

# Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul'da Dış Ticaret

*Ahmet Tabakoğlu*

Marmara Üniversitesi

İnsanların avcılık ve toplayıcılıktan yerleşik hayata ve tarım toplumuna geçtiği dönem olan Neolitik Çağ'da (M.Ö. 8000-5500) ilk defa ticaret başladı. İstanbul, Yenikapı'da bulunan eserler Neolitik Çağ'a aittir.

İstanbul, Bizantion ismiyle Boğaz'a açılan bir koy olan Haliç'in güneyindeki küçük bir yarımada üzerinde dış ticaret amacıyla kurulmuş, daha sonraki dönemlerde genişleyerek Haliç'in kuzey kesimine ve İstanbul Boğazı'nın her iki yakasına yayılarak zaman içinde kapsamı genişlemiştir.

İstanbul, dar anlamıyla, suriçinden ibarettir. Bugünkü Fatih (ve Eminönü) ilçelerini ihtiva eden bu bölge 7 tepeden oluşmaktadır. Osmanlı döneminde bu kavrama Bilâd-ı selâse (üç belde yani Eyüp-Haslar, Galata-Beyođlu ile Üsküdar-Boğaziçi) eklenmiştir. Yani geniş anlamıyla, her biri ayrı kadılkılarca idare edilen bu üç belde de İstanbul'a dahildir.

İstanbul'un gelişmesinde şehrin kuzeybatısında bir doğal liman olan Haliç önemli bir rol oynamıştır. Ticaret kentleri arasındaki

farklı konumunu Haliç vurgular.<sup>1</sup> Lodos ve poyrazın sadece denizlerde değil karalarda bile tehlikeli olduğu dönemlerde Haliç, Akdeniz ve Karadeniz arasındaki tek güvenli limandı. Derin sularıyla en büyük ticaret gemilerinin bile karaya yanaşabilme imkânı vermesi deniz ticareti için çok büyük bir avantaj sağlamıştı. Bunun yanında Alibey Deresiyle Kâğıthane deresinin alüvyonları Haliç'in Batı kısmını büyük ölçüde doldurdu. Sonuçta İstanbul eski dünyanın başlıca ticaret merkezlerinden biri oldu.<sup>2</sup>

Bu güvenli limanın sağladığı avantajla durmadan büyüyen şehirde, ticaret ve iş hayatı da doğal olarak Haliç kıyısına yakın bölgelerde gelişmiştir.<sup>3</sup>

### I. Yunan ve Roma Dönemlerinde İstanbul'da Dış Ticaret

İstanbul'un, Bizantion adıyla, MÖ.VII. yüzyılın ortalarında büyük Yunan göçleri sırasında MÖ. VII. yüzyılda halen Topkapı Sarayı'nın bulunduğu ve eskiden Akropolis denen tepede kurulduğu rivayet edilir. Buna göre MÖ. 667'de Megaralıların diğer bir kolu, bugünkü Sarayburnu'nun olduğu yerde başka bir kent daha kurmuşlar, kralları veya komutanlarının adından hareketle, kente Byzas'ın yeri veya şehri anlamındaki Byzantium (Bizantion-Βυζάντιον) adını vermişlerdi.<sup>4</sup>

.....

1 İstanbul limanı (Haliç), Boğaz'ın bir koludur. Kuzeydoğu ve kuzeye doğru kıvrılarak, Barbyses (Kâğıthane) ve Kydaris (Alibey) dereleriyle son bulur. Gemiler, limanın her yerinde yanaşacak yeterli derinlik ve yük alıp boşaltacak iskeleler bulabilirler. Liman rüzgârlara kapalıdır. Bkz. P.G İncicyan, *XVIII. yüzyılda İstanbul*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul Fetih Cemiyeti, İst. 1976, s.16; Cosimo Comidas de Carbognano, *XVIII. yüzyılın Sonunda İstanbul*, (İstanbul'un günümüzdeki durumunun resimlerle zenginleştirilmiş tarihi topografyası), çev. E. Özbayoğlu, İstanbul 1993, s.28.

2 R. Mantran, *17. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul*, 2 c. çev. M. Ali Kılıçbay-E. Özcan, Ankara 1990, I. cilt, s. 6.

3 İyi bir liman, denizden gelen rüzgârlara ve kuvvetli dalgalara karşı muhafaza edilmiş mevkide bulunmalıdır. İstanbul'un iç limanı vazifesini gören Haliç böyledir. Süha Göney, Şehir Coğrafyası, I. cilt, İstanbul 1995, s. 177.

4 *DİA* (Diyanet İslâm Ansiklopedisi), XXIII, 205. Bunun için MÖ. 658 ile MÖ. 686 arasında çeşitli yıllar veriliyor. Şehri ilk kuranın ve şehre ismini verenin Traklardan, Megara Yunan kolonisinin komutanı Byzas (Vyzas)

Kadıköy'ün (Khalkedon-Χαλκηδών) kuruluşu biraz daha eski olmakla birlikte MÖ. 660-658 civarında Megaralılar tarafından kurulan Bizantion, önemli bir deniz kenti oldu. Bizantion Boğaz'ın çıkışındaki konumu sayesinde Atina için hayati önem taşıyan Karadeniz ile Akdeniz arasındaki bağlantı yoluna hakim oldu.

İstanbul, Bizantion olduğu dönemlerden beri dış ticaret sayesinde büyük bir zenginlik elde etmişti.<sup>5</sup> Bir dış ticaret kenti olduğu için her zaman yabancı tacirleri barındıra gelmiştir.<sup>6</sup>

### A. Karadeniz Ticareti ve Transit Ticaret

Avrupa'yı Asya'ya bağlayan karayoluyla Akdeniz'i Karadeniz'e bağlayan deniz yolunun kesiştiği noktada bulunan İstanbul önemli bir ticaret havzası olan Karadeniz'in çıkışını kontrol etmekteydi. Dolayısıyla kent daha başlardan itibaren bir transit ticaret bölgesi, bir liman ve yük aktarma yeri idi.

Daha MÖ 409-8'de muhtemelen bugünkü Kızkulesi'nin yerinde, Boğazdan geçen her gemiye yüzde 10 gümrük vergisi kesen bir gümrük noktası vardı. Bu transit ulaşımdan elde edilen gelirler yanında İstanbul Pontus topraklarından getirilen tahılın depolanma ve aktarma yeri olması sayesinde, tahıldan da gelir sağlamış olmalıdır.

Bizantion yük aktarma yeri işlevini daha sonraki dönemlerde de sürdürmüştür. Buğday aktarımına daha sonraları önemli bir kazanç kaynağı olarak köle ticareti de eklendi; ayrıca her yıl Boğaz'dan geçen

.....

olduğu söylenir: Kömürciyan-Andreasyan, Eremya Çelebi, İstanbul Tarihi, XVII. yüzyılda İstanbul, çev. Hrand D. Andreasyan, haz. Kevork Pamukciyan, İstanbul 1988, s. 61; Eyice, Semavi, *Tarih Boyunca İstanbul*, İstanbul 2006, s. 21-22. Kırklareli sınırları içinde bulunan ve Osmanlı döneminde önemli bir yerleşim bölgesi olan Vize sancağının da aynı kişi tarafından kurulduğu rivayet edilir: Mehtap Özdeğer, "16. yüzyılda Vize Sancağının Demografik ve Ekonomik Yapısı", *Türk Dünyası Araştırmaları*, sy.32, Haziran 2001, s. 87; Megara, Atina'nın Batı'sında, Saron Körfezi kıyısında yer alan antik bir kenttir. Nüfusu 2001'de 23.032 kişiydi.

5 Decei, İA, 5/II. 1154.

6 Mesela daha XVII. Yüzyılın başlarında İsviçreli saatçiler İstanbul'daydılar. 1709'da İstanbul'daki İsviçre kolonisi yaklaşık 50 kişiydi. İngilizlerin de aynı ihracatı yaptıkları biliniyor: C. Cipolla, *Zaman Makinesi*, çev. T. Altınova, İstanbul 2002, s.80.

balık sürüleri sayesinde iyi gelir getiren balıkçılığı da saymak gerekiyor. Atina, ticaret ortağı olarak önemli bir rol oynamaya yine devam etti.

MÖ II. yüzyılda Roma'nın Ege-Pontus bölgesine girmesiyle siyasi koşullarda belirgin değişiklikler yaşandı, Mısır'dan gelen ucuz tahıl Pontus tahılına gitgide daha fazla rakip oldu.

İlkçağ liman tesisleri yakın çağda denizin en fazla doldurulduğu Sirkeci-Eminönü bölgesinde bulunuyordu. Bu limanlar bugünkü Sirkeci'deki Prosforion ve batısında, ona bitişik Neorion iskeleleri olmalıdır. Bu limanların dışında, Boğaz'da, uzak bölgelere ulaşım hizmet eden bir dizi iskele vardı.<sup>7</sup>

Bir ticaret kenti olması ve savunma açısından avantaj sağlayan konumu nedeniyle kısa zamanda büyümüş ve parası Yunan kolonilerinde geçen bağımsız ve güçlü bir site haline gelmiştir.

MÖ. II. yüzyıl. sonlarına kadar, yüksek duvarlarla çevrilmiş Bizantion, zengin bir kentti. Bu refahın kaynağını Karadeniz ticaretinden elde edilen vergilerle balıkçılıktan elde edilen gelirler oluşturmaktaydı.<sup>8</sup>

Bizantion MÖ. 146'dan itibaren Roma İmparatorluğu'nun egemenliği sürecine girdi ve Vespasianus (70-79) döneminde, 73 yılında tamamen Roma'nın Bithynia-Pontus eyaletine bağlandı. Böylece 700 yıllık site-devlet statüsü sona erdi.

Roma öncesi dönemde İstanbul, Karadeniz ve Ege arasındaki trafiğin kesiştiği bir nokta olarak dönemin önemli bir balıkçılık merkezi ve ticari antreposuydu. Kentin Haliç ve bugünkü Eminönü'ne rastlayan liman meydanı bu faaliyetlere göre örgütlenmiş bir merkezdi. Bu merkez aynı zamanda idari ve askeri faaliyetlerin de yoğunlaştığı bir alandı. Sarayburnu ile Unkapanı arası ise, merkezi iş bölgesi faaliyetlerinin yoğunlaştığı bir alandı.<sup>9</sup>

•••••

7 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, İstanbul 2003, s. 3-5; İstanbul'un antik limanları üzerine en kapsamlı çalışmayı kaleme alan sanat ve mimarlık tarihçisi Wolfgang Müller-Wiener 1976-1988 arasında İstanbul Alman Arkeoloji Enstitüsü'nün direktörüydü. İstanbul hakkında dört kitabı olan Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı* adlı eserini tamamladığı gün İstanbul'da öldü.

