d.S., Napoli, Notai Giustizia 51, f° 5, 17 Ekim 1520, yeni kumaş başına 36 düka ödenmesi; *ibid.*, f° 177 v° ve 178, 24 Ağustos 1521, 12 yaşında bir zenci köle 36 dükaya, *ibid.*, 66, f° 151 v° ve 152, bir atın fiyatı 33 düka.

([533]) *İbid.*, Sommaria Partium, 595, f° 18, 28 Ocak 1569, 30 yaşında bir zenci köle Lecce'de 60 dükaya satın alınmıştır.

([534]) *İbid.*, Sommaria Consultationum 9, f° 303-305, Napoli, 18 Haziran 1587.

([535]) A.d.S., Venedik, Senato Mar. 145, 24 Mart 1600.

([536]) Bkz.: J. Mathiex "Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVII[e] et XVIII[e] siècles", *Annales E.S.C.*, 1954, s. 157-164.

([537]) Simancas Napoles, E° 1046, f° 25, Com[or] Giron'dan S.M.'ye Napoli, 17 Eylül 1554.

([538]) Museo Correr, Donà delle Rose, 46, f° 65, 11 Mart 1487: Mora'da istihdam edilen *stradioti* söz konusudur. V.Carlos'a atfedilen düşünceye bkz.: II. cilt. 1522'de Yeniçeriler günde 3-8 akçe almaktadırlar, yani 50 akçe=1 dükadan, ayda 2-5 düka, Otto Zierer, *op. cit.*, III, s. 29. Zara'da 1553'de bir topçu yılda 40 düka almaktadır. Fakat topçu bir uzmandır.

([539]) Raguza arşivlerinin izin verdikleri farkına varışlar ikircilikten uzaktırlar. Ustalar ve hizmekârlar arasındaki çok sayıda sözleşme Diversa di Cancellaria sicillerinde (98, 122, 132, 146, 196. ciltlerde olduğu gibi) muhafaza edilmişlerdir; bunlar hızlı bir sondaj yapabilmeme olanak vermişlerdir. Ayrı bir kategori olan çıraklar için, staj sonunda biçimsel olarak öngörülmüş bir ücret yoktur, fakat mesleğin uygulamalarına göre yeni zenaatkâr bir elbise, yeni ayakkabılar, araçlar almaktadır. Para cinsinden ücret, diğerleri için, sözleşme sonunda (2-5, 6, 7, 10 yıl) ödenmekte ve bu aynı avantajlara (konut, giyim, yiyecek, hastalık halinde tedavi) eklenmektedir. Hizmet yılı başına hesaplanan bu ücret yavaş yavaş; 1505-1506'da 1-2 dükadan, 1535'te 2,5; 1537 ve 1547'de 3,4-4,5, 1560-61'de 3 (biraz altında, biraz üstünde) altın dükaya yükselmektedir; bu ücret 1607'de 4, 1608'de de 8-10 altın dükaya çıkmıştır. Dükanın değer kaybı hesaba katılınca, durum yıllar boyunca hiç de değişmemiş olarak kalmaktadır. Yapısal bir *tavan* bulunmaktadır.

([540]) Bkz. Hektor Ammann'ın tablosu.

([541]) A.d.S., Venedik, Senato Terra 15, f° 106.

([542]) Museo Correr, Donà delle Rose 26, f° 46 v°.

([543]) *İbid.*, f° 48 v°.

([544]) *İbid.*, f° 100.

([545]) Fırıncıların talepleriyle 1572-1601 dönemi için iyi saptanmıştır: ücretler arada iki katına çıkmışlardır. Museo Correr, Donà delle Rose, 218, f° 302.

([546]) A.d.S., Senato Mar 23, f° 36 ve 36 v°, 29 Eylül 1534, yılda 63 dükadan biraz fazla.

([547]) Museo Correr, Donà delle Rose, 161, f° 80, 1606, Zecca'da 72 ücretli vardır (gümüş için 54, altın için 18). Yılda toplam olarak 5.280 düka, ücretle başına hemen hemen 72 düka, gümüşle uğraşanlara ortalama olarak fazla ücret ödenmektedir. Bir işçi bazen iki iş birden işgal etmektedir

([548]) Museo Correr, Donà delle Rose, 161, f° 20 v°, 1586, 28 kâtip, ücret toplamı 2.764 düka.

([549]) A.d.S., Venedik Senato Terra 23, Venedik 20 Mart 1556.
([550]) Juan Regla, *in,* Vicens Vives, *op. cit.,* III, s. 300.
([551]) Frank C. Spooner, "Régimes alimentaires d'autrefois, proportions et calculs en calories", *Annales E.S.C.*, 1961, no. 3, s. 568-574.
([552]) A.d.S., Napoli, Sommaria Consultationum 3, f° 204 vd, 8 Mart 1571.
([553]) Piri Reis, *Bahrije* (*Kitab-ı Bahriye,* MAK) yay. Paul Kahle, 1926, *Giriş,* II, s. XLII.
([554]) Foulquet Sobolis, *Histoire en forme de journal de ce qui s'est passé en Provence depuis l'an 1562 jusqu'à l'an 1607,* 1894, s. 245.

NOTLAR 2. BÖLÜM, 2. KESİM

(1) Mathias de Saint-Jean, *Le commerce honorable...*, 1646, s. 102; W. Petty, *Polit. Arithm.* 1699, s. 242'ye göre altın ve gümüş "doğal zenginlik"tir.

(2) Museo Correr, Donà delle Rose, 161 f° 239 v° ve 240, 1600'e doğru.

(3) A.de Montchrestien, *op. cit.*, s. 94.

(4) J. van Klaveren, *art. cit.*, s. 3, hatalı olarak tersini savunmaktadır.

(5) Museo Correr, Donà delle Rose, 161, f° 2, 14 Aralık 1593.

(6) Zuan Batt[a] Poretti'nin Signoria'ya verdiği raporda şaşkınlıkla belirttiği, oluşumun tersine, alışılmamış hareket, 1603, Museo Correr 181 f° 53 v°.

(7) *İbid.* Cicogna 1999 (t.y). Venedik'te nakit ödenen gümrük vergileri.

(8) *İbid.*

(9) Antonio delle Rovere, *La crisi monetaria siciliana (1551-1802),* yay Carmelo Trasselli, 1964 genel olarak ve özellikle s. 30 vd. Sürekli altın *forcing*'i, bunlara belirsiz zamanlarda yapılan bakır emisyonları katılmaktadır, Feria dükünün zamanında 1602-1606 arasında olduğu gibi, I. Bianchini, *op. cit.*, I, s. 336.

(10) Altının yükselmesi, Zuan Batt[a] Poretti'nin anladığı ve kaydettiği gibi (bkz. yukarıda dn. 6) gümüş paraları kovacak ve sonra da cari fiyatların yükselmelerini durduracaktır, çünkü cari fiyatlar gümüşe bağlıdırlar; bu Frank C. Spooner'ın *Cambridge Economic History*'ye ortak katkımızda ileri sürdüğü hipotezdir. Zuan Batt[a] Poretti altına bağlı mübadelelerin onunla birlikte yükseleceklerini ve yükseldiklerini savunmaktadır (f° 53), gerçekten de Venedik'te, muhasebe sikkesi dükadan itibaren kambiyo kurlarının, altının yükselmesiyle birlikte (sekine olarak), tıpkı bir banknot gibi devalüe edildiği görülmektedir, bu durumda "Besançon" fuarlarında bir mark ekü elde edebilmek için daha fazla düka gerekmektedir (kambiyonun yükselmesi) öte yandan, kambiyo yoluyla satın alınan bütün mallar (İspanya yünleri, boyalar) artmak zorundadırlar ve artmaktadırlar.

(11) Bu sonuncu bilgiler için, John U.Nef, "Industrial Europe", *art. cit.*, s. 7.

(12) André Piganiol, *Rome*, s. 389.

(13) G.I. Bratianu, *Edudes...*, s. 80.

(14) W. Heyd, *op. cit.*, I, s. 1 vd.

(15) Bu konuda Giuseppa Mira, *Aspetti dell'economia comasca all'inizio dell' età moderna*, Come, 1939, s. 244 (1587)'deki iyi işaretine bkz.

(16) *Op. cit.*, s. 165. Tabii ki bu rakam çok abartılmıştır.

(17) Belon du Mans, *op. cit.*, s. 100 v°.

(18) *İbid.*

(19) Museo Correr, Donà delle Rose, 181, f° 53 v°.

(20) *Op. cit.*, I, s. 270.

(21) Marciana 5729, *Relazione d'Egitto*, 1668.

(22) Bu konuda Idiaquez'in Modejar Markisine Venedik, 26 Mart 1579 tarihli mektubu, A.N., K 1672, 61, n.33, Venedik'te İstanbul'a yönelik, kurtarmalık için olsa bile, herhangi bir kredi bulmak mümkün değildir. Bu iki kent arasında ancak çok küçük tutarlar için kambiyo senetleri bulunmaktadır: N.Iorga, *Ospiti...*, s. 38, 46, 62, 79, 80, 84-85, 88, 90, 92, 97-98, 100, 109, 121 (Eflâk ile Venedik arasında 1587-1590 kambiyoları). Raguzalılar İstanbul'a haraçlarını, Balkanlardan gelen Raguza mallarıyla kapatılan bir kambiyo senedi mekanizmasıyla ödemektedirler, bu mallar Türk imparatorluğunun Avrupa kesimine dağılmış olan Raguzalılara aittir. Medina del Campo veya Cenova fuarlarındaki klirıngler nakit yokluğunu, kıtlığını açıklamaktadırlar, J. Kulischer, *op. cit.*, II, s. 345.

(23) Raguza arş., Diversa de Floris, XI, f° 75 vd. G. Bonda ve Stephan di Cerva tarafından Yahudi sarraflara yapılan ödemelerin dökümü (25 ad). 3 Martla 10 Ekim 1573 arasında sıralanan toplam 10 ödeme. Verilen borçların vadeleri 1 ile 4 ay arasında değişmektedir.

(24) 16 Şubat 1596, G. Berchet, *op. cit.*, s. 87.

(25) A.d.S., Venedik, Busta 105 C 838, 24 Kasım 1585.

(26) Museo Correr, Donà delle Rose 26, f° 54, 26 Mayıs 1562; kambiyoların yasaklanması "*ni in bottega ni in casa*", 2 Aralık 1605, Cinque Savii, 12, f° 105-6.

(27) J.B. Tavernier, *op. cit.*, I, 73.

(28) John Newberie'den Londralı Leonard Poore'a Halep, 29 Mayıs 1583; R. Hakluyt, *op. cit., II, s. 246-247.*

(29) Sorun V. Magalhaes Godinho tarafından dikkat çekici bir şekilde incelenmiştir, *L'économie de l'empire portugais aux XV^e et XVI^e siècles,* 1958 (daktilo tez, Sorbonne) c. I, s. 1-241.

(30) J. Carcopino, *Le Maroc antique,* 1943, s. 139.

(31) Roberto S. Lopez, *Studi sull'economica genovese nel medio evo,* 1936, Marc Bloch'un değerlendirmesi, *Mélanges d'Hist. soc.,* I, 1942, s. 114-115.

(32) 931'de. Daha erken 875'de Andaluçyalı denizciler "Cezayir" kıyılarında Tenes'i kurmuşlardı.

(33) P. Béraud-Villars, *L'empire de Gao...,* 1941, s. 220.

(34) En büyük başvuru, Jacques de Mas-Latrie, *Traités de paix et de commerce divers concernant les relations des Chétiens avec les Arabes, en Afrique septentrionale au Moyen Age,* 1866.

(35) E. Coudray, "Les érangers à Tlemcen", *Journal de l'Algérie nouvelle,* 1897. Aynı yazarın, aynı konuda olan ve bana okumak ve kullanmak üzere verdiği elyazması bir çalışma.

(36) 1470'de Constantine'de yün ve bez alan şu Georges Grégoire Stella'nın olduğu gibi, Robert Brunschvig, *La Berbérie...,* I, 269.

(37) Caurent-Charles Féraud, *Annales Tripolitaines,* 1927, s. 16.

(38) Kastilya kralı IV. Sancho'nun ve Aragon kralı Jaime'nin projeleri. Mulaya çevresindeki alanlar. III. Henri'nin projeleri. 1400'e doğru Tetuan'ın tahribi..., R. Konetzke, *op. cit.*, s. 84.

(39) Robert Brunschvig, *La Berbérie...,* s. 269'da bu önemli mektuplaşmayı kaydetmektedir. Venediğin de 1440'da Berberistan "kalyeleri" ihdas ettiği olgusuna dikkat edilmelidir, *ibid.*, I, 253. Portekizlilerin Fas'taki eylemi hesaba katılmaksızın, barışçı sızma.

(40) R. Gandilhon, *op. cit.*, s. 29.

(41) 1935'te Raguza arş. de bu konuda el sürülmemiş koskoca bir belge yığını bulunmaktaydı.

(42) G. La Mantia, "La secrezia o dogana di Tripoli", *Arch. st. sic.,* XLI, s. 476-477, n.1, Trablus *duplae,* veya *duble*'leri hk., 1438: "*Et quoniam merces et mercimonia pro maiore parte hodie apud Barbaros expediuntur ex quibus duplae veniunt quae ut videtis* (Kral Alfonso'nun Messina "*stratigoto*"suna bir mektubu söz konusudur) *non possunt iuxta valorem sum facilen curcum habere quo fit ut magnum populis nostris detrimentum sequatur*". Sonuç olarak onları "*per coniare moneta di ducati*" ihdas etmişlerdir. *Duble*'ler Müslüman ülkesinde, Kuzey Afrika'da XVI. yy'da bile halâ altın sikkelerdir, R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 176, 1584.

(43) A.d.S., Mantova, A° Gonzaga, Cenova 757, 5 Ocak 1485, 7 Temmuz 1485; Spagna 585, 6 Aralık 1486; 7 Kasım 1486; Cenova 757, 21 Temmuz 1487 (Federico Crivelli'nin kambiyo mektubu); 25 Ağustos 1487; 11 Eylül 1487, 200 Tunus *dobie*'si 220 düka etmektedir; 15 Ekim 1487 vs.

(44) C. Trasselli, "Transports d'argent à destination et à partir de la Sicile", *Annales E.S.C.,* 1963, s. 883.

(45) Richard Hennig, *Terrae Incognitae,* III, 1939; Lefèvre, "Il Sahara nel Medioevo e il viaggio a Tuat de genovese Malfante", *Riv. delle Colonie,* 1936; C. de la Roncière, "Découverte d'une relation de Niger", *B. de la section de Géogr. du Comité des Travaux Historiques,* 1919. Aynı konuda bkz., G. Piersantelli, P. Schiarini, R. di Tucci'nin çalışmaları.

(46) *Op. cit.*, I, s. 194.

(47) "Tibar altını" demek bir totolojidir, bkz. aşağıda dn. 81.

(48) R. Hennig, *op. cit.*, III, 286.

(49) Afrikalı Leon, III, s. 300 ve P. Béraud-Villars, *op. cit.*, s. 90.

(50) G. Balandier, *L'Afrique ambigue,* 1957, s. 67 vd.

(52) Belki daha erken, A.d.S., Venedik, Senato Dispacci Spagna, Zane'den *doge*'ye Madrid, 14 Şubat 1583, Katolik kral, bordada 150 asker olduğu halde onu Mina'ya yollayıp, orada "*di ragion della Corona di Portugallo*" bulunan bir miktar altın aldırmak için "*molto artigliare un navilio*" yapmaktadır.

(53) Carmello Trasselli, "Un aureo barbaresco battuto in Sicilia", *Numismatica,* 1963.

(54) Simancas, Venecia, E° 1308 f° 2, Venedik *doge*'sinden Katolik krallara, Venedik 23 Aralık 1484.

(55) Bu yeni tasnif edilen 1497-1511 dönemine ait değerli mektuplar, A.d.S., Venedik, *Lettere Commerciali,* XV, 9.

(56) *İbid.*, Senato Mar 19, f° 101.

(57) *İbid.*, f° 166 v°.

(58) *İbid.*, f° 152, v°, 17 Eylül 1520.

(59) R. Gandilhon, *op. cit.*, s. 254; Jacques Raymond Collier, *Histoire du commerce de Marseille,* 1951, c. III, s. 123. Kuzey Afrika ticaretinin kentin birkaç tüccarının elinde temerküzü hk.

(60) Museo Correr, Donà delle Rose, 26 f° 23 v° vd., 16 Temmuz 1532 (*in; Consiglio di x con le zonta*) 16 Temmuz 1532, 1524'de para basımını hızlandırmaya yönelik "*maestro di cecca*"nın ihdasını akla getirmektedir,

A.d.S., Mantova, A° Gonzaga, Venezia, 1456, Venedik 14 Eylül 1533, Ziambattista Malatesta'dan Markiye, Venedik'te altının yükselmesi, 1526, A.d.S., Venedik, Senato Zecca, 36.

([61]) Museo Correr, Donà delle Rose, 26, bkz. bir önceki dn.

([62]) A.d.S., Venedik, Senato Zecca, 36.

([63]) V.M. Godinho, *op. cit.*, II, van der Wee, *op. cit.*, II, s. 124-127.

([64]) J.P. Berthe, "Las minas de oro del Marqués del Valle en Tchuantepec (1540-1547)", *Historia Mexicana*, 1958, dn 29.

([65]) Alvaro Jara, yayınlanmamış çalışma.

([66]) Henri Lapeyre, *op. cit.*, s. 257.

([67]) John U. Nef, "Silver production in Central Europa", *The Journal of political Economy*, 49, 1951.

([68]) *L'économie mondiale et les frappes monétaires en France, 1493-1680*, 1956, s. 8-9.

([69]) İfade Jacob van Klaveren'e aittir, *op. cit.*, s. 3.

([70]) *İbid.*

([71]) Roberto Simonsen, *Historia economica do Brasil, 1500-1820*, Sao Paulo, 1937, 2 cilt.

([72]) F. Braudel, "Les Espagnols et l'Afrique du Nord, 1492-1577", *Revue Africaine*, 1928.

