

15. YÜZYILDA DÜNYA EKONOMİSİNİN GENEL GÖRÜNÜMÜ*

Araştırma Makalesi / Research Article

Develi, E.S. (2021). 15. Yüzyılda Dünya Ekonomisinin Genel Görünümü. *Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi SBE Dergisi*, 11(1), 86-101.
 DOI: <https://doi.org/10.30783/nevsosbilen.802933>

Geliş Tarihi: 30.09.2020
 Kabul Tarihi: 31.01.2021
 E-ISSN: 2149-3871

Dr. Erdem Selman DEVELİ
 İller Bankası A.Ş. Adana Bölge Müdürlüğü
esdeveli@hotmail.com
 ORCID No: 0000-0003-2097-207X

ÖZ

Dünya ekonomisindeki hâkimiyet mücadelesi farklı yüzyıllarda farklı bölgelerin ön plana çıkmasına tanık olmuştur. Erken dönemlerden itibaren dünyanın en güçlü ekonomisi olma özelliğini taşıyan Asya, 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bu gücünü yavaş yavaş kaybetmeye başlamıştır. Özellikle Portekiz ve İspanya'nın öncülüğünde gelişen Coğrafi Keşiflerin etkisiyle, bu yüzyılın sonlarına doğru hem Amerika'ya hem de Batı Afrika kıyılarından Hindistan ve Güneydoğu Asya'ya ulaşan Avrupa ise dünya ekonomisinin yeni merkezi olma yolunda hızla ilerlemiştir. Asya ile Avrupa'nın dışında bu dönemde ön plana çıkan diğer bölge ise Ortadoğu ve Osmanlı Coğrafyası'dır. Dünya ekonomisinin merkezi olma iddiası bulunmamakla birlikte her iki kıtayı birbirine bağlayan önemli ticaret yollarının merkezinde yer alan bu bölge, bu sayede sürekli canlı bir ekonomiye sahiptir. Bu çalışma, dünya ekonomisinin merkezinin Asya'dan Avrupa'ya kayacağına sinyallerini vermesi açısından önemli bir dönem olan 15. yüzyılda ekonomik anlamda ön plana çıkan bölgelerin incelenmesini amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Dünya Ekonomisi, Dönüşüm, Asya, Avrupa, Osmanlı Coğrafyası.

THE GENERAL VIEW OF THE WORLD ECONOMY IN THE 15TH CENTURY

ABSTRACT

The struggle for domination in the world economy witnessed different regions coming to the fore in different centuries. Since the early ages, Asia, which had been the strongest economy in the world, started to lose this power gradually from the second half of the 15th century. Especially with the effect of the Geographical Discoveries led by Portugal and Spain, Europe reaching both America and from the West African coast to India and Southeast Asia towards the end of this century has rapidly progressed to become the new center of the world economy. Apart from Asia and Europe, the other region that came to the fore in this period were the Middle East and Ottoman Geography. Although it does not claim to be the center of the world economy, this region, which is located at the center of the important trade routes connecting both continents, in this way, has a constantly vibrant economy. This study aims to examine the economically prominent regions in the 15th century, which is an important period in signaling that the center of the world economy will shift from Asia to Europe.

Keywords: World Economy, Transformation, Asia, Europe, Ottoman Geography.

1. GİRİŞ

Amerika Kıtası'nın henüz keşfedilmediği 15. yüzyılın başlarında; Avrupa, Çin, Hindistan ve Ortadoğu olmak üzere başlıca dört büyük ekonominin varlığından bahsedilebilir (Harreld, 2016: 12). Avrupa için 16. yüzyılda yaşanan ekonomik gelişmelerin kökenleri 15. yüzyılda ve özellikle de ikinci yarısında aranmalıdır. Çünkü Kara Ölüm (Veba Salgını), Büyük Kıtık ve Küçük Buz Çağı'nın etkisiyle kıtayı bir bütün halinde ekonomik olarak sarsan 14. yüzyıl ile tamamen bir genişleme

* Bu çalışma, 16.07.2020 tarihinde Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalı'nda kabul edilen "Dünya Ekonomisinde Ana Dönüşümler ve Gelecek: 1500 ve Sonrası" başlıklı yayımlanmamış doktora tezinden türetilmiştir.

dönemi olan 16. yüzyıl arasında kalan 15. yüzyıl, Avrupa ekonomisi için yükselişin başladığı bir dönem olarak değerlendirilebilir. Bu dönemde sanayi, ticaret, sermaye ve tarımsal alanlarda yukarı yönlü bir ivme yakalayan Avrupa (Postan, 1939: 160-167) tüm bu gelişmelerin etkisiyle, ilerleyen yüzyıllarda dünya ekonomisinin bir numaralı aktörü haline gelmiştir. Çin ve Hindistan ise özellikle erken dönemlerde gerçekleştirdikleri teknolojik atılımlar ve uzak mesafe ticaretine verdikleri önem sayesinde 1400 yılında küresel ekonomideki toplam %55'lik payları ile bu dönemde en fazla gelişen iki ekonomi olarak ön plana çıkmışlardır (Broadberry vd., 2017).⁵

Batıda Avrupa, güneyde Afrika ve doğuda Hint Yarımadası ve Çin ile hem karayolu hem de denizyolu bağlantısı olan Ortadoğu, özellikle Asya ile Avrupa arasında yüzyıllardır devam eden ticari faaliyetlerin merkezî konumunda olması dolayısıyla güçlü bir ekonomik bölgedir (Harreld, 2016: 16). Bu bölge üzerinde yavaş yavaş söz sahibi olmaya başlayan ve sosyal yapısını fetih temeli üzerine oturtan Osmanlı Devleti ise (Sahillioğlu, 1989: 18) coğrafi konum avantajını iyi kullanarak 15. yüzyıl itibarıyla dünyayla daha çok bütünleşmiştir. Bu sayede uzak bölgeleri güvenli bir şekilde yakınlaştırmış ve dünya üzerinde birbirini tamamlayan iktisadi bir birliğin oluşmasına katkıda bulunmuştur (İnalçık, 1999: 77).

Ekonomik gücün bu dört bölge arasında eşit bir şekilde dağılmadığı 15. yüzyılın başlarında ana güç merkezleri Çin ve Hindistan iken, yüzyılın sonu ise bu süreçten en çok kazançlı çıkan Avrupalı güçlerin, dünyaya tamamen hâkim olacağı yeni bir dönemin habercisidir. Artık dünya ekonomisinin liderliği Asya'dan Batı Avrupa'ya kaymaya başlamıştır (Maddison, 2007: 17).

Bu çalışmanın genel ve özel olmak üzere iki önemli amacı bulunmaktadır. Çalışmanın genel amacı; dünya ekonomisinin merkezinin Asya'dan Avrupa'ya kayacağına sinyallerini vermesi açısından önemli bir dönem olan 15. yüzyılda, ekonomik anlamda ön plana çıkan bölgelerin incelenmesidir. Çalışmanın özel amacı ise; dünya ekonomi tarihi alanında zaten sınırlı miktarda bulunan yerli literatürdeki eksiklerin giderilmesine ve bu alandaki çalışmaların artırılmasına yönelik bir katkı sunabilmektir. Bu doğrultuda çalışmanın giriş bölümünü takip eden ikinci bölümünde, Asya'nın güçlü ekonomilerinden bahsedilmiş ve özellikle Çin ekonomisinin yaşadığı güç kaybına değinilmiştir. Üçüncü bölümde, 15. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren Avrupa ekonomisinin yaşadığı dönüşümde çok önemli bir paya sahip olan ve Portekiz ve İspanya'nın öncülüğünde gelişen Coğrafi Keşifler'den bahsedilmiştir. Dördüncü bölümde ise Asya ile Avrupa arasındaki önemli ticaret yollarının merkezinde yer alan ve bu sayede son derece gelişmiş bir ekonomiye sahip olan Ortadoğu ve Osmanlı Coğrafyası incelenmiştir.

2. ASYA EKONOMİSİ

15. yüzyıl, Ming Hanedanlığı döneminde Çin'in ekonomik anlamda giderek güçlendiği bir dönemdir. Bu dönem ayrıca Kara Ölüm'ün etkisinden kurtulan Avrupa ve Akdeniz ile olan ticari faaliyetlerin gelişmesiyle daha çok hareketlenen Güneydoğu Asya'da bir büyüme yüzyılıdır⁶ (Findlay ve O'Rourke, 2007: 125). Bu yüzyılda Asya Bölgesi'nde ekonomik güç Orta Asya, Japonya ve Güneydoğu Asya gibi farklı bölgelere dağılmış olsa da, bu dönemde özellikle Çin ve Hindistan hem dünya ekonomisinin hem de Asya'nın en önemli iki merkezî bölgesi olarak ön plana çıkmıştır (Frank, 1998: 127). Bu ekonomilerden Asya ile Orta Doğu, Anadolu ve Avrupa'yı birbirine bağlayan Orta Asya, Afrika'nın çevresinden dolaşarak Asya'ya ulaşan denizyolu keşfedilse bile önemi kaybolmayan bir bölgedir. Çünkü Afrika'nın etrafını dolaşan denizyolu güzergâhı, nakliye maliyetleri açısından karayolu ile yapılan sevkiyatlara göre çok daha masraflıdır⁷ (Menard, 1991: 249).

⁵ Günümüzde sürekli karşılaştırılan iki önemli güç bölgesi olan Çin ve Batı Avrupa'yı, 15. yüzyıl şartlarında da karşılaştırmak mümkündür. Buna göre 1400 yılında 72 milyonluk nüfusa ve 43,2 milyar dolarlık Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (GSYH)'ya sahip olan Çin; 41,5 milyonluk nüfusa ve 28,1 milyar dolarlık GSYH'ye sahip olan Batı Avrupa'ya kıyasla çok daha güçlü bir ekonomi görünümündedir (Maddison, 2003: 249).

⁶ Güneydoğu Asya tarihinde 1400-1650 yılları arası "Ticaret Çağı" olarak anılmaktadır (Reid, 1993: 1-61).

⁷ Morris Rossabi de Orta Asya kervan ticaretinin bölge için son derece önemli olduğunu ve bu ticaretin 15. yüzyıl boyunca gerilemediğini, aksine gelişerek 17. yüzyılın başlarına kadar varlığını sürdürdüğünü belirtmiştir (1990: 351-370). Niels Steensgaard ise bu yorumları destekler nitelikteki çalışmasında, kervanlar aracılığıyla Avrupa'ya ulaşan Asya mallarının, Ümit Burnu'nu dolaşarak getirilenlerden iki kat daha fazla olduğu tahmininde bulunmuştur (1972: 168).