8 Eyice, 2006, 24.

9 Ortaylı, İlber, "İstanbul'un Mekansal Yapısının Tarihsel Evrimine Bir Bakış", *Amme İdaresi Dergisi*, c. 10, sy. 2, 1977, s. 77-78

Büyük Konstantinos (306-337), 323 yılında Hristiyanlığı kabul etmişti.<sup>10</sup> O, Hristiyanlığı imparatorluğun resmî dini yaptı. Roma yerine, 330'da Bizantion'u "Yeni Roma" adıyla imparatorluğun yeni merkezi olarak seçti.<sup>11</sup>

Romalı nüfusu bu dönemde, Romalı soyluların göçü de dahil olmak üzere önemli boyutta arttı. Bu dönemde; yeni bir mimari yapıyla şehir oldukça genişledi. Büyük bir hipodromun (Sultanahmet Meydanı) yanı sıra, limanlar ve su tesisleri yapıldı.<sup>12</sup>

Liman, tersane, hazine, silah deposu, kitaplık, amfi-tiyatro, capitulum ve imparatorluk sarayı ile çeşitli binalar yapıldı. Bu faaliyetler sonucu kent kısa zamanda kalabalıklaştı.<sup>13</sup> Böylece Yunanlılar tarafından kurulan kentin Romalılaşma sürecinde yeni bir dönem başladı.

İstanbul'un sadece Doğu Roma veya Bizans dönemini ele alırsak, 330-1453 arasında 1123 yıl vardır. Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılmasından (395) sonra Kent Doğu Roma'nın başkentliğini sürdürdü ve yeniden yapılanmaya başladı.

Böylece İstanbul, Eminönü semtinin biraz fazlasından başlayarak 1923 yılına kadar 1593 yıl tarihin en büyük devletlerine başkentlik yaptı. İmparator Konstantius ile birlikte Hristiyanlığın merkezlerinden biri olan İstanbul, 1453'te Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra Müslümanların en önemli kentlerinden biri sayıldı.<sup>14</sup>

Roma İmparatorluğu'nun Doğu ve Batı kesimlerini yöneten son imparator olan Theodosius I. 395'te ölünce İmparatorluk oğulları Arcadius (395-408) ve Honorios arasında ikiye ayrıldı. 395'te ikiye ayrılan Roma'nın Batı tarafı, 476'da, Orta-Asya'daki nüfus hareketlerinin

.....

10 M. Hamidullah, İslam Peygamberi, Çev. S. Tuğ, 2 C. Gözden geçirilmiş ve ilaveli 4. baskı, İstanbul 1980, I, 203.

11 İncicyan, 1976, 80.

12 Roma döneminde İstanbul için bkz. Eyice, 2006, 25-36.

13 Petrus Gyllius, İstanbul'un tarihi eserleri, çev. E. Özbayoğlu, İstanbul 1997, s. 33; Carbognano, 1993, s. 32.

14 İstanbul'un İlkçağ'da bugünkü Sirkeci, Alemdar Yokuşu'nun üst başı ve Ahırkapı çizgisinin doğusuna inhisar ettiği, şimdiki Sultanahmet Meydanı ve Divan Yolu'nun sur dışında kaldığı anlaşılmaktadır. Bkz. İncicyan, 1976, s. 70; Eyice, 2006, s. 27.

Batı'ya sevk ettiği Türklerin sıkıştırdıkları Germenlerin Kuzey'den gelen istilalarına dayanamayarak yıkıldı.

Kentin ticaret merkezi de Hipodrom'dan bugünkü Beyazıt Meydanı'na kadar uzanan alanda yer alıyordu.<sup>15</sup>

Osmanlılardan çok önce çeşitli kavimlerin, bu arada, Türk kavimlerinin IV. yüzyıldan itibaren İstanbul'a ilgi duydukları ve bu kenti ele geçirmek istedikleri bilinmektedir.<sup>16</sup> Bunun sebebi İstanbul'un dünya ticaret merkezlerinden biri olması olabilir. Haliç'in de tabii bir liman olması İstanbul'un ticaret kenti olma özelliğini güçlendirmiştir.

İstanbul uzun zamandan beri deri, baharat, kürk, köle ticareti merkeziydi. I. Iustinianus (527-565) döneminde ise İpek Yolu'nun en önemli kavşak noktalarından biri haline geldi. Artık Uzakdoğu ile Batı ticaretinin başlıca istasyonlarından biriydi.<sup>17</sup>

İlk dönemlerde, Çin'le Roma arasında, karayolu üzerinden işleyen ipek ticaretine İranlılar aracılık ediyorlardı ve Sâsânîler bu avantajdan vazgeçmek istemiyorlardı.<sup>18</sup> Sonraki yüzyıllarda Karadeniz üzerinden doğrudan ilişkiler başladı. Türklerle Bizanslılar arasında Batı Göktürk (552-659) hükümdarı İstemi Han ve I. Iustinianus zamanında, 562 yılında, ticari ilişkiler başladı ve İstanbul'da bir Türk kolonisi oluştu. Sonuçta İran devre dışı bırakılarak Bizans'a ve Doğu Avrupa'ya doğru yeni bir güzergâh açıldı.<sup>19</sup>

VII. ve VIII. yüzyıllarda, önemli toprak kayıplarına ve İslam ticari hâkimiyetinin Akdeniz bölgesine yayılmasına rağmen, Konstantinopolis uluslararası bir pazar olarak kaldı. IX. ve X. yüzyıllarda, Bizans ticareti, Karadeniz ülkeleri, İran ve Ermenistan'la ilişkilerin geliştirilmesinden büyük yararlar sağladı. Bu ülkelerin ürünleri Trabzon'dan dan transit geçirilerek Haliç'e getiriliyordu.

•••••

<sup>15</sup> Kömürciyan-Andreasyan, 1988, s. 110.

<sup>16</sup> Kafesoğlu, İbrahim, İA (İslam Ansiklopedisi), 5/II, s. 1174-1180.

<sup>17</sup> Robert Mantran, İstanbul tarihi, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2001, s. 60-6.

<sup>18</sup> Yuriy F. Buryakov, "Eski ve Ortaçağ dönemlerinde Büyük İpek yolu üzerindeki Orta Asya Türkleri", çev. A. Aleskerov, *Türkler*, Ankara 2002, III, s. 238.

<sup>19</sup> Maxime Rodinson, *Hazret-i Muhammed*, çev. Attila Tokatlı, İstanbul 1968, s.43; Mantran, 2001, s. 60-6; Buryakov, 2002, s. 239.

X. yüzyıldan itibaren, Amalfililer, Venedikliler, Pisalılar, Cenovalılar başta olmak üzere İtalyan tacirler özellikle Haliç bölgesine yerleştiler.

Ayios Mamas (Beşiktaş) limanı kısa süre imparator iskelesi halinde kaldıktan sonra, X. yüzyıl başlarında, kentin yakınlarında bulunmaları istenmeyen Kievli tacirlere tahsis edildi. Bu dönemde gelenler arasında Gürcüler ve Araplar da vardı.<sup>20</sup>

İthal edilen mallar arasında İran ve Ermenistan'dan ipek, Anadolu ve Dalmaçya'dan kereste, Rusya'dan kürk, İran'dan halılar,, Anadolu ile Trakya'dan buğday ve tahıl ve bunların yanı sıra köleler (bunlar için Venedik büyük bir pazardı) vardı. İhracat ürünleri ise daha çok mamul maddeler, özellikle de kumaşlar ve lüks eşyalardan oluşuyordu. İhracat denetim altındaydı. Gelişmiş ticaret gelişmiş bir para (Bizans altın parası nomisma idi) oluşturmuştu.<sup>21</sup>

Deniz ulaşım ve ticaretinde kolaylıklar sağlayan kent, aynı zamanda Asya ve Avrupa arasındaki karayollarının da kavşak noktasıydı. Makedonya ile Trakya bölgesinde büyük doğal engel bulunmaması, yüzyıllar boyunca, malların ve besin maddelerinin ülkeye zahmetsizce girmesini ve İstanbul'a ulaşmasını kolaylaştırmıştı.<sup>22</sup>

Deniz ticaretini daha da kolaylaştırmak için peremeciler Galata ile Eminönü arasında insan taşıyorlardı. XIX. yüzyılda bu kayıkların yerini köprü alacaktır.

Dördüncü Haçlı seferi döneminde İstanbul'un dünyanın en zengin kenti olduğu kaydedilir. Şehrin iş, sanayi ve ticaret merkezi Ayasofya mıntikasının batısından ve Mese'nin (bugünkü Divanyolu) kuzeyinden Forum Tauri'ye ve sonra Haliç'e uzanıyordu.

Edirnekapı'dan Ayasofya'ya kadar uzanan ve Mese denen büyük cadde, Edirnekapı'dan giren kervanların karşılandığı, büyük pazar ve gümrük (Karagümrük) dahil olmak üzere önemli binaların bulunduğu ana devlet yoluydu.<sup>23</sup>

.....

<sup>20</sup> Mantran, 2001, s. 105-108.

<sup>21</sup> Mantran, 2001, s. 108

<sup>22</sup> Bu coğrafi konumun sakıncası istilacıların kolaylıkla ilerlemelerine imkân vermesiydi: Mantran, 2001, 16.

<sup>23</sup> Halil İnalçık, "İstanbul: Bir İslam şehri", *Dergah*, sy.24; Bizans dönemi İstanbul caddeleri için bkz. A Decei, *İA*, 5/II, 1152.

Bizans döneminde Haliç boyunca liman ve ticaret bölgesi uzanıyordu. Bizans'ın son dönemlerinde artık kullanılmayan Marmara limanları Osmanlı döneminde tamamen gereksizleşmişti.<sup>24</sup>

Kilise denetiminin güçlendiği ve ikonaların yok edildiği dönemde (717-867), kiliselerde ibadet eşyası ve "ikona" olarak biriken altınlar, "ikona kırıcılığı" politikasıyla darphaneye sevk edilerek tedavül hacmini arttırıyordu.<sup>25</sup>

Bizans'ta Yahudilerin 1172 yılında, sayılarının 2500 olduğunu, içlerinde ipek işçiliği ve ticaret ile meşgul olan çok zengin kimseler bulunduğu biliniyor. Bizans'ın Latin imparatorları, sonradan, içlerinde Venedik'ten gelenlerin de bulunduğu Yahudilerin Haliç'i aşarak, asıl şehre girmelerine ve Venedik mahallesi civarında yerleşmelerine izin verdiler. Bu mahalledeki kapılardan birine, daha sonraları Yahudi Kapısı (Porta Judaea-bugünkü Bahçekapı) adı verilmişti.

VI. Leon (886-912) döneminde devlet idare sistemi ve bürokrasi düzeni mükemmel bir seviyeye ulaştı. Devletin merkezîyetçi karakteri şehir hayatına ve ekonomisine damgasını vurdu. Ticaret ve sanat erbabı loncalar halinde organize edilmişti.

II. Basileios (976-1025) döneminde İstanbul güçlü ticaret hayatı, iyi idare edilen kurumları ve kültür alanında sürdürdüğü gelişmesiyle Ortaçağ'ın en büyük ve en parlak şehri haline geldi. Ancak II. Basileios'un halefleri 30 yıl içinde imparatorluğu çöküşe sürüklediler.