([73]) Bkz. bir öneki dn.; R.B. Merriman, *Carlos V*, s. 210; Francisco Lopez de Gomara, "Cronica de los Barbarrojas", *M.H.E.*, VI, s. 371-9.

([74]) J. Denucé, *L'Afrique au XVI^e siècle et Anvers*, s. 9.

([75]) Halâ ticari mübadele olmuştur, 1533'te (ve kuşkusuz daha sonra da) Venedik ile Kuzey Afrika arasında olduğu gibi, bu G. Cappelletti'nin aktardığı bir olayın akla getirdiğidir, *Storia della Repubblica di Venezia*, 1852, VIII, s. 119-120. Fakat küçük işaretlerden görülebilen bir yavaşlama vardır: A.d.S., Mantova, Genova 759, Cenova, 3 Mart 1534, Stefano Spinola'dan markiye, artık Cenova pazarında Berberistan meyvaları bulunamamaktadır.

([76]) D. de Haedo, *op. cit.*, s. 24 ve 24 v°.

([77]) 1584, R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 184.

([78]) D. de Haedo, *op. cit., s. 27 v°.*

([79]) B.N., Madrid, ch. 34.

([80]) D. de Haedo, *op. cit.*, s. 27 v°.

([81]) Relacion que ha dado el seretario Juan de Soto... kopya, 20 Haziran 1574, Simancas E° 1142. *Tibar* veya *Tivar*=altın olduğu bilinmektedir.

([82]) 4 ve 8 Kasım 1568, Simancas E° 1132.

([83]) Fakat hristiyan işgali sırasında Trablus bir altın kenti olmaktan çıkmıştır. M. Sanudo, *op. cit.*, XI, col. 112; Rossi, *op. cit.*, s. 17.

([84]) Terim Carmelo Trasselli'ye aittir, "Note preliminari sui Ragusei in Sicilia", (yayınlanacak).

([85]) Emilio Garcia Gomez, "Espanoles en el Sudan", *Revista de Occidente*, 1935.

([86]) D. de Haedo, *op. cit.*, s. 27 v°.

([87]) *İbid.*, J. Gentil da Silva, *op. cit.*, s. 89, çok sayıda Hollanda gemisi Gine kıyısı boyunca altın *resgate*'si yapmaktadırlar.

([88]) İspanya, Livorno, Venediğin Magreb yönünde bol belgeli ticari bağlantılarını düşünüyorum. Cezayir ile Venedik arasında, İstanbul'daki balyoz aracılığıyla yapılan müzakereler kayda değerdir, *Cinque Savii* 3, f° 721, 29 Mayıs ve 22 Haziran 1600, Cezayir "kral naibi" 8 veya 10 Venedik *marciliane*'si için serbest geçiş hakkı tanımayı önermektedir, bunlara yün, balmumu ve deri yüklenecektir. Toskana büyük dükü ile Fas kralı arasında ticaret sözleşmesi, A.d.S., Floransa Mediceo 4274, 1604.

([89]) Jean Cassau, *Les conquistadors*, s. 213-214. Amalgan yönetiminden önce, delikleri olan küçük fırınlar, *huairas* kullanıyordu, *ibid.*, s. 211. Gerolamo Boccardo, *Dizionario universale di economia politica e di commercio*, 1882, I, s. 160. P. Rivet ve H. Arsandaux, *La métallurgie en Amérique précolombienne*, 1946, s. 21. 1571 tarihi için ana metin, Lizarraga, *Hist. de Indias*, II, s. 556.

([90]) Farkına varış L. von Ranke'ye aittir, zikr. Platzhoff, *op. cit.*, s. 17.

([91]) *Correspondance de Granvelle*, yay. Piot, VII., s. 2, zikr. R.B. Merriman, *op. cit.*, IV, s. 430 dn.2.

([92]) *Op. cit.*, s. 159.

([93]) *Actas*, I, s. 285.

([94]) B.N., Madrid 9372 f° 41.

([95]) 1569'a doğru, Paris, *op. cit.*, I, s. 339-340.

([96]) *Op. cit.*, s. 66.

([97]) P. de Ségusson de Longlée, *op. cit.*, s. 128, 129; *Reguête...*, 1585, A.N., K 1563.

([98]) 18 Mart 1588, Simancas E° 336, f° 153 ve (t.y.) E° 336, f° 154.

([99]) F. de Alava'dan II. Felipe'ye Paris, 6 Mayıs 1567, A.N., K 1508, B21, n.6.

([100]) E. Albèri, *op. cit.*, II, s. 405.

([101]) Eskiden Alman *safraneros*'u böyledir, A. Schulte, *op. cit.*, I, s. 354. Lizbon yönünde hile.

([102]) Roma, 20 Haziran 1554, *Corp. dip. port.*, VII, s. 360. Başka Ceneviz hileleri (1563). Simancas E° 1392; İngiliz hileleri, 10 Haziran 1578, *CODOIN*, XCI, s. 245-246.

([103]) Bir ihraç izni istemek her zaman meşrudur, bu konuda Giorgio Badoer'in talebine bkz., Nisan 1597, A.N., K 1676. Olağan olarak izin yol masrafları için verilmekteydi.

([104]) Cambios para Flandres, Simancas E° 500.
([105]) *İbid.*
([106]) Simancas E° 502.
([107]) Simancas E° 504.
([108]) Morosini ve Badoer'den *doge*'ye, 5 Mart 1551; G, Turba, *Venet. Depeschen...*, c.I, 2, s. 517 not.
([109]) Olgu R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, s. 63, 160 tarafından haber verilmiştir.
([110]) K. Habler, *Die wirtschft. Blüte...*, s. 53; R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, 63, 150, 155 dn. 92, Fuggerlerin *Silberzage*'leri hk. Fugger arş.
([111]) R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, s. 158.
([112]) Salaman, *op. cit.*, s. 5.
([113]) Moderacion de cambios, 1557, Simancas E° 514-515. Correspondancia del factor Juan Lopez del Gallo Sobre cambios y provision de dineros, *ibid.*
([114]) H. van Houtte, "Les avissi du Fonds Urbinat", 1926, s. 369-370
([115]) Brüksel, 13 Haziran 1558, A.E. Esp. 290, kopya.
([116]) B.N., fr. 15875, f° 476 vd.
([117]) R. Gomez'den Fco de Erasso'ya, 6 Ekim 1554, A.E. Esp. 229, f° 85.
([118]) Mayıs 1554, R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, s. 64.
([119]) *CODOIN*, LXXXIX, s. 32, 4 Eylül 1564, Elizabeth 1568 Sonunda halâ Anvers'den borç almaktadır, *CODOIN*, XC, s. 152, Londra, 6 Kasım 1568.
([120]) Antonio Rumeau de Armas, güzel kitabı *Piraterias y ataques navales contra las islas Canarias*, 1947, I, s. 335 vd'da bunu bir kez daha göstermiştir.
([121]) *Documents concerning English Voyages to the Spanish Main*, yay. I.A. Wright, 1932, s. XVII.
([122]) 18 Aralık 1568, *CODOIN*, XC, s. 160.
([123]) W. Cecil tasarruflarını Hamburg'ta yatırmaktadır, *CODOIN*, XC, s. 227, Londra, 9 Mayıs 1569.
([124]) Gresham'dan W. Cecil'e Londra, 14 Ağustos 1569, R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, s. 34. Benzeri tedbir, 1576-77'de Steelyard'ın kapatılması. Fakat bu milliyetçilik, en azından 1575'te Kolonya'da olduğu gibi, yabancı piyasalara başvurmayı kaldırmamaktadır, *CODOIN*, XCI, 10 Aralık 1575.
([125]) *CODOIN*, XC, s. 184, 14 Şubat 1569.
([126]) *İbid.*, s. 185, 14 Şubat 1569.
([127]) *İbid.*, s. 254, 1 Temmuz 1569.
([128]) *CODOIN*, XC, s. 173 vd., s. 178 vd; *CODOIN*, XXXVIII, s. 11.
([129]) O de Törne, *Don Juan d'Autriche*, 1, s. 109 vd. Ticari ikinci ablukasına ilişkin ayrıntılar için bkz.: V. Vazquez de Prada, *op. cit.*, 1, s. 55 vd, 58 vd.
([130]) 1567'den itibaren Alba dükünün güçleri, paraları ve kambiyo senetleriyle birlikte, Cenova, Savua ve Franche-Comté Loren ve Lüksemburg üzerinden Alçak Ülkelere ulaşmış olması semptomatiktir, Lucien Febvre, *Philippe II et la Franche-Comté*, s. 520 vd. Açıklayıcı ayrıntı: 1568'de Alba dükünе yönelik 150.000 ekü Ren üzerinde Palatina kontu tarafından durdurulmuştur. Taşımadan sorumlu Cenevizliler, Luciano Centurione ve Constantino Gentile, tazminat karşılığında paranın iadesini sağlamışlardır. IX. Charles'dan Fourquevaux'ya, 24 Mart 1568, s. 169; Fourquevaux'dan IX. Charles'a, Madrid, 6 Nisan 1568, C. Douais, *op. cit.*, I, s. 345; Brüksel avissi, 7 Mart 1568, H. van Houtte, *art, cit.*, s. 437.
([131]) Anvers, 31 Temmuz 1572, A.d.S., Cenova, Olanda, Lettere Consoli, I, 265.
([132]) Armada reunide en Santander para ir a a Flandes, Simancas E° 561; C. Duro, *Armada Espanola*, II, 288 vd.
([133]) Antonio de Guaras'dan Zayas'a Londra, 29 Kasım 1575, *CODOIN, XCI, s. 108.*
([134]) R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, 180-181, s. 213, 215.
([135]) II. Felipe'den Parma düküne S. Lorenzo, 7 Eylül 1588, A.N., K 1448 M.
([136]) R. Ehrenberg bunların 1577'den beri oyun dışı kaldıklarını iddia etmektedir, ama hatalıdır, *op. cit.*, I, s. 362-363.
([137]) II. Felipe'den B.de Mendoza'ya Madrid, 17 Mart 1589, A.N., K 1449.
([138]) Aynı kişiler arasında S. Lorenzo, 6 Mayıs 1589 ve 14 Haz. 1589, *ibid.*
([139]) Bart. Benedetti, *Intorna alle relazioni conmerciali... di Venezia e di Norimberga*, Venedik, 1864, s. 30.
([140]) L. Battifol, *La vie intime d'une reine de France au XVII^e siècle*, Paris, 1931, s. 18.
([141]) Idiaquez'den Mondejar markisine Venedik, 26 Mart 1579, A.N., K 1672. G. 38, kopya. Idiaquez Cenova'da elçi olduğu zamana ait bir anısını aktarmaktadır, tarih belirsizliği buradan kaynaklanmaktadır.
([142]) 1590'da İtalya'dan gelen 6 kurye Bâle yakınında Ambrogio Spinola'ya Anvers'e götürdükleri paradan 50.000 eküyü kaptırmışlardır. Herbir kuriye 10.000 altın sikke taşıyabilmektedir, V. Vasquezde Prada, *op. cit., I, 37.*
([143]) *Memorial de Ysoardo Capelo en que dize de la manera que se podra Ilevar a Flandes dinero de contado pasandolo por Francia*, 1572, A.N., K 1520 B 33 dn. 49, kopya.
([144]) *Fourquevaux'dan IX. Charles'a Madrid, 13 Ocak 1569, C. Douais, op. cit.*, I, 46.
([145]) Alba dükünden II. Felipe'ye Brüksel, 7 Haziran 1571, A.N., K 1523, B 31, dn 78.
([146]) C. de Montdoucet, *op. cit.*, 1, s. 71-72, Brüksel 21 Ekim 1572.
([147]) Del Caccia'dan Prense Madrid, 21 Eylül 1572, A.d.S., Floransa, Mediceo 4903. G. Mecatti, *op. cit.*, II,

s. 750. Demek ki Lavisse'in hatası var, *op. cit.*, VI, I, s. 123.

(148) II. Felipe'den Diego de Çuniga'ya Madrid, 25 Eylül 1572, A.N., K 1530, B 34, dn. 65.

(149) Saint-Gouard'dan IX. Charles'a Madrid, 26 Eylül 1572, B.N., Paris, fr. 16104.

(150) *Op. cit.*, II, s. 136, dn. 1, B.N. Paris, fr. 127, f° 181-182.

(151) Diego de Çuniga'dan II. Felipe'ye Paris, 1 Aralık 1576, A.N., K 1542, B 41, orij. D.

(152) *Op. cit.*, II, s. 215.

(153) *C.S.P. Venet*, VII, s. 565, 19 Ekim 1577.

(154) R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, 362-363.

(155) Vargas'dan II. Felipe'ye Paris, 12 Aralık 1577, alınması 21, A.N., K 1543, B 52, n.113 D.

(156) Vargas'dan II. Felipe'ye Paris, 11 Temmuz 1578, A.N., K 1545, B 43 n.9, D.

(157) Aynı kişiler arasında, 27 Temmuz 1578, *ibid.*, n.22, D.

(158) *İbid.*

(159) O. de Torne, "Philippe II et les Guises", *Revue Historique*, 1935.

(160) II. Felipe'den J.B. de Tassis'ye Lizbon, 20 Ağustos 1582, A.N., K 1447, s. 186.

(161) Longlée'den III. Henri'ye Zaragoza, 3 Mayıs 1585, *Dépêches de M.de Longlée*, yay. A. Mousset, s. 186.

(162) A.d.S., Mantova, Dizi E, Genova 759, 15 Ekim 1532.

(163) R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, s. 343.

(164) C^{or} M^{or}'dan Krala, Roma 1 Kasım 1551, *Corpo dipl. port*, VI, s. 38.

(165) Op. cit., I, 155.

(166) Cenova 28 Ocak 1564, Sim. E° 1393.

(167) II. Felipe'den Pedro de Mendoza'ya (1565), Sim. E° 1394.

(168) 4 Şubat 1566, C. Douais, *op. cit.*, I, s. 50.

(169) Prense, Madrid 11 Mayıs 1566, A.d.S., Floransa, Mediceo, 4897 *bis*.

(170) Alba dükünden II. Felipe'ye Carthagena, 27 Nisan 1567, A.E. Esp. 4, f° 357.

(171) Garces'den düke Madrid, 13 Haziran 1565, Mediceo 4897, f° 122 v°. Napoli kral naibinden II. Felipe'ye, 30 Nisan 1566. Sim. E° 1055, f° 116 ve f° 137, 184.

(172) *Op. cit.*, I, 153.

(173) Nobili'den prense Madrid, 18 Haziran 1567, A.d.S. Floransa, Mediceo 4898, f° 68 v° ve 69.

(174) Aynı kişiler arasında, 30 Mayıs 1567 *ibid.*, f° 60 v°.

(175) *İbid.*, f° 64.

(176) *İbid.*, 20 Eylül 1567 f° 99 v°.

(177) Raguza arş., Diversa di Cencellaria, 127, f° 106 ve 106 v°, 3 Ekim 1539.

(178) Raguza arş., Div. di Can, 139, f° 23 vd.

(179) *İbid., 146, f°* 34.

(180) *İbid., 145, f°* 23.

(181) *İbid., 146, f°* 145, 20 Ağustos 1560.

(182) Vuke Vinaver, "Der venezianische Goldzechin in der Republic Ragusa", *Bollettino dell'istituto della società e dello stato veneziano*, 1962, s. 140-141.

(183) *İbid.*, s. 141.

(184) Barselona, 4 Mayıs 1561, Sim. E° 328.

(185) Simancas E° 1055, f° 137.

(186) 1572'de para navlunu %1,5'dur. Gio. Andrea Doria'dan Cenova Cumhuriyetine Madrid, 27 Nisan 1572, A.d.S., Cenova, L.M. Spagna 5.2414.

(187) Napoli kral naibinden II. Felipe'ye Madrid, 7 Şubat 1566; Sim. E° 1055, f° 29.

(188) II. Felipe'den Granvelle'e Madrid, 25 Mart 1572, Sim. E° 1061, f° 208. Granvelle'den II. Felipe'ye, 21 Nisan 1572, Sim. E° 1061, f° 27. G. de Caccia'dan prense Madrid, 19 Aralık 1572, Mediceo 4903, Cenova'ya çekilmiş 500.000 ekülük kambiyo mektubu.

(189) Atıf önceki dn.'ta Mediceo 4903.

(190) R. Ehrenberg, op. cit., II, 215.

(191) *İbid.*, 214.

(192) *İbid.*, 179. 1576'da Cenova'daki Barselona kadırgalarıyla Don Juan'a 1 milyon gönderilmesi, O. de Törne, *op. cit.*, II, 30.

(193) II. Felipe'den Başrahip D. Hernando de Toledo'ya S. Lorenzo, 16 Temmuz 1577, Simancas E° 355. Almirante kaptanın teknesinde yer alacaktır, zaten o da 4 kadırgayla konserve gibi bir yolculuk yapacaktır. Başrahip D.H. de Toledo'dan II. Felipe'ye Barselona, 27 Ağustos 1577 (31'inde alınmıştır). Simancas E° 335, f° 402.

(194) II. Felipe'den büyük düke Lizbon, 23 Aralık 1582, Simancas E° 1451.

(195) Daha fazla ayrıntı için F.R. Martin, *Lettres marchandes...*, S. LXXXIV vd.

(196) *Dépêches de M. de Longlée*, haz. A. Mousset, Paris, 1912, s. 9.

(197) *İbid.*, s. 19.

(198) *İbid.*, s. 42.

(199) *İbid.*, s. 77.

(200) *İbid.*, s. 76-77.

(201) *İbid.*, s. 87.

(202) O tarihte Flandre orduları *veedor general*'i J.B. Tassis'ye İtalya'ya yollanan 692.722 eküden 100.000'inin gönderilmesi, 23 Temmuz 1585, A.N., K 1583.

(203) Dépêches de M. de Longlée, s. 120

(204) *İbid.*, s. 129.

(205) *İbid.*, s. 139.

(206) *İbid.*, s. 147.

(207) *İbid.*, s. 149.

(208) *İbid.*, s. 175.

(209) *İbid.*, s. 242.

(210) *İbid.*, s. 269.

(211) *İbid.*, s. 312.

(212) *İbid.*, s. 315.