13. yüzyıl kadar erken dönemlerde bile kayda değer ekonomik gelişmelere işaret eden verilerin olduğu Japonya ise, Asya'nın diğer bölgelerinin de dâhil olduğu dış ticaret ağında önemli bir konuma sahiptir. Özellikle 15. ve 16. yüzyıllarda Japonya'nın dış ticaret hacmi hızlı bir şekilde artmış ve böylece ticari bağlantıları Uzakdoğu'nun diğer bölgelerine, Malakka Boğazı'na kadar yayılmıştır (Sanderson, 1999: 153). Bu dönem aynı zamanda Japonya'nın, Çin kültüründen çok fazla etkilendiği ve iki ülke arasındaki ticaretin canlandığı bir dönemdir. Bu ticari canlanmayla bağlantılı olarak Japon limanları gelişme göstermiş ve Çin'in madeni paraları Japonya'da kullanılmaya başlanmıştır. Paranın kullanılması ile birlikte faizle borç alıp verme, parasal işlemler ve paranın özellikle bir sermaye olma unsuru ön plana çıkmaya başlamıştır. Bu durum, sermaye yetersizliğinden dolayı sınırlı bir bütçeyle ticaret yapan küçük ölçekli tüccarların ekonomik açıdan canlanmasına neden olmuştur. Ayrıca 1450 yılına gelindiğinde tarımsal üretimdeki verimlilik önceki yüzyıllara göre %45 oranında artmış, endüstriyel gelişim hızlanmış, gemi yapımı ve deniz ticari taşımacılığında yeni teknikler kullanılmaya başlanmıştır (Küçükkalay, 2014: 365-366).

Ortaya çıkan tüm bu gelişmeler Japon ekonomisindeki Çin'in ağırlıklı konumunu gösterse de, aslında Japonya, bu dönemde Çin'in en ciddi rakiplerinden biridir (Frank, 1998: 105). Çin, 15. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren ekonomik ve ticari anlamda güç kaybederken, Japonya ise Uzak Doğu'da hem eski bağlantılarını daha da geliştirmiş hem de kendisine yeni pazarlar aramıştır. Çin'in nefesinin yavaş yavaş tükenmeye başladığı bu dönemde Asya'da büyük bir ekonomik boşluk oluşmuş ve Japonya bu boşluğu doldurmak için adeta koşmaya başlamıştır (Sanderson, 1999: 154).

15. yüzyılda dünyanın en üretken, en zengin ve ticari bakımdan en önemli bölgelerinden biri olan Güneydoğu Asya ise kuzeyde Çin ve Japonya, batıda Güney Asya ve doğuda Pasifik Okyanusu'nun bulunmasından dolayı, dünya ticareti açısından doğal bir kavşak ve buluşma noktası haline gelmiştir (Frank, 1998: 93-96). 11. yüzyıldan başlayarak, 19. yüzyıldaki "Sanayi Çağı"na kadar yaklaşık olarak 800 yıllık dönemde dünya ticaretinin Güneydoğu Asya'dan gelen baharatın azalmasıyla kontrol edildiği dikkate alındığında (Tarling, 1992: 183), hem Burma, Siyam ve Vietnam gibi anakara hem de Endonezya, Java ve Malakka gibi adalar üzerinden gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin büyük bölümü, aslında Avrupalıların bölgeye ulaşmasından çok önce ortaya çıkmıştır (Reid, 1993: 10). Bu ekonomilerden özellikle Endonezya ve Malakka ise Güneydoğu Asya ticaretinin en canlı olduğu bölgelerdir. Arun Das Gupta, 15. yüzyıldaki Endonezya ve yakın çevresindeki durumu şöyle açıklamaktadır (1987: 243-244):

Ticaret aslında genel olarak Java'dan gelen pirincin Endonezya Takımadaları arasında doğu ile batı doğrultusunda her yere taşınan bir ürün alışverişi biçiminde gerçekleşiyordu. Endonezya ticaretinin en temel özelliği iki ana ürün olan biber ve baharatın takımadaların iki ucunda yer almasıydı. Biber; Malaya, Sumatra, Borneo ve Java'nın batısında üretiliyordu. Baharat ise (karanfil, muskat ve küçük hindistan cevizi kabuğu) sadece doğudaki Maluku ve Banda Adaları'nda bulunuyordu. Java; tuz, tuzlanmış balık, pirinç ve çeşitli gıda maddelerinin yanı sıra bir miktar iplik, pamuk ve tekstil ürünleri üretiliyordu... Pirinç ve Java'da üretilen diğer ürünler, Javalı tüccarlar ve gemiciler tarafından, biber ve diğer ithal ürünlerle değiştirilmek üzere Sumatra'ya götürülüyordu. Biber Java'ya ve baharat üretilen adalarındaki büyük talep gören pamuklu ürünleriyle değiştirilmek amacıyla daha uzaktaki Bali'ye ihraç ediliyordu. Tüm bu ticari faaliyetlerin sonunda Javalılar, Maluku ve Banda Adaları'na dönerken yanlarına pirinç ve diğer Java ürünleri, Bali'de üretilen kıyafetler, Hindistan tekstil ürünleri ile Çin porseleni, ipeği ve az miktarda madeni para alıyorlardı... Endonezya'nın ticaretinde en belirgin özelliği hem adalar arası, hem de uluslararası ticaretin birbiriyle iç içe olmasıydı... Bu ticarete ön plana çıkan faktörler ise Java'nın Baharat Adaları'na giden ana güzergâhtaki konumu, Çin'in Endonezya ile olan ticareti ve Avrupalıların baharat talebidir.

Endonezya'nın dışında Güneydoğu Asya'nın bir diğer önemli bölgesi 15. yüzyılda dünyanın dört bir tarafından gelen tüccarlara limanlarını açık tutarak altın çağını yaşayan Malakka'dır. 1511 yılında Portekizlilerce ele geçirilene kadar 100.000 ile 200.000 arasında bir nüfusa sahip olduğu tahmin edilen Malakka, 15. yüzyıl başlarında Güneydoğu Asya'nın hem en büyük şehri hem de en

önemli ticaret merkezi haline gelmiştir. Doğu-batı ticaretinin, özellikle porselen, kumaş ve gümüş karşılığında baharat ticaretinin genişlemesi, iki önemli ticaret bölgesi olan Hint Okyanusu ile Güney Çin Denizi'ni birbirine bağlayan Güneydoğu Asya'nın en önemli ticaret merkezi olarak Malakka'nın ortaya çıkmasını ve büyümesini sağlamıştır (Thomaz, 1993: 71; Findlay ve O'Rourke, 2007: 134-135). Özellikle Çin'e ait çoğu nakliye gemisinin Malakka'yı bir dönüş noktası olarak kullanması, bu bölgeyi dünyanın en büyük baharat merkezi haline getirmiş ve bu baharatın büyük bölümü Çin'e ihraç edilmiştir. Malakka aynı zamanda, Hint tekstil ürünlerinin Güneydoğu Asya'ya ve Manila üzerinden Amerika Kıtası'na gönderildiği bir dağıtım merkezi görevini de yerine getirmiştir (Frank, 1998: 99).

Asya'nın diğer bir önemli ekonomik bölgesi olan Hindistan'da ise Goa, Kalikut, Kolombo, Madras ve Masulipatam gibi önemli liman şehirleri sayesinde (Das Gupta ve Pearson, 1987: 13) hem kendi iç bölgeleriyle hem de kervanlar aracılığıyla Orta Asya'nın bazı uzak bölgeleriyle ticaret yapıyordu (Frank, 1998: 88). Bu sebeptendir ki Kirti N. Chaudhuri, karadan yapılan Orta Asya kervan ticareti ile Avrasya'nın kıta-aşırı deniz ticaretini birbirlerinin tamamlayıcı ögesi olarak değerlendirir (1985: 172; 1990: 140). Bunun dışında Hindistan, daha verimli ve daha düşük maliyetli pamuklu tekstil üretimine ve ihraç ettiği bibere bağlı olarak Avrupa ve Batı Asya ile yaptığı ticarete, ticaret fazlasına sahip olan taraftır. Bu ürünlerin dışında pirinç, bakliyat ve bitkisel yağ gibi gıda maddeleri hem Basra Körfezi ve Kızıldeniz'in önemli limanlarına ulaştırılıyor, hem de Güneydoğu Asya'nın neredeyse her bölgesine ihraç ediliyordu. Hindistan bu ticaret karşılığında Batı Asya ve Avrupa'dan çok büyük miktarlarda gümüş ve bir miktar da altın elde ediyordu. Ayrıca Hindistan, Güneydoğu Asya ve Çin'e pamuklu dokuma ürünleri ihraç ediyor, karşılığında Güneydoğu Asya'dan baharat, Çin'den ise ipek, porselen ve seramik satın alıyordu. Ancak Hindistan, Güneydoğu Asya ile arasındaki ticarete sürekli açık veriyor ve bu açığı kapatmak için bu bölgeye özellikle de Çin'e, aldığı gümüşü yeniden ihraç ediyordu (Frank, 1998: 88).

15. yüzyılın başlarında Asya'nın en güçlü ekonomisi olan Çin; üretim, nüfus ve ticaret gibi alanlarda çok ciddi ilerlemeler kaydetmiş ve bu sayede diğer bölgelerle arasındaki farkı giderek açmaya başlamıştır. Çin'in bu konuma yükselmesinde temel olarak iki faktörün etkili olduğu belirtilebilir. Bu faktörlerden birincisi, üretim ve dolayısıyla ihracat alanında Çin'in dünya genelinde sahip olduğu ekonomik üstünlüktür (Frank, 1998: 111). Çin'e bu üstünlüğü getiren en önemli ihraç ürünleri ise üçe ayrılmaktadır; kıymetli madenler, tekstil ürünleri ve son olarak da porselen ve seramik gibi ürünler. Kıymetli madenler arasında önemli bir refah göstergesi olarak kabul edilen altın; Japonya, Hindistan ve Filipinler'e ihraç ediliyordu. Pamuk ve ipek gibi tekstil ürünlerine ise Asya'dan (Japonya, Manila ve Hindistan), Avrupa'dan ve Manila-Makao ticaret hattı bağlantısıyla Amerika'dan giderek artan bir talep vardı (Souza, 1986: 5; Flynn and Giraldez, 1996: 54).