İstanbul'un 1204'te Haçlılar tarafından işgali kentin tarihinde önemli bir dönüm noktasıdır. Gerçi Latinler öteden beri İstanbul'un çeşitli bölgelerinde ticaret kolonileri kurmuşlardı.

İşgalden sonra İstanbul sürekli küçülmeye ve fakirleşmeye başladı. İleri gelenlerin çoğu İznik'e göç ettiler. Latin İmparatorluğu sadece İstanbul ve yöresinde egemenlik kurabildi. İznik, Trabzon ve Yunanistan'daki Epiros'ta bir Bizans muhalefeti gelişti.

Latin baskısından yılan İstanbul halkı fethe hazır hale gelmişti. Öyle ki Bizanslılar, çok bilinen bir deyişle, II. Mehmed'in sarığını Papa'nın şapkasına tercih eder hale gelmişlerdi.<sup>26</sup>

.....

24 Decei, İA, 5/II, 1154

25 Halil Sahillioğlu, "Altın", *DİA*

26 Edward Gibbon, *The Decline and Fall of the Roman Empire*, New York 1976,

Mikhael (Mihail) Palaiologos, VIII. Mikhael adıyla taç giydikten sonra, 1261'de Konstantinopolis'e girerek Latin egemenliğine son verdi. Latinlere karşı Greklerin müttefikleri arasında Kuman Türkleri de vardı. VIII. Mikhael Palaiologos (1261-1282), Yıldızlıkapı'dan zafer alayı ile Bizans'a girdi ve Ayasofya'da taç giyerek imparator ilân edildi. Böylece Bizans'ta Palaiologoslar dönemi başladı.

Palaiologoslar hanedanı Bizans tarihinde en uzun zaman hüküm süren sülâledir (1261-1453). Fakat şehrin tekrar ele geçirilmesi şehrin ve imparatorluğun eski parlaklığını ve kudretini ihya edemedi. VIII. Mikhael Palaiologos (1261-1282) tahta çıktığında Bizans harap bir durumda idi.

XIII. yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul'un tekrar Bizanslılar tarafından ele geçirilmesine yaptıkları katkıdan dolayı, Galata Cenevizlilere verildi ve Bizans'ın karşısında bir Ceneviz şehir-devleti yer aldı.<sup>27</sup> Galata, XIII. yüzyılda Cenovalılara verildikten sonra gelişerek kendi başına bir önemli ticaret merkezi haline gelmiş ve bundan sonra da, Konstantinopolis'in diğer ülkelerle ticaretinde önemli rol oynamıştı.

Denizcilik yoluyla gelişen Cenovalılar, doğuda birçok imtiyazla birlikte İstanbul'un Galata semtini ve İzmir limanından faydalanma hususunda geniş imtiyazlar elde ettiler. Ayrıca Boğazlar üzerinde bazı haklar ve Karadeniz'de Trabzon, Kefe gibi daha birçok limanı kontrolleri altına aldılar.

Papalığın, haçlılarla yoğun ve etkili bir mücadele sürdüren Memlûklere ambargo koymasından (1291-1345) sonra Akdeniz ticaretinde bir gerileme görüldü. Venedik ve Cenevizliler Karadeniz ticaretine yöneldiler. Bölgeye Moğol Altınordu Devleti (1227-1502) yerleşmişti.<sup>28</sup> Karadeniz ticareti Venedik ile Cenevizliler arasında sonu savaflara varan rekabet oluşturmakta gecikmedi. XIV. yüzyılın sonlarında Karadeniz Cenevizlilere kaldı. Venedik ise tekrar Memlûklerle ticarete başladı.

.....

s.681-684.

27 Decei, İA, 5/II, s. 1167.

28 Altınordu Devleti'nin kurucularından Berke Han (1209-1266) daha 1240 larda Müslüman olmuştu.

İstiladan sonra Palaiologoslar Mısır ile iyi ilişkiler kurdular. Bunun en önemli sonucu Papalığın Haçlılarla (ve bu arada İlhanlılarla) en etkili mücadeleyi yapan Memluk Devleti'ne karşı koyduğu ambargonun kırılması oldu. Bu maksatla Memluk sultanı I. Baybars'ın (1260-1277) elçilik heyeti 1261 de İstanbul'a geldi. Yine o günlerde Mısır ve Suriye tacirleri Bizans'a geldiler. Mısır İstanbul üzerinden kuzey Moğolları (Altınordu Devleti) ile ticarete başladı. Bu, İran Moğolları (İlhanlılar) ile Güney Avrupa arasında transit ticaret bölgesi olan Anadolu'nun önemini azalttı. Bu arada İstanbul'a gelen Mısır ve Suriyeliler Latinler tarafından tahrip edilen Müslüman camiini tamir ettirdiler. Bu da şehirde devamlı bir nüfus bulunduğunu gösterir.<sup>29</sup>

Bu sırada Karadeniz'den gelen gemiler şehre veba hastalığı getirdi; ahalinin önemli bir kısmı öldü. 1348 ve daha sonraki birkaç yılda devam eden bu salgın Akdeniz'e ve daha uzak ülkelerde de büyük tahribat yaptı.

Bizans döneminde Galata temelde Akdeniz İtalyan şehirlerinin Levant'daki faaliyetlerinin yoğunluğuna bağlı olarak gelişti. Başlangıçta İtalyanlar bugünkü Sirkeci ve Unkapanı liman tesislerinin hemen arkasındaki dar sokaklarda yaşıyordu. Sonraları konut bölgesinin periferisi olan bu yerden Galata'ya taşındılar.<sup>30</sup>

## B. Akdeniz Ticareti ve Theodosius Limanı

Marmaray ve Metro inşaat kazılarında önce, 2004 yılında, yapılmaya başlanan arkeolojik kazılarda, özellikle yüzlerce yıl İstanbul'un sebze ve meyve bahçeleri olarak bilinen ve Osmanlı Dönemi'nde "Vlanga" olarak adlandırılan Yenikapı'da bulunan arkeolojik kalıntıların en önemlisi Theodosius Limanı'dır.

Roma İmparatorluğu'nun büyüyen yeni başkentinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Marmara Denizi kıyısına I. Theodosius (379-395) tarafından Lykos (Bayrampaşa) Deresi'nin ağzına yaptırılan Theodosius Limanı, küçük gemi ve teknelerin barındığı bir liman olarak IV ve XI yüzyıllar arasında kullanılmış olup Kondoskalion limanının batısındadır. Liman, derin doğal koyun güney tarafına, doğudan batıya

.....  
29 Decei, İA, 5/II, s. 1169.

30 Ortaylı, 1977, s. 83

doğru uzanan bir dalgakıranın yapılmasıyla oluşmuştu. Mısır'dan tahıl getiren gemiler yüklerini burada boşaltıyorlardı. Limanda girişi gözetlemeye yarayan büyük bir kule ve diğer yapılarla birlikte Mısır'dan getirilen tahılın depolanması için silolar bulunuyordu.

IV. yüzyılda kurulan ve VII. yüzyıla kadar aktif konumunu sürdüren Theodosius Limanı, Mısır'ın 641'de Müslümanların eline geçmesiyle zahire sevkiyatı durunca önemini kaybetti ve Lykos (Bayrampaşa) Deresi'nin taşıdığı alüvyonların birikmesi sonucu XIII. yüzyılda tamamen dolarak kapandı ve Marmara Denizi'nden yaklaşık 1,5 km uzaklaşarak kara içinde kaldı. Bu eski liman bölgesi Osmanlı devrinin ilk zamanlarında karaya katılmış durumdaydı. Vlanga (Langa) denilen bölge artık bostan olarak kullanılıyordu.<sup>31</sup>

Neolitik yerleşim, Theodosius limanı ve kalıntıları ve Sirkeci ve Üsküdar kazılarında tespit edilen Osmanlı ve Bizans dönemine ait buluntular kent tarihi açısından olduğu kadar, dünya kültür tarihi açısından da önemli sonuçlar vermiştir. Arkeolojik kazılara dönüşen bu çalışmalar sonunda İstanbul'un MÖ. 660 a inen tarihi artık MÖ. 6500 yıllarına kadar geri götürülebiliyor. Böylece Tarihi Yarımada'nın yerleşim tarihi günümüzden yaklaşık 8500 yıl geriye taşınmıştır. Yani İstanbul 2700 yıl önce değil, Cilalı Taş Devri'nde (Neolitik Çağ-M.Ö. 8000-5500) kurulmuştur. Buna göre İstanbul'un tarihi bilinenin aksine 2700 değil 8500 yıl öncesine dayanıyor.

Marmaray kazı alanındaki Theodosius Limanı buluntularında 13, Metro kazı alanında 22 olmak üzere değişik ölçü ve tipte IV-XI. yüzyıllara ait 35 tekne kalıntısı bulundu.

Türklerin XI. yüzyılda Batıya göçlerinin Haçlı Seferlerinde büyük payı olmalıdır. Bu göçler Avrupa'yı telaşlandırmakta gecikmedi. İstanbul ve Kudüs'ü Selçuklulardan kurtarmak üzere 2 yüzyıl süren bir Haçlı Seferleri serisi başladı. Bununla daha XI. yüzyıl bitmeden düşmesi beklenen İstanbul'un fethi 1453 yılına kadar gecikti.

İstanbul'un fetih sürecinin ikinci etabı Osmanlı Devletinin kuruluşu ile başlar. Yine Haçlılarla ikinci dönem mücadeleleri (Sırp-sındığı-1364, Çirmen-1371, Birinci Kosova-1389, Niğbolu-1396, Varna-1444, İkinci Kosova-1448 gibi), Timur istilasını (Ankara 1402), büyük veba salgını (1428-9) gibi sebepler İstanbul'un fethedilip bütünlüğün

.....

31 Gyllius, 1997, s. 161; Müller-Wiener, 2003, s. 9.

sağlanmasını 1453'e kadar geciktirdi. İkinci Kosova Savaşı (1448) son Haçlı Seferine karşı yapılmış sayılabilir. Bundan sonra haçlılar yüzyıllar boyunca bir daha Tuna'yı geçemediler.

Osmanlılar dönemindeki ilk Osmanlı kuşatmasının en önemli sebebi şehirde etkili bir zümre oluşturan Türk ve Müslüman azınlığın haklarını korumaktı. I. Bâyezid (1389-1402) İstanbul'da yaşayan Türkler için, bir cami ve bir mahkemenin kurulmasını istiyordu. Bu devirde Bizans'ta sayıları önemli bir miktarı bulan Türk ve Müslüman unsur bulunuyordu ki, bunların çoğu siyasi mülteciler ve ticaret maksadı ile orada ikamet edenler idi. Bunlardan bir ihtilâfa düşenlerin Bizans mahkemelerine çıkmalarının doğru olmayacağı ileri sürülüyordu. İşte bu isteklerinin kabul edilmemesi üzerine 1391'de İstanbul surlarına kadar olan bütün Bizans köyleri işgal edildi (1391).

Yedi ay süren kuşatmadan sonra Bizans, Osmanlılara eskisinden daha çok vergi ödemeyi ve Konstantinopolis'te bir Türk mahallesi kurulmasını kabul etti. Bir süredir sıkı bir şekilde abluka altına alınmış olan şehir 1395'te kuşatıldı; fakat bu sırada Haçlı kuvvetlerinin Balkanlar'a girdiği haber alınınca muhasara kaldırıldı.