(213) Cenova elçisinden Cumhuriyete Madrid, 29 Mart 1586, A.d.S., Cenova, L.M. 9-2418.

(214) II. Felipe'den büyük düke S. Lorenzo, 17 Haziran 1589, Simancas E° 1452.

(215) R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, s. 351. A. Spinola hakkındaki bilgi ile Longlée'nin notları birbirlerine yaklaştırılmalıdır, 3 Mart 1590, *op. cit.*, s. 391.

(216) Antonio Dominguez Ortiz, "Los estrangeros en la vida espanola durante el siglo XVII", *Estudios de historia social de Espana*, 1960, s. 304, dn.10.

(217) Kesin bilgi Ralp de Turri, *Tractatus de cambiis*, Disp. 3. Qu. 13. No. 78; S. Contarini'den *doge*'ye Valladolid, 16 Aralık ve 30 Aralık 1602 (A.d.S., Venedik, Senato Dispacci Spagna); *Lettres missives de Henri IV*, VI, s. 16. Kraldan M. de Beaumont'a, 18 Ocak 1603 "*Le roy d'Espagne a bien resté son party des onze millions d'or* auxquels *on m'a escript avoir adjousté encore un million...*" Parti üç yıla yayılacaktır: Her yıl Flandre için üç milyon, artı saray için iki milyon. Bu rakamlar gerçeğe oldukça yakındırlar. 31 Aralık 1602'de Valladolid'de imzalanan *asiento* tam olarak 7.200.000 *escudos* (Flandre'da 36 *pagas halinde ödenecek) ve* 2.400.000 *ducados*'dur (Madrid, Sevilla, Lizbon'da 36 *pagas* halinde ödenecek), Simancas, Contadurias Generales, 1° 96. 1951'de bizzat ayıkladığım ve sonra çalışmanın devamını kendisine bıraktığım ve işi nihayete erdirenin Alvaro Castillo Pintado olduğu şu *Asientos*'un tam koleksiyonu bu dizi içinde yer almaktadır. II. cilt, 59 no.'lu grafiğe bkz. Bu grafik tam rakamları vermektedir ve bu nedenle bütün atıfları yapmanın ve bu büyük soruna yalnızca bir girizgâh olan eski çalışma metnini düzeltmenin gereksiz olduğunu düşünüyorum.

(218) II. Felipe'de Juan de Lastur'a S. Lorenzo, 4 Nisan 1587, A.N., K 1448.

(219) Amadeo Pellegrini, *Relaz. inedite di ambasciatori lucchesi...*, Roma, 1901, s. 13-14, Compagno Compagni'nin sırasında bir kadırga batmıştır (mürettebattan 120 kişi boğulmuştur). Filo 600-800 bin ekü ve para kasaları taşımaktadır. Cervantes'in işaretlerinin kesinliği kayda değerdir, *La Gitanilla*, I, s.'64'deki gözlem İspanya'dan Cenova'ya Carthagena kadırgalarıyla para yollayan şu Cenevizliye aittir. İspanyol parası meşru veya kaçak olarak, Alicante ve Ibiza'dan yüklenen ve 3 Mart 1585'de 21.700 riyal ile Livorna'ya varan San Francisco gibi, ticari teknelerle de yollanmaktadır. A.d.S., Floransa, Mediceo 2080.

(220) Simon Ruiz'den B. Suarez'e Medina del Campo, 17 Nisan 1583.

(221) A.d.S., Venedik, Senato Dispacci Spagna F° Morosini'den *doge*'ye Madrid, 18 Ocak 1614.

(222) Ters yönde, Emile Cornaert, *in, Revue du Nord.*

(223) *İbid.*, s. 28-29, 1569'a kadar yükseliş, s. 30 "zaten birçok kimsenin gitmiş olduğu 1580 yılında...".

(224) R.B. Merriman, *op. cit.*, s. 285-86. 1585'de Alçak Ülkeler'de para tağşişi (Emile Cornaert, *op. cit.*, s. 46) bir sonuç, nihai bir aşama değil midir?

(225) 1579'da Anvers'de önemli yalnızca bir tane İspanyol firması kalmıştır, ayrıca 4 Lucca, 5 Ceneviz, 14 İtalyan, 10 Portekiz firması vardır, R.Ehrenberg, *op. cit.*, II, s. 192.

(226) Vatikan arş. Spagna 27, *Le cause per le quale il sermo Re di Portugallo...*, 1573, f° 161-162. 1565-67'de Sevilla bankalarında karışıklık.

(227) V. Vasquez de Prado, *op. cit.*, I, s. 28, dn. 30.

(228) A. von Reumont, *op. cit.*, I, s. 355'e göre halâ orada kalmış birkaç Floransa firması 1575'de Lyon'u terkederek Besançon, Chambéry, Avignon...'a gitmişlerdir. R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, s. 306'ya göre 1575'de Lyon'da birkaç İtalyan vardır, diğerleri Paris'e gitmişlerdir. 1592'de sadece Capponi Bankası ayaktadır, bu banka 1594'de ünlü Luccalı Zametti tarafından yeniden ele alınmıştır. Bu kocaman konu hk. bkz. L'Hermite de Sollier, *La Toscane française*, 1661 yazar Paris'e yerleşmiş İtalyan bankacıları ele almaktadır. Toskana çerçevesinde, Lyon'un düşüşü acaba 1576'dan sonraki İspanyol-Toskana yakınlaşmasının nedenlerinden biri olmamış mıdır? Toskana hayatının İspanya yönüne yansıması, R. Galluzzi, *op. cit.*, III, s. 505 vd.

(229) R. Ehrenberg, *op. cit.*, II, s. 191.

(230) *Ordenanzas del Consulado de Burgos de 1538*, yay. Eloy Garcia de Quevedo y Concelleon, Burgos, 1905. Uzun giriş. 1556'dan itibaren gerileme mi? s. 71. Tarih bana fazla kesin gibi geldi. 21 Mart 1965 tarihli bir notla bana görüşünü teyid eden Marie Helmer'e göre, gerileme belirtileri 1566'ya doğru ortaya çıkmışlardır; bunalım 1568, 1570 ve 1572'de zirveler kaydetmiştir. Düşüş 1573'te tamamlanmış bir olgudur ve etkilerini tersine döndürmek mümkün değildir.

(231) A.de Capmany, *op. cit.*, IV, s. 337 (1594). Barselona'da 1609'da Nuevo Banco "*per mes ampliar la Taula del Cambi*"nin kurulması, A.P. Usher, *op. cit.*, s. 437.

(232) Ferrier'den III. Henri'ye Venedik, 8-13 Mayıs 1575, E. Charrière, *op. cit.*, III, s. 595.

([233]) Simancas E° 343 (1595).

([234]) D. de Haedo, *op. cit.*, s. 24 ve 24 v°; R. Hakluyt, op. cit., II, s. 176 (1584).

([235]) R. Busquet, "Les origines du consulat de la nation française à Alger", *Inst. hist. Provence,* 1927.

([236]) P. Grandchamp, *op. cit.*, örneğin, I, s. 17, 18, 23, 87 vs. Olay daha önce A.E. Sayous tarafından farkedilmiştir, *Le commerce des Européens à Tunis depuis le XII^e siècle,* 1929.

([237]) D. de Haedo, *op. cit.*, s. 177 v°.

([238]) A.d.S., Floransa Mediceo 2080, 26 Temmuz 1578, 3 Mart 1585.

([239]) Raguza arş. D. de Foris, VIII, f° 172, 24 Ağustos 1599.

([240]) *İbid.*, f° 113 v°-115 v°.

([241]) A.N., K 1676, Inigo de Mendoza'dan III. Felipe'ye, 2 Ocak 1599.

([242]) Raguza arş. D. di Cancellaria, 192 f° 139, 30 Mayıs 1604.

([243]) Bkz. yukarıda.

([244]) A.d.S., Floransa, Mediceo 5032, Zanobi Carneschi'den piza başpiskoposuna Cenova, 27 Haziran 1598.

([245]) Felipe Ruiz Martin, *Lettres marchandes...*, s. XLVIII.

([246]) Tanteo general B.N., Madrid 1004, zikr. F.R. Martin, *ibid.*

([247]) Simon Ruiz'le Floransa'daki mektup arkadaşları arasındaki mektuplaşmalara bkz. F.Ruiz Martin, *op. cit.* Baltasar Suarèz'in mektupları arasında 24 Şubat 1590 tarihli olanını zikredelim (Lyon'da Bonvisiler) "*No querian creditos sino debitos...; sta oy dia el cambio de manera que qien tiene el dinero lo a de dar o como quiere el tomador,* 9 Eylül 1591 tarihli olanı ve diğerleri.

([248]) *İbid.*, 30 Mart 1590 tarihli mektup.

([249]) Baltasar Suarèz'den Simon Ruiz'e Floransa, 9 Eylül 1591.

([250]) A.d.S., Sommaria Consultationum 22, f° 9-10, 8 Şubat 1608.

([251]) Tubbolo, *Discorso...*, s. 3-4'e göre, Napoli B.di Storia Patria XXVIII, D.8. Ve 1548'den 1587'ye yalnızca 10.500.000 düka, yani yılda yuvarlak rakamla 260.000 (A.d.S., Napoli Sommaria Consultationum, 9, f° 168, 29 Ocak 1587) buna karşılık 1599-1628 ortalaması 400.000'dir ki, devalüasyona rağmen bir hızlanma işaretidir.

([252]) Antonio della Rovere, *op. cit.*, s. 43, dn 40 *bis.*

([253]) Ubaldo Meroni (yay.), *I "libri delle usate delle moneta" della Zecca di Genova dal 1589 al 1640,* Mantova, 1957.

([254]) İzleyen rakamlı paragrafın atıflarını aşağıda veriyorum: Marciana 7299 [2 Haziran 1584]; Correr, Donà delle Rose, 26, f° 93, 2 Haziran 1584; *ibid.*, f° 93 v°, 13 Temmuz 1584; *ibid;* f° 95, 5 Aralık 1585; *ibid.*, f° 104, 14 Haziran 1591; A.d.S., Venedik, Senato Zecca 2 [1591]; *ibid.*, 4 Aralık 1595; 3 Ocak 1596; *ibid.*, 5, 26 Mart 1597; *ibid.*, 8, 19 Mart 1605.

([255]) A.d.S., Napoli, Sommaria Gonsultationum, 9, f° 168, 29 Ocak 1587.

([256]) Bunlar aşağı yukarı emindirler; Fransa cephesinde A. Chamberland, *art. cit.* klasik makalye bkz; Almanya ve Alçak Ülkeler için Venedik ve Floransa'nın kuzeyde varlıklara sahip olma basit olgusu; Floransa ile İspanya arasındaki dengesizlik hk., F. Ruiz Martin, *Lettres marchandes...* Hesap dengesi XVI. yy'a yabancı kalmaktadır, ancak işadamlarının İspanyol hükümetine cevaplarında [1575, B.M. Harl. 3315, f° 155] şu önemli cümleyi okuyorum: "... *a estos reynos por ymportar mas las mercaderias que vienen a ellos que las que salen, y este inconveniente no es de poca consideracion*"

([257]) Bu J. van Klaveren, *op. cit.*, s. 3'te önerilen tarihtir. Jean Meuvret, "La conjoncture internationale de 1660 à 1715", *Bulletin de la Société d'Histoire Moderne,* 1964'de öyle gözüküyor ki, burada sadece kısa bir artışın başlangıcını görmektedir. "Gerçek bir toparlanma söz konusu muydu?" 1604-1609'dan itibaren Amerikan gümüşünün bir kısmının kuzey Avrupa yolunu tuttuğu kaydedilmelidir.

([258]) Cümle Samuel Ricard'a aittir, bkz. izleyen dn.

([259]) Samuel Ricard, *Traité général du Commerce,* 2 yay. 1706, s. 371.

([260]) Marciana 5729, Relazione d'Egitto, 1668.

([261]) Bu F.R. Martin'in kanısıdır, *Lettres Marchandes...*

([262]) A.d.S., Cenova, Spagna 38, 1647-1650 belgeleri.

([263]) İzleyen sahifelerde Felipe Ruiz Martin'in iki çalışmasından yararlandım, *Lettres marchandes échangées entre Florence et Medina del Campo,* burada 1577-1606 arasında Simon Ruiz, sonra da yeğeni Cosimo Ruiz'in Floransa'dan aldıkları veya oraya yolladıkları mektuplar söz konusudur, bu mektupların yayınında uzun ve muhteşem bir giriş yer almaktadır. Yayınlanmadan önce bana ulaştırılan ikinci eser, *El siglo de los Genoveses en Castilla (1528-1627): capitalismo cosmopolita y capitalismos nacionales,* benim kanıma göre XVI. yy. İspanya'sı hakkında, Ramòn Carande'nin klasik eserlerinden beri, en güzel kitaptır.

([264]) Aslında yy.'ın sonunda Cenova'ya halâ kitlesel şekilde beyaz maden gelişlerinden etkilendim. 1670'den itibaren Cenova'daki Fransız konsolosunun mektuplarına bkz, Compans A.N., Affaires Etrangères B 1511, Cenova. U. Meroni, *op. cit*'den sonra Cenova *Zecca*'sının para basma eğrisine bkz.

([265]) Ramon Carande, "Sevilla fortaleze y mercado", *Amuario de Historia del Derecho espanol,* II, 1925 (ayrı basım), s. 33, 55 vd. Jacques Heers, *op. cit.*, İndekste Sevilla kelimesinde birçok atıf.

([266]) Frank Spooner, bu değişken yıllar süresince Cenevizlilerin altının değerlenmesinden yararlanmayı bilmelerini iyi yakalamıştır, *op. cit.*, s. 21.

([267]) Renée Doehaerd, *Etudes anversoises,* I, 1963, s. 33.

([268]) Bkz.: F. Ruiz Martin, *Lettres marchandes...,* s. XXIX vd. ve Alvaro Castillo Pintado'nun mükemmel makalesi, "Los Juros de Castillo apogeo y fin de un instrumento de credito", *Hispania,* 1963. *Juros de cauciòn* satılamamaktadır. Pazarlığa tabi değerler (*Juros de resguardo*) veya o zaman söylendiği gibi *resguardes* elde eden işadamları hem İspanya'daki, hem de özellikle İtalya olmak üzere İspanya dışındaki kamu tasarrufuna ulaşmaktadırlar. Tasarruf sahiplerine satılan *resguardo*'lar, *asiento* (*finiquito*) nun kapatılması sırasında aynı faize sahip tahviller halinde ödenmektedirler. Cenevizliler, hadleri, doğaları ve çıkış yerleri bakımından henüz az tutarlı olan bir pazarın efendileridir. Fakat riskler vardır: örneğin 1575'te Salerno prensi Nicoló Grimaldo resguardos üzerindeki spekülasyonu nedeniyle ses çıkartan bir şekilde iflas etmiştir, A.C. Pintado, *art. cit.,* s. 9.

([269]) F.R. Martin, *ibid.,* s. XXXII.

([270]) Simancas Consejo y Juntas de Hacienda, 37, Decrete sobre la paga de las mercedes y otras deudas, Toledo, 14 Kasım 1560.

([271]) *Ibidem.*

([272]) F.R. Martin, *ibid.,* s. XXXII.

([273]) V.M. Godinho, *op. cit.,* s. 420, 1435'de kental 3.072 *reais*'e, 1564'de 33.421. 1568'de ani düşüş.

([274]) B.N., fr. 9093, f° 78 (1640).

([275]) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii,* Riposte 1602-1606, f° 189 v°-195, 16 Ocak [1607].

([276]) 2 Nisan 1597, A.d.S., Cenova Spagna 12.

([277]) Özellikle *Lettres marchandes...,* II. Bl. "L'argent vassal de l'or" s. LIII vd.

([278]) Francisco de Lixalde'nın gayretleriyle basılan hesap defterine göre, 12 Mart 1567'den itibaren *pagador del exercito de Flandes.* Bu kitabın el yazması başlığı, *Tanteos tomados en Flandes al pagador Francisco de Lixalde hoja de catorze meses antes que falleciese,* Simancas, s. 26. Latince bir kopya'dan hareketle M.F. Rachfahl tarafından, *Les registres de Franciseus Lixaldius, trésorier générale de l'armée espagnole aux Pays-Bas de 1567 à 1576* adıyla yayınlanmıştır, 1902, 187 s. 8°.

([279])L. Goldschimdt, *Universalgeschichte des Handelrechtes,* 1891, s. 127.

([280]) G. Luzzatto, *op. cit.,* s. 180.

([281]) Lucien Lebvre, Besançon belediye sicillerine göre, (Thomas Doria'nın bu kentin yargıcına verdiği dilekçe, 27 Temmuz 1566) 1534-1535'de "Lyon ve Monluel gibi yerlerde olmaktan bıkmış ve Lons-le Saunier'de bulunan" Cenevizli bankacıları İmparatorluk kentinin kendine çektiğini bana aktardı. Bu fuarlar hk., Castan, "Granvelle et le Saint-Empire", *R. Historique,* 1876, c.I, s. 113, not;P.Huvelin, *Droit des marchés et des foires,* 1907; Contarini'nin söylevi, 1584, *in,* A. Lattes, *La libertà delle banche a Venezia,* Milano, 1869, s. 121; R. Ehrenberg, *op. cit.,* I, s. 342, II, s. 227; Jacques Savary des Bruslons, *Dic. Universel de Commerce,* Kopenhag, 1760, V, "Foire", II, s. 679-680; L.Goldschmidt, *op. cit.,* s. 237.

([282]) İzleyenler hk, Domenico Gioffré, *Gênes et les foires de change: de Lyon à Basançon,* 1960, s. 115-119.

([283]) Lucien Febvre, *op. cit.,* s. 22, dn.4, s. 110, dn.3. Doubs arş. B. 563'de fuarlarını Poligny'de kurma izni isteyen Cenevizli bankerlerin dilekçelerini buldum, 13 Ağustos 1568; R. Ehrenberg, *op. cit.,* II, s .227.

([284]) J. Savary des Bruslons, *Dic. univ. de commerce,* II, s. 227.

([285]) F.R. Martin ve José Gentil da Silva'nın çalışmalarını kastediyorum.