Giovanni Botero, Çin ipeğine olan bu talep dolayısıyla ihracatın da inanılmayacak kadar fazla miktarlarda olduğunu belirtmiştir. Buna göre yüz binlerce kilo ağırlığındaki ipek her yıl Portekiz Hint Adaları'na, on beş gemi dolusu ipek Filipinler'e gönderiliyordu. Japonya'ya giden ipeğin miktarı ise tahmin edilemez boyutlardaydı (Aktaran; Adshead, 1988: 217). Porselen ve seramik alanında ise Çin adeta rakipsizdi. Üretilen seramiğin %80'inden fazlası Asya'ya, hacim olarak %16 ancak maddi olarak %50 düzeyindeki yüksek kaliteli kısmıysa Avrupa'ya satılıyordu (Frank, 1998: 112).

Çin ekonomisinin gelişmesinde etkili olan ikinci faktörse, dünya gümüş üretiminde Çin'in yerine getirdiği nihai "havuz" işlevidir. Aslında bu iki faktör birbiriyle bağlantılıdır. Çünkü bu yüzyılda tam bir ticaret merkezi haline gelen Çin'in rakipsiz üretimi ve ipek, porselen ve diğer seramik ürünlerinin ihracatı, yabancıların genelde gümüşle yaptıkları ödeme ile gerçekleşiyordu. Bu dönemde küresel ticaretin gelişmesinde gümüşün son derece önemli bir rol oynadığının farkında olan Çin, dünyanın en büyük gümüş ithalatçısı konumundaydı. Bu ihtiyacının büyük bir kısmını ise Avrupa, Batı Asya, Hindistan, Güneydoğu Asya, Orta Asya ve Japonya'dan karşılıyordu⁸ (Frank, 1998: 111). Ülkeye bu kadar çok miktarda "beyaz metal" girmesi dünyanın en büyük ekonomisini adeta fethetse de, aslında Çin'in parasal açıdan da buna ihtiyacı vardı. Çünkü Çin'in kâğıt para

⁸ Çin, yüzyıllar boyunca bu kadar çok gümüş ithal etmesinden dolayı bir *elektrikli süpürgeye veya vakum pompasına* benzetilmiştir (Flynn and Giraldez, 1995: 207).

sistemi 14. yüzyılda bir krize uğramış ve 15. yüzyılın ortalarında ise neredeyse çökmüştür. Dolayısıyla gümüş ithalatı sayesinde bu sisteme istikrarlı bir ikame sağlanmıştır (Flynn ve Giraldez, 1994: 71-84).

Aslında Çin'in bu dönemde Asya'dan başlayarak dünyanın diğer bölgelerine kadar uzanan ticari faaliyetlerde bulunmasında etkili olan en önemli faktörlerden birisi, kültür ve teknoloji alanında erken dönemlerde meydana gelen gelişmelerdir. Yeri değiştirilebilir harflerle yapılan matbaacılık Çin'de daha 11. yüzyılda ortaya çıkmış, bu sayede kısa süre içerisinde çok sayıda kitap yazılmış ve erken dönemlerden itibaren çok büyük kütüphaneler kurmuşlardır (Kennedy, 1988: 6). Bu doğrultuda ahşap kalıp basımının, dünyanın diğer bölgelerinden beş yüzyıl önce Çin'de keşfedilip kullanılmış olması son derece önemlidir (Frank, 1998: 200).

Çin'in son derece bereketli ovalarını birbirine bağlayan kanal sistemlerinde ortaya çıkan gelişmeler de bu bölgeyi önemli kılan faktörlerdendir. Hem şehirlerin hem de ordunun tahıl ürünleri ihtiyacının karşılandığı bu kanallarda tekneler aracılığıyla taşınan tahıl miktarının 11. yüzyılda yaklaşık olarak yıllık 400.000 tona ulaştığı tahmin edilmektedir (Pacey, 1990: 6). Yine 11. yüzyıl gibi erken dönemlerde gelişen Çin demir sanayisi de, sonraki dönemlerde ülkenin çok daha güçlü olmasına katkı sağlaması açısından önemli bir sektördür. Silah yapımı, tarım aletleri ve daha birçok farklı alanda kullanılan demir, 806 yılında yıllık ortalama 13.500 ton üretilirken, 1078 yılına gelindiğinde ise üretim miktarının 125.000 tona çıktığı tahmin edilmektedir (McNeill, 1983: 27). Bu üretim miktarı, yedi yüzyıl sonra Sanayi Devrimi'nin ilk aşamalarında İngiliz demir üretiminden çok daha fazladır (Kennedy, 1988: 6).

Bunların dışında Çin, askerî alanlarda da gelişimini hızlı bir şekilde sürdürmüş ve hem bronz hem de demirden top üretim teknolojisi, 1300'lü yıllarda Avrupa'da yaygınlaşmadan çok önce, Çin'de büyük bir ilerleme kaydetmiştir (Parker, 1991: 185). Top teknolojisindeki gelişme ile paralel bir şekilde ilerleyen barut ve dolayısıyla da barutlu silahların kullanımı, Orta Çağ döneminde Çin'in en önemli başarılarından biriyken (Needham, 1981: 27), Avrupalılar ise barutu ancak 13. yüzyılın sonlarında askerî amaçlı kullanabilmişlerdir. Çinliler ayrıca yaklaşık elli adet fişeğe sahip roketler geliştirip kullanmışlar ve başlangıçta sabit olan roket fırlatma düzeneklerini zamanla hareket edebilir hale getirmişlerdir (Frank, 1998: 196).

Tüm bu teknolojik ilerlemeler aslında denizcilik sektörünü etkileyerek, Çinlilerin uzak mesafe ticaretine başlamalarını ve böylece denizaşırı bölgeleri keşfetmelerini sağlamıştır. Her ne kadar gemi yapımı 16. yüzyıl Avrupası için ileri teknoloji gerektiren sanayi dallarından biri olarak değerlendirilse de (Pacey, 1990: 72), Çin'in önceki yüzyıllarda Avrupa'dan çok daha ileri düzeyde gemilere sahip olduğu bilinmektedir. Mesela 1420 yılında Ming donanmasının kayıtlarında aralarında uzun mesafeli seferler için tasarlanmış 250 tane gemi ve 400 tane geniş yüzücü tahkimat olmak üzere toplam 1350 tane savaş gemisinin bulunduğu tahmin edilmektedir. Böyle bir deniz gücünün yanı sıra Japonya, Kore, Güneydoğu Asya ve Doğu Afrika'yla ticaret yapan ve özel kişilerce işletilen pek çok gemi bulunuyordu (Kennedy, 1988: 6).

Gemi teknolojisindeki bu gelişmeler, Çin'in 15. yüzyılda daha çok uzak mesafe ticaretine yönelmesini sağlamıştır. Bu doğrultuda Çin'in en önemli resmi denizaşırı seferleri, 1405-1433 yılları arasında Amiral Zheng He tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk uzak mesafeli deniz seferine 1405-1407 yılları arasında 317 gemi ve subaylar, askerler, denizciler, tercümanlar, memurlar ve tekne tamir ve bakımından sorumlu ustalardan oluşan toplam 27.870 kişi ile çıkan Zheng He, yedinci ve son seferine ise 1431-1433 yılları arasında çıkmıştır. Güneydoğu Asya, Hindistan, Arap Yarımadası ve Doğu Afrika'daki toplam 37 ülkenin önemli şehir ve limanlarına yapılan bu yolculuklar sayesinde Çin, deniz gücü ile birlikte ticaret ağını da sınırlarının ötesine taşımıştır. Donanmanın koruması altında gelişen deniz ticareti sayesinde Çin'in ihraç mallarının ulaştığı her yerde nüfuzunun giderek artması, Çin'i bu dönemde dünyanın tartışmasız en güçlü ekonomisi konumuna yükseltmiştir (Stuart-Fox, 2003: 82-85).

Ming Hanedanı, Zheng He'nin son deniz seferinden döndüğü yıl olan 1433'ten sonra denizaşırı seferlere sırtını çevirmiş ve dış ticarete geniş yasaklamalar ve düzenlemeler getirmiştir. Denizaşırı yerlere açılmayı çekici kılan tüm imkânlarla rağmen Çin, dünyaya arkasını dönmeye karar vermiştir. Bu kararın alınmasında kuzey sınırından gelen Moğol tehdidi etkili olsa da, Çin'in geri

çekilmesindeki kilit unsur, Konfüçyüsçü bürokrasinin tutuculuğudur. Bu doğrultuda kanalların yok olmasına izin verilmiş, ordu periyodik olarak yeni ekipmanlardan yoksun bırakılmış, astronomi saatleri ihmal edilmiş, balıkçılık yasaklanmış, kâğıt para kullanımına son verilmiş ve demir fabrikaları zamanla yok olmuştur. Aynı şekilde bu dönemde dünya ekonomisinin zirvesinde yer alan Çin'in bu konuma yükselmesinde etkili olan en önemli faktörlerden biri olarak kabul edilen deniz aşırı ticaretin yasaklanması da Çin'i önceki dönemlerden çok daha kapalı hale getirmiştir (Kennedy, 1988: 7-8; Findlay ve O'Rourke, 2007: 139-140).

Böylece Konfüçyüs geleneğine bağlı kalarak içe kapanmayı tercih eden ve bu nedenle özellikle 15. yüzyılın ilk dönemlerinde yakaladığı ivmeyi kaybeden Çin, kurmuş olduğu sistem sayesinde yine de bu dönemin en güçlü ekonomisidir. Merkezinde Çin'in bulunduğu ve Hindistan, İslam ülkeleri ve Avrupa'nın bölgeler arası ticarete daha çok çevre vazifesini gördüğü bu sistem sayesinde uluslararası ticaretin gidişatını Avrupa değil hâlâ Asya belirliyordu (Hamashita, 1994: 97; Findlay ve O'Rourke, 2007: 141).

3. AVRUPA EKONOMİSİ

Avrupa'da feodal üretim tarzı çerçevesinde yaklaşık olarak 1150-1300 yılları arasında aynı anda demografik, ticari ve coğrafi olarak bir genişleme yaşanmıştır. 1300'den 1450'ye kadarki dönemde ise hastalıklar, savaşlar, kıtlık ve ölüm gibi arka arkaya yaşanan şoklar daha önce genişleyen unsurlarda bir daralma ortaya çıkarmıştır. Wallerstein'a göre optimal üretim seviyesine ulaşıldığı için bu daralma kaçınılmazdır ve Avrupa'yı bu yıkımdan ve durağanlıktan kurtaracak olan tek şey paylaşılan ekonomik pastayı büyütme. Bu amaç doğrultusunda tekrar canlanmak isteyen Avrupa, 15. yüzyıldan itibaren nüfus yoğunluğunu çoğaltıp, sahip olduğu toprakları genişleterek kendi payını artırmaya çalışmıştır (1974: 24-37). Bu çabaların bir sonucu olarak da 1450 yılından sonra Avrupa ekonomisinde tekrar bir iyileşmenin başladığı görülmektedir (Braudel, 1983: 135).