Venedikliler Osmanlı limanlarında ticaret yapmaktaydılar, ayrıca Bizans imparatoru da onlarla yaptığı ticari anlaşmaları yenilemişti. Fakat sayıca az da olsa bazı Venedikliler İstanbul'un Türkler'in eline geçmesinde ticari menfaat görmekteydiler.

Giderek küçülen Bizans, sonunda 29 Mayıs 1453'de fethedildi. İstanbul'un fethi, sosyal, siyasî ve iktisadî sonuçlarıyla Ortaçağ'ın sonudur. Böylece Osmanlı Devleti II. Mehmed (1451-1482) ile büyüme ve olgunlaşma dönemine girmiştir.

Kentin etrafı Osmanlı toprakları haline geldiğinden kentin ithalatı azalmış, bir kısım halk Selanik gibi kentlere göç etmişti.<sup>32</sup> Daha önce Latinler kiliseleri yağmalamışlar, sanat eserlerini götürmüşler, binaları ve bahçeleri tahrip etmişlerdi. Kentin zenginlik ve ihtişamı kaybolmuştu. Palaiologosların ilim ve sanat bakımından gösterdikleri çabaya rağmen İstanbul eski mamuriyetini kazanamadı. İstanbul'un bu dönemdeki nüfusu en fazla 50 bin kadar tahmin edilmektedir.

.....

32 İncicyan, 1976, s. 18.

Eminönü Bizans döneminden beri İstanbul ticaretinin kalbidir. İstanbul'un iş, sanayi ve ticaret merkezi Ayasofya mıntikasından Beyazıt'a ve Haliç'e uzanıyordu. Kapalıçarşı-Beyazıt bölgesiyle Haliç kıyıları ticari faaliyetlerin yoğunlaştığı alanlardır.<sup>33</sup>

## II. Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul'da Dış Ticâret (1453-1774)

II. Mehmed'in fethettiği İstanbul harap, bakımsız ve oldukça boşalmıştı. Suraiya Faroqhi'nin ifadesiyle bir "hayalet kent" görünümündeydi. Bu yüzden şehrin yeniden iskân ve imarına başlandı ve İstanbul giderek vakıf binalarla dolu bir Türk-İslâm şehrine dönüştü ve 1459 yılından itibaren 13 Ekim 1923'e kadar Osmanlı Devleti'nin başkentiydi. 12 yüzyıl (1123 yıl) Roma İmparatorluğu merkezi olan Konstantinopolis böylece gelecek 5 yüzyıl da (466 yıl) Osmanlı Devleti'nin başkenti olacaktır.<sup>34</sup>

İskân ve imar hareketleriyle İstanbul'un kimliği değiştirildi. Yüzyıllar içinde Osmanlı İstanbul'u oluşturuldu. Bir Türk İslâm şehri hüviyetini kazanan İstanbul, tarihî yarımada'nın dışına doğru taşmaya başlayarak Avrupa ile Asya arasında Karadeniz'in kuzeyi ile Akdeniz'e açılan deniz ve karayollarının birleştiği, aynı zamanda farklı kültürlerin kaynaştığı bir büyük metropol haline geldi. Bütün bir ülke zamanla İstanbul merkezli bir kültür ve sosyal yapının etkisi altına girdi. Bu durum İstanbul'u bir kültürel ve ekonomik cazibe merkezi haline getirdi.

İstanbul, Osmanlı döneminde, özellikle XVI. yüzyıldan itibaren daha önce hiç görmediği bir refaha ulaştı.<sup>35</sup> Fetihden 50 yıl sonra Avrupa'nın en büyük şehri ve dünyanın da en büyük şehirlerinden biri oldu ve 1560-1730 yılları arasında dünyanın en büyük metropolüydü.<sup>36</sup> Kahire ve Belgrat birbirlerinden çok az farkla, büyüklükte İstanbul'la yarışmaktaydı.<sup>37</sup>

.....

33 Mantran, 1990, II, s. 60 vd.

34 Halil İnalcık, *DİA*, XXIII, s. 220.

35 Mantran, 1990, I, s. 6.

36 Rhoads Murphey, "Communal Living in Ottoman Istanbul, Searching for the Foundations of an Urban Tradition", *Journal of Urban History*, cilt 16, no. 2, 1990, s. 115

37 Suraiya Faroqhi, *Men of Modest Substance, House Owners and House Property in Seventeenth Century Ankara and Kayseri*, Cambridge 1987, s.43.

Fatih devrinde, kentin idari ve ticari bölgeleri Konstantinopolis'in idari ve ticari bölgeleri üzerine veya yanına kurulmuştu.<sup>38</sup> XV-XVII. yüzyıllarda Eminönü liman merkezi fonksiyonunu devam ettirmekteydi. Mısır'dan ve uzak adalardan gelen gemiler burada Gümrük Eminliği önünde durup, kontrol için beklemekteydi.<sup>39</sup>

Uzak ülkelerden gelen malların depo edildiği antrepolar ve satışının yapıldığı Mısır Çarşısı da bu nedenle burada bulunmaktaydı. Yine esir ticaretine bakan "Pencik Emni" Eminönü'ndeydi. Eminönü ve Unkapanı arasında Balık Pazarı yer alıyordu. Balık Pazarından sonra Haliç içlerine (batıya) doğru Sebze Pazarı, Odun Pazarı ve Hapishane bulunmaktaydı. Bu merkezde mekânsal kalıplar Bizans dönemiyle benzerlik göstermekteydi. Bundan sonra gelen Unkapanı, kentin ihtiyaç duyduğu Dobruca ve Karadeniz'den getirilen buğday ve onun boşaltıldığı ve ekmekçi esnafının faaliyet gösterdiği yerdı.<sup>40</sup>

XVI. yüzyılda şehrin ticaret bölgesi yine Sirkeci ile Unkapanı arası olmak üzere daha da gelişmiştir. Bu yüzyılda, Fatih çevresinde Saraçhane'den başka yeni çarşı ve pazar yerleri ortaya çıktı. Kentin ağırlıklı ticaret yolu yine deniz olmakla birlikte, İstanbul artık kara yolu ile de beslenmeye başlamıştı. Edirnekapı ve Topkapı Trakya'dan gelen malların giriş noktalarıydı. Nitekim kara gümrüğü de Edirnekapı yakınlarında kurulacaktır (Karagümrük). Bu yeni ulaşım sistemiyle bunların kente giriş noktalarında pazar yerleri, hanlar gibi yeni ticaret merkezleri de ortaya çıkmaktaydı.<sup>41</sup>

Üsküdar ulaştığı sınırlar içinde kalabalıklaşmaya devam etti. Doğudan gelen karayolunun bittiği bu noktada, XVI. yüzyıldan bu yana, daha çok konaklama ve depolama fonksiyonu olan bir ticaret bölgesi gelişmişti. Evliya Çelebi burada 11 han ve 2060 dükkân bulunduğunu yazmaktadır.<sup>42</sup>

Fethi izleyen yıllarda Türkler azınlıktaydı ve Rumlar ticarete ve bazı zanaat dallarında durumlarını korudular. Galata-Pera, Ceneviz

.....

38 Doğan Kuban, "Koloni Şehrinden İmparatorluk Başkentine", *1969 Yılı İstanbul Nâzım Planı Raporu*, 1969, s. 15.

39 Kömürçiyân-Andreasyan, İstanbul 1988, s. 14.

40 Ortaylı, 1977, s. 85.

41 Kuban, 1969, s. 18

42 Kuban, 1969, s. 20

kenti olarak gelişti. Cenevizlilerin yanında başka Avrupalıların, Rum ve Yahudi ailelerinin yaşamasına karşılık, Venediklilerin, Pisalıların, Amalfililerin, Yahudilerin, Ermenilerin semtleri, Haliç'in güney kıyıları yani Eminönü-Eyüp boyunca sıralanıyordu.<sup>43</sup>

Venediklilere ancak 18 Nisan 1454 tarihli kapitülasyonla tekrar şehre yerleşme ve ticaret yapma izni verildi. Fetihden sonra Osmanlıların Batı'ya doğru ilerlemesi karşı konulmaz bir hal aldı. Balkanlar tamamen ele geçirildi. Kuzey Sırbistan (1459), Bosna-Hersek (1463-66), Arnavutluk (1468) istila edildi. Venedik savaşı galibiyetle sonuçlandı (1478). Osmanlıların bu ilerleyişleri Batı ülkelerini okyanuslara itti. Bir yüzyıl içinde önce Portekiz ve İspanya sonra Hollanda ve İngiltere bu yolu izledi.<sup>44</sup>

XV. yüzyılda bugünkü Sirkeci'den başlayarak Haliç içlerine kadar uzanan liman aktivitelerinin genişlediğini ve mekân düzeyinde bir tür uzmanlaşmanın ortaya çıkmaya başladığını belirtmek mümkündür. Yemiş Pazarı İskelesi, Unkapanı, Yağ kapanı, Odun Pazarı İskelesi örnek gösterilebilir.<sup>45</sup>

Başkenti Batılılar artık çok daha iyi biliyorlardı. Çünkü yüzyıllardır başkente yerleşmiş Venedikliler, Cenevizliler Pisalıları gibi milletlere, ekonomik ve ticari nedenlerden ötürü Fransızlar, daha sonra da İngilizlerle Hollandalılar eklenmişti.

Bütün ticaretleri Doğu Akdeniz ve Yakındoğu ile olan Cenevizlilerin, Osmanlı Devletinin gelişmesiyle gelir kaynakları birer birer ellerinden çıktı. İstanbul'un fethi esnasında Galatalı Cenevizliler tarafsızlık sözü vermelerine rağmen, sözlerinde durmamaları üzerine ellerindeki ticari imtiyazların bazılarını kaybetmişlerdir.

Sakız, Limni, Amasra ve Kefe'deki Ceneviz kolonileri bir iki sene daha varlıklarını sürdürdülerse de II. Mehmed bunları ortadan kaldırdı. Sakız Adası vergi karşılığında 1566'ya kadar Ceneviz kolonisinin varlığını sürdürdüyse de Kaptan-ı Deryâ Piyâle Paşa adayı aldı.

•••••

43 Mantran, 1990, I. cilt, s. 39; 2001, s. 194-195.

44 Carlo M. Cipolla, *Fatihler, Korsanlar, Tüccarlar*, çev. T. Altınova, İstanbul 2003, s.9.

45 İbrahim Murat Bozkurt, "1854-1914 arasında İstanbul'daki alt yapı yatırımları," basılmamış doktora tezi, İstanbul 2004.

Fransa'ya 1535'te verilen kapitülasyonlar ile Fransa'nın Osmanlılara karşı bir ittifaka girmemesi sağlanıyordu. Buna karşın Fransa ise Orta ve Uzak doğu mallarının Avrupa'ya girişini sağlayan İstanbul'un Akdeniz dünyasındaki hem siyasî hem de ekonomik konumundan faydalanacaktı.