([286]) İzleyen paragraf F. Ruiz Martin'in, yukarıda dn. 263'de zikredilen iki eserindeki açıklamalarına dayanmaktadır.

([287]) *Actas,* IV, s. 225-226, 316, 411.

([288]) J. Gentil da Silva, yayınlanacak, s. 24.

([289]) *İbid.,* s. 21.

([290]) Henri Pirenne, *Histoire de Belgique,* IV, 1927, s. 78.

([291]) A.d.S., Cenova, Spagna 6.2415. Sauli ve Lercaro'dan Cenova Cumhuriyetine Madrid, 17 Temmuz 1576.

([292]) İzleyen ayrıntılar J. Gentil da Silva'nın yayınlanacak kitabından.

([293]) *Op. cit.,* "Foire", maddesi, Kopenhag, 1760, II, sütun 68.

([294]) En azından birinci cilt. Bkz. *Kress Library* Kataloğu, s. 23. 1682 Venedik baskısını (Gio. Giacomo Hertz) kullandım, tek cilt.

([295]) Gino Luzzatto, *op. cit.,* s. 180.

([296]) *İbid.*

([297]) R. Ehrenberg, *op. cit.,* I, s. 350.

([298]) J. Gentil da Silva, "Réalités économiques et prises de conscience", *Annales E.S.C.,* 1959, s. 737 (11 Şubat 1580).

([299]) Museo Correr, Donà delle Rose, 26.

([300]) Zikr. F.R. Martin, *Lettres marchandes...,* s. XXXIX.

([301]) Museo Correr, Donà delle Rose, 181 f° 53.

([302]) H. van der Wee'nin *Annales E.S.C.*'de yayınlanacak hayranlık verici makalesine bkz.

([303]) J. Gentil da Silva, *Stratègie des affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607,* 1956, s. 50, 22 Kasım 1956 Lizbon'da, 27'sinde Lyon'da.

([304]) Felipe Ruiz Martin, *El siglo de los Genoveses,* yayınlanacak, sağlam bir şekilde inşa edilmiş ve yeni olan delillendirmesini yakından izliyoruz.

([305]) J. Gentil de Silva, *op. cit.*, s. 51, 27 Kasım 1596.
([306]) *İbid.*, s. 50 ve Victor von Klarwill, *The Fugger News-Letters*, Londra, 1926, II, s. 283, no.573, Venedik, 25 Kasım 1596.
([307]) A.N., K 1676 (G.S.), Venedik, 4 Ocak 1597, Inigo de Mendoza'dan S.M.'ye.
([308]) F.R. Martin, *El siglo...*
([309]) A.d.S., Cenova, Spagna 11, 2420, Cesare Giustiniano'dan *doge*'ye Madrid, 20 Ocak 1597.
([310]) A.d.S., Cenova, *Relazione delle cosi di Genova*, 1597, f° 26.
([311]) J. Gentil da Silva, *op. cit.*, s. 52, 30 Aralık 1596.
([312]) Kesin atıf kayıp.
([313]) A.d.S., Cenova, Spagna 11.2420, II, Piccamiglio'dan *doge*'ye Madrid 25 Kasım 1596. Bu arada C. Giustiniano'nun mektubunda hızlı bir düzenleme umudu, 25 Aralık 1596, *ibid.*
([314]) *İbid.*, söz Piccamiglio'ya aittir, 7 Aralık 1596.
([315]) Cesare Giustinado'dan *doge*'ye Madrid, 31 Ocak 1597.
([316]) Aynı kişiler Madrid, 20 Ocak 1597.
([317]) Aynı kişiler Madrid, 24 Aralık 1596.
([318]) J. Gentil da Silva, *op. cit.*, ve s. 53'deki atıflar, Roma, 25 Ocak 1597.
([319]) A.d.S., Cenova, Spagna 11.2420, C. Giustinado'dan *doge*'ye Madrid, 5 Şubat ve 22 Şubat 1597. Thomas Cherch'in (Carg) rolü hk, aynı kişiler Madrid, 2 Mart 1597.
([320]) Aynı kişiler Madrid, 5 Ocak 1597, 22 Şubat 1597.
([321]) Aynı kişiler, 22 Şubat 1597.
([322]) *İbid.*
([323]) Örneğin, Ernst Hering, *Die Fugger*, Leipzig, 1940, s. 301 vd.
([324]) J. Gentil da Silva, *op. cit.* ve s. 55'deki atıflar, 12 Haziran 1597.
([325]) Felipe Ruiz Martin, *op. cit.*, metnini izliyorum.
([326]) Bu düzenleme konusunda Cesare Giustiniani'nin kesin bilgiler veren bütün mektuplaşması zikredilebilir.
([327]) F.R. Martin'in işaretlerine göre 1607 iflası hk. Ceneviz mektuplaşması (A.d.S., Cenova, Spagna 15 2424) aşikâr bir yarara sahiptir, fakat bunalımı Kastilya'nın ekonomik ve mali tarihi çerçevesine yerleştirme üstünlüğüne sahip olan F.R. Martin'in kitabına hiçbir şey veya hemen hemen hiçbir şey ilâve etmemektedir.
([328]) *İbid.*
([329]) *İbid.*
([330]) *İbid.*
([331]) Bkz. II. cilt.
([332]) En sevimlisi: Carlo M. Cipolla, "La prétendue 'révolution des prix', réflexions sur l'"expérience italienne'," *Annales E.S.C.*, Ekim-Aralık 1955, s. 513-16.
([333]) Gaston Zeller, *La vie économique de l'Europe au XVI^e siècle*, Sorbon'da ders, s. 3 vd.
([334]) St. Hoszowski, *Les prix à Lwow (XVI - XVII siècles)*, 1954, s. 60: Hayat 1521-1525'te, 1451-1500 arasında olduğundan daha ucuzdur.
([335]) G. d'Avenel, *Hist. économique de la propriété..., 1898, III, s. 246.*
([336]) C. Alonso Herrera, *op. cit.*, *f°* 353.
([337]) Earl J. Hamilton, *op. cit.*, s. 283 vd'da özet.
([338]) *Actas...*, v, s. 472-474, zikr. Earl J. Hamilton, *op. cit.*, s. 286.
([339]) Ayrıntıyı zikr. Karl Marx, *Contribution à la critique de l'économie politique*, çev. Molitor, 1954, s. 179.
([340]) *Cortès* yakınmaları konusunda F.R. Martin özellikle yükselen fiyatların Cenevizli tüccarların satın aldıkları mallara ait olduklarını işaret etmektedir.
([341]) E. Albèri, *op. cit.*, II, v, s. 470.
([342]) *Gobierno de Vizcaya*, II, s. 406.
([343]) *Literaturnachweis über Geld-und Münzwesen*, s. 9-14.
([344]) Josef Höffner, *Wirtchaftsethik und Monopole*, 1941, Berlin, 1892, s. 110.
([345]) E.J. Hamilton, *op. cit.*, s. 292.
([346]) Henri Hauser, *La response de Jean Bodin à M. de Malestroit..., et Paradoxes inédits du Sieur de Malestroit touchant les monnoyes*, yay. Luigi Einaudi, Torino, 1937.
([347]) 1585, s. 125.
([348]) P. 43 v°.
([349]) Zikr. E. Heckscher'in klasik eseri, İspanyolca yay, *La época mercantilista*, 1943, s. 668, Almana yay, 1932, II, s. 207.
([350]) "Encore la révolution des prix au XVI^e siècle", *Annales E.S.C.*, 1957, s. 269 vd, ve *Structure Economique et théorie monétaire*, 1956.
([351]) Recherches anciennes et nouvelles sur l'histoire des prix, 1932, s. 403-420, 457-478, 492, 546.
([352]) *Paradoxes inédits...*, s. 23.
([353]) B.N., Paris, fr. 10766, f° 100 (t.y.)
([354]) x ve y 1500'deki altın ve gümüş miktarlarıysa ve aralarından x (gümüş ton)=12y altın ton olarak

dengeleniyorlarsa. Eğer 1500-1600 arasındaki artışlar kabaca 18.000 ton gümüş ve 200 ton altınsa, ikinci denklem:

$$x + 18.000 = 15(y + 200) \text{ olacaktır.}$$

([355]) Tahminlerden hareketle onları veri bir nüfusa getirmek ve diğer kitleler için oransal bir büyüklük sıralaması hesaplamak söz konusudur. 1587'nin başında, 3.000.000'dan fazla nüfusu olan Napoli krallığı 700.000 dükalık bir stoka sahipti, bu hadden Avrupa'nın 20 milyon ve Akdeniz'in de 14 milyon stoku olmalıdır. Bu tahminler başlangıçta zayıfa benzemektedirler. Stok iktisatçılar tarafından, oldukça sık olarak son 30 yılın para basım miktarına eşit olarak kabul edilmektedir. P. Boissannade (*art. cit.*, s. 198) XVI. yy'da İngiltere için 4 milyon sterling'ten söz etmektedir, René Baehrel ("Economie et histoire à propas des prix", *Hommage à Lucien Febvre, Evantail de l'histoire vivante*, Paris, 1953, c.I, s. 309, no. 72) XVIII. yy'ın sonu için Fransa'da 2 milyon *livre*'den bahsetmektedir. Rakamlar çok az sayıdadırlar ve çoksağlam değillerdir, bütün hesaplamalarımız temelden günahkârdırlar, fakat gelişmiş olan bir ekonomiyi daha iyi tahayyül etmemize izin vermekte ve modelleri buna göre düzeltmemize ve gerçeği kavramamıza olanak sağlamaktadırlar. R. Baehrel'in az ikna edici fakat tahrik eden tartışmasına bkz. *op. cit.*, *passim* ve s. 40, dn. 26. Bozuk paranın, fakirlerin parasının miktarsal incelemesi yapılmaksızın hiçbir model geçerli olmayacaktır. Fakat bu paraların basımı, altın ve gümüşe nazaran önemsizdir. Venedik'te altın ve gümüş basımı yıllık 2.000.000 dükaya yükselirken, 1604'de 60.000 düka değerinde *bezzi ve* 1606'da 15.000 düka değerinde *gazette* ve *grossetti* basılmıştır, A.d.S., Venedik, Senato Zecca, 9.

([356]) Pierre Chaunu, *L'Amérique et les Amériques*, 1964, s.93 vd.

([357]) Bkz. 48 numaralı grafik.

([358]) J. Kulischer, *op. cit.*, I, s. 280-281.

([359]) *İbid.*, s. 281.

([360]) G. Parenti, op. cit., s. 224.

([361]) *Op. cit.*, s. 351 v°-352.

([362]) L. Bianchini, *Della storia economica-civile di Sicilia*, Napoli, 1841, I, s. 331 vd.

([363]) *In, Bolletino stor. pavese*, VIII, 1945.

([364]) Alfred Morel Fatio, *Etudes sur l'Espagne*, 4. dizi, 1925, s. 373.

([365]) Prenses Jeanne'dan II. Felipe'ye, 13 Temmuz 1559, Simancas E°137, f° 22, 1500, 150.000 düka için Sevilla nezdinde vassaller.

([366]) *Vie de Benvenuto Cellini*, yay. Crès, II, s. 598 vd. Tamamen başka bir bölgede -Arles toprakları-yarım ve dörtte bir üzerinden XVI. yy. boyunca yarıcılığa bkz, Quiqueran de Beau Jeu, *op. cit.*, s. 400-401.

([367]) Kimse bunu Mario Siri'den daha iyi vurgulamamıştır, *La svalutazione della moneta e il bilancio del Regno di Sicilia nella seconda metà del XVI secolo*, Melfi 1921, in-16, 22s.

([368]) Albert Despaux, *Les dévaluations monétaires dans l'histoire*, Paris, 1936, s. 362.

([369]) A.d.S., Floransa Mediceo 3083, f° 417 v°, 27 Mart 1583.

([370]) Marciana, Giralamo Savina Kroniği, f° 361 v°.

([371]) A. Silvestri, "Sui banchieri pubblici napoletani nelle prima metà del Cinquecento", *Bolletino dell'Archivio storico del Banco di Napoli*, 1951, "Sui banchieri pubblici napoletani dell'avento di Filippo II al trono alla costituzione del monopolio", *ibid.*

([372]) L. Bianchini, *op. cit.*, I, s. 340; G. Luzzatto, *op. cit.*, s. 183'de kurulmayı 1553'e yerleştiriyor.

([373]) G. Luzzatto, *ibid.*

([374]) *İbid.*

([375]) L. Bianchini, *op. cit.*, s. 341.

([376]) G. Luzzatto tarafından verilen 1587 tarihini benimsiyorum. Fişlerimin arasında Senatonun bankaya 28 Haziran 1584'te izin verdiğini buldum.

([377]) G. Luzzatto, *op. cit.*, s. 188.

([378]) H. Kretschmayr, *op. cit.*, III, s. 187'de 1582 diyor.

([379]) Simancas, Napoles, S.P. 4 Madrid, 7 Ekim 1580.

([380]) Büyük Amir'den Krala Roma, 24 Eylül 1532, *Corpo dipl. port.*, VII, s. 172-173.

([381]) G. Luzzatto, *op. cit.*, s. 186. Aynı fikir ikliminde, bir Marsilya mektuplaşmasına dair küçücük bir ayrıntı (Gilles Hermitte'den kardeşine Cenova, Nisan 1593 Fonds Dauvergne, not 47) bir kayık sahibiyle 300 tane sekizlik sikke gönderdiğini açığa çıkartmaktadır, "*gui vous doibt payer en mesme espèce de pièces de huit ou de quatre sans qu'il puisse payer la value d'icelles en autre monoye comme sommes d'accord...*"

([382]) G. Parenti, *op. cit.*, s. 235.

([383]) M. Siri, *art. cit.*, bkz. yukarıda dn. 367.

([384]) L. Bianchini, *Della Storia delle finanze del Regno di Napoli*, 1839, s. 315 vd.

([385]) R. Konetzke, *op. cit.*, s. 197.

([386]) R.B. Merriman, *op. cit.*, s. 443; Habler, *op. cit.*, s. 122.

([387]) R. Konetzke, *op. cit.*, s. 199.

([388]) *İbid.*

([389]) J. de Salazar, *Politica espanola*, 1617, s. 18.

([390]) Memoria de las rentas y patrimonio del Rey de Espana de 1562, A.E. Esp. 234.

([391]) 1563, 1608, 1621'de faiz indirimi yapılmış olmalıdır, *Nueva Recop, llibr.* X, XIV.

(392) R. Merriman, *op. cit.*, IV, s. 443.
(393) E. Albèri, *op. cit.*, I, V, s. 294.
(394) Madrid, 5 Eylül 1561, kopya B.N., Paris, fr. 16103, f° 45.
(395) Bkz. yukarıda.
(396) R. Konetzke, *op. cit.*, s. 199.
(397) La Contaduria'dan II. Felipe'ye Madrid, 13 Eylül 1563, Simancas E°143, f° 59-60.
(398) *Actas*, III, s. 357.
(399) C. Pereyra, *Imperio espanol*, s. 27-31.
(400) 1581'de II. Felipe'nin Iberik yarımadasından sağladığı gelirler 6.500.000, harcamalar 7.00.000 kadardır, E. Albèri, *op. cit.*, I, V, s. 294.
(401) A. Segre, *Storia del commercio*, I, s. 492, dn.3.
(402) Jeronomio Conestaggio, *Dell'unione del regno di Portogallo alla corona di Castiglia*, Cenova, 1585, s. 14.
(403) B° de Mendoza'dan II. Felipe'ye Paris 8 Ocak 1587, A.N., K 1566.
(404) Bkz. yukarıda dn. 268; A. Castillo, *art. cit.*, s. 14 vd.
(405) H. Lonchay, *art. cit.*, s. 945.
(406) E.J. Hamilton, *op. cit.*, s. 62.
(407) *İbid.*, s. 65.
(408) *Placart et décret...*, 1597, B.N., Paris, Oc 241, in-12.
(409) 1612, s. 43 v°.
(410) Simancas, *Guerra Antigua, IV, f°* 108 (1538'e doğru)
(411) E.J. Hamilton, *op. cit.*, s. 36 vd.
(412) *İbid.*, s. 37.
(413) François Chevalier, *La formation des grands domaines au Mexique. Terre et Société aux XVI^e et XVII^e siècles*, 1952, s. 235.
(414) Alice Piffer Cannabrava, *O commercio portuguès no Rio de Plata 1580-1640*, Sao Paulo, 1944.
(415) Pierre Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques XVI^e-XVIII^e siècles*, 1960, s. 41.
(416) Albert Girard, *Le commerce français à Seville et à Cadix au temps des Habsbourgs*, 1932, s. 7.
(417) B.M. Add. 18287, PS 5633.
(418) Emile Cornaert, *op. cit.*, s. 46; *Baja de la Moneda*, 1591, Sim. E° 601'i okumadım.
(419) Felipe'den Kastilya Büyük Amiri'ne, 10 Şubat 1574, Sim. E°. 561, f° 16 ve 65.
(420) Sim. E° 561. Modena falsa que venja de Flandes en Espana.
(421) Devlet Şura'sında Kral'a, 13 Ocak 1609, A.N., K 1426, A 37, no.110.
(422) Aynılar, 27 Kasım 1607, A.N., K 1426.
(423) 26 Nisan 1613, A.N., K 1428, A 39, not28; *ibid.*, k 1478, A 78, not 173; *ibid.*, K 1479, A 80, 1624; *ibid.*, K 1456, 1622; Sim. E° 628, Valor de la moneda en Flandes, 1614.
(424) B.N., Paris, Esp. 127, f° 8 v° ve 9.
(425) G. Berchet, *op. cit.*, s. 133.
(426) P. 492 vd.
(427) *Op. cit.*, VI, s. 213.
(428) Ami Boué, *op. cit.*, III, s. 121; M. Siri, *art. cit.*, J.W. Zinkeisen, *op. cit.*, III, s. 798 vd.
(429) Philippe de Camaye, *op.cit.*, s. 42, dn. 4.
(430) *Op. cit.*, s. 158 v°.
(431) G. d'Aramon, *op. cit.*, s. 42.
(432) *İbid.*
(433) Cantacuscino, *Commentaria*, II, s. 102, Luigi Bassano di Zara, *in*, Francesco Sansovino, Dell'historia universale dell'origine et imperio de Turchi, Kitap 3, Venedik, 1564, f° 43, r° ve v°; S. Schweigger, *Reissbeschreibung...*, *op. cit.*, s. 267.
(434) *Op. cit.*, 158 v°.
(435) *İbid.*
(436) Geminiano Montanari, *Zecca in consulta distato*, (1683), s. 253.
(437) J.W. Zinkeisen, *op. cit.*, III, s. 800.
(438) J. von Hammer, *op. cit.*, VI, s. 5.
(439) Daniel Badoer'den *doge'ye* Pera, 21 Nisan 1564, A.d.S., Venedik, Senato Secreta, Cost. Filza 4/D.
(440) H. Ferro'dan *doge*'ye Pera, 6 Mayıs 1561, A.d.S., Venedik, Senato Secreta, 3/C.
(441) Tarihsiz belge (1577), Sim. E° 1147, kopya.
(442) İstanbul, 16 Mart 1580, Sim. E° 1337.
(443) J.W. Zinkeisen, III, s. 800.
(444) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, 247.
(445) Bkz. III. Kesim, bl. VI.
(446) *Op. cit.*, s. 211 vd.
(447) B. Vinaver, "La crise monétaire turque 1575-1650", *Publications historiques de l'Académie des Sciences*

de Belgrade, 1958'e göre.