15. yüzyılın özellikle ikinci yarısından itibaren iklim bozulmaları, Büyük Kıtlık ve özellikle de Kara Ölümün etkisinin yavaş yavaş azalması ile birlikte nüfus giderek artmaya başlamıştır. 1300 yılında 53 milyon olan Batı Avrupa nüfusunun (Britanya Adaları, Fransa, İspanya, Portekiz, İtalya, Almanya, Hollanda, Danimarka, Norveç ve İsveç) 1700 yılında 70 milyona çıktığı tahmin edilmektedir.⁹ 1300-1450 yılları arasında yaşanan problemlerle birlikte nüfustaki azalma dikkate alındığında, bu 17 milyonluk artışın genel olarak 1450 yılından sonra gerçekleştiği belirtilebilir. Sadece rakamsal bir artıştan ziyade tarım ve sanayi sektörleri için yeni emek ve üretilen mallar için yeni pazarlar olarak da değerlendirilen bu nüfus artışı, aynı zamanda önemli bir ekonomik kazanımdır (Clough ve Cole, 1954: 178). Çünkü ortaya çıkan sosyo-ekonomik problemlerle bağlantılı olarak 1350 ile 1450 yılları arasında uygulanan geleneksel toprak kontrolleri ve sınırlı gıda arzı, hane büyüklüğünü ve tüketimi kısıtlamıştır. 1450 yılından sonra ise yavaş yavaş toparlanmaya başlayan Avrupa önceki dönemlerde var olan tüketim baskısını aşarak, tüketiciliğin yükselişi olarak nitelendirilen bir trendi yeniden teşvik etmiştir (Epstein, 2014: 241-248).

Nüfus ve dolayısıyla tüketim talebinin giderek artması ile birlikte öncelikli olarak Avrupa sınırları içerisindeki ticari hayatta bir canlanma ortaya çıkmıştır. Orta Çağ Avrupası'nın güçlü İtalyan şehir devletleri, Kuzey Avrupa ve İber Yarımadası arasında kara ve deniz yolu bağlantısının kurulması, güçlü ticari faaliyetleri de beraberinde getirmiştir. Bu gelişme ile birlikte daha önceki yüzyıllarda belli bölgelerde kurulan fuarlarda yoğunlaşan ticaret ve finans; Anvers, Amsterdam, Londra, Lyon, Lizbon, Augsburg, Cenevre ve Bristol gibi şehirleri ön plana çıkartmıştır. Ticari merkezlerin çoğalması ile birlikte daha güçlü hale gelen Avrupa ise Coğrafi Keşiflerden önce gelişimini hızlandırmış ve sonrasında tüm dikkatini Afrika ve Asya'ya doğru çevirmiştir (Heaton, 2005: 208; Epstein, 2014: 86).

Avrupa ekonomisinde meydana gelen bu değişimi sadece yükselen bir ticaret yapısıyla açıklamak, biraz eksik kalacaktır. Nüfus, tüketim ve ticaretin karşılıklı ilişkisi ile birlikte Avrupa'da 15. yüzyılda meydana gelen birtakım icatlar ve yeniliklerin katkısının da unutulmaması

⁹ Nüfus konusunda farklı tahminler de bulunmaktadır. McEvedy ve Jones yaptıkları bir çalışmada 14, 15 ve 16. yüzyıllarda Avrupa'nın sırasıyla 79, 60 ve 81 milyon nüfusa sahip olduğunu belirtirlerken (1979: 18), Paolo Malanima ise aynı yüzyıllar için Avrupa nüfusunu sırasıyla 94, 68 ve 83 milyon olarak tahmin etmiştir (2007: 26).

gerekmektedir. Bu dönemde maden üretiminde farklı yöntemlerin geliştirilmesi sonucunda 1450-1530 yılları arasında gümüş üretimi beş kat artmış; bakır, bronz, çinko ve demir üretimi ise ciddi boyutlara ulaşmıştır. Ayrıca kumaş üretimi ve ihracatı artmış, 1450'lerden itibaren matbaa kullanımı hızlı bir şekilde yaygınlaşmış ve silah endüstrisi ile barut üretiminde önemli gelişmeler yaşanmıştır (Heaton, 2005: 207). Savaş sanayisinde meydana gelen gelişmeler ise denizcilik ve taşımacılık alanlarını da etkilemiştir. Böylece Avrupalı büyük güçler hem rüzgâra karşı yelken açabilen, hem deniz savaşına katılabilecek kadar ağır toplar taşıyan, hem de uzun mesafeler boyunca önemli miktarlarda mal taşıyabilecek kadar büyük gemiler inşa etmişlerdir (Spielvogel, 2009: 412). Bu gelişmeler sayesinde Avrupalılar alternatif pazarlar ve yeni ürünler aramak amacıyla büyük bir keşif çağını başlatacak olan uzak mesafe ticaretine yönelmişlerdir (Clough ve Cole, 1954: 178).

15. yüzyılın başından itibaren giderek güçlenmeye başlayan Osmanlı Devleti'nin İstanbul'u ele geçirmesi ve Akdeniz ticaretine hâkim olması, ayrıca Avrupa'nın doğu ile olan ticaretinde Osmanlı ve İtalyan şehir devletlerinin egemenliğinin ortadan kaldırılmak istenmesi, Avrupalı güçlerin farklı ticaret yolları aramasında etkili olmuştur (McKay vd., 2014: 432). Bunun dışında Avrupa'nın bu yeni arayışa girmesinde coğrafi koşulların da etkisi bulunmaktadır. Çünkü genel olarak Avrupa, denize doğru binlerce kilometre boyunca uzanan büyük girintili bir yarımada olarak tanımlanmaktadır. Bu durum, bir taraftan iklim üzerindeki etkisiyle insanların hayatını büyük ölçüde belirlerken, diğer taraftan da Avrupalıları yeni topraklar keşfetmek ve sömürgeleştirmek için motive etmiştir (Massa, 2006: 1). 15. yüzyıl Avrupası düşünüldüğünde zayıf bir krallık olarak değerlendirilen ve tarım ve balıkçılık gibi temel ekonomik faaliyetlerle uğraşan Portekiz ise, adeta tüm dünyaya yayılacak olan bu patlamayı ateşleyerek Atlantik'e doğru olan bu yönelmeye öncülük etmiştir (Harreld, 2016: 43; Braudel, 1984: 138).

Dönemin daha güçlü devletleri dururken, bu görevi Portekiz'in üstlenmesinin birtakım nedenleri vardır. Öncelikli olarak belirtmek gerekir ki diğer Avrupa ülkelerinin aksine iç savaşlar ve iç sorunlarla uğraşmayan Portekiz, bu dönemde denizaşırı yayılma isteğini ve bu isteği mümkün kılacak her türlü maddi imkânlarını maksimize eden tek ülkedir. Bununla birlikte özellikle 15. yüzyılda Portekiz ekonomisinin ilkel veya başlangıç seviyesinde olmadığı belirtilmelidir. Yüzyıllar boyunca hem Müslüman devletlerle, hem de Kuzey Afrika'da kurduğu ilişkiler, Portekiz'de oldukça güçlü bir parasal ekonominin gelişmesine yol açmıştır. Ancak tüm bunlardan daha önemli olan nokta ise Portekiz'in coğrafyasından dolayı başka bir şansının olmamasıdır. İspanya tarafından Batı Avrupa'ya girişi engellenen Portekizliler, diğer Avrupalılardan daha iyi bildikleri Atlantik ve Kuzey Afrika'ya yönelmişler, böylece Afrika kıyıları ve Kanarya Adaları'ndan, İrlanda ve Flandre'a kadar olan kesimlerde erkenden dolaşmaya başlamışlardır. Dolayısıyla Afrika'nın yanı başında bulunan, Atlantik'e kıyısı olan ve geleneksel olarak denize açık bir ülke olan Portekiz, Atlantik Adaları'nın sömürgeleştirilmesi ve Batı Afrika'nın keşfi açısından bölgeye en yakın ülkedir (Braudel, 1984: 140; Wallerstein, 1974: 80-85; McKay vd., 2014: 435).

Sahip olduğu tüm bu avantajları iyi değerlendiren Portekiz, Asya'nın baharat pazarına ulaşmak ve Afrika'dan altın ve köle bulmak amacıyla denizlere açılmıştır. Bu amaç doğrultusunda, 1415'te Cebelitarık Boğazı'nın hemen karşı tarafında yer alan Kuzey Afrika'daki Ceuta şehrini, 1420'de Atlantik'teki Madeira ve 1439'da Azor Adaları'nı¹⁰ ele geçirmiş ve 1443 yılında Kuzey Afrika'daki Arguin'de ilk Afrika ticari yerleşimini kurmuştur. Kısa süre içerisinde elde ettiği ekonomik kazanımları daha da artırmak isteyen Portekiz, Batı Afrika boyunca ilerleyerek Yeşilburun Adaları, Senegal, Gine, Sierra Leone, Gana, Kongo ve Namibya'ya ulaşmıştır. Afrika boyunca yapılan keşifler sayesinde altın, gümüş, fildişi ve köle ticaretinin oluşturduğu ekonomik bir mekân inşa eden Portekizliler, özellikle Afrika altınının Avrupa'ya akışını kontrol etmeye başlamışlardır.

¹⁰ Bugünkü Fas topraklarının Atlantik'e doğru 560 km batısında bulunan Madeira; kereste, şarap ve özellikle de şeker üretiminde son derece verimli bir bölgedir. Portekizliler adayı ele geçirdikten sonra buradaki yerlileri köle işgücü olarak kullanmış ve 1500 yılında Venediklilerin, Kıbrıs'ta ürettiklerinden altı kat daha fazla şeker üretmişlerdir. Üretilen bu şekerler ise özellikle Batı ve Kuzey Avrupa'da tüketilmek üzere Anvers ve Bristol pazarlarında yerini almıştır. Şeker üretimi için pek uygun iklim şartlarına sahip olmayan Azor Adaları ise (Maddison, 2001: 59) hem buğday, koyun, sığır ve keçi yetiştiriciliğinde ön plana çıkmış, hem de Portekizlilerin uzun transatlantik yolculuklarında dinlenme yeri olarak kullanılmıştır (Ciment, 2006: 127). Böylece 15. yüzyılın ortalarından itibaren birer üretim merkezi haline gelen Atlantik Adaları, aynı zamanda Avrupa'dan dünyaya yayılacak olan sömürge sisteminin de habercisidir (Birmingham, 1999: 3).