1660'ı yıllardan başlayarak, Colbert ve Marsilya Ticaret Odası sayesinde Fransa, bütün Doğu'da ve özellikle de İstanbul'da yeniden sahneye çıktı ve XVIII. yüzyılda buralardaki en güçlü Avrupa Devleti haline geldi.

İstanbul'daki genel fiyat seviyesi 1650-1780 arasında nispeten istikrarlı kaldı.<sup>46</sup> Ancak XVIII. yüzyılda nüfusu artan göç yüzünden yükselen İstanbul'da fiyatlar da artmış, geçim zorlaşmış, kiracılık ve gecekondulaşma başlamış ve kanundışılığa yeni boyutlar eklenerek güvenlik zayıflamıştı. Bunların sonucunda eskiden taşrada imal edilerek İstanbul'a getirilen mamul maddeleri artık göçmenler tarafından İstanbul'da yapıldığından İstanbul gümrük geliri de azalmıştır.<sup>47</sup>

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren "azınlıklar" dış ticarete ve başkent hayatında giderek artan bir öneme sahip olmaya başladılar. Batılılarla Osmanlı yönetimi arasında aracı rolü oynadılar Özellikle Rumlar uluslararası ticaretteki üstünlüklerinden güç alarak, ekonomik alanda oynadıkları rol oranında yasal ve toplumsal bir statü elde etmeye çalıştılar. Rumlar, deniz yoluyla yapılan buğday ticaretini hemen hemen bütünüyle ellerine geçirmişlerdi. 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşından sonra bu gerçekleşti. Yine azınlıklar yabancı elçiliklerin himayesine girmeye başlamışlardı.<sup>48</sup>

II. Mehmed tarafından İstanbul'a getirilmelerinden sonra XVI. yüzyılda ve XVII. yüzyılın başlarında Anadolu'nun doğu illerinden gelen göçmen akınıyla kalabalıklaşan Ermeniler, İpek alanında başta olmak üzere İran ile İstanbul arasındaki Anadolu ticaretinde ve Akdeniz ticaretinde önem kazandılar.<sup>49</sup>

.....

46 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları, Seçme Eserler*, çev. Gökhan Aksa, İstanbul 2007, s.110-121.

47 Ahmet Tabakoğlu, *Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi, İstanbul* 1985, s. 231-232

48 İncalcık, EI (Encyclopedica of Islam), IV, 224a-248b.

49 Mantran, 2001, s. 224.

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Yahudilerin yerlerini kapmaya başladılar ve Darbhâne yönetimini onların elinden aldılar. Bazı Ermeni sarraflar XVIII. ve XIX. yüzyıllarda çok büyük servetler edindiler; bazıları ticarete ve uluslararası maliyede saygın bir yere geldiler; bazılarıysa Osmanlı Devleti'nin siyasî işlerinde önemli rol oynadılar. Ne var ki genelde Ermenilerin çoğu küçük mesleklerle, özellikle de fırıncılıkla uğraşıyordu.

İstanbul Yahudileri sinagogları etrafında örgütlenmişti. XVI. yüzyılın ortalarında nüfusları 15.035'e ulaşmıştı. 1552'de Portekiz-Flemenk Marranoları sultanın korumasında İstanbul'a gelip yerleştiler; onlardan ünlü bankacı Mendes ailesi, devletin finans işlerinde ve Avrupa ile ticaretinde üstün bir konuma sahip oldu. İspanya ve İtalya Yahudileri çeşitli yeni teknikler getirdiler; özellikle İstanbul, Selanik ve Safed'e gelişmiş bir yünlü kumaş sanayii kurdular.

Yahudiler İber Yarımadası'ndan, İtalya'dan ve XV. yüzyılın sonlarıyla XVI. yüzyılın ilk yarısından başlayarak Orta Avrupa'dan gelmişlerdi. Yahudiler, Osmanlı yönetimiyle yabancı tüccarlar arasında aracılık yapmaya başladılar, etkinliklerini ticarete ve bankacılığa yaydılar. Aynı dönemde, İtalya'dan, İspanya'dan ve Portekiz'den gelen Yahudi hekimler İstanbul'a yerleştiler. Aralarından bazıları padişahın hizmetine girdi. Bununla birlikte, zaman içinde, yerlerini öğrenim için İtalya'ya gönderilen Fenerli Rumlara kaptırdılar.

Galata XVI. yüzyılın sonunda ve XVII. yüzyılın başında, Ceneviz egemenliğinde kaldı ve Fransızlar, İngilizler ve XVII yüzyılın başında Hollandalılar Galata'ya geldiler. Ayrıca- Galata kulesi çevresinde Rumlar, Araplar, Ermeniler, Türkler, Yahudiler de vardı. XVI. yüzyılın sonlarından itibaren Fransa, İngiltere'den başlayarak Batılı büyükelçilerin çoğu, XVII. yüzyılda Pera sırtlarına yerleştiler.<sup>50</sup>

Batı devletleriyle Osmanlı Devleti arasındaki diplomatik, ticari ilişkilerin gelişmesi XVII. yüzyıldan başlayarak, Osmanlı topraklarına ve özellikle de İstanbul'a doğru çok sayıda gezginin akmasına yol açtı. Ancak bu yüzyıldan başlayarak, yabancılara İstanbul'da artık ender rastlanıyordu. Galata önem kazanmıştı. Tercümanlar da XVII. yüzyıl sonlarından itibaren önemli roller oynadılar.

.....

50 Mantran, 2001, s. 223-225.

## A. Gümrükler

Getirilen mallar için İstanbul'da iki gümrük kurulmuştur. Bunlardan biri kentin girişinde yer alan Kara gümrüğüdür ve Rumeli'den kara yolu ile getirilen mallardan giriş resmi alır. Kara gümrüğü, Edirnekapi'nın girişinden biraz sonradır ki, bunun da adı, bu semtte hâlâ yaşamaktadır. Kara gümrüğünün burada bir kervansaray şeklinde bir veya daha fazla binası olduğu anlaşılmaktadır.<sup>51</sup>

Deniz yolu ile getirilenler için ise Büyük gümrük ve Tütün gümrüğü adlarını taşıyan gümrükler vardır.<sup>52</sup> Bir tanesi Galata'dadır ve yabancı topraklardan Avrupa gemileriyle ithal edilen malları denetler.<sup>53</sup>

.....

51 Eyice, İA, 5/II, s. 1214/120.

52 İncicyan'a göre, Osmanlı ülkelerinden Avrupa memleketlerine ihraç edilen mallar, yün, pamuk, ipek, boya ham maddeleri ve çeşitli hububat ile çok miktarda buğdaydır. Bu ihracata mukabil, İngiltere ve Almanya'da demir ürünleri, Rusya'dan da, karşılığı yerli mallar ve inci olan büyük bir meblâğ tutarında kürk ve deri ithal edilir. Fransa ile olan ticaret, diğer memleketlere nispetle daha büyük olup, oradan çuha, altın ve gümüş işlemeli kumaşlar, sıрма ve tül gibi süs eşyası ve demir ürünleri ithal edilirse de, bu ticaret, büyük ihtilâlden sonra durmuştur. İhracat, ithalâtta çok daha fazla olduğundan, karşılığında gümüş alındığı için, Avrupa ile yapılan ticaret, Osmanlılara büyük bir kâr temin eder. Yalnız, Arabistan yolu ile Hindistan'dan yapılan ithalât, Osmanlıların aleyhindedir. Zira hiç ihracat yapılmayan Hindistan'dan senelik 30 milyon kuruşluk Venedik altını karşılığında tülbent, sevaî, şal gibi pek çok giyecek eşya ithal edilir (1976, s. 37)

53 Kente Karadeniz'den, Rusya'nın kürk ve kumaşları, Bohemya'nın kristalleri, Saksonya'nın porseleni, arpa, tahıl, havyar, tereyağı, tuz, bal, peynir, buzultaş, mersin balığı füme, balmumu, içyağı, yün, işlenmiş deri, odun, kömür, şimşir odunu, bakır, amber, Çerkez köleler vb. gelir; Akdeniz'den hurma, Antep fıstığı, kuru incir, badem, portakal, limon, kuru üzüm, pirinç, kahve, tutkal, keten, devetüyü, zeytinyağı, sabun, terebentin, günlük, Arap zamkı, afyon, sinameki, yabani mercan köşk, safran, kezzap, şap, kükürt, salmiyak, mazı, ağaçuru, cedvar, biber, şeker, çivit, küçükhindistan cevizi, zincifre, sülügen, tartar, akamber, saparna, kudret helvası, tarçın, karanfil, zencefil, kâfur, hurma odunu, arsenik, süblime, cıva, bakır çalığı, reçine sakızı, sansabır, demirhindi, kargabüken, kırmızböceği, kırmızı boya odunu, alaçehre, turbit, zerdeçal, aselbent, zibet, inisk, mavi camtozu, üstübeç, meyan kökü odunu, hıyarşembe, çiğdem maddesi, sedef, mercan, balina dişi, kaplumbağa, zift, katran, reçine,

Yenicâmi yakınında da bir Gümrük emniyeti makamı vardı (Eminönü adının kaynağı budur). Burada, XVII. yüzyılda birkaç iki-üç katlı binadan oluşan ana gümrük emaneti, gümrük deposu ve büyükçe bir iskele yer alıyordu. Burası Gümrük Emniyeti'nin makamı ve Osmanlı Devleti'nin tüm limanlarından gelen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı ana gümrük deposuydu. Hemen yanında, köle ticaretini denetleyen Pencik Emniyeti'nin makamı bulunuyordu.<sup>54</sup>

İkinci bir gümrük yeri, Galata'dadır. 1863'te bir yangınla ağır hasara uğrayan eski Galata hisarında yani Kurşunlu Mahzen'deydi. Burada Hindistan ve Avrupa'dan ithal edilen mallardan gümrük alınırdı.

Yabancı mallar için ilgili devletle yapılmış anlaşma veya kapitülasyonlarda belirtilen gümrük oranları geçerliydi. Gemilerin gümrüğe ek olarak liman resmi (Rüsûmât-ı İhtisâbiye) ödemeleri de gerekiyordu. Bu kısmen geminin büyüklüğüne, kısmen de boşaltılan malların türüne göre değişiyordu.

.....

mermer, kurşun, kalay, teneke, demir, çelik, hasır; bez, Halep, Şam, Sakız kumaşları; hareli canfes, tafta, saten, Şam ipeklisi; keten ve pamuklu bez; kadife, İngiliz ve Fransız çuhaları, kâğıt, iğne, ayna, cam levhalar, çini tabak, sat, altın ve gümüş tel, altın ve gümüşlü kumaşlar, sofa ve yastıklar için baskı pamuklular, altın ve gümüş telli işlemler, altın ve gümüş yıldızlı kâğıt, bakır yaprak, demir ve tunç tel, muşamba; İngiltere, Fransa ve Venedik'ten hırdavat; beyaz ve renkli mendil, sandal, baskı bezler, altın ve gümüş şerit, makas, Maritaniya'dan köle, İmparatorluk talerleri, İspanyol Dura'ları vb. alır. Ayrıca, Asya'nın iç bölümlerinden kervanlar aracılığıyla Üsküdar'a, pamuk, balmumu, ipek, Ankara keçisi yünü, Kayseri maroken derileri, Hint muslini vb. olan mallar boşaltılır, buradan gemilerle İstanbul'a gönderilir. Aynı şekilde karşı taraftan kente her tür hayvan ve Avrupalıların o bölümünde bolca bulunan her şey getirilir. Ayrıca, çeşitli türdeki çok sayıda gemi ile her gün İzmit Körfezi'nden İstanbul'a meyve, sebze ve başka yiyecek ile yakacak getirilir. Bkz. Carbognano, 1993, s. 65.