([448]) Ali Sahillioğlu'nun yayınlanmamış tezine göre.

([449]) D. de Haedo, *op. cit.*, s. 24 v°.

([450]) *Memoria escrita sobre el rescate de Cervantes...*, Cadiz, 1876, 8°, 23 s.

([451]) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 176.

([452]) *Le loyal serviteur, op. cit.*, s. 34.

([453]) R.B. Merriman, *El Emperador Carlos V*, s 113, geniş eseri *The Rise of the Spanish Empire in the Old World and in the New*, 4 cilt, 1919-1934'ün III. cildinin çevirisi.

([454]) Sim. E° 504, 17 Aralık 1551.

([455]) A.d.S., Venedik, Senato Dispacci Spagna, 27 Eylül 1586.

([456]) Museo Correr, Donà delle Rose 161, 26 kasım 1593.

([457]) V.M. Godinho, *op. cit.*, s. 422.

NOTLAR 2. BÖLÜM, 3. KESİM

(1) J. Kulischer, *op. cit.*, II, s. 235; Johann-Ferdinand Roth, *Geschichte des Nürnberger Handels*, Leipzig, 1800-1802, I, s. 252; Carl Brinkmann, "Der Beginn der neueren Handelsgeschichte", *Hist Zeitschr.*, 1914; A. Schulte, *op. cit.*, II, 117 vd; W. Heyd, *op. cit.*, II, 525-26; J. Falke, *Oberdeutschlands Handelsbeziehungen zu Südeuropa im Anfang des 16. Jahr.*, s.610.

(2) Zikr. H. Kretschmayr, *Geschichte von Venedig*, II, s. 473.

(3) A. Schulte, *op. cit.*, II, 118.

(4) Sanudo'ya görde, Türk-Venedik savaşı nedeniyle 1499 ve 1500'de Beyrut ve İskenderiye'den Venedik yüklemesi yoktur, 1504 ve 1506'da da durum aynıdır. 1506'daki durum hk. J. Mazzei, *op. cit.*, s.41. W. Heyd'e göre 1502'den sonra kadurgalar Beyrut'ta yalnızca 4 balya karabiber bulmuşlardır, W. Heyd, A. Fanfani, *Storia del lavoro...*, s. 38. Bütün bu zor sorular kötü konulmuşlardır ve kategorik bir biçimde çözülmüşlerdir. Bu paragraf için V. Magalhaes Godinho tarafından düzenlenen tablodan yararlandım, "Le repli vénitien et égyptien de la route du Cap", *Hommage à Lucien Febvre*, II, 1953, s. 287 vd.

(5) E. Prestage, *Portuguese Pionners*, Londra, 1933, s. 295.

(6) Tawney and Power, *Tudor Economic Documents*, II, s. 19, zikr. L.F. Salzman, *English Trade in the Middle Ages*, Oxford, 1931, s. 445-446; Dr.Sottas, *op. cit.*, s. 135.

(7) A. Schulte, *op. cit.*, II, 118.

(8) *İbid.*, I, s. 279.

(9) A. Kulischer, *op. cit.*, II, s. 234.

(10) A. Navagero, *op. cit.*, s. 36.

(11) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii alla Mercanzia*, Busta 2, 20 Haziran 1503.

(12) A.d.S., Venedik, Senato Mar 18, 3 Mayıs 1514.

(13) Dr. Sottas, *op. cit.*, s. 136. 1524'de Kalye tekeli 10 yıl için kurulmuş, sonra nihai olarak kaldırılmıştır.

(14) W. Heyd, *op. cit.*, I, s. 531, 538; Goris, *op. cit.*, s. 195 vd; J. Kulischer, *op. cit.*, II, s. 234.

(15) Visconde de Soveral, *Apontamentos Sobre as antigas relaçôes politicas e commerciaes do Portugal com a Republica de Veneza*, Lizbon, 1893, s. 6,7.

(16) V. Magalhaes Godinho'ya göre, en azından 1514'ten itibaren toparlanma; 1517, 1519, 1523, 1529'da yarı-duraklama; 1531'de iyi yükleme.

(17) Simancas E° 564, f° 10.

(18) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 223-24. Lorenzo Tiepolo muhtırası, 1554, s. 21.

(19) Zikr., G. Atkinson, *op. cit.*, s. 131; Peder Jean Thénaud, *Le voyage...*, t.y., B.N., Rés O^2, f° 998. Ayrıca bkz.: Samuelo Romanin, *Storia doc. di Venezia*, VI, s. 23.

(20) Bkz. yukarıda.

(21) V. Magalhaes Godinho bu sorunları yenilemiştir: *Os descobrimentos e a economia mundial*, II, 1963, s. 487 vd.

(22) R.B. Merriman, *Carlos V*, 2. yay., 1949, s. 182.

(23) A.B. de Brangança Pereira, *Os Portugueses em Diù*, s. 2, 83 vd. N. Iorga, *op. cit.*, II, s. 365; A.S. de Souza, *Historia de Portugal*, Barselona, 1929, s. 129; F. de Andrada, *O primeiro cerco que os Turcos puzeraona fortaleza Dio, nas partes de India*, Coimbre, 1589.

(24) *Corpo diplomatico port.*, VI, s. 70-71.

(25) A.B. de Brangança Pereira, *op. cit.*, s. 2; J. Corte Real, *Successosdo segundo cerco de Dio*, Lizbon, 1574; J. Tevins, *Commentarius de rebus in India apud Dium gestis anno MDXLVI*, Coimbre, 1548.

(26) 1547, J. von Hammer, *op. cit.*, VI, s. 7.
(27) *İbid.*, s. 184-186.
(28) *İbid.*, 186.
(29) J. Denucé, *L'Afrique et Anvers*, s. 71; M. Sanudo, *op. cit.*, LVIII, col. 678, Eylül 1533.
(30) J. Denucé, *op. cit.*, s. 71.
(31) Prohibicion de introducir especeria en Francia, Sim. E° 497 ve 498.
(32) Donato'dan *doge*'ye Amboise, 2 Mayıs 1541, B.N., Paris, İtal., 1715 (kopya).
(33) Bouches-du-Rhône arş., Marsilya Amiralliği, IX, *ter*.
(34) Paul Masson, *Les compagnies du corail*, 1908, s. 123-125.
(35) P. Boissonnade, "France et Angleterre au XVI[e] siècle", *art. cit.*, s. 36.
(36) R.B. Merriman, *op. cit.*, IV, s. 441.
(37) Mediceo 2080 ve Guicciardini Corsi arşivi.
(38) Baltasar Suárez'den Simon Ruiz'e, Archivio Ruiz, Valladolid, 29 Kasım 1591.
(39) Wilken, s. 44, zikr. F.C. Lane, *op. cit.*, s. 582.
(40) 1538-1540 Türk-Venedik savaşını hesaba katmaksızın Suriye ve Şam'ın güçlükleri hk., A.d.S., Venedik, *Cinque Savii*, Busta 27, 23 Ocak 1543, Haziran 1543, 14 Haziran 1544, 7 Aralık 1548, 19 Aralık 1548.
(41) Lorenzo Tiepolo, *Relatione...*, (1554), yay. Cigogna, s. 15-16.
(42) F.C. Lane, *op. cit.*, s. 580.
(43) 1556'da, 1563-64'de böyledir.
(44) 1562'de L.Tiepolo muhtırası, *op. cit.*, s. 40.
(45) Gozze ve Andrea di Cathoro'ya (Messina'da) Trablusşam'dan mektup, 15 Eylül 1557, Raguza arş. D. di Canc. f° 37 vd.
(46) A.d.S., Venedik, Relazioni, B31, Halep, 10 Temmuz 1557, G. B[a] Basadona (Suriye konsolosu)'dan Venedik Signoria'sına.
(47) L.Tiepolo, *op. cit.*, s. 30.
(48) A.d.S., Venedik, Senato Secreta, Cnstant. Filza 4/D.
(49) L. Tiepolo, s. 39.
(50) Belon du Mans, *op. cit.*, s. 124.
(51) Sonia E. Howe, *Les grands navigateurs à la recherche des épices*, 1939, s .106.
(52) Belon du Mans, 131.
(53) *İbid.*, s. 132 v°.
(54) *İbid.*, s. 120.
(55) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 207-208, 1586'ya doğru.
(56) L. Tiepolo, 21; D. Barbarigo, *in*. E. Albèri, *op. cit.*, III, II, s. 3-4.
(57) *İbid.*, s. 21.
(58) Belon du Mans, 134.
(59) Herbiri yaklaşık 50 kg.
(60) L. Tiepolo, 20.
(61) F.C. Lane, 581.
(62) *Corp. dipl. port.*, IX, s. 110-111; F.de Almedia, *op. cit.*, III, s. 562; F.C. Lane, *op. cit.*, s. 5.
(63) F.C. Lane, 586.
(64) *İbid.*
(65) *İbid.*
(66) R. Ehrenberg, *op. cit.*, I, s. 14'de karabiber mültezimi olan Affaitatiler tarafından Lizbon'a getirtilen 10.127 balya karabirden söz etmektedir.
(67) E. Charrière, *op. cit.*, II, s. 776 ve dn.; Belon du Mans, 158 v°.
(68) Ernest Babelon, *Les origines de la monnaie considérées au point de vue économique et historique*, 1897, s. 248, zikr., Alfred Pose, *La Monnaie et ses institutions*, 1942, I, s. 4-5.
(69) J. Kulischer, *op. cit.*, II, s. 258.
(70) 23 Ocak 1552, *Corp. dipl. port.*, VII, s. 108.
(71) L. Tiepolo'dan *doge*'ye Kahire, Collegio Secreta, Busta 31.
(72) 14 Kasım 1559, Senato Secreta, Cost. Filza 2/A, f° 190 v°.
(73) G. Hernandez'den II. Felipe'ye Venedik, 3 Ocak 1560, Simancas E° 1324, f° 27.
(74) F.C. Lane, 581-83.
(75) Jean Nicot, *Sa Correspondance diplomatique*, yay. Falgaibolle, 1897, 12 Nisan 1561, s. 127.
(76) F.C. Lane, 585.
(77) *Corpo. dipl. port.* VII, s. 215, 238, 258, 277; VIII, s. 79, 97, 115, 250, 297, 372; IX, s. 110-111, zikr. F.C. Lane, s. 585.
(78) J. Nicot, *op. cit.*, s. 127, 12 Nisan 1561.
(79) Bkz. yukarıda.
(80) J. Nicot, *op. cit.*, s. 31, s. 107-108, XXXIII vd.
(81) *İbid.*, 12 Aralık 1559, s. 39.

([82]) F.C. Lane, 588.
([83]) E.J Hamilton, *op. cit.*, s. 232-233.
([84]) *İbid.*, s. 233, dn.2.
([85]) R. di Tucci, *Relazioni...*, s. 639.
([86]) J. Nicot, 28 Temmuz 1561, s. 63-64.
([87]) H. Ferro'dan *doge*'ye Pera, 16 Eylül 1561, Senato Secreta, Cost., Filza 3/D.
([88]) Gio : Agostino Gilli'den Cenova Cumhuriyetine İstanbul, 5 Temmuz 1563, A.d.S., Cenova Costantinopoli, 1558-1565, 1-2169; G. Hernandez'den II. Felipe'ye Venedik, 10 Temmuz 1563, Simancas E° 1324, f° 221; Pétrémol'den IX. Charles'a İstanbul, 11 Şubat, 22 Nisan 1564; E. Charrière, *op. cit.*, II, s. 748-750; Daniel Badoaro'dan *doge*'ye Pera, 6 Mayıs 1564, A.d.S., Senato Secreta, Filza 4/D.
([89]) E. Charrière, *op. cit.*, II, 748-750.
([90]) Bkz. yukarıda dn.88.
([91]) Simancas E° 1053, f° 10.
([92]) H. Fitzler, *art. cit.*, s. 265-266.
([93]) II. Felipe'den Alba düküne, 21 Kasım 1569 ve 23 Kasım 1569, Simancas E° 542, f° 9 ve 22.
([94]) 13 Kasım 1567, C. Douais, *op. cit.*, I, s. 288; Korfu'dan haber, 27 Eylül 1567, Simancas E° 1056, f° 86.
([95]) J. de Cornaça'dan II. Felipe'ye Venedik, 22 Mayıs 1568, Simancas E° 1326.
([96]) Bkz. II. cilt.
([97]) *İbid.*
([98]) R. Hakluyt, II, 219.
([99]) *Leis e provisoes de el Rei D. Sebastia,* Coimbre, 1816, s. 68 vd, zikr., F.de Almeida, *op. cit.*, III, s. 562.
([100]) 14 Şubat 1560, *Corp. dipl. port., VIII, s. 355.*
([101]) *B.N., Paris, Fonds portugais, no. 8, f°* 197.
([102]) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii,* Busta 3, 25 Kasım 1570.
([103]) Fonds Dauvergne, no. 113, 115 (Yaşlı Mannlich'e ilişkin), 117, 118, 122-125. "*Zimbre belladin*" veya "*méguin*".
([104]) G. Berchet, *op. cit.*, s. 61.
([105]) G. de Silva'dan II. Felipe'ye Venedik, 5 Kasım 1574, Simancas E° 1333.
([106]) Lettere commerc., 12 *ter,* A.d.S., Venedik.
([107]) Simancas E° 1331.
([108]) A.d.S., Venedik, Busta 584, f° 846 ve v°.
([109]) Venedik, 8 Temmuz 1679, A.N., K 1672, G1, no.84.
([110]) Sevilla, 10 Kasım 1575, Simancas E° 564, f° 10.
([111]) G. Vivoli, *op. cit.*, III, s. 155. Bu işte Jacome Barde ve acentesi Ciro Allidosio'nun rolleri hk., B.N., Paris, Fonds Portugais, no. 23, f° 570 ve 571 v°.
([112]) Ch.de Salazar'dan krala Venedik, 11 Eylül 1577, Simancas E° 1336.
([113]) Başrahip Brizeno'dan Krala Floransa, 26 Kasım 1576, Simancas E° 1450.
([114]) R. Galluzzi, *op. cit.*, IX, s. 108; G. Parenti, *op. cit.*, s. 80 ve 96.
([115]) II. Felipe'den Requesens'e, 23 Ocak 1576, Simancas E° 569, f° 60.
([116]) Bkz. Dall'Olmo'nun 1584'deki raporu, aşağıda dn. 118.
([117]) Simancas E° 1339.
([118]) *Informazione sul commercio dei Veneziani in Portogallo e sui mezzi di ristorarlo,* 1584, yay. B. Cecchetti, *Nozze Thiene da Schio,* 1869.
([119]) A. Bragadino ve J. Foscarini, *Parere intorno al trattato fra Venezia e Spagna sul traffico del pepe e delle speziere delle Indie Orientali,* 1585, yay. Fr. Stefani, *Nozze Correr-Fornasiri,* 1870.
([120]) *İbid.*, I, 12-13.
([121]) *İbid.*, s. 14.
([122]) *İbid.*, s. 15.
([123]) *İbid.*, s. 10.
([124]) *İbid.*
([125]) H. Kretschmayr, *op. cit.*, III, s. 179.
([126]) *İbid.*
([127]) *İbid.*
([128]) U. Tucci, "Mercanti Veneziani in India alla fine del secolo XVI", *Studi di onore di Armando Sapori,* 1957, II, s. 1091-1111.
([129]) P. Ricardi'den Kardinal Medicis'ye Napoli, 12 Mart 1587, *Archivio Storico Italiana,* C. IX, s. 246-247.
([130]) R. Konetzke, *op. cit.*, s. 126; F. Dobel, "Über einen Pfefferhandel der Fugger und Welser, 1586-1591", *Zeitschrift des hist. Vereins f. Schwaben u. Neuburg,* XIII, s. 125-138; Hedwig Fitzler, *art. cit.*, s. 248-250.
([131]) 8 Kasım 1587, H. Fitzler, *ibid.*, s. 266.
([132]) *İbid.*, s. 267.
([133]) Fuggerlerden Ottilere Augsburg, 24 Ağustos 1591, *ibid.*, s. 268.
([134]) *İbid.*, s. 274.