1488 yılına gelindiğinde ise Bartolomeu Dias, Avrupa ile Asya arasında Atlantik üzerinden bir bağlantı sağlamak ve Hindistan'a ulaşmak amacıyla Afrika'nın batı kıyıları boyunca ilerlemiş ve Ümit Burnu'na ulaşmıştır. Ancak iklim şartlarının ağırlaşması ve yerel halk tarafından çıkartılan isyanlar onu Hindistan'a devam etmek yerine geri dönmeye zorlamıştır. Aradan 10 yıl geçtikten sonra ise 1498 yılında Vasco da Gama, Ümit Burnu'nu geçmiştir ve Hindistan'ın güneybatı sahilindeki Kalikut Limanı'na ulaşmıştır. Buraya "Hristiyan ve baharat" bulmak için geldiğini söyleyen da Gama, Hristiyan bulamasa da aradığı baharatı fazlasıyla bulmuştur. Özellikle zencefil ve tarçın gibi kıymetli baharatlarla dolu gemilerin Portekiz'e geri dönmesi ve bu gemilerin yine Atlantik üzerinden Kuzey Avrupa'ya ulaşıp oradan da Avrupa'nın içlerine dağılması sayesinde yatırımcılar çok büyük miktarlarda kârlar elde etmişlerdir (Helps, 1856: 17-57; Cameron, 1993: 100; O'Rourke ve Williamson, 2009: 657; Mckay vd., 2014: 435; Walter, 2012: 6; Harreld, 2016: 43-44; Spielvogel, 2009: 413).¹¹

15. yüzyılın son dönemlerinde Portekiz dışında denizlere yönelen bir diğer devlet ise İspanya'dır. Portekizliler, Hint Okyanusu boyunca doğuya doğru yelken açarak Hindistan'ın baharat ticaretine hâkim olmayı isterlerken; İspanyollar ise Atlantik üzerinden batıya doğru yelken açarak aynı yere ulaşmaya çalışmışlardır (Spielvogel, 2009: 416). İspanya'nın, Asya'ya ulaşmak ve Doğu'nun zenginliklerine sahip olmak amacıyla yeni ticaret yolları arama girişimi, birçok yerin keşfedilmesiyle sonuçlanmıştır. 3 Ağustos 1492'de İspanya adına sefere çıkan Kristof Kolomb, 12 Ekim 1492'de Orta Amerika'nın doğusunda yer alan San Salvador'a ayak bastığında, Hindistan'a ulaştığını zannetmiştir. Daha sonra ise Japonya veya Çin kıyılarına ulaşmak amacıyla güneybatıya doğru yoluna devam etmiş, Küba, Haiti ve Dominik Cumhuriyeti kıyılarına ulaşmış ve bol miktarda altın ve Kızılderili köle ile birlikte İspanya'ya geri dönmüştür (Cameron, 1993: 102; Mckay vd., 2014: 439; Özcan, 2015: 12-13).¹²

İlk olarak Akdeniz ve Atlantik Adaları'na, daha sonra ise Kuzey ve Batı Afrika boyunca ilerleyerek Atlantik'in ötesine doğru yapılan bu genişlemeler (Wallerstein, 1974: 42) Avrupalıların biber, Hindistan cevizi, zencefil, tarçın, karanfil, parfüm, şifalı ot, boya, ipek, halı ve pamuk gibi temel ihtiyaçlarının karşılanmasını sağlamıştır (Massa, 2006: 13). Temel ihtiyaç maddelerinin karşılanması esas amaç olsa da, ticaret geliştiği her yerde farklı coğrafyalardan getirilen yeni ürünlerin tüketim isteğini ortaya çıkarmıştır. Her zaman olduğu gibi aristokrasi kendisini lüksle ya da en azından toplumsal düzeylerine uygun bir konforla donatmak istemiştir (Pirenne, 1937: 79). Bu sebeple temel ihtiyaç maddelerinin dışında keşif hareketlerini başlatan en önemli faktör kıymetli maden arayışıdır. Çünkü hem Avrupa içinde para dolaşımına kaynak sağlayarak ekonominin genişlemesi hem de doğudan baharat ve mücevher ithal etmek için gerekli olan kıymetli madenler sadece Portekiz ve İspanya için değil, Avrupa'nın tamamı için büyük bir öneme sahiptir. Bu doğrultuda gittikçe daha çok miktarlarda kıymetli maden talebi olan Avrupa; Afrika ve Amerika Kıtası'nın zengin altın rezervlerini ele geçirmeye başlamıştır. Böylece Avrupa'ya taşınan kıymetli madenler tapınakları, sarayları ve Asyalı aristokratların giysilerini süslemek için doğuya; mücevher ve baharatlar ise batıya akmıştır. Bu yayılma her geçen gün Avrupa tüketiminin zeminini genişletmiş ve bu kaynak zemininin Batı Avrupa tarafından eşitsiz bir şekilde tüketilmesini sağlayan siyasal bir ekonomi inşa etmiştir. Bu sebeptendir ki 15. yüzyıl sonları ile 16. yüzyılın başlarında "*Avrupa ölçekli dünya ekonomisi*" olarak adlandırılan yeni bir olgu ortaya çıkmıştır (Wallerstein, 1974: 15-45).

¹¹ Portekiz'in denizlerdeki bu yolculuğunun sağladığı avantajlar konusunda farklı bir görüş de bulunmaktadır. Herbert Heaton'a göre yeni yollar sayesinde bir Asya limanından yüklenen gemiler Avrupa'ya çok büyük miktarlarda yük taşısa da, bu avantajlar sanıldığı kadar fazla değildir. Mesela yeni yolculuklar eskilerinden daha uzun mesafelerde yapılmaktadır. Lizbon'dan Kalküta'ya, Ümit Burnu'ndan olan yol 9.000 mil kadardır. Kalküta'dan Venedik'e uzanan Kızılderiz güzergâhı ise 5.000 mildir. Uzun yolda gemilerin batma veya taşınan yükün bozulma riski daha fazladır. Bunun dışında Lizbon, bir antrepo olarak iyi bir konuma sahip değildir. Hâlbuki gemilerle buraya gelen ve Avrupa için yola çıkmadan önce bir süre beklemesi gereken malların iyi bir şekilde depolanması gerekmektedir. Bu sebeplerden dolayı Heaton, okyanus güzergâhının diğer alternatif yollara kıyasla daha az avantajlı olduğunu belirtmiştir (2005: 214).

¹² 15. yüzyılın sonlarında yoğunlaşan keşif hareketleri ile birlikte yeni keşfedilen topraklardaki hâkimiyetini onaylatmak isteyen İspanya, bir sınır çizgisi çekilmesi amacıyla Papa'ya başvurmuştur. Bunun üzerine Papa'nın aracılığıyla İspanya ile Portekiz arasında 1494 yılında Tordesillas Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşmayla Batı Afrika açıklarındaki Azor ve Yeşilburun Adaları'nın yaklaşık 330 deniz mili batısından geçen hayali bir meridyen çizilmiş ve Hristiyan olmayan dünya daha fazla keşif amacıyla ikiye bölünmüştür. Buna göre Avrupa hariç olmak üzere çizginin batısında keşfedilecek olan yerler İspanya'ya, doğusundakiler ise Portekiz'e ait olacaktır (Cameron, 1993: 102).

Bu gelişmelerin politik yansıması ise irili ufaklı birçok devlete bölünmesinden dolayı Avrupa'da çeşitli ekonomik ve askerî güç merkezlerinin ortaya çıkmasıdır. Portekiz, İspanya, İtalya, Fransa ve İngiltere gibi farklı bölgelerde ortaya çıkan bu güç merkezleri, sürekli bir gelişme dürtüsüne sahip olan Avrupa'yı ileriye taşıyan en önemli faktörlerden birisidir. Ayrıca bu merkezlerdeki askerî teknoloji ve gemi yapımı konusundaki gelişmelerin bir sonucu olarak silahla donatılmış uzun mesafeli yelkenli gemilerin ortaya çıkışı, Avrupa yayılcılığının önünü açan önemli bir haberdir. 15. yüzyılın sonuna doğru Avrupa, artık deniz ticaretine tamamen egemen olmuş ve okyanuslardaki ticaret yollarını denetleyebilecek konuma gelmiştir. Bu sayede hızlı bir şekilde gelişen Avrupa yayılcılığı, yeni keşifler ve böylece yeni ticaret imkânları getirmiş, bunlar yeni kazançlar doğurmuş, yeni kazançlar ise daha çok yayılmak için itici bir güç oluşturmuştur. Hızlanan bu ekonomik tempo ile birlikte bilim, teknoloji ve askerî alanda ortaya çıkan gelişmelerin en büyük katkısı ise 16. yüzyıl itibarıyla Avrupa'nın üstünlüğünü daha da pekiştirmek olmuştur (Kennedy, 1988: 20-29).

4. ORTADOĞU VE OSMANLI COĞRAFYASI

Coğrafi olarak çok stratejik bir konumda bulunan Ortadoğu; Asya, Avrupa ve Kuzey Afrika arasındaki hem kara hem de deniz ticaret yollarını birbirine bağlayan önemli bir bölgedir (Mckay vd., 2014: 430). Karayolu üzerinden İstanbul veya Halep'ten başlayıp, Tebriz ve Semerkant'ı geçerek İpek Yolu'na uzanan ticaret yolu, Akdeniz'i Çin'in zenginliğine bağlamıştır. Bağdat'tan başlayarak Basra Körfezi, Hürmüz Boğazı ve Kuzey Hint Denizi'ni geçen deniz yolu güzergâhı ise Hindistan'ın batısındaki Malabar'a bağlanmıştır. Bir diğer önemli ticaret yolu ise Afrika ve Asya arasındadır. Kuzey Afrika'nın Akdeniz sahillerinden İskenderiye ve Kahire'den yola çıkan tüccarlar, Kızıldeniz'den geçerek Hindistan'a veya Doğu Afrika'nın liman şehirlerine yönelmişlerdir. Avrupa, Anadolu ve Kuzey Afrika'dan başlayarak Asya'ya kadar uzanan farklı ticaret yolları sayesinde Ortadoğu, erken dönemlerden itibaren dünya ekonomisine dâhil olmuştur (Harreld, 2016: 16-17). Ayrıca bu sistemde İstanbul, Bursa ve İzmir gibi ticaret merkezlerine sahip olan Anadolu adeta bir depo vazifesi görürken; Ortadoğu ise tüm bu ticaret ağının yoğunlaştığı en önemli bölge ve Anadolu'ya açılan ticari yolların kapısı konumundadır.