Yukardaki malları gözden geçirdiğimizde çoğunun baharat olduğunu görürüz. Gerçekten İstanbul'da daha Bizans döneminde bir baharat pazarı vardı. X. yüzyılda bu baharat pazarıyla ve genel olarak ticaretle ilgili yönetmelikler vardı. Mısır'dan İstanbul'a düzenli olarak 'misk, baharat ve şeker gönderiliyordu. Andrew Dalby, *Tehlikeli Tatlar, Tarih Boyunca Baharat*, çev. N. Pişkin, İstanbul 2004, s.203-4

54 Müller-Wiener, 2003, s. 165.

## B. Liman ve Tersane Tesisleri (xviii. yüzyıla kadar)

Bizans döneminden itibaren Haliç'in tamamı kentin limanı sayılıyor, İstanbul limanı dendiği zaman Haliç anlaşılıyordu. Köprüler yapıldıktan sonra İstanbul limanı dendiğinde iki köprü arası anlaşılır oldu. Galata köprüsünün doğusunda kalan kısma ise Galata limanı dendi.

İstanbul'un fethinden sonra, daha önce Gelibolu'da bulunan Osmanlı tersane tesisleri, İstanbul'a nakle başlanmış ve Gelibolu yavaş yavaş sâdece ikinci derecede bir ambar ve ikmâl merkezi hâlini almıştı.<sup>55</sup>

İstanbul tersanesinin kuruluşu kademeli olarak cereyan etmiş ve ilk tesisler Marmara kıyısındaki eski Bizans limanlarından Kadırga (Sofya) Limanı'nda<sup>56</sup> kurulmuştur. II. Mehmed döneminin sonlarına ait bir İstanbul gravüründe burada bir kadırga yapıldığı açıkça işaret edilmiştir. Fakat XVI. yüzyılın başlarından itibaren Kanunî Sultan Süleyman döneminde tersane Haliç'in içine alınmış ve bütün Osmanlı tarihi boyunca burada gelişmiştir.

Liman ve giriş yollarının güvenliği önemliydi. Ancak 1624'te Boğaz'ın içlerine kadar ilerleyip köyleri yağmalayan Kazaklarla XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra Rus savaşlarının getirdiği tehlike, 1769'da Boğaz'ın Karadeniz girişinde birkaç yeni kıyı bataryasının yapımına yol açtı.<sup>57</sup>

Yük indirme yerleri malların türüne göre farklı farklıydı. Kentin iâşesi için getirilmiş erzak, gümrük ile Unkapanı arasındaki bölgeye

.....  
55 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. yüzyılda Tersane-i Âmire*, Ankara 1992. Tersane hakkında bkz. Kömürciyan-Andreasyan, 1988, s. 209-215. Ayrıca bkz. Carbognano, 1993, s. 87-88.

56 İstanbul'un en eski limanı olan ve Iustinus ve Sophia limanları da denen Kadırga limanı Iustinus (361-363) tarafından yaptırılmış, II. Iustinus (565-578) devrinde İmparatoriçe Sophia tarafından tamir edilmiş ve genişletilmiştir. Fetihden sonra bir süre küçük gemilere iskele olmuş sonra mesire yeri halini olan bir meydana dönüşmüştür. Esmâ Sultân (1724-1787. III. Ahmed (1703-1730)'in kızı ve Muhsinzâde Mehmed Paşa'nın zevcesi) tarafından yaptırılan büyük bir çeşmesi vardır. Bkz. Kömürciyan-Andreasyan, 1988, s. 89. Ayrıca bkz. Gyllius, 1997, s. 83.

57 Müller-Wiener, 2003, s. 55.

indiriliyordu. Odunkapı'da, odun ve kereste depoları vardı. Tahıl, Unkapanı'ndaki ambarlara gidiyordu (daha sonraları bir kısmı tersane bölgesinde kurulan depolara aktarıldı). İlgili denetim mercilerinin ve tacirlerin makam ve dükkânları ya kıyı yakınındaydı ya da bitişik kent bölgesi içindeki hanlardan birindeydi.<sup>58</sup>

### C. Karadeniz Ticâreti

Beylikler ve erken Osmanlı döneminde Karadeniz ticaretine Venedik ve Cenevizlilerin hakim olduklarını biliyoruz. İstanbul'un son muhasarası ve fethi sırasında, Cenovalılar, bazen ikili oynamakla birlikte genelde tarafsız kalmışlardı. Fâtih ile aralarındaki, 1 Haziran 1453 tarihli olan anlaşmaya göre, Osmanlılar Cenovalıların Galata'daki varlıklarını tanımağa devam ediyordu.<sup>59</sup> Karadeniz ticaretine devam edemeyen Cenovalılar mecburen deniz keşiflerine, Amerika'ya yöneldiler.<sup>60</sup>

Fatih zamanında Gedik Ahmed Paşa'nın fethettiği Kefe (1475), II. Bayezid'in (1481-1512) fethettiği Akkerman, Avrupa ve Asya tüccarlarının buluştukları ve fetihten önce İtalyanların denetimlerinde bulunan büyük pazarlardı. Azak, Kefe, Akkerman gibi Kuzey Karadeniz limanlarının XV. yüzyıl sonunda Osmanlı hâkimiyeti altına girmesinden sonra Karadeniz'in önemi arttı.

Ancak Karadeniz'in Fatih döneminden itibaren Osmanlı dönemi boyunca bir iç deniz olması yabancı transit ticareti bir hayli engellemiş olmalıdır. Cenevizlilerin Karadeniz'den atılmasından sonra, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar kabotaj hakkı Osmanlı Devleti'ne ait olduğundan Karadeniz yabancılara kapalı kaldı. Bu antlaşmada kararlaştırılan, ticaret gemilerinin Boğazlardan Karadeniz'e serbest geçişi, gerçekte XIX. yüzyılın ilk yarısındaki ek antlaşmalarla hükme bağlandı.

İstanbul'un 1453'te fethi ve ardından Pontus yöresindeki neredeyse tüm İtalyan yerleşimlerinin fethi, Avrupa'da daha şiddetli hissedildi. Çünkü artık İtalyan tüccar kentlerine Karadeniz ve onun

.....

58 Müller-Wiener, 2003, s. 58.

59 İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı tarihi*, Ankara 1949, II; V. Mirmiroğlu, *Mehmed II. devrine ait vesikalar*, İstanbul 1945, s. 53.

60 Kate Fleet, *Erken Osmanlı döneminde Türk-Ceneviz Ticareti*, çev. Özkan Akpınar, İstanbul 2009, s.120-130.

zenginliklerine uzanan yol kapanıyordu. Böylece Cenova ve özellikle de Venedik ticaretlerinin önemli bir bölümünden yoksun kalmışlardır.<sup>61</sup> Yine fetihten sonra özellikle baharat ticaretiyle uğraşan birçok Venedikli, Cenovalı ve Floransalı iflasa sürüklenmişti. Bu da onların Batı'ya, Atlas okyanusuna yönelmelerinde etkili oldu.<sup>62</sup>

Osmanlı devleti başta Fransa olmak üzere, tarihinin çeşitli devrelerinde Avrupalı devletlere toprakları üzerinde serbest ticaret yapabilme imtiyazı (kapitülasyon) vermişti. Fakat Tuna Nehri ve Boğazlar ile Karadeniz verilen bu iznin dışında tutulmuştu. Bu husus XVII. ve XVIII. yüzyıllarda zor şartlara rağmen hayati önemini sürdürdü.<sup>63</sup>

Hollandalılar 1680'de yeni kapitülasyonlara Karadeniz'de ticaret yapma hakkını kattılar. Yine Fransa'ya da 1740'ta kapitülasyonların yenilenmesi sırasında, tüccarlarının barış zamanlarında mallarını Rusya ve civarı ülkelere götürme izni tanındı.<sup>64</sup>

Osmanlı Devleti'nin ekonomik gelişmesi Karadeniz havzası hâkimiyeti ile doğru orantılıydı. Karadeniz'in iç deniz haline gelmesi, İstanbul'un fethinin önemli iktisadî sonuçlarındanıdır. Bu sayede Karadeniz İstanbul'un hayat kaynağı olmuştu.<sup>65</sup>

Karadeniz'in uluslararası ticarete kapalı olduğu dönemde İran'ın Batı ile olan ticaretinin bir kısmı da İstanbul ve İzmir üzerinden yürütülüyordu. Kara ulaşım teknolojisi geri ve taşımacılık büyük ölçüde hayvan sırtında, kervanlar aracılığıyla yapıldığından bu yollar uzun ve pahalıydı.<sup>66</sup>

.....

61 Mantran, 1990, I, s. 5.

62 Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Kolombo'nun Maceraları*, çev. T. Altınova, İstanbul 2003, s.66. Amerika'nın keşfiyle sonuçlanan bu yönelişlerin dinî bir yönü de vardı. Söz gelimi Kristof Kolomb bulduğu yeni topraklardan elde edeceği altınla, İstanbul'un fethinin yarattığı psikolojik baskıyı aşip yeni bir Haçlı seferini finanse etmeyi amaçlıyordu. Taviani, 2003, s. 284.

63 A. Üner Turgay,, "Trabzon", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, (ed. Ç. Keyder, E. Özveren, D. Quataert), İstanbul 1994, s.45.

64 Müller-Wiener, 2003, s. 42-77.

65 Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2003, s. 321-322.

66 Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, I, 1970, s. 18.

XVI. yüzyıl boyunca Karadeniz limanları içerisinde en hareketlisi Kırım, İstanbul ve İran ile olan ticari bağlantıları sayesinde Trabzon limanı olmuştur.<sup>67</sup> Trabzon, Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetine geçtikten sonra yavaş yavaş değişmeye başladı. Bölgeden ayakları kesilen Venedik ve Cenevizliler ile birlikte Trabzon'un Çin'e kadar dayanan ticari münasebetleri de kesildi.