(135) Krel'e mektup, işaret eden H. Fitzler, *ibid.*, s. 265.
(136) Valladolid Belediye Kütüphanesi, Ruiz arş.
(137) B.N., Paris, Fonds Dupuy, no. 22, f° 89 vd., 1610. "Hollandalıların Hindlere yaptıkları trafik yüzünden" 12 veya 13 yıldır Portekiz gelirlerinde azalma.
(138) CL. Heeringa, *op. cit.*, I, s. 154-155, zikr., J. Denucé, *op. cit.*, s. 71.
(139) G. Berchet (1625), *op. cit.*, s. 163.
(140) *İbid.*, 162.
(141) G. Atkinson, *op. cit.*, s. 128.
(142) Fonds Dauvergne, no. 111, 23 Temmuz 1578.
(143) Marco Rubbi'ye gönderilmiştir, Ocak 1579, A.d.S., Venedik, lett. com., 12 *ter.*
(144) J. de Cornoça'dan II. Felipe'ye Venedik, 18 Haziran 1579, A.N., K 1672, G1, no. 73.
(145) Aynı kişiler, Venedik, 10 Temmuz 1579, *ibid.*
(146) Aynı kişiler, Venedik, 9 Eylül 1579, *ibid.*
(147) Mediceo 2077, f° 590.
(148) Zuane Balbiani'ye gönderilmiştir, A.d.S., Venedik, Lettere Com., 12 *ter.*
(149) Ch. de Salazar'dan II. Felipe'ye Venedik, 30 Temmuz 1583, Simancas E° 1341.
(150) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 347.
(151) Fonds Dauvergne, no. 28, Gilles Hermitte erkek kardeşine yazdığı mektupta iyi kalite "belle robe" baharatı haber vermektedir. 1584'de Hindlere doğru yolculuk tasarısı hakkında, *ibid.*, no. 32, 34, 35.
(152) R. Hakluyt, II, 268.
(153) *İbid.*, I, s. 176-177.
(154) *İbid.*, II, s. 250-265, 1583-1591.
(155) A.B.de Bragança Pereira, *Os portugueses em Diu* (t.y.), 227 vd..
(156) *B.N. Madrid, Ms. 3015, f°* 149 vd. Apontamentos para V. Mag ver sobre as cousas do Estado da India e Reyno de Monomotapa por frey Augustinho Dazevedo, da Ordem de Santo Agostinho que veyo per terra de India, t.y.
(157) J. Gentil de Silva tarafından keşfedilen metni bana V.M. Godinho haber vermiştir. Metnin tarihi, Portekiz Hindleri hakkında verdiği ayrıntılara göre 1584-1587'dir.
(158) İskenderun iskelesinin Venedikliler tarafından kullanılmasının anlaşılmasından sonra.
(159) Marsilya mektupları, dizi HH, 29 Mart, 5 Nisan 1591, 7 Mayıs, 11 Mayıs 1594. Marsilya Bel. Arş.
(160) Alvise Cucina'dan A. Paruta'ya Venedik, 24 Aralık 1588, Lettere Com. 12 *ter.*
(161) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii....* Busta 27, Haziran 1586.
(162) G. Berchet, *op. cit.*, s. 77.
(163) *İbid.*, 79-80.
(164) *İbid.*, s. 132 (1611).
(165) H. Fitzler, *art.cit.*, s. 254-255.
(166) 10 Nisan ve 10 Ağustos 1589, A.N., K 1674.
(167) J.de Cornoça'dan Krala Venedik, 8 Şubat 1589, A.N., K 1674.
(168) F. de Vera'dan Krala Venedik, 12 Mayıs 1590, *ibid.*
(169) F. de Vera'dan Krala Venedik, 16 Mayıs, 4 Temmuz 1598, Memoria para las cartas..., 1598, 25 Temmuz, 24 Ağustos 1598, Hürmüz, 15 Mayıs 1599 Venedik, 14 Ağustos 1601, A.N., K 1678; Mart, 6 Haziran, 28 Kasım 1609, 19 Şubat, 27 Mart, 4 Haziran 1610, A.N., K 1679.
(170) *Op. cit.*, II, s. 530 vd, s. 556.
(171) E.J. Hamilton, *op. cit.*, s. 342.
(172) H. Kellenbenz, *op. cit.*, s. 447.
(173) G. Berchet, *op. cit.*, s. 81.
(174) *İbid.*, 12 Aralık 1599, s. 103.
(175) A. Paruta, *Relazione di Andrea Paruta...*, yay. L. Baschiere, Venedik, 1893, s. 9 vd.
(176) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii.* Busta 26, 21 Nisan 1600.
(177) G. Berchet, *op. cit.*, 17 Şubat 1603, s. 122. 1609'da bile bir Venedik *nave*'si soyluluğa ait 500.000 dükalık malla yüklüğü olduğu halde, denizde dolaşabiliyor ve kaybolabiliyordu. Alonso de la Cueva'dan II. Felipe'ye Venedik, 1 Mayıs 1609, A.N., K 1679.
(178) A.P. Meilink Roelofz, *Asian trade and European influence in the Indonisian Archipelago between 1500 and about 1640*, La Haye, 1963. C.R. Boxer, *The great ship from Anacom. Annals of Macao and the old Japan trade, 1555-1640*, Lizbon, 1959; F. Glamann, *Dutch Asiatic Trade 1620-1740*, La Haye, 1958; V. Magalhaes Godinho, *L'économie de l'Empire Portugais au XV^e et XVI^e siècles. L'or et le poivre, route de Guinée et route du Cap*, yayınlanacak; aynı yazar, *op. cit.*, daktilo tez, Paris, 1958, Sorbonne kütüphanesi.
(179) M. Sanudo, XL. sütun 530-1, 7 Ağustos 1530.
(180) *Op. cit.*, daktilo, s. 1035 vd.
(181) F. Ruiz Martin, yayınlanacak.
(182) Museo Correr, Donà delle Rose, 26, f° 38.
(183) *İbid.*, 26, f° 45 v°-46.

(184) *İbid.*, 26, f° 48.
(185) *Bilanci Generali*, serie seconda, c.I, Venedik, 1912, s. 595-596.
(186) Museo Correr, Donà delleRose, 26, f° 56.
(187) J. van Klaveren, *op. cit.*, s. 74.
(188) Sicilya kral naibinden II. Felipe'ye Palermo, 8 Ocak 1563, A.N., AB IX, 596, kopya.
(189) G. Parenti, *op. cit.*, s. 78 ve 79.
(190) *Arch. st. ital.*, c.IX, s. 251.
(191) 7 Mayıs 1550, *ibid.*, s. 217.
(192) H. Zane'den Onlar Meclisine Verona, 19 Eylül 1559, A.d.S., Venedik, B 594, f° 139.
(193) G. Hernandez'den II. Felipe'ye Venedik, 25 Ağustos 1562, Simancas E° 1324, f° 156.
(194) Philippe de Canaye, *op. cit.*, s. 184, 1573'de Zanta'da kıtlık.
(195) *İbid.*, s. 166-167.
(196) Lo que D. Alonso Pimentel scrive..., 30 Kasım 1570, Simancas E° 1133.
(197) A. Fortunato de Almedia, *op. cit.*, III, s. 313.
(198) *Arch. Guicciardini-Corsi*, V, VII, 7.
(199) *İbid.*, 4, 23, 25 Haziran, 21 Ekim 1588 ve 2 Temmuz 1599 tarihli mektuplar.
(200) 2 Temmuz 1599 tarihli mektup.
(201) *Archivio storico italiano*, IX, s. 218, dn.1.
(202) Şilva'dan krala Venedik, 23 Mayıs 1573, Simancas E° 1322.
(203) 1522'de Hugo de Moncada'nın ödülü, J.E. Martiniz Ferrando, *Privilegios ortogados por el Emperador Carlos V....* 1943, s. 172, no.1543.
(204) Natamento di tratte..., 1578, Simancas E° 1148, *tratas* 32 *tari*'yedir.
(205) Nobili'den prense Madrid, 20 Şubat 1566, Mediceo, 4897 *bis.*
(206) 28 Şubat 1566, Simancas S.R. Napoles I.
(207) P. Egidi, *op. cit.*, s. 135-136.
(208) Consulta, Palermo, 10 Ocak 1586, Palermo Bel. Küt., 3 Qq E 70.
(209) Andrea Dandolo'dan *doge*'ye Pera, 1 Mayıs 1562, A.d.S., Venedik, Senato Secreta Cost. Filza 3/C.
(210) Bkz. yukarıda.
(211) I. de Asso, *op. cit.*, s. 108 vd. Bağın Andaluçya ve Yeni Kastilya'da ilerlemesi, E.J. Hamilton *op. cit.*, s.242; K. Habler, *op. cit.*, s.40.
(212) II. Felipe'den Sicilya kral naibine Toledo, 12 Ekim 1560, Palermo Bel.Küt., 3 Qq z 34, f° 7.
(213) L. Bianchini, *op. cit.*, I, s. 359.
(214) I. de Asso, *op. cit.*, s. 77.
(215) 1540'ta Napoli'de *Arch. st. Ital.*, c. IX. s. 105.
(216) *Confronto della ricchezza dei paesi...*, 1793.
(217) *İbid.*, s. 17.
(218) J. Nicot, *op. cit.*, s. 127, 12 Nisan 1561.
(219) Felipe'den Sicilya kral naibine Madrid, 19 Ağustos 1561, Palermo Bel. Küt., 3 Qq E 34.
(220) Sicilya kral naibinden krala Palermo, 16 Ekim 1561, Simancas E° 1126.
(221) H° Ferro'dan *doge*'ye Pera, 27 Ağustos 1561, A.d.S., Venedik, Dispacci Sen° Secreta Cost. Fizla III/C.
(222) Aynı kişiler, 3 Mart 1561.
(223) Korfu, 10 Nisan 1561, Simancas E° 1051, f° 51.
(224) H° Ferro'dan *doge*'ye, 29 Mayıs 1561, G. Hernandez'den krala Venedik, 8 Eylül 1561, Sim E° 1324, f° 15 ve 16.
(225) İzleyen dipnota bkz.
(226) Simancas E° 1087, f° 209, 5 Aralık 1584.
(227) Konsolos Garbarino'dan Cenova Cumhuriyetine Napoli, 11 Eylül 1578, A.d.S., Cenova, Lettere Consoli, Napoli, 2.2635.
(228) Venedik'te satılan "güzel bir mal", Julianus de Picenardis'ten Mantova markisine Venedik, 20 Mayıs 1473, Gonzaga Arş., B 1431.
(229) M. Sanudo, *op. cit.*, II. kol. 87: 301 Kıbrıs, 9 Kasım 1498, Piza için yüklenen buğday. A.d.S., Venedik, Senato Mar, f° 54 (1515), 116 v° (1516), Museo Correr, Donà delle Rose, 46, f° 43 v° (1519), 47 (1535).
(230) Andrea Michiel (kont ve kaptan)'den Onlar Meclisine Spalato, 10 Mart 1570, A.d.S., Venedik, Lettere di Capi dei Consiglio dei Dicci, Spalato, 281, f° 60.
(231) 7 Mart 1555, B.N., Paris, Esp. 232 f° 89.
(232) Simancas E° 1293, Sobre los capitanos que dieron las personas... (1584).
(233) *Actas*, III, s. 373-74.
(234) 21 Ağustos 1587. V. Riba y Garcia, *op. cit.*, s. 317-18.
(235) *İbid.*, s. 288-89.
(236) Eski Cezayir genel valiliği elyazması, s. 471.
(237) Mers-el Kebir'den yerli buğday alımı, 12 Mart 1565, Simancas E° 486.
(238) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 176, 1584'e doğru. 1574'de öylesine bir kıtlık olmuştur ki, forsaları serbest

bırakmak gerekmiştir, J. de Cornoça'dan II. Felipe'ye Venedik, 7 Temmuz 1579, A.N., K 1672.

(239) G. Mecatti, *op. cit.*, II, s. 693.

(240) *İbid.*, Siena savaşı ve savaşçıların *tagliare il grano* adetleri düşünülsün, *ibid.*, s. 683.

(241) Napoli, 5 Ekim 1584, Simancas E° 1087.

(242) Simancas, Secretarias Provincales, Napoles I.

(243) G. Parenti, *op. cit.*, s. 82.

(244) F. Verdugo'dan II. Felipe'ye Malaga, 21 Ocak 1559, Simancas E° 138, f° 264.

(245) A.d.S., Venedik, Secreta Archivi Propri Polonia, Marco Ottobon'dan Provveditori alle Biave'ye Viyana, 24 Kasım 1590.

(246) E. Levasseur, "Une méthode pour mesurer la valeur de l'argent", *Journal des Economistes*, 15 Mayıs 1856; "Günümüzde (1856) Cezayir'de buğdayın hektolitresi Cezayir kentinde 29 franka ve Oran'da 21 frank 50 santime satılırken, Tiaret ve Setif'te yalnızca 10 frank etmektedir..."

(247) G. Parenti, *op. cit.*, s. 83; A. Doren, *Storia econ. dell'Italia...*, 1936, s. 366.

(248) Matteo Gaudioso, "Per la storia... di Lentini", *A. st. per la Sicilia Orientale*, 1926-27, s. 83.

(249) E.J. Hamilton, *op. cit.*, s. 257, dn. 4.

(250) E. Charrière, *op. cit.*, III, s. 244-49.

(251) I. de Asso, *op. cit.*, s. 108-109.

(252) Mediceo 2079 ve 2080.

(253) Raguza Arş., Diversa de Foris, XI, f° 56 vd.; kısa mesafeli trafikler, Venediğe giden Fiume ve Spalato buğdayı hk. çok sayıda bilgi; Pasqual Carva'nın (1601-1602) katıldığı sigortaların dökümü.

(254) G. de Silva'dan krala Venedik, 10 Aralık 1575, Simancas E° 1334.

(255) H° Ferro *doge*'ye 16 Şubat 1561 tarihli mektubunda, Selanik tahıl iskelesinde bir tek bile Venedik teknesinin bulunmadığını kaydetmektedir, A.d.S., Venedik, Senato Secreta Cost. Filza 2/B, f° 334.

(256) Raguza Arş., Lettere di Levante, 33, f° 11 v° -13 v°, Raguza Rektör ve Meclisi, Biaggio Vodopia, Gio. Pasquale'nin Doğu Akdeniz'e gönderilen *nave*'sinin *sopracarico*'su. Ege *caricatore*'lerinin iyi bir sayımı. Metelin, Marga körfezi, Kavala, Selanik, Volo, Zotone... Fakat heryerde "se ne trovano sempre caramusali con li grani di vendere".

(257) E. Albèri, *op. cit.*, 1574, II, V, s. 477.

(258) L. Bianchini, *op. cit.*, I, s. 346.

(259) G.M. Amari, *op. cit.*, III, s. 831.

(260) La Mantia, *art. cit.*, s. 487.

(261) L. Bianchini, *op. cit.*, I, s. 241.

(262) Relatione di quel che occorre al Duca di Terranova... 1577, Simancas E° 1146.

(263) *İbid.*

(264) E. Albèri, *op. cit.*, II, V, s. 243 (1574).

(265) M. Siri, *art. cit.*

(266) L. Bianchini, *op. cit.*, I, s. 337.

(267) Relatione delle navi venute a carricar di formenti in Sicilia per Veneciani le quali sone state impedite, Sim. E° 1139.

(268) *Op. cit.*, I, s. 337.

(269) Memoria del governo del Reyno di Sicilia (t.y.), Biblioteca Comunale, Palermo, Qq. F.29.

(270) B. Bennassar, *Valladolid au XVI^e siècle*, daktilo.

(271) 26 Ağustos 1559 Pragmatik'i, başlık 61, no.4. Napoli'de de uygulanan "voce" hakkında G. Coniglio, *op. cit.*, s. 21 vd'da daha doğru bir değerlendirme. Tüccar buğdayını ona -"voce" olarak- satmayı yüklenen köylüye avans veriyordu.

(272) L. Bianchini, I, 356.

(273) Karl Otto Müller, *Welthandelsbrauche, 1480-1540*, 2. bas., Wiesbaden, 1962, s.54.

(274) *Relation*, yay. Cicogna, s. 24.

(275) A. de Campany, *op. cit.*, IV, ek, s. 63'de verilen ve zaten Pegolotti'den aldığı ölçü mütekabiliyetlerine göre.

(276) Bkz. 51 no'lu tablo.

(277) Baklanın *ribebe*'si 32 ve 45 maidin; buğday için 41, 48, 60; *salme* başına düka olarak 1,2; 1,7; 2,4.

(278) K. O. Müller, *op. cit.*, s. 275.

(279) E. Charrière, *op. cit.*, II, s. 717 not.

(280) Sultandan krala, 15 Temmuz 1580, *Recueil...*, s. 21.

(281) R. Hakluyt, *op. cit.*, II, s. 308, 1584.

(282) Pera, 6 Ekim 1560, A.d.S., Venedik, Senato Secreta 2/B, f° 274.

(283) Onlar Meclisine Kandiye, 4 Eylül 1563 (f° 102, 7 Ocak f° 103); Capi del Cons° dei X. Lettere B^a 285.

(284) Zanta, 31 Mart-6 Nisan 1563, A.d.S., Venedik, Senato Secreta, 3/C.

(285) A.d.S., Venedik, balyozundan *doge*'ye Pera, 22 Mart 1562.

(286) Baron de Tott, *op. cit.*, IV, s. 88.

(287) Giuseppe Pardi, *art. cit.*, s. 85.

(288) B.N., Paris, Esp., 127, f° 52.