Ortadoğu'nun ticari olarak bu konuma yükselmesinde Osmanlı Devleti ile birlikte Venedik, Floransa ve Ceneviz gibi İtalyan şehir devletlerinin payı son derece önemlidir. Bu devletlerden özellikle 15. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz ve Levant¹³ ticaretine hâkim olan Venedik, Ortadoğu üzerinden Asya ile Avrupa arasındaki deniz ticaret yolu bağlantısını sağlamış ve Coğrafi Keşifler dönemine kadar ipek, buğday, baharat ve kıymetli eşyaların taşınmasına aracılık etmiştir. 15. yüzyıl itibarıyla giderek güçlenmeye başlayan ve İstanbul'un fethi ile birlikte bölge üzerindeki hâkimiyetini pekiştiren Osmanlı Devleti ise Asya'dan Ortadoğu'ya ulaşan malların hem Anadolu hem de Ege ve Akdeniz üzerinden Avrupa'ya taşınmasını sağlamıştır.

Avrupa ile Asya arasındaki coğrafi ve ekonomik bir kavşağa yerleşerek bundan maksimum fayda sağlamaya çalışan Osmanlılar, kuruluş yıllarından itibaren hem doğuya hem de batıya doğru yayılmışlardır (Frank, 1998: 78-79). 15. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin büyük çaptaki bu askerî ve siyasi girişimlerini mümkün kılan faktör, aslında yüzyıl boyunca gelişen ticari ve ekonomik hayattır. Osmanlılar bir taraftan Levant ticaretinde Avrupalıların siyasi hâkimiyetine ve ekonomik bakımdan imtiyazlı durumlarına son vermeye (İnalçık, 1999: 77); diğer taraftan ise Venedikliler, Fransızlar, Portekizliler, İranlılar veya Araplar gibi, devlete gelir sağlayan önemli ticaret güzergâhlarını kontrol etmeye çalışmışlardır. Bu doğrultuda doğunun baharat ve ipek gibi değerli ürünleri hem kara hem de deniz yoluyla Osmanlı topraklarından geçerek batıya ulaşmıştır (Frank, 1998: 79-80). Adeta bir transit ticaret merkezi haline gelen ve kâr elde etmek, siyasi amaçlarını oluşturmak, geliştirmek ve

¹³ 10. yüzyıldan itibaren Akdeniz'in doğu kıyılarındaki ülkeler, Avrupa literatüründe 'Levant' olarak anılmaktadır. Haçlı Seferleri sırasında Filistin, Suriye, Mısır ve Kıbrıs için, 13. yüzyılda ise Kırım'a kadar uzanan Karadeniz bölgesi için 'Levant' kavramı kullanılmıştır. Ümit Burnu güzergâhının keşfinden sonra Uzakdoğu ülkelerine de 'Uzak Levant' denilmiştir. Doğu Akdeniz kıyılarının Levant olarak anılmasında ise Bizanslılardan serbest ticaret izni almaya çalışan İtalyan denizci şehir devletlerinin önemli rolü bulunmaktadır (Turan, 2003: 145).

ilerletmek amacıyla bir tüccar gibi davranan Osmanlı Devleti (Brummet, 1994: 176) tüm bu kazanımlarını daha da artırmak amacıyla özellikle Fatih Sultan Mehmet döneminde Boğazlar, Akdeniz ve Karadeniz arasındaki ticaretin mutlaka kontrol altına alınmasını hedeflemiştir (İnalçık, 1999: 71-73).

Bu hedef doğrultusunda Rumeli’de Mora, Sırbistan, Eflak, Boğdan ve Arnavutluk; Anadolu’da İstanbul’un dışında Trabzon, Amasra, Sinop, Konya ve Karaman; denizlerde ise Limni, Eğriboz, Semadirek, Ayamavra, Kefalonya ve Zanta Adaları ile Kefe ve Kırım gibi önemli ticaret bölgeleri ve limanları Osmanlı topraklarına katılmıştır. İstanbul merkezli ve Anadolu-Rumeli eksenli kurulan imparatorluğun bu fetih politikalarının bir sonucu olarak, ülkenin genişleyen sınırları içerisindeki bölgeler arasında iktisadi ve ticari faaliyetler hızlı bir şekilde gelişmeye başlamıştır. Bunun dışında Arabistan üzerinden Hindistan ticareti ve Dubrovnik tarafından da Floransa ticareti yine 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişme göstermiştir (İnalçık, 2003: 398-403). Fatih Sultan Mehmet’ten sonra tahta geçen II. Bayezid de benzer politikalarla hareket ederek 1484 yılında kuzey ticaretinin antreposu durumunda olan Kili ve Akkırman’ı ele geçirmiştir. Bu sayede kuzey ülkeleriyle Akdeniz arasında yapılacak ticarete en önemli iki liman kontrol altına alınmıştır (Küpeli, 2008: 394).

Bu fetihler sayesinde ülke sınırları ile birlikte ticari ağını da iyice genişleten Osmanlı Devleti; Venedik, Ceneviz, Floransa, Napoli, Milano, Dubrovnik ve İspanya ile olan ticari ilişkilerini geliştirmekle birlikte, özellikle Ceneviz, Venedik, Floransa ve Dubrovnik ile daha yakın ticari faaliyetlerde bulunmuştur. Çünkü 15. yüzyılda bölge ticaretinde etkili olan Cenevizliler, Kefe’nin Fatih Sultan Mehmet tarafından ele geçirilmesine kadar başta Hindistan’dan olmak üzere kervanlarla Karadeniz’e getirilen malların Avrupa pazarlarına satılmasına aracılık ediyorlardı. Venedikliler ise Arap gemileriyle Yemen, Hindistan ve diğer bölgelerden Mısır’a getirilen ipek, baharat, fildişi, zencefil, biber, karanfil, kıymetli taşlar ve Arabistan esanslarını; Batı’dan getirilen altın, bakır, gümüş, kalay, kurşun ve mercan gibi mallarla değiştiriyorlardı (Lybyer, 1915: 581; Uzunçarşılı, 2011: 683). Hindistan ve İran’dan Anadolu’ya getirilen ipek ve özellikle de yünlü kumaşların Avrupa’ya ulaşmasında ise Floransalıların hâkimiyeti söz konusuydu (İnalçık, 2017: 289-290).

İtalyan şehir devletlerinin dışında Dubrovnik ve Balkanlar da, Osmanlı Devleti’nin özellikle karayoluyla yapılan ticaretinde önemli yer tutan bölgelerdir. İtalya ve dolayısıyla Avrupa ile Osmanlı arasındaki ticarete Çeşme Limanı, denizyolu bağlantısı olarak ön plana çıkarken; Dubrovnik ise karayoluyla yapılan ticarete önemli bir bölgedir. 1400’lü yılların başından itibaren hem ticarete ve hem de bölgesel politikada yavaş yavaş Osmanlı Devleti’ne bağımlı hale gelen Dubrovnik, 1433 yılında her yıl 500 duka altın haraç ödemeyi kabul etmiştir. Bu haraç miktarı 1458’de 1.500 duka altına ve 1467’de ise 5.000 duka altına çıkartılmıştır. Bu haraçlar karşılığında padişah tarafından Dubrovnikli tüccarlara, Osmanlı topraklarında serbestçe ticaret yapabilme özgürlüğü tanınmıştır. Osmanlı hazinesi bu şekilde hem haraç geliri elde ederken, hem de ticaretten doğan bir kazanç sağlamıştır. Dubrovnik ise yapmış olduğu ticareti Osmanlı’nın kontrolü altında Balkanlar’ın tamamına yaymış ve aynı zamanda işlenmiş deri, hayvan derileri, balmumu ve yün gibi malların İtalya’ya ihraç tekeli eline almıştır (İnalçık, 2017: 309-313).

Bu devletlerin dışında 15. yüzyıl sonlarında Rusya ve Lehistan, 16. yüzyılın ortalarına doğru Fransa ile ticari ilişkiler gelişmiştir. Hindistan ve İran ise Osmanlı ticaretindeki ağırlığı hiç eksilmeyen bölgelerdir. Kervanlarla yapılan İran ticareti daha çok dokuma ve halı gibi eşyalar üzerine yoğunlaşırken (Uzunçarşılı, 2011: 683); Hindistan ile olan ticarete ise baharat ağırlıklı konumdadır. Bu ülkelerle yapılan ticarete Bursa’nın önemli bir yeri olduğu görülmektedir. 15. yüzyılda Bursa, hem ülke sınırları içerisindeki İstanbul gibi büyük şehirlere hem de ülke sınırları dışında özellikle de Güney ve Doğu Avrupa’nın büyük bölümüne Hint-Arap malları ile İran ipeğinin temin edildiği önemli bir antrepo haline gelmiştir. Hindistan’dan başlayıp Cidde-Mekke-Şam güzergâhını takip ederek Osmanlı topraklarına giren Hint baharat kargoları; Halep, Konya, Akşehir ve Kütahya’dan geçerek Bursa’ya ulaşıyordu. Bu karayolunun dışında Osmanlı’nın Hindistan mallarını ithal etmesinde, İskenderiye-Akdeniz deniz yolundan da faydalanılmıştır. İthal edilen bu malların ülke içerisine dağıtılmasında iki önemli nokta olan Bursa ve Antalya’nın bu ticaretten elde ettikleri gümrük gelirleri de devlet hazinesine önemli katkıda bulunmuştur. Bu gümrük gelirlerinin

Antalya için 1477 yılında 3.000 duka altını, Bursa için ise 1487 yılında 2.000 duka altını olduğu tahmin edilmektedir (İnalçık, 1960: 137-146).

Osmanlı Devleti doğu-batı ve kuzey-güney yönlerinde geliştirdiği bu ticaret anlayışıyla düşmanca bir tavır takınmak yerine, mümkün olduğu kadar çok kazanç sağlamayı hedeflemiştir (Lybyer, 1915: 581). Ticaretten elde edilen gelirlerin devlet hazinesi için çok önemli olduğunun farkında olan Osmanlı Devleti'nin, 14. yüzyılın ortalarından itibaren farklı devletlere verdiği ve "ahdname" olarak da anılan kapitülasyonlar, bu doğrultuda değerlendirilebilir. İlk kapitülasyonların İtalyan şehir devletlerine verildiği bilinmektedir. Bunun sebebi ise geçmişi çok eskilere kadar uzanan ve özellikle 15. yüzyılda yoğunlaşan Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisindeki ticarete genel olarak İtalyanların hâkim olmasıdır (Acıpınar, 2015: 324).