Yine XVI. yüzyıl boyunca Karadeniz'in Anadolu kıyısındaki limanlarından İstanbul'a Amasra ve Bartın kereste ağırlıklı olmak üzere orman ve bahçe ürünleri, Samsun ve Çarşamba bazı ürünler, Bafra arada sırada da olsa buğday ve arpa gönderirdi. Ancak kıyı şeridinin darlığı ve Karadeniz limanlarının iç bölgelere bağlanamaması Karadeniz ticaretini olumsuz yönde etkilemekteydi.<sup>68</sup>

Samsun tersane hizmetleri, esir ticareti ve İstanbul'a tahıl göndermesi sayesinde zaman zaman canlanan bir liman olmuştu.<sup>69</sup>

Samsun limanı Beylikler döneminden bu yana korunmuş ulaşım yoluna sahiptir. XVIII. yüzyılda İstanbul Boğazı'ndan Giresun'a kadar olan Anadolu yakasındaki iskeleler arasında Samsun iskelesi dikkat çeken bir iskele oldu.

XVI ve XVII. yüzyılları boyunca Karadeniz'in iki kıyısı arasında silah, esir ve yağ ticareti başta olmak üzere meşin, tuz, kumaş gibi birtakım malların ticareti yapılmaktaydı.<sup>70</sup>

Evliya Çelebi XVII. yüzyılda İstanbul'da 2 bin dükkânda çalışan 8 bin kişinin Karadeniz ticaretiyle meşgul olduğunu belirtmektedir. Payitahta Kuzey Anadolu, Kırım ve Eflak limanlarından topladıkları hububat, pirinç, tuz, bal, donyağı, tereyağı ile deri ve post getirmekteydiler.<sup>71</sup>

Özellikle, İstanbul'un ekmeklik buğday ihtiyacının karşılanması devletin en önemli görevlerindendi. XVI-XVII yüzyıllarda yüzlerce gemi devlet denetimi altında, Karadeniz'den buğday taşımacılığıyla

.....

67 Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. N. Kalaycıoğlu, İstanbul 1994, s.131.

68 Faroqhi, 1994, s. 95.

69 Faroqhi, 1994, s. 131-133.

70 Bu ticaret hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Faroqhi, 1994, s. 108-114.

71 Turgay, 1994, s. 45.

uğraşıyordu. XIX. yüzyıla kadar bu durum devam etti. Buğdaydan başka Balkanlar ve Güney Rusya'dan çeşitli ürünlerle birlikte köle ve cariyeler de getiriliyordu.<sup>72</sup>

XVII. yüzyılın Karadeniz iskelelerinin çoğu için pek parlak bir dönem olmadığı anlaşılıyor. Osmanlı Devleti ile Doğu Avrupa devletleri arasındaki savaşlar XVI. yüzyılda genellikle Karadeniz'in kuzeyindeki topraklarda oldu. XVII. yüzyılda ise Kazak ve Abaza korsanlarının saldırıları çok yaygınlaştı ve Osmanlı donanması güney Karadeniz kıyılarının korunmasında yetersiz kaldı.<sup>73</sup>

Karadeniz ve çevresindeki ticaret, İstanbul'un iâşe sistemi çerçevesinde yürütülmekteydi. Devlet, tüm ticari trafiği İstanbul'a yönlendirdiği için Karadeniz'de ticaret yapan tüccarlar daha çok İstanbul'a uğrayarak memleketleri için gerekli olan her türlü ihtiyaç maddelerini temin etmekteydiler. Çoğunlukla Müslüman tüccarlar tarafından yürütülen Karadeniz ticaretinde, eski devirlerde olduğu gibi kuzey Karadeniz kıyıları daha çok zahire ve köle gibi mallar açısından önem taşıırken güney Karadeniz kıyıları Anadolu'da üretilen çeşitli kumaşların İstanbul, Rumeli, Tuna kıyıları, Kırım ile çevresine nakledilmesine aracı olmaktaydı.<sup>74</sup>

Rumlar hazineye ait önemli iltizamları elde etmişler, Ege ve Karadeniz'de deniz ticaretinde İtalyanlar'ın yerini almışlar ve İstanbul'un yiyecek ticaretinin büyük bir bölümünü ellerine geçirmişlerdi. Patrikhanenin yeni merkezi olan Fener'de ticaret ve iltizamla zengin olmuş, köklerini Bizans büyük ailelerine çıkaran ıı Rum aristokrat ailesi ortaya çıkmıştır. Sarayda doktorluk yapan Rum tabipler ticaret ve iltizam işlerinde onlara yardımcı olmuşlar, yine XVII. yüzyılda divan ve donanma tercümanlığı yaparak nüfuzlarını daha da arttırmışlardır. Daha sonra Eflak ve Boğdan voyvodaları da bu ailelerden seçilmiştir.<sup>75</sup>

XVIII. yüzyılın son çeyreğine kadar Karadeniz ticaret ve deniz taşımacılığına Osmanlılar hakim olmuştur. Rusya, 1774 Küçük

•••••

72 Müller-Wiener, 2003, s. 58.

73 Faroqhi, "Crises and Change", *An Economic and Social History of the Ottoman Empire* (1300-1914), Cambridge 1994, s.149.

74 Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon 2005, s. III.

75 Eyice, 2006, s. 253-254; Bozkurt, 2004.

Kaynarca Antlaşmasıyla Karadeniz, Tuna Nehri ve Akdeniz'de serbest ticaret yapabilme imtiyazını elde etmişti.<sup>76</sup> Bu Antlaşmadan sonra Karadeniz ve Boğazlar Rus tüccarlarına açılmış, Rusya dilediği yerlerde konsolosluk kurma hakkını elde etmişti.<sup>77</sup>

Yine 1774'ten sonra, Osmanlı sularında sahipleri Rum olan Rus gemileri görülmeye başladı. Her ne kadar Karadeniz Batılılara biraz açıldıysa da, Marsilya, Kırım ve Güney Rusya arasındaki deniz bağlantısı uzun ömürlü olmadı.

#### D. Akdeniz Ticâreti

İstanbul merkezli uzak mesafeli ticaret önemlidir. Çeşitli büyüklükteki Osmanlı ticaret gemilerinin İstanbul ile Doğu ve Batı Akdeniz limanları arasında sefer yaptıklarını biliyoruz. O dönemde Doğu Akdeniz'deki en önemli liman olan İskenderiye ile bağlantı, İstanbul'un ekonomik hayatında da önemli bir rol oynuyordu.

İthalatta çeşitli dokumalar (ağırlıklı yünü ve ipek kumaşlar) başta geliyordu; bu bakımdan Fransız, İngiliz ve Hollanda ticarethaneleri canlı bir rekabet içindeydiler. Ayrıca Fransa'dan boya maddeleri, Batı Hint sömürgelerinden de şeker ve kahve ithal ediliyordu.<sup>78</sup> Venedik'ten cam, kâğıt ve ecza, İngiltere'den kurşun, kalay ve anlaşılan büyük miktarlarda saat geliyordu. Bunların yanında hiç de azımsanmayacak miktarlarda lüks mallar (değerli taşlar vb.) ithal ediliyordu. Hollanda ve Fransa'dan bazen gümüş para da getirildi. Bu yabancı paraların başında Fransız kralı Louis zamanında, 1650'lerden itibaren basılan 'Louis sikkeleri' gelir.<sup>79</sup>

Avrupa'dan gelen ithal mallar Galata'da boşaltılıyor, buradan da alıcıların mahzenlerine taşınıyordu. Bütün bu malları burada olduğu gibi İstanbul yakasında da çok sayıda hamal taşıyordu.

.....

76 İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, haz. Kemal Çiçek vd. Trabzon 1999, s. 305.

77 Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, Ankara 1983, s. 14-15.

78 Mantran, 1990, II, s. 37,

79 Bu paralar, kenarları tırtıklı olduğu için süs eşyası olarak ta kullanılıyorlardı: C. Cipolla, *Neşeli Öyküler*, çev. T. Altınova, İstanbul 2002, s. 25-31.

Bazı vesikalarda belirli mal kategorileri ve nereden geldikleri hakkında bilgiler yer alıyor. Bunlarda özellikle Marmara Denizi'ndeki, Güney Karadeniz kıyılarındaki ve Kuzey Ege'deki limanların adları geçiyor; taşınan mallar ise Bizans döneminde de olduğu gibi ağırlıkla gıda maddelerinden (meyve ve sebze, tuz, yağ, pirinç vb.) oluşuyor. XVI. yüzyıl başından itibaren kentin nüfusunun hızla arttığını eklemeliyiz.<sup>80</sup>

Ayrıca Avrupalıların Hindistan ve Uzakdoğu ile deniz bağlantısını yoğunlaştırmasıyla birlikte, bu ülkelerden gelen mallar da giderek artarak, Marsilya, Cenova, Venedik ve Livorno üzerinden İstanbul'a taşınmışa benziyor.<sup>81</sup>

Tüm taraflarca yürütülen korsanlık faaliyetleri yüzünden Akdeniz'deki deniz ticareti oldukça riskliydi. Avrupa devletlerinin gemilerine, 1645-1669 arasındaki Girit savaşında defalarca olduğu gibi, Osmanlı makamlarınca el konma tehlikesi vardı.<sup>82</sup>

Avrupa deniz ticaretinin büyük bir kısmını Atlantik Okyanusu'na yönelttiği halde, Akdeniz ticareti Avrupa ekonomisinde ihracat kadar ithalat için de önemli bir rol oynuyordu. İtalyan deniz kentleri Akdeniz ticaretindeki geleneksel hâkimiyetlerini XVII. yüzyıla kadar koruyabildiler. Doğu Akdeniz limanları arasında İstanbul'a düşen pay gerçi İskenderiye'nin genel ticaret hacmine oranla pek büyük sayılmazdı ve kesinlikle İstanbul'un önemine denk değildi. Ancak yine de Ceneviz ticaret bölgesi olan Galata, 1453'ten sonra Karadeniz'in tüm kıyı yöreleri Osmanlılarca fethedilip İtalyan gemilerine Karadeniz'e giriş kapandıktan sonra bile, eski önemini kısmen koruyabilmişti.<sup>83</sup> Yine Venedikliler İstanbul'da çok uzun zamandır var olmalarına rağmen XVI. yüzyılın ortalarında Doğu Akdeniz'deki ticari açıdan birinci konumlarını İngiliz ve Hollanda'ya kaptırmışlardı. Bu düşüşte 1509 yılının yenilgilerinin ve Türklerle uzun yıllar süren savaşların sonuçları gibi güncel nedenlerin yansısı Vasco de Gama'nın Hindistan'a giden deniz yolunu keşfetmesi, ardından önemli ticaret yollarının başka yerlere kayması da rol oynadı.<sup>84</sup>

.....