(289) Bkz. yukarıda.
(290) A.d.S., Venedik, Senato Terra 120, 16 Haziran 1591.
(291) Gilberto Freyre, *Casa grande e senzola,* 1946, I, s. 411-12.
(292) Deyim Vitorino Magalhaes Godinho'ya aittir.
(293) Roma, 18 Nisan 1546, *in, Corpo diplomatico Portugez,* VI, s. 35, 36.
(294) Braacamp Freire, "Maria Brandoa", *Archivo historico portuguez,* VI, 1908, s. 427.
(295) *Correspondance de Jean Nicot,* s. 5.
(296) British Museum, Sloane, 1572.
(297) Simancas E° 171, Portugal, D.J. de Mendoza'dan S.M.'ye Lizbon, 30 Mart 1558.
(298) Archivo Simon Ruiz, Valladolid, Legajo I, f° 75-76, Benedito Ugonchery'den Simon Ruiz'e Lizbon, 7 Ağustos 1558 ve birçok diğeri böyledir.
(299) Bkz. yukarıda dn. 297.
(300) A.N., K 1490 Cadiz, 4 Ağustos 1557.
(301) Mondejar'dan V. Carlos'a Alhambra, 19 Temmuz 1541, Simancas, *Guerra Antigua,* XX, f° 96.
(302) R. Carande, *Carlos V y sus banqueros,* s. 24-5.
(303) Mondejar'dan V. Carlos'a Alhambra, 2 Aralık 1539, Simancas, *Guerra Antigua,* XVI, f° 145.
(304) *İbid.*
(305) Valladolid, Mayıs 1551, Simancas, *Guerra Antigua,* XLI, f° 247.
(306) Tendilla kontundan Juan Vasquez de Molina'ya Malaga, Ağustos 1553, Simancas, *Guerra Antigua,* LIII, f° 43.
(307) F^co de Diego'dan F^co de Ledesma'ya Malaga, 23 Kasım 1553, Simancas, *Guerra Antigua,* LIII, f° 40.
(308) Sevilla kentinden S.M.'ye, 7 Ağustos 1561, Simancas Consejo y Juntas de Hacienda, 28.
(309) Sobre los capitulos que dieron las personas..., Simancas E° 1389 (1564).
(310) J. van Klaveren, *op. cit.,* s. 155, dn.1.
(311) F. Ruiz Martin, *op. cit.,* s. CXXXV ve not 4.
(312) *Les caractères originaux de l'histoire rurale française,* 1931.
(313) Emilio Sereni, *Storia del paessaggio agrario italiano,* Bari, 1961.
(314) *Loyal Serviteur,* s. 102.
(315) Public Record Office, 30, 25, 157, Giornale autografo di Francesco Contarini da Venezia a Madrid, Lisboa...
(316) Noel Salomon, *La campagne de la Nouvelle Castille à la fin du XVI^e siècle d'après les Relaciones Topograficas,* 1964, s. 95 ve dn.2.
(317) *İbid.*
(318) B. Bennassar, *op. cit.*'e göre. Bu paragrafta Valladolid'e ilişkin olan herşey onun araştırmalarına dayanmaktadır.
(319) N. Salomon, *op. cit.,* s. 302 vd.
(320) II. Felipe'den Napoli kral naibine, Biblioteca Comunale, Palermo, 3 Qq Z, 34, f° 7.
(321) Joachim Costa, *Colectivismo agrario en Espana* (Buenos Aires yay., 1944), s. 214 vd.
(322) N. Salomon, s. 48 vd.
(323) Bu F.R. Martin'i yakınlarda yapacağı bir çalışmanın tezidir.
(324) F.de Zafra'dan Katolik Krallara, 20 Haziran 1492 (veya 94), *CODOIN,* LI, s. 52-3.
(325) Bu "oyun" hakkında İspanyol coğrafyacıların harika çalışmalarına bkz, örnek olarak, Alfredo Floristan samanes, *La Ribera tudelana de Navarra,* 1951.
(326) D. Luys Sarmiento'dan Juan Vasquez Molina'ya Lizbon, 1 Ekim 1556, Simancas, Diverso de Castilla, no. 1240.
(327) Bütün bu paragraf Maurice Aymard'ın yakında yayınlanacak çalışmasına dayanmaktadır. Bütün başlıklarından birini ondan ödünç aldık. Bu bölümün atıfsız belgeleri bu çalışmada gündeme getirilmektedir.
(328) Marciana, İtalyanca el yazmaları, 8386, 1550.
(329) A.d.S., Venedik Senato Mar 31, f° 153, 23 Aralık 1551.
(330) Museo Correr. Donà delle Rose, 46 f° 45 v°-46.
(331) M. Aymard, *op. cit.,* s. 177, 4 Nisan 1561.
(332) Zanta'dan haber, 31 Mart-6 Nisan 1563, Simancas E° 1052, f° 148.
(333) A.d.S., Floransa, Mediceo 2972, f° 551, zikr. A. Tenenti, *Cristoforo da Canal,* s. 113, dn.52.
(334) M. Aymard, *op. cit.,* s. 178.
(335) *İbid.,* s. 185.
(336) *İbid.*
(337) R. Busch-Zantner, *op. cit.,* bkz. aşağıda II. cilt *Toplumlar* adlı bölüm.
(338) Bu M. Aymard'ın çalışmasının tezlerinden biridir.
(339) Suriye konsolosu Andrea Malipiero'nunki gibi bir söz, Halep, 20 Aralık 1564, A.d.S., Venedik, Relazioni..., B 31, "*Quivi si sente penuria grande di fromento, cosa molto insolita...*" bana önemli olarak gözükmektedir.
(340) M. Aymard, *op. cit.*

(341) Cenevo *Abbondanza*'sından Agostino Sauli ve Gio'ya: Bat[a] Lercaro, Com[i] Generali in Corsica, Cenova, 30 Nisan 1589, A. Civico, Cenova.

(342) Museo Correr, Donà delle Rose, 217, f° 131.

(343) A.d.S., Venedik, Senato Terra 120, 6 Haziran 1591, Bergamo Rektörlerine, "*fino l'anno 1579...*" alındığından ötürü bozulmak üzere olan darı. Venediğin darı üreticisi bölgeleri hk., Museo Correr. D. delle Rose, 42 f° 39 v°, 1602.

(344) Marciana 9611, f° 222.

(345) A.d.S., Venedik, Senato Terra 43, 14 Ocak 1565.

(346) Marciana, Girolamo Savina kroniği, f° 325 vd.

(347) Marciana, *ibid.*, f° 365 vd.

(348) *İbid.*

(349) M. Sanudo, *op. cit.*, c.XV, kol. 164, 30 Eylül 1512.

(350) Museo Correr, Donà delle Rose, 217, f° 131; 218, f° 328.

(351) "Futainiers et futaines dans l'Italie du Moyen Age", *Hommage à Lucien Febvre, Eventail de l'histoire vivante*, 1953, c.II, s. 133 vd.

(352) E. Sereni, *op. cit.*, ve Georges Duby'nin uzun değerlendirmesi, "Sur l'histoire agraire de l'Itaile", *Annales E.S.C.*, s. 352 vd.

(353) Bkz. *La historia d'Italia...*, *op. cit.*, (Venedik, 1587), s.1 v°.

(354) *Journal de voyage d'Italie*, s. 227.

(355) R. Romano, "Rolnictwo i chlopi we Wloszech w XV i XVI wieku", *Przeglad historyczny*, LIII, no.2, s. 248-50; ayrıca bkz. C.M. Cipolla, "Per la storia della terra in Bassa Lombardia", *Studi in onore di Armando Sapori*, 1957, I, s. 665 vd.

(356) E.J. Hamilton, "American Treasure and the rise of capitalism", *Economica*, Kasım 1929.

(357) Bkz. II. cilt.

(358) Bkz. Jacques Heers, "L'expansion maritime portugaise", *art. cit.*, s.7: herbiri yaklaşık 5.000 kantarlık iki Bask teknesi (toplam 470 ton) Cenova'ya Middelburg buğdayı götürmektedirler.

(359) W. Naudé, *Die Getreidehandelspolitik der europaischen Staaten vom 13. bis zum 18. Jahrhundert*, Berlin, 1896, s. 167.

(360) R. Ehrenberg, *op. cit.*, s. 299 "Flandre veya Brötanya'dan".

(361) Baptista Cortese'den Mantova markisine Anvers, 12 Ekim 1539, A.d.S., Mantova, Gonzaga Arş., Dizi E, Fiandra 568.

(362) *Akdeniz...*, I. yay., s. 469, atıf kayıp.

(363) W. Naudé, *op. cit.*, s. 142.

(364) Ricardo Ricardi ve Hier° Giraldi 3 Eylül 1590'da Dantzig'e varmışlardır, Relatione de negotii tanto di mercantie che cambi di Danzica (Aralık 1590) Ambrosio Lerice imzalı, A.d.S., Venedik, Secreta Archivi Propri Polonia, 2.

(365) *İbid.*, ve bkz. yukarıda.

(366) B. Suarez'den Simon Ruiz'e Floransa, 26 Şubat ve 28 Aralık 1591, Simon Ruiz arş., Valladolid (en zor durumda olan Roma'dır).

(367) En azından 1591 yılının sonunda. Baltasar Suarez'den Simon Ruiz'e Floransa, 29 Mayıs 1591, *ibid.*, "*En Genova del grano que va Illegando de Osterdam y Amburgo se a vendido a 24 (escudos) la salma que espreçio jamas oydo; pero como Illegue la gran cantidad que se espera, no pongo duda sino que abajará*" Arc. Simon Ruiz.

(368) Camillo Suarez'den Simon Ruiz'e Floransa, 17 Haziran 1591, *ibid.*

(369) 9 Eylül 1591, *ibid.*

(370) F. Braudel ve R. Romano, *op. cit.*, s. 106 ve 117.

(371) A.d. Stato, Floransa Mediceo 2080.

(372) W. Naudé, *op. cit.*, s. 142.

(373) *İbid.*, ayrıca bkz.: G. Vivoli, *op. cit.*, III, s. 182, 317, 350.

(374) Ruiz Arş. Valladolid.

(375) Marco Ottobon'un daha önce zikredilen mektupları, bkz. yukarıda, bl.III. ve A.d.S., Venedik, Papadapoli, Codice 12, f° 18, 16 Ekim 1591.

(376) Baltasar Suarez'den Simon Ruiz'e Floransa, 26 Şubat 1591, "*en que ganan Larguisimo pues tengo por cierto açen con uno mas dellres*" Ruiz arş. Valladolid.

İşe sokulan miktarların muazzamlığı hk.: Venedik kamu hazinesinden 1590'da 800.000 dükadan fazlasını tahsis etmiş olmalıdır, Marciana, Memorie di Malatie..., 8235 CVIII, 5, f° 198 v°vd.

(377) Cenova Archivio Civico, Abbondanza Lettere, 1589-1592.

(378) R. Roman *et.al.*, Udine'deki fiyatlar konusunda yayınlanmamış çalışma.

(379) I. yay., 1949, s. 466-67.

(380) Bkz. yukarıda.

(381) "Carestia di frumenti del 1591", Palermo Bel. Küt. Qq N 14 *bis*, f° 144-147.

(382) "Kulturgeschichte Siziliens", Geogr. Zeitschr., 1935.

(383) XVI. ve XVII. yy'lara ait belgelerin dikkatli incelenmesi, isteğim üzerine meslekdaşım ve dostum Felipe Ruiz Martin tarafından yapılmıştır.

(384) Viyana Arş., Collectanea Siciliana, fas. 6.
(385) Felipe Ruiz Martin'in (bkz. dn. 383) dökümlerine göre.
(386) *İbid.*
(387) Viyana Arş, Collectanea Siciliana, fas. 6. Ben 1619 diyorum, Hocholzer gibi 1640 değil, çünkü çıkış resimlerindeki değişmeleri hesaba katmak gerekmektedir.
(388) Zenginlerin beyaz ekmek meraklarını düşünüyorum.
(389) A.d.S., Venedik, Relaz. Ambasciatori, B 31, 20 Aralık 1564.
(390) Bkz. yukarıda.
(391) J. Heers, "Le commerce des Basques en Méditerreanée au XV^e siècle", *Bulletin Hispanique, no. 57, 1955, s. 292-320.*
(392) J. Heers, *Gênes au XV^e siècle,* s. 496.
(393) E. Albèri, *op. cit.,* I, s. 1, Nicolò Tiepolo Muhtırası, 1532.
(394) Bkz. yukarıda.
(395) Pierre Chaunu, *op. cit.,* c. VIII, s. 254-56.
(396) R. Collier, *H. du Commerce de Marseille,* III, 118.
(397) A. de Campany, *op. cit.,* IV, Ek, s. 43, 1526.
(398) R. Collier, *op. cit.,* III, s. 155.
(399) K.O. Müller, *op. cit.,* s. 55, kimyon yüklemesi, gerçekleştirilen kâr: % 69.
(400) S. Razzi, *op. cit.,* s. 116.
(401) A.d.S. Napoli, Sommaria Consultationum, 96, f° 136, 3 Eylül 1521 ve f° 151 v°, 24 Ekim 1521.
(402) *İbid.,* 121, f° 160, 1 Kasım 1526.
(403) *İbid.,* 123, f° 36 v° ve 37, 18 Ocak 1527.
(404) A.d.S., Mantova, Gonzaga Arş., Dizi E, Genova 759, Giovambattista Fornari'den Mantova markisine, Cenova, 25 Temmuz 1530.
(405) M. Sanudo, *op. cit.,* LVI, kol. 238, Palermo, 5 Nisan 1532.
(406) Domenico Gioffré, "Il commercio d'importazione genovese alla luce dei registri del dazio, 1495-1537", *Studi in onore di Amintore Fanfani,* 1962, V, s. 164.
(407) Ürünlerini Barselona, Valencia, Sevilla'ya götüren Sardalya gemilerini düşünüyorum. Galiçya corrigedor'undan S.M.'ye, 20 Şubat 1538, Simancas, *Guerra Antigua,* IX f° 200.
(408) A.d.S., Mantova, Gonzaga arş. Dizi E, Spagna 588, Gio, Agnello'dan Mantova markisine Barselona, 3 Mayıs 1535; 28 Nisan'da Portekiz filosu Barselona'ya girmektedir; "*fece l'entrata con molta cerimonia alla portoghese*".
(409) M. Sanudo, *op. cit.,* II, kol. 138, 18 Kasım 1498.
(410) A.d.S., Mantova, Gonzaga arş., Dizi E, Venezia 1439, F^co Trevisiano'dan Mantova markisine Venedik, 1 Ekim 1501.
(411) Jacques Heers "L'expansion maritime portugaise à la fin du Moyen Age: la Méditerranée", *Revista da Facultado de Letrasde Lisboa,* no.2, 1956, s.18.
(412) Vincente Almedia d'Eça, *Normas economicas no colonizacao portuguesa,* Lizbon, 1921 s.24.
(413) Domenico Gioffré, *art. cit.,* s. 130, dn.38, aynı yazar, "Le relazioni fra Genova e Madera nel 1° decennio del secolo XVI", *Pubblicazioni del civico Istutito Colombiano, Studi Colombiani,* 1951, s. 455, dn 25. Bir *arrobe*=11,5 kg.
(414) Şekerin bu ilerlemesi G. Gioffré, *art. cit.,* s. 130 vd'da iyi görülmüştür; 9 karavela Venediğe şeker götürmektedirler, M. Sanudo, *op. cit.,* I, sütun 640, 4 Haziran 1497; *ibid.,* Portekizliler hk.; I, 1032 ve II, 138.
(415) Luis Sarmiento'dan V.Carlos'a Evora, 5 Aralık 1535, Simancas *Guerra Antigua,* VII, f° 42.
(416) J. Billioud, *H. du Commerce de Marseille,* III, s. 228.
(417) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii,* 3, 1549.
(418) Michel Mollat, "Aspect du commerce maritime breton à la fin du Moyen Age", *Mémoire de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Bretagne,* c. XXVIII, 1948, s. 16-17.
(419) R. Collier, *op. cit.,* III, s. 146-147.
(420) M. Sanudo, *op. cit.,* I, kol. 471.
(421) M. Mollat, *art. cit.,* s. 10.
(422) *Saco de Gibraltar, op. cit.,* s. 93.
(423) *Correspondance de Fourquevaux, I, s. 178-9, 13 Şubat 1567.*
(424) Fransa elçisinin Katolik Kraldan talebi (1570 veya 1571), A.N., K 1527, B 33, no. 42
(425) Jean Delumeau, *L'alun de Rome XV - XIX siècle,* 1962, s. 241.
(426) E. Gosselin, *Documents authentiques et inédits pour servir à l'histoire de la marine marchande et du commerce rouennais pendant les XVI^e et XVIII^e siècles,* Rouen, 1876, s. 8-11.
(427) M. Mollat, *op. cit.,* s. 241.
(428) 4 Şubat 1535, Simancas, *Guerra Antigua,* VII, f° 59.
(429) E. Gosselin, *op. cit.,* s. 43.
(430) *İbid.,* s. 42-3, 2 Ekim 1535.
(431) *H. du Commerce de Marseille,* III, s. 221.
(432) H. Charrière, *Négociations dans le Levant,* II, s. 631-32, İstanbul, 30 Ekim 1560.