Bu doğrultuda 1352 yılında Orhan Gazi tarafından tanınan kapitülasyonlarla, Anadolu'daki zengin madenlerden çıkartılan şapın ticaretindeki tek hak Cenevizlilere verilmiştir. 1387 yılında 1. Murad döneminde yenilenen bu kapitülasyonlara göre Cenevizliler, Pera'dan yapılan ithalat ve ihracat için gümrük vergisinden muaf tutulurken, ticarete konu olan malların değerinin %8'i oranında bir "pazar resmi" ödemişlerdir (İnalçık, 2017: 273).

Cenevizlilere verilen kapitülasyonlardan sonra Venedikliler de, Osmanlı Devleti'nden hububat ithali ve bu topraklarda yapacakları ticari faaliyetler için birtakım ayrıcalıklar istemişlerdir. Bunun üzerine 1384 yılında Venediklilere verilen kapitülasyonlar 1403, 1411, 1419, 1430, 1446 ve 1454 yıllarında yenilenmiştir. Daha sonra ise Fatih Sultan Mehmet'in Ege Adaları ile Balkan kıyılarını kontrol altına almak istemesi ile 1463-1479 yılları arasında yaşanan Osmanlı-Venedik Savaşı iki ülke arasındaki ilişkileri olumsuz yönde etkilese de, ticaret tamamen durmamıştır. 1479 yılında yapılan ve 1481 yılında yenilenen antlaşmaya göre Venedik'e daha önce elde ettiği ayrıcalıklara ilave olarak, Karadeniz'de Kefe ve Trabzon'da yapacakları ticari faaliyetlerde birtakım imtiyazlar tanınmıştır. Ancak 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren iki ülke arasında meydana gelen çıkar çatışmaları Osmanlı Devleti'ni, Venedik'in alternatiflerini aramaya itmiştir. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, Venedik'in alternatifleri olarak gördüğü Napoli Krallığı ve Floransa'ya da 15. yüzyılın sonlarında kapitülasyon vermiştir. Fatih Sultan Mehmet'in Bosna, Arnavutluk, Mora ve Karadeniz'deki yayılcı politikalarına Venedik ve Cenevizlilerin karşı çıkması, padişahın özellikle Floransalılara yönelmesine ve onlara ayrıcalık tanımasına neden olmuştur. 1454 yılında İstanbul Limanı'na sadece bir tane Floransa gemisi gelirken; İstanbul, Edirne, Bursa, Gelibolu, Pera, Rodos ve Sofya'da bulunan tüccarlar sayesinde gelişen Osmanlı-Floransa ticari ilişkilerinin bir sonucu olarak 1461 yılında üç gemiye kadar çıkmıştır (İnalçık, 2000: 247-248; İnalçık, 2017: 234-284).

15. yüzyılda zirveye ulaşan Levant ticaretinde, Osmanlıların İtalyan şehir devletleri ile özellikle kapitülasyonlar sayesinde daha yoğun bir ticari ilişki kurduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin kendi topraklarında yapılacak olan ticarete serbestlik tanınması karşılığında, 1454'te Cenevizliler yıllık 3.000 altın, 1455'te Boğdanlılar 2.000 altın, 1479'da Venedikliler 10.000 altın ve Floransalılar ise 5.000 duka altını ödemeyi kabul etmişlerdir (İnalçık, 2003: 403; İnalçık, 2017: 281).

15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin yoğunlaştığı bu antlaşmalar ve ticari imtiyazlar, hem düzenli olarak ödenen haraclar sayesinde devlet hazinesine katkı sağlamış, hem de dış ticaretin gelişmesine olumlu yönde katkıda bulunmuştur. Çünkü yapılan her antlaşma ve verilen her ticari imtiyaz, siyasi olmasa da ticari sınırları genişletmiştir. Bu doğrultuda daha önceki dönemlerde de kullanılan, kuzeyden başlayıp Anadolu üzerinden Halep, Bağdat ve Mekke'den geçerek güneye ve oradan da doğuya doğru ilerleyen mal akışına, Osmanlılar herhangi bir kısıtlama getirmemişlerdir. Benzer bir şekilde, Ege Denizi'nden başlayarak doğu-batı yönünde Asya'nın uzak iç kesimlerine kadar uzanan kervan ticareti de aktif bir şekilde devam etmiştir. Böylece Osmanlılar, 15. yüzyılda Avrupa'dan başlayıp Doğu'ya kadar ulaşan ana ticaret yollarının kontrolünü ele geçirmeye başlamışlardır (Lybyer, 1915: 577-583).

15. yüzyılda Osmanlı Devleti için ticaret kadar önemli olan bir diğer sektör ise sanayidir. Tarım ağırlıklı bir ekonomi anlayışı benimsenmesinin doğal bir sonucu, sanayi üretiminde girdinin ağırlıklı olarak tarım ve hayvancılıktan temin edilmesidir (Küçükcalay, 2014: 255). Batı Anadolu'da pamuk, Bursa ve İstanbul'da ipek, Ankara ve Tosya'da sof, Edirne'de deri işleri ve ayakkabı,

İstanbul'da ve Selanik'te ise çuha, Avrupa ve kuzey memleketlere ihracatı yapılan önemli sanayi ürünleridir (İnalçık, 1999: 7).

Bu sanayi kollarının dışında Osmanlı Devleti, özellikle para basma amacıyla kullanılan altın ve gümüş madenlerine de ayrı bir önem vermiştir (Kütükoğlu, 1994: 550-551). Bu madenlerin piyasada azalması devleti ekonomik olarak zor durumda bırakabileceği için, altın ve gümüş ithalatı gümrük vergilerinden muaf tutulurken, ihracatı ise yasaklanmıştır (İnalçık, 2017: 54; Tabakoğlu, 2013: 196). Mesela Fatih Sultan Mehmet döneminde ciddi miktarda altın ve gümüş sıkıntısı çeken Osmanlı Devleti, 1454'te Venedik ile yaptığı bir antlaşmada ithal edilen külçe veya sikke halindeki gümüşü, gümrük vergisinden muaf tutmuştur (İnalçık, 1951: 652-653). Bunun dışında 1477 yılında çıkarılan fermanlarda devletin piyasadaki altın ve gümüş miktarını artırmak için birtakım tedbirler aldığı görülmektedir. Kuyumcuların sıkı bir şekilde kontrol edilmesi, eski akçelerin kullanımının yasaklanması ve sahte para basılmasının önlenmesi bu tedbirlerin başında gelmektedir (İnalçık, 1947; Aktaran Akdağ, 1949: 524-525). Sadece Osmanlı Devleti değil, Orta Çağ dünyasında birçok devlet benzer uygulamalarda bulunmuştur. Çünkü bu dönemlerde ülkelerin refahı genel olarak piyasadaki altın ve gümüş miktarı ile ölçülmektedir (İnalçık, 2017: 54).

5. SONUÇ

15. yüzyılın başlarında Çin ve Hindistan dünyanın en güçlü ekonomileri olarak ön plana çıkarken, ilerleyen yıllarda hem Çin'in denizası ticareti yasaklayarak içe kapanmayı tercih etmesi hem de Coğrafi Keşifler sayesinde Avrupalıların Asya pazarına giderek daha fazla hâkim olması, dünya ekonomisindeki güç dengelerinin yeniden şekillenmesine neden olmuştur. Bu gücün kesin bir şekilde Asya'dan Avrupa'ya geçmesi için çok uzun bir zamana ihtiyaç duyulsa da, dünya ekonomisinin merkezinde meydana gelecek olan kaymanın sinyallerini veren 15. yüzyıl, bu açıdan önemli bir dönemdir.

Asya ile Avrupa'nın dışında, önemli ticaret yollarının merkezinde yer alan Ortadoğu ve Osmanlı Coğrafyası ise bu dönemde ön plana çıkan diğer bölgelerdir. Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan denizyolu güzergâhının bu yüzyılın sonlarına doğru keşfedildiği dikkate alındığında, çok eski zamanlardan beri kullanılan ticaret yollarının üstünde yer alan her iki bölge de hem Kızıldeniz üzerinden gemilerle hem de Orta Asya üzerinden kervanlarla getirilen malların Avrupa'ya ulaşmasında birer dağıtım merkezi görevini üstlenmiştir. Ayrıca Osmanlı Devleti, özellikle kapitülasyonlar sayesinde İtalyan şehir devletleriyle ticari bağlantılarını geliştirmiş, fetih politikalarında ticari amaçları da dikkate almış ve bu sayede ekonomik anlamda giderek güçlenmeye başlamıştır. Ancak her şeye rağmen unutulmamalıdır ki, bu dönemde dünya ekonomisinin merkezi hâlâ Asya'dır.

KAYNAKÇA

- Acıpinar, M. (2015). Ahidnameler Çerçevesinde Karadeniz'de Ticaret ve Yabancı Tüccarların Durumu (XV-XVII. Yüzyıllar). *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, Cilt:5, Sayı:12, 319-336.
- Adshhead, S. A. M. (1988). *China in the World History*, London: Macmillan.
- Akdağ, M. (1949). Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişafı Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti. *Bellekten*, Cilt XII, Sayı 51, 497-571.
- Birmingham, D. (1999). *Portugal and Africa*, New York: Palgrave Publishers Ltd.
- Braudel, F. (1983). *Civilization and Capitalism 15th-18th century, Vol 2*, London: William Collins Sons & Co Ltd.
- Braudel, F. (1984). *Civilization and Capitalism 15th-18th century, Vol 3*, London: William Collins Sons & Co Ltd.
- Broadberry, S., Guan, H. and Li, D. D. (2017). *China, Europa and the Great Divergence: A Study in Historical National Accounting, 980-1850*, University of Oxford: Discussion Papers in Economic and Social History.
- Brummett, P. (1994). *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany: State University of New York Press.