80 Carbognano, 1993, s. 65; Dalby, 2004, s. 203-4.

81 Müller-Wiener, 2003, s. 67-68.

82 Müller-Wiener, 2003, s. 62.

83 Müller-Wiener, 2003, s. 62.

84 Müller-Wiener, 2003, s. 66.

XVI. yüzyıl sonlarından itibaren önce Hollandalılar, sonra da İngilizler Akdeniz denizciliğine ve Doğu Akdeniz ticaretine daha fazla katıldılar. Ancak XVI. yüzyıl ortalarından beri süren Fransız-Osmanlı ittifakı sayesinde, Türk limanlarıyla, dolayısıyla İstanbul'da, deniz ticaretinde başrolü Fransa oynuyordu. 1536'daki ilk anlaşmadan sonra Fransa, 1569'da Osmanlı devletiyle ilişkilerinde bir dizi imtiyaz elde etti ve bunlar 1581'de yenilendi. Benzer imtiyazlar Venedik ile barış anlaşmasında (1540) ve başka devletlerle yapılan anlaşmalarda da yer aldı.<sup>85</sup>

Böylece, Hollanda ile İngiltere'nin rekabetine ve Girit'teki savaşlara fiilen katılmasına rağmen, Fransa, eskiden üstünlüğü ellerinde tutan İtalyanların yerini almıştı. O zamana kadar Venedik'in yerini de Marsilya aldı. 1690'lardan itibaren Marsilya, İngilizler ve Hollandalılar karşısında başarı kazanmaya başladı.<sup>86</sup>

Fransız-Osmanlı kapitülasyonlarının imzalanmasından kısa süre sonra, 1578-1580'de İngilizler de Osmanlı ile benzer bir anlaşma yaptılar ve böylelikle Levant Company'ye ortam hazırladılar. Bu yıllardan itibaren limanda gittikçe daha fazla İngiliz gemisi görülmeye başlandı.<sup>87</sup>

Fransız ticaretinin rolü 1673'te kapitülasyonların yenilenmesiyle artmıştı. Bu arada 1681'de Sakız Adası olayı örneğindeki gibi ihtilaf- lar bunu fazla engellemedi ve Colbert, Fransız donanmasını büyüttü. Kapitülasyonların 1740'ta yenilenip genişletilmesiyle, Türk-Fransız ilişkileri daha da gelişti.<sup>88</sup>

İstanbul'da bulunan Batı devletlerinin temsilcileri, XVII. ve XVIII. yüzyılları boyunca, Girit Savaşı sırasında Fransızların kısa süre Venediklilere yardım etmeleri dışında Osmanlı Devleti ile sür- tüşmediler ve kapitülasyonlardan yararlanmaya çalıştılar. Fransızlar ve daha az ölçüde olmak üzere İngilizlerle Hollandalılar ticarete etkin hale gelmeye başladılar ve eski İtalyan kolonileri nisbî olarak gerileme sürecine girdiler. XVII. yüzyılda sadece Cenova ve Venedik liman- ları etkinliklerini sürdürebildi. O kadar ki XVIII. yüzyılda Cenova

.....

85 Müller-Wiener, 2003, s. 63.

86 Müller-Wiener, 2003, s. 64.

87 Müller-Wiener, 2003, s. 64.

88 Müller-Wiener, 2003, s. 64.

temsilci bile atayamaz oldu. Cenova'nın Galata'ya egemen olduğu ilk dönemlerde İstanbul'da oynadığı önemli rol gerilerde kalmıştı. Venedik'in de artık eski gücü yoktu. Girit'i kaybetmesinden sonra Akdeniz'de oynadığı rol azaldıysa da, XVII. yüzyılda konumunu korumaya çalışmaktaydı.

XVII-XVIII. yüzyıllarda yabancı gemilerin tek tük geçişini, Babiâli'nin geçişi yeniden tüm yabancılara kapattığı bir dönem izledi. Bu karardan ilk planda mağdur olan Rusya'ydı, ama Osmanlıların yasa dışı yük taşındığından kuşkulanması halinde 1820'lerde İngiliz ve Fransız gemileri de zaman zaman İstanbul limanında günlerce, hatta haftalarca beklemek zorunda bırakılabiliyordu.<sup>89</sup>

Deniz trafiğini aksatan bir başka neden, Ege'de yüzyılın ortasından sonra bile faaliyetlerine devam eden küçük korsan gemileri oldu; bunlara karşı Türk donanmasının yanı sıra zaman zaman Fransız, İngiliz ve Avusturyalıların Akdeniz filolarındaki bazı gemiler de görevlendiriliyordu.<sup>90</sup>

XVII. yüzyıldaki Girit savaşından (1645-1669) sonra ve bu savaşla bağlantılı olarak Venedik ekonomisinin genelinde yaşanan bozukluklar nedeniyle XVIII. yüzyılda daha da kötüleşti. Öte yandan 1555'te Osmanlı topraklarından buğday ihracatının engellenmesi sonucunda Venedik'te baş gösteren buğday sıkıntısı yüzünden, ticaretten uzaklaşıp tarıma yönelindi.<sup>91</sup>

XVII. yüzyılda İstanbul'daki İtalyan kolonilerinin konumları oldukça değişmiştir. Batı ve Kuzey Avrupa İtalyanların yerini almıştır. Artık Galata bile gerçek bir Ceneviz bölgesi değildir. Cenova güçlkle ayakta kalmaya çalışmaktadır. Amalfi, Pisa ve Floransa Toskana dukalığına katılmışlardır. Venedik'in Akdeniz'deki rolü giderek küçülmektedir. İtalyanların yerini Fransızlar, İngilizler ve Hollandalılar almaya başlamışlardır.<sup>92</sup>

.....

89 Müller-Wiener, 2003, s. 93.

90 Müller-Wiener, 2003, s. 93.

91 Türklerin Anadolu, Balkanlar ve Akdeniz adalarına inmesi Venedik Cumhuriyetinin sonu oldu. En son XVII. asırda Girit Osmanlı olunca, İtalyan şehirlerinin nefesi tükendi. Osmanlı Venedik'e karşı Dubrovnik gibi tüccar Slav cumhuriyetçilerini bile himaye etti. Venedik fakirleşti ve XIX. yüzyılda İtalya'nın oldu.

92 Mantran, 1990, II, s. 117-144.

XVII. yüzyıl sonlarına doğru Fransız-Osmanlı ilişkilerinin düzelmesiyle, Fransız gemileri de yatırımcılar için hayli kazançlı olan İskenderiye-İstanbul hattında sefer yapabiliyordu. Yer yer Hollanda gemileri de bu hatta faaliyet göstermişti. XVII. yüzyıl boyunca zaman zaman Venedik ve İngiliz gemileri de bu hat üzerinde sefer yaptılar.<sup>93</sup>

1734'te yeniden bağımsızlığını kazanan, yoğun ticaret ve gemiciliği genişletme çabaları çerçevesinde 1740'ta Osmanlı devletiyle bir anlaşma yapıp sonraki yıllarda Doğu Akdeniz ticaretinin önemli bir kısmını İstanbul üzerinden yürüten Napoli Krallığı'nın gayretleri de fazla başarılı olmadı. Bu ticaretin kapsamı 1748'ten itibaren Ragusa'nın (Dubrovnik) Doğu Akdeniz ticaretine geri dönüşüyle belirgin ölçüde daraldı.<sup>94</sup>

XVIII. yüzyılda, kapitülasyonlar genişletilerek, uzun süredir İstanbul'a yerleşmiş uluslara ek olarak sonradan katılan uluslara da haklar verildi ve Batı'nın Osmanlı ekonomisine girişi yaygınlaştı.

Avusturyalıların deniz filolarını oluşturmalarından sonra ve 1729'da Selanik ile İstanbul'da faaliyet gösterecek bir Avusturya Doğu Şirketi kuruldu. Ne var ki 1736-1739 Osmanlı-Avusturya savaşı bu şirkete büyük bir darbe vurdu. 1747'de padişah, Toskana büyük dukasına Osmanlı devleti toprakları içinde ticaret serbestliği verdi. Bu durum Livornolu, Selânikli, İstanbullu ve İzmirli tüccarlar arasındaki ilişkileri güçlendirdi. 1754'te İmparatoriçe Maria-Theresa (1717-1780) ikinci bir Doğu Şirketi kurdu ve Avusturyalıları Osmanlı sularında dolaşım kolaylıkları tanıdı. 1747'de kapitülasyonların yenilenmesiyle Kuzeyli tüccarlar faaliyet alanlarını Karadeniz, Akdeniz ve İstanbul'a kadar uzatmaya başlayacaklardı.<sup>95</sup>

## Sonuç

İstanbul dış ticaret amacıyla kurulmuş bir kentti. Bu olgu inişler çıkışlarla günümüze kadar devam etti.

İstanbul'un iâşesini sağlamak Osmanlı devletinin en önemli konularındandı.<sup>96</sup> Bunun için özellikle hububat ticaretine kayıtlar

.....

93 Müller-Wiener, 2003, s. 61.

94 Müller-Wiener, 2003, s. 67.

95 Halil İnalçık, "Osmanlının Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret," *Doğu Batı*, sy. 24, 2003.

96 Şehabeddin Tekindağ, İA, 5/II, s. 1207-1208.

konmuştur.<sup>97</sup> “1789 yılında Paris’te ve 1917 yılında Petrograd’da tarihin akışını değiştiren açlık isyanları, Osmanlı başkentine neredeyse tamamen yabancıydı”<sup>98</sup>

Başkent zaman zaman yiyecek sıkıntısı da yaşamış, fakat yiyecek ikmal güvence altına alan devletçi rejim sayesinde gerçek bir kıtlık yaşamamıştır.<sup>99</sup>

1453 teki fethedilen İstanbul’dan kastedilen günümüzde (2013) Fatih (ve Eminönü) ilçesini kapsayan ve yine günümüz İstanbul yüzölçümünün binde 27 sini ve nüfusunun binde 36sını oluşturan, tarihî yarımada veya İstanbul Suriçi’dir. Bu dar kapsamlı alana İstanbul gibi Bizans ve Konstantinopolis (Konstantiniyye) de denmekteydi.

İstanbul, Türkiye Cumhuriyeti’nin kurulmasıyla başkent rolünü kaybetmişse de kalabalık nüfusu yanında Türkiye’nin en büyük şehri olma niteliğini ve ayrıca ülkenin fikrî, kültürel, iktisadî, ticari ve sinai merkezi olma durumunu korumuştur.

2010 yılı itibariyle ülke GSYİH’nın % 27 sini oluşturmakta ve vergi gelirlerinin % 47,5 ini karşılamaktadır. 2007 yılında ülke ihracatının % 55,4’ü, ithalatının % 57,9’unu İstanbul kanalıyla gerçekleştirmektedir.<sup>100</sup>

Ülke çapında her türlü ticaret malının toplanıp dağıtıldığı ve bu mallar için yurt dışı bağlantılarının kurulduğu yer İstanbul’dur. Bunun sonucu olarak Türkiye’deki toptancı kuruluşların yaklaşık yarısı İstanbul’dadır. Ayrıca İstanbul Türkiye’deki turizm, bankacılık ve finans sektörü bakımından da çok önemli bir yere sahiptir.

.....  
97 Lütü Güçer, “XVIII. yüzyıl ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi», İÜİFM XI, 1950, s. 399; Salih Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları, Zahir Ticareti (1740-1840), İstanbul 2002.

98 Philip Mansel, *Constantinopolis, Dünyanın Arzuladığı Şehir (1453-1924)*, çev. Şerif Erol, İstanbul 1996, s. III

99 Bruce McGowan, “Ayanlar Çağı, 1699-1812”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, İstanbul 2004, s. 774.

100 Tolga Yıldırım, Özgür N. Korkmaz, İstanbul’un Ekonomik ve Sosyal Göstergeleri, İstanbul 2009; TÜİK, 2010.