(433) Chantonnay'den II. Felipe'ye Moret, 16 Mart 1561, A.N., K 1494, B 12, no.60; aynı kişiler, 23 Mart 1561, *ibid.*, no.62.
(434) A.d.S., Floransa, Mediceo 2080.
(435) Bkz. aşağıda.
(436) Raguza arş., D. di Cancellaria, 146, f° 27-29, 17 Haziran 1560, *Hourque* demek ki kuzeyli.
(437) Nobili'den prense Madrid, 6 Haziran 1566, Mediceo 4897 *bis.* C. Douais, *op. cit.*, I, s. 90 ve 92.
(438) Alba dükünden F. de Alava'ya Anvers, 13 Şubat 1571, A.N., K 1519, B 29, no.18.
(439) R. Doehaerd ve Ch. Kerremans, *op. cit.*, 1952, s. 139, 143.
(440) Eleonora Carus-Wilson, *Medieval Merchant Venturers*, 1954, s. 64 vd.
(441) Jacques Heers, "Les Génois en Angleterre: la crise de 1458-1466", *Studi in Onore di Armando Sapori*, II, 810.
(442) Hektor Ammann, *art. cit.*, s. 266.
(443) *İbid.*
(444) Domenico Gioffré, "Il commercio..." *art. cit.*, s. 113 vd. W. Cunnigham, *The growth of English Industry and Commerce*, 1914, I, s. 373.
(445) D. Gioffré, *art. cit.*, s. 121-22.
(446) A. de Capmany, *op. cit.*, III, s. 225-6; IV, Ek, s. 49.
(447) D. Gioffré, *art. cit.*, s. 122-23, Cadiz menzilini hesaba katmak.
(448) R. Hakluyt, II, 96 vd.
(449) Philippe Argenti, *Chius vincta*, 1941, s. 13.
(450) R. Hakluyt, II, 96.
(451) *İbid.*, s. 98 İstanbul'da İngiliz tüccarları, *Itinéraire...*, Jérome Maurand, yay. Dorez, s. 126.
(452) Hakluyt, II, 98.
(453) İbid., II, Robert Cecil'e ithaf, sahifesiz.
(454) *İbid.*, II, 99-101.
(455) James A. Williamson, *Maritime Enterprise, Oxford, 1913, s. 233.*
(456) *R. Hakluyt, op. cit.*, II, 101-102.
(457) Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company* Londra, 1935, s. 3'de Türklerin Sakız'ı almaları Kıbrıs'la beraber (başka bir hata) yanlış olarak 1570'de koyuyor.
(458) Inna Lubimenko, *op. cit.*, s. 20, 27.
(459) R. Hakluyt, I, 243.
(460) R. Romano, "La marine marchande vénitienne au XVI[e] siècle", *Les sources de l'histoire maritime en Europe du Moyen Age au XVIII siècle*, 1962.
(461) I. Tadic, *art. cit.*, s. 15.
(462) Bazı işaretler, Raguza arş, Diversa di Cancellaria, 106, f° 247, 17 Kasım 1516, Londra ile Raguza arasında yolculuk yapan bir Raguza gemisi hk., *ibid.*, f° 180, Cenova, 10 Mart 1515, Sakız'dan doğrudan İngiltere'ye giden bir Raguza gemisi; *ibid.*, 122, f° 24, Cadiz, 21 Şubat 1538, Southampton'dan yüklenmiş ve Cadiz, Palermo ve Messina'ya gidecek Raguza gemisi.
(463) Selve'den krala, 12 Aralık 1547, *Correspondance...*, yay. G. Lefevre-Portalis, s.252.
(464) *İbid.*, s. 321.
(465) Moskova arş., Lamaignon fonları, 3 f° 128.
(466) R. Hapke; *op. cit.*, s. 512.
(467) A.d.S., Venedik, Senato Terra 67, f° 8.
(468) J. Delumeau, *op. cit.*, s. 241.
(469) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii, 17, f°* 10.
(470) A.d.S., Cenova, Spagna Negoziazioni, 2747, 3 Aralık 1557.
(471) M. François, *Le Cardinal François de Tournon*, 1951, s. 366.
(472) A.d.S., Floransa, Mediceo 2080.
(473) Marciana Ital., 8812, CVI, 3, f° 10 v°. Thames'in ağzının en uç noktasında Margate.
(474) *CODOIN*, XC, s. 288.
(475) *Calendar of state Papers, Venetian*, VII, s. 430, 441, 445-47, 454, 456; *CODOIN*, XC, 236-37, 254, 288, 327.
(476) *CODOIN*, XC, s. 236-37, 23 Mayıs 1569.
(477) Alba dükünden Krala Brüksel, 8 Ağustos 1569, *CODOIN*, XV, s.170.
(478) *CODOIN*, XC, s. 236-37.
(479) Hayal kırıklığı: Raguza arş. dizi *Noli e Sicurtà*'da Raguza teknelerinin adları belli ancak iki yolculuğunu bulabildim, biri Nisan 1563'te Zelanda'dan Livorno'ya; diğeri 4 Temmuz 1565'te Anvers'den Raguza'ya. Fakat 6 veya 12 aylık birçok sigorta sözleşmesi güzergâhları belirtmemektedir; üstelik kendilerini Raguza dışında sigorta ettiren Raguza tekneleri bulunmaktadır. Buna karşılık *Securitatum 1564-1571* dizisinde çok şey buldum, A.d.S., Cenova: Akdeniz'den giderken veya oraya gelirken, Lizbon'dan 3, Cadiz'e 10, kuzeye 5 yolculuk (Rouen, Anvers, İngiltere, Flandre) (1569-70 arası), kuzeye doğru olun bu yolculuklar Cenova'da sigortalanan Venedik teknelerinin lehine artmaktadır. Türklerle başı belâda olan Venediğin sıkıntılarından Cenova mı yararlanmaktadır?

([480]) Jean Delumeau, *L'alun de Rome*, s. 241.

([481]) *L'hirondelle*, Mediceo 2080. Paragraf sonuna kadar olan gemiler için aynı atıf.

([482]) Marcantonio Colonna'dan krala Palermo, 26 Şubat 1580, *Simancas E°* 1149, B° de Mendoza'dan aldığı haberleri aktarmaktadır.

([483]) Miranda kontu II. Felipe'ye Napoli, 13 Temmuz 1591 tarihli mektubunda gene, mutlaka zorunlu işe diyecektir, Simancas E° 1093.

([484]) R. Hakluyt, II, 145-146.

([485]) G. Vivoli, *op. cit.*, III, s. 155.

([486]) L. Stone, *An elizabethan: Sir Horacio Palavicino*, 1956.

([487]) 23 Eylül 1578, *CODOIN*, XCI, s. 287-88.

([489]) *İbid.*, s. 398. İşin bütünü hk. bkz., s. 275, 287-88, 360, 375, 387-88, 393.

([490]) *Bilanci Generali*, 2. dizi, c.I, 1, 439, n.1.

([491]) 29 Kasım 1582, *CODOIN*, XCII, s. 436.

([492]) A.d.S., Venedik, Lettere Com., 12 *ter*, 20 Ekim 1589.

([493]) İki küçük ele alış tarzını bir kenara bırakıyorum: 1° Dieppeliler ve Marsilyalılar İngilizlerin ilk dönüş yolculuklarında onlara rehberlik yapmış olmalıdırlar. 1573-1584 arasında İngiliz gemilerinin Livorno'ya vardıkları ve Dieppe'te (bir işaret, 4 Şubat 1574), Calais'de (5 işaret, 3 Şubat 1574, 25 Ocak 1576, 2 Şubat 1576 (iki kere), 14 Ocak 1579), Fransa'da (bir işaret, 12 Ocak 1579), Flandre'da (bir işaret, 10 Ocak 1584), Zelanda'da (bir işaret, 24 Ekim 1581) yükleme yaptıkları doğrudur. A. de Montchrestien'in bir metni (*op. cit.*, 1615, s. 226-227) kesine benzemektedir (ama değildir). "40 yıl kadar önce (demek ki 1575'e doğru) İngiliz tekneleri ne Türkiye, ne de Berberistan'a gidiyorlardı, sadece durakları olan Hamburg ve Stade'a gidiyorlardı. Halâ hayatta olan gemi sahibi Anthoine Girard ve Marsilyalı genç Jean Durant onlara Londra'da ilk açılışı yaptılar; üstelik ilk gemilerine rehberlik ve kaptanlık yaptılar. Eskiden onlara baharat ve diğer boğaz mallarını sadece Marsilyalılar getirirdi; ya şimdi..."

2° Venedik ile İngiltere arasındaki *uve passe* savaşı çeyrek yüzyıldan fazla sürecektir (*C.S.P.* Venetian, VII, s. 542, 544, 545, 548, 549, 550, 552). Bu savaş Luccalı bir tüccara 1576'da Londra'da *uve passe* getirme tekelinin verilmesiyle başlamıştır. Tartışmalar, gümrük misillemeleri birbirlerini izlemişlerdir: 1580, 1591, 1592, 1602, uzlaşma belki 1609'da sağlanmıştır (bkz. *Akdeniz...*, 1. yay., s. 482, 487-8). Herşeye rağmen Venedik teknelerinin İngiltere'ye gitmeleri sona ermemiştir.

([494]) Bibliyografya atıfları, R.B. Merriman, *op. cit.*, IV, s. 154, dn.3.

([495]) R. Hakluyt, II, s. 136-137.

([496]) *CODOIN*, 439, 28 Kasım 1579.

([497]) Berthier'nin tavsiyeleri, 5 Eylül 1580, *Recueil...*, s. 36.

([498]) İngilizlere karşı Venediklilerle anlaşmalı olarak davranmaktadırlar, Hurault de Maisse'den Krala, 27 Temmuz 1583, A.E., Venedik 31, f° 103 v° vd.

([499]) *CODOIN*, XCI, 13 Kasım 1580, s. 523.

([500]) *CODOIN*, XCI, s. 334, 396, 399, 409; R. Hakluyt, I, 453-54; I. Lubimenko, *op. cit.*, s. 51.

([501]) R. Hakluyt, II. 429.

([502]) *İbid.*, II, 157.

([503]) *Recueil...*, s. 36.

([504]) 15 Mart 1583, Simancas E° 1154.

([505]) Venedik, 2 Haziran 1583, A.d.S., Venedik, 31, f° 15 ve 15 v°.

([506]) Harborne'dan Richard Forster'a Pera, 5 Eylül 1583; R. Hakluyt, II, 172-73.

([507]) A.C. Wood, *op. cit.*, 17.

([508]) *İbid.*, s. 20.

([509]) *İbid.*, s. 23.

([510]) *İbid.*

([511]) *İbid.*

([512]) *İbid.*, s. 36.

([513]) *İbid.*, s. 39.

([514]) Marsilya'da 1610'da daha 1000 gemi teşhis edilebiliyordu, Paul Masson, *op. cit.*, XXXI.

([515]) *İbid.*, s. XVI.

([516]) A.C. Wood, *op. cit.*, s. 33, 35.

([517]) *İbid.*, s. 31.

([518]) A.d.S., Floransa, Mediceo 2079, f° 210 ve 210 v°.

([519]) R. Hakluyt, II, 290.

([520]) *CODOIN*, XCII, s. 455-56.

([521]) R. Hakluyt, II, 271.

([522]) Marsilya Bel. Arş., BB 52, f° 24 v°.

([523]) A.d.S., Cenova, L.M. Spagna 10.2419 (t.y.).

([524]) R. Hakluyt, II, 289-290.

([525]) Çok sayıda atıf: Fransızlara karşı korsanlık, P.Masson *op. cit.*, s. XXIV; Raguzalılara karşı Raguza Arş. D.de Foris, VII, f° 36 (Messina, 26 Mayıs 1598) *N.D. de Lorette* adlı *nave*'nin ele geçirilip yakılması;

İngiliz'in Cagliari açıklarında başka saldırısı, 8 Mart 1594, D.de Foris, II, f° 127 v° vd.; Zanta yakınlarında *Sainte Trinité et Saint-Jean-Baptiste* adlı teknenin ele geçirilmesi, D.de Foris, V, f° 88, 12 Mayıs 1595.

(526) *Recueil...*, s. 53; R. Hakluyt, II, s. 145-146; *CODOIN*, XCII, s. 60-61 (24 Haziran 1581).

(527) 22 Nisan 1601, A.N., K. 1630. *Krallık Tüccarı* adlı *nave*'sini 1601'de Cenova'da bir Raguzalıya kiralayan Richar Cocaine adlı İngilizin garip macerası, tekneyi kiralayan Türklere karşı korsanlık yapmaya gitmiştir, Mediceo 1829, f° 258.

(528) R. Galluzzi, *op. cit.*, III, s. 270.

(529) A.d.S., Cenova, *Giunta di Marina*, İngiliz konsolosluğu hk. kayıt, tarihsiz.

(530) W. Naudé, *op. cit.*, s. 142-143, 331.

(531) Elie Luzac, *Richesse de La Hollande*, I, 63.

(532) Johannes Cornelis de Jonge, *Nederland en Venetie*, Gravenhagen, 1852, s. 299-302.

(533) H. Watjen, *op. cit.*, II, s. 5.

(534) G. Vivoli, *op. cit.*, III, 181.

(535) *İbid.*, s. 317, atıflar Galluzzi ve Rondinelli, s. 318'e.

(536) *İbid.*

(537) Alman teknelerinin Akdeniz'e girişleri hk. üç Raguza belgesi (Diversa de Foris, XV, f° 123 v°-124): Venedik 24 Ekim 1596, sahibi Hamburg'tan Hans Emens olan, Venediğe Hamburg buğdayı getiren *Hilâl* adlı teknenin sigortasına ilişkin ayrıntı; Venedik, 28 Kasım 1596, *Sainte Trinité* adlı *nave*'nin Hamburg'ta sigortalanması, patronu Venediğe buğday getiren Antonio? Luder; Venedik 24 Aralık 1596, patronu Girardo Vestrevuola olan, Hamburg buğdayıyla gelen *Fortuna Volante* teknesine ilişkin benzer ayrıntı. Venedik ile kuzey arasındaki uzun yolculuk esnasında olaylar meydana gelmektedir böylece Dantzig buğdayı yüklü iki teknenin (patronları Luca ve Giacomo Neringhia) yüklerine Lizbon'da elkonulmuştur; tekneler bu kentten mal yüklemişler ve bunları Venediğe götürdükten sonra, buğday yüklü tekneler gibi demirleme vergisinden muafiyet talep etmişler ve bu onlara tanınmıştır, A.d.S., Venedik, *Cinque Savii*, Busta 3, 29 Temmuz 1597.

(538) *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiete bis zu den napoleonischen Kriegen*, Neumünster, 1933.

(539) 1600'de İtalya'da halâ Hamburg gemileri vardır, Simancas E° 617.

(540) G. Berchet, *op. cit.*, 157-159.

(541) J. Denucé, *op. cit.*, s. 17.

(542) *İbid.*, s. 71, fakat "konsolosluk işleri" İngilizler tarafından yapılacaktır.

(543) G. Berchet, 103.

(544) J. Denucé, 68.

(545) Bernardo Gomez de Brito, *Historia tragico-maritimo*, Lizbon, 1904-1905, II, s. 506-507, 1604'edoğru.

(546) H. Watjen, *op. cit.*, s. 55.

(547) R. Galluzzi, *op. cit.*, III, 270; G. Vivoli, *op. cit.*, IV, s. 7-10; esrarlı bir küçük ayrıntıyı aktarıyorum; 29 Kasım 1581'de muhtemelen Portekizli olan, Brezilya'dan yüklenmiş, özellikle 460 kantar *pau Brasil* taşıyan bir teknenin (*Santo Antonio*, kaptan Baltasar Dias) Livorno'ya varması. Toskanalılar Brezilya'da kolonizasyon girişimleri hk. G.G. Guarnieri'nin ilginç ve yetersiz notları, *art. cit.*, s. 24, dn.1.

(548) A.d.S., Floransa, Mediceo 2079, f° 337, 365, bu *nave*'lerden ilki, *Nostra Senora de Monte del Carmine*, Goa'dan gelmekte, 4.000 kantar karabiber getirmektedir; varışı başka herhangi birşey olmaksızın 1610 olarak kaydedilmiştir. Doğu Hindlerden gelen ve 4.170 kantar karabiber, değerli taşlar ve 145 kantar Hind bezi getiren *Nostra Signora di Pietà* adlı ikincisinin varış tarihi 14 Ağustos 1610 olarak yazılmıştır.

(549) A.d.S., Venedik *Cinque Savii*, busta 6, 15 Kasım 1596, kopya.

(550) A.C. Wood, *op. cit.*, s. 43.

(551) Bkz. yukarıda.

(552) L. Von Pastor, *op. cit.*, Almanca bask., C.X, s. 306.

(553) "Influences de l'Angleterre sur le déclin de Venise au XVIII[e] siècle", *Decadenza economica Veneziana nel secolo XVII*, Giorgio Cini Vakfı, Venedik, 1961, s. 183-235.

(554) Bkz. yukarıda; *C.S.P. East Indies*, I, s. 107, Ekim 1600, Hindlere yollanan 5 gemi: 1.500 ton, 500 mürettebat. R. Davis, *art. cit.*, s. 215: 1628'de Venedik balyozunun dediğine göre "İngilizlerdaha çok denizci ve topçu götürüyorlar, savaş için daha çok yer bırakıyorlar"

(555) R. Davis, *art. cit.*, s. 215 (*C.S.P. Venetian*, 2 Ekim 1627).

(556) F. Braudel, "L'économie de la Méditerranée..." *art. cit.*, s. 175 vd.

(557) B.M. Sloane, 1572 (1633'e doğru).

(558) Zikr., C.R. Boxer *op. cit.*, s. 76 dn. 150 Metin Pedro de Baeza'ya aittir.

(559) Atıflar, *Akdeniz...*, *1. yay. s. 493.*

(560) J.H. Kernkamp Handel op den vijand 1572-1609, 2 cilt, Utrecht, 1931-1934, ana eser olmaya devam etmektedir. Bu önlemlerin boşunalığı hk., V. Vazquez de Prada, *op. cit.*, (1596-1598), I, s. 63.

(561) Cümle'yi Germaine Tillon, *Les ennemis complémentaires*, 1960'dan alıyorum; burada 1955-1962 arasındaki Fransız ve Cezayirliler söz konusudur.

(562) 1550'den beri, V. Vazquez de Prada, *op. cit.*, I, 48.

(563) *İbid.*

(564) A.N., K 1607 B(B 89).

(565) Bkz. yukarıda.

([566]) Simancas E° 569, f° 84 (t.y.).
([567]) Sevilla'nın bu ilerleyen "*Passivierung*" J. van Klaveren, *op. cit.*, s. III vd.'da harika bir şekilde açıklanmıştır. Ondan çok ödünç aldım.
([568]) 1594, Simanças E° 174.
([569]) *İbid.*
([570]) 18 Ağustos 1595, *ibid.*
([571]) Jacob van Klaveren'in açıklamasını izliyorum, *op. cit.*, s. 116-17.
([572]) Simon Ruiz'in mektuplaşması, Archivio Provincial de Valladolid, Antonio Guttirez'den Simon Ruiz'e Floransa, 20 Mayıs 1591.
([573]) Floransa, 20 Mayıs 1591, *ibid.*
([574]) Floransa, 17 Haziran 1591.
([575]) Floransa, 31 Aralık 1590.
([576]) Floransa, 9 Eylül 1591, *ibid.*
([577]) Floransa, 26 Haziran 1591.
([578]) Floransa, 12 Ağustos 1591.
([579]) Don Alonso de la Cueva'dan S.M.'ye Venedik, 30 Mayıs 1608, A.N., K 1678, 43 *bis.*
([580]) A.d.S., Venedik, *Cinque Savii*, 141, f° 44, 22 Mayıs 1602.
([581]) *İbid.*, 22, f° 52, 20 Kasım 1598 ve 16 Ağustos 1602.
([582]) Bkz. II. cilt.
([583]) *Op. cit.*, c.I, s. 63 ve 501. Eser aslında Elie Luzac'a aittir. Veya daha doğrusu Luzac 1765'te Amsterdam'da yayınlanan Jacques Accarias de Serionne'un eserini ele almıştır.

Birinci cildin sonu