- Cameron, R. (1993). *A Concise Economic History of the World: From Paleolithic Times to the Present*, 2nd Edition. New York: Oxford University Press.
- Chaudhuri, K. N. (1985). *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Chaudhuri, K. N. (1990). *Asia Before Europe, Economy and Civilisation of the Indian Ocean from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Ciment, J. (2006). *Colonial America: An Encyclopedia of Social, Political, Cultural, and Economic History. Vol 1-5*, New York: Routledge.
- Clough, S. B. and Cole, C. W. (1954). Early Modern Capitalism and the Expansion of Europe. In Joseph L. Blau, Ralph H. Bowen, Peter J. Gay, Sidney Gelber, George T. Matthews, Richard M. Morse and Stephen W. Rousseas (Ed.), *Chapters in Western Civilization Vol. 1* (p. 166-207), New York: Columbia University Press.
- Das Gupta, A. (1987). The Maritime Trade of Indonesia: 1500-1800. In Ashin Das Gupta and Michael N. Pearson (Ed.), *India and the Indian Ocean 1500-1800* (p. 240-275), Calcutta: Oxford University Press.
- Das Gupta, A. and Pearson, M. N. (1987). *India and the Indian Ocean*, Calcutta: Oxford University Press.
- Epstein, S. A. (2014). *Geç Dönem Ortaçağ Avrupası: Ekonomik ve Sosyal Tarih, 1000-1500*, İstanbul: Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Findlay, R. and O'Rourke, K. H. (2007). *Power and Plenty: Trade, War, and the World Economy in the Second Millennium*, New Jersey: Princeton University Press.
- Flynn, D. O. and Giraldez, A. (1994). China and the Manila Galleons. In A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu (Ed.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy* (p. 71-90), London: Routledge.
- Flynn, D. O. and Giraldez, A. (1995). Born with a Silver Spoon: The Origin of the World Trade in 1571. *Journal of World History*, Vol.6, No.2, 201-221.
- Flynn, D. O. and Giraldez, A. (1996). Silk for Silver: Manila-Macao Trade in the 17th Century. *Philippine Studies*, Vol.44, No.1, 52-68.
- Frank, A. G. (1998). *Reorient: Global Economy in the Asian Age*, London: University of California Press Ltd.
- Hamashita, T. (1994). The Tribute Trade System and Modern Asia. In A. J. H. Latham and Heita Kawakatsu (Ed.), *Japanese Industrialization and the Asian Economy* (p. 91-107), London: Routledge.
- Harreld, D. J. (2016). *An Economic History of the World Since 1400*, Virginia: The Great Courses.
- Heaton, H. (2005). *Avrupa İktisat Tarihi*, Ankara: Paragraf Yayınevi.
- Helps, A. (1856). *The Spanish Conquest in America*, New York: Harper & Brothers Publishers.
- İnalçık, H. (1951). Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve İnkişaf Devrinde Türkiye'nin İktisadi Vaziyeti Üzerine Bir Tetkik Münasebetiyle. *Belleten*, Cilt XV, Sayı 60, 629-684.
- İnalçık, H. (1960). Bursa and the Commerce of the Levant. *Journal of the Economic and Social History of Orient*, Vol:3, No:2. 131-147.
- İnalçık, H. (1999). Osmanlı Tarihine Toplu Bir Bakış. *Osmanlı Ansiklopedisi*. Cilt 1, 37-117.
- İnalçık, H. (2000). İmtiyazat. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. Cilt 22, 245-252.
- İnalçık, H. (2003). Mehmed II. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. Cilt 28, 395-407.
- İnalçık, H. (2017). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-1: 1300-1600*, İstanbul: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Kennedy, P. (1988). *The Rise and Fall of Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, London: Unwin Hyman Limited.
- Küçükkalay, A. M. (2014). *Dünya İktisat Tarihi*, İstanbul: Beta Basım Yayım.
- Küpelî, Ö. (2008). Osmanlılar ve Doğu Ticaret Yolları Üzerine (XV-XVII. Yüzyıllar). Nilgün N. Kara, Latif Daşdemir ve Özer Küpelî (Ed.), *Prof. Dr. Necmi ÜLKER'e Armağan* (s. 391-405), İzmir: Meta Basım.
- Kütükoğlu, M. (1994). Osmanlı İktisadi Yapısı. Ekmeleddin İhsanoğlu (Ed.), *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi* (s. 511-650), İstanbul: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi.

- Lybyer, A. H. (1915). The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade. *The English Historical Review*, Vol XXX, Issue CXX, 577-588.
- Malanima, P. (2007). *Decline or Growth? European Cities and Rural Economies 1300-1600*. http://www.paolomalanima.it/default_file/default_file/Papers/CITY_COUNTRY1300-1600.pdf
- Maddison, A. (2001). *The World Economy: A Millennial Perspective*, Paris: OECD.
- Maddison, A. (2003). *The World Economy: Historical Statistics*, OECD.
- Maddison, A. (2007). *Chinese Economic Performance in the Long Run*, OECD.
- Massa, P. (2006). The Economy in the Fifteenth Century: Preconditions for European Expansion. In Antonio Di Vittorio (Ed.), *An Economic History of Europe: From Expansion to Development* (p. 1-25), New York: Routledge.
- McEvedy, C. and Jones, R. (1979). *Atlas of World Population History*, Great Britain: Penguin Books Ltd. and Allen Lane.
- McKay, J. P., Crowston, C. H., Wiesner-Hanks, M. E. and Perry, J. (2014). *A History of Western Society*, 11th Edition. Boston: Bedford/St. Martin's.
- McNeill, W. H. (1983). *The Pursuit of Power: Technology, Armed Force, and Society Since A.D. 1000*, Chicago: The University of Chicago Press.
- Menard, R. R. (1991). Transport Costs and Long-Range Trade, 1300-1800: Was there a European "Transport Revolution" in the Early Modern Era? In James D. Tracy (Ed.), *The Political Economy of Merchant Empires* (p. 228-275), Cambridge: Cambridge University Press.
- Needham, J. (1981). *Science in the Traditional China: A Comparative Perspective*, Hong Kong: The Chinese University Press.
- O'Rourke, K. H. and Williamson, J. G. (2009). Did Vasco da Gama Matter for European Markets? *The Economic History Review*, Vol:62, Issue:3, 655-684.
- Özcan, A. (2015). *Sömürgecilik Tarihi (Afrika-Asya)*, 2. Baskı. Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları.
- Pacey, A. (1990). *Technology in World Civilization: A Thousand-Year History*, Cambridge: The MIT Press.
- Parker, G. (1991). Europe and the Wider World, 1500-1750: The Military Balance. In James D. Tracey (Ed.), *The Political Economy of Merchant Empires* (p. 161-195), Cambridge: Cambridge University Press.
- Pirenne, H. (1937). *Economic and Social History of Medieval Europe*, New York: Harcourt Brace & Company.
- Postan, M. (1939). The Fifteenth Century. *The Economic History Review*, Vol:9, No:2, 160-167.
- Reid, A. (1993). *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450-1680. Cilt 2: Expansion and Crisis*, New Haven: Yale University Press.
- Rossabi, M. (1990). The "Decline" of the Central Asian Caravan Trade. In James D. Tracy (Ed.), *The Rise of the Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World 1350-1750* (p. 351-370), Cambridge: Cambridge University Press.
- Sahillioğlu, H. (1989). *Türkiye İktisat Tarihi*, İstanbul: Menteş Kitabevi.
- Sanderson, S. K. (1999). *Social Transformation: A General Theory of Historical Development*, Maryland: Rowman & Littlefield Publishers.
- Souza, G. B. (1986). *The Survival of Empire: Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea 1630-1754*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Spielvogel, J. J. (2009). *Western Civilization*, 7th Edition. California: Thomson Wadsworth.
- Stensgaard, N. (1972). *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*, Kopenhagen, Studentlitteratur.
- Stuart-Fox, M. (2003). *A Short History of China and Southeast Asia: Tribute, Trade and Influence*, Australia: Allen & Unwin.
- Tabakoğlu, A. (2013). *İslam İktisadına Giriş*, İstanbul: Dergâh Yayınları.

- Tarling, N. (1992). *The Cambridge History of Southeast Asia. Cilt: 1, From Early Times to c. 1800*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Thomaz, L. F. F. R. (1993). The Malay Sultanate of Melaka. In Anthony Reid (Ed.), *Southeast Asia in the Early Modern Era: Trade, Power and Belief* (p. 69-90), New York: Cornell University Press.
- Turan, Ş. (2003). Levant. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. Cilt 27, 145-147.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2011). *Osmanlı Tarihi, 2. Cilt*. Ankara: TTK Yayınları.
- Wallerstein, I. (1974). *The Modern World System 1: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York: Academic Press.
- Walter, R. (2012). *Economic Relations Between Europe and the World: Dependence and Interdependence*, European History Online.

EXTENDED SUMMARY

Purpose

This study aims to examine the regions that came to the fore in the world economy in the 15th century. In this direction, the power shift between Asia, which has been the strongest economy in the world since ancient times, and Europe, which has been rapidly advancing towards becoming the new center of the world economy, especially since the second half of this century, is discussed. Apart from this, the Middle East and Ottoman Geography, which is located at the center of important trade routes connecting both continents and therefore has a constantly vibrant economy, are other important regions that should be examined in this period.

Methodology

In this study, the regions that came to the fore in the world economy in the 15th century are discussed. In this direction, first of all, Asia Region and the strongest economies of this region China, India, Southeast Asia, and Japan, were examined in detail. The region considered after Asia is Europe. Thanks to the Geographical Discoveries developed under the leadership of Portugal and Spain in the first place, it is seen that Europe has progressed rapidly to become the new central power of the world economy, especially since the second half of the 15th century. The Middle East and Ottoman Geography, which is located at the center of important trade routes connecting both continents apart from Asia and Europe, are other regions that should be addressed in this century.

Findings

It is seen that Asia, which was the center of the world economy in the first years of the 15th century, started to lose this power gradually in the following years. The most important factor that causes this power loss is Zheng He's preference to withdraw after returning from his seventh and last sea voyage. The factor that caused this slowdown in Asia is the Geographical Discoveries, led by Portugal and Spain. Thanks to the Geographical Discoveries, reaching the Southeast Asia and China by sea towards the end of this century, Europeans wanted to have all the riches of Asia since the 16th century. Although not as strongest as Asia and Europe, the other important one that draws attention as an important economy in this century is the Middle East and Ottoman Geography. Considering that the sea route, which travels from the West African coasts to Southeast Asia and China through India, was discovered towards the end of this century, the Middle East and Ottoman Geography, which is located on the important trade routes, are the regions that have not lost their importance in this century.

Conclusion and Discussion

In this study, the 15th century, which is an important period in signaling that the world economy's power will shift from Asia to Europe, has been examined. Although the 15th century drew attention as the period when the transformation in the world economy began, the Asia Region, which was weakened compared to the beginning of the century, is still the central power of the world economy in this century. Although Europe will definitely seize this power in the coming centuries, it is an ordinary actor of the world economy centered in Asia in the 15th century.