

## ЗАКЉУЧАК

У односима Срба и Турака Цариградски друм почео је да игра своју улогу већ у првој половини XV века, јер су се, у својим надирањима према северу и западу, Турци увек држали главних комуникација. Касније, после пада Деспотовине, 1459. године, Угри ће се, такође, за своје продоре у Србију користити Цариградским друмом. Падом Београда под турску власт, 1521. године, када су се Турци коначно домогли ове завршне тачке на Цариградском друму и на тај начин себи отворили врата за продор у средњу Европу, Цариградски друм постаје кичма европског дела Царства и пут којим турске војске иду у нове походе и победе.

Ова нова улога друма изискивала је, неминовно, његову одређену организацију, а она се, у ствари, састојала у томе да се обезбеди нормално обављање промета. Турци овом послу приступају врло рано, већ у првим деценијама своје власти у Србији, да би, временом, број дербенцијских села чије становништво бде над безбедношћу саобраћаја стално повећавали. Исто тако, прибегавају и низу других мера, као што је подизање нових села и паланки, на пример. Уопште, повећани промет на друму и пораст хајдучије изискивали су сталне промене у организацији саобраћаја.

Поред наглашеног војног значаја који је друм, у већој или мањој мери, имао у свим временима, у турском периоду друм има и несумњив привредни значај. Особеност овог положаја састоји се у томе што се, освајањем Београда ~~(1521)~~ и, касније, Будима (1541), цела ова прворазредна комуникација нашла у границама једне државе. Друкчије речено, у границама јединственог царинског и привредног подручја које се протезало од Будима до Београда. Зато се, без обзира на наглашени војни значај који је Цариградски друм у периоду под Турцима имао, морају истаћи изузетно повољни услови за развој трговачког промета.

Међутим, када је у питању непосредно деловање, Цариградски друм је мало утицао на привредни и друштвени развитак Србије у целини. Њена земљорадничка и сточарска производња зависила је, у првом реду, од конфигурације и плодности земљишта, а извоз тих производа обављао се, поред Цариградског пута, и другим путевима, преко Београда и Смедерева, као и скелама на Дунаву и Сави. Тако се, значи, путевима који су кроз њу пролазили, а нарочито Цариградским друмом, Србија везивала за турско тржиште, извозећи на њега пољопривредне производе свог села, у првом реду. Увоз је, пак, због малог процента градског становништва, био далеко мањи, а како је домаћа сеоска радиност подмиривала већину потреба становништва, није било могућности да се, поред Београда, Смедерева, Ниша и, до-некле, Пирота, развије још неко знатније занатско средиште. Цариградски друм није могао, значи, ни као најпосећенија комуникација европске Турске да изазове крупније промене у професионалном и друштвеном саставу подручја кроз које је пролазио.

Што се тиче продора источњачких и културних утицаја Цариградским друмом у Србију, може се рећи да су се ти утицаји осећали, углавном, у већим местима, где је било муслиманског становништва. На њих наилазимо и у свим већим местима која су се налазила на путевима другог реда. Само у њима, па се стиче утисак да се шаролика река источњачког живота која је текла Цариградским друмом и, докле, осталим важнијим путевима није изливала из свога корита.

Када су у питању настанак, развитак и нестанак насеља, међутим, утицај Цариградског друма био је несумњив. Обезбеђујући промет на овом друму, Турци су морали да подстакну јачи развој насеља на њему. Дуги низ села дуж Цариградског друма добија током XVI века дербенџијски статус и не мали број међу њима дугује управо тој потреби, тачније друму, свој настанак. С друге стране, међутим, ова села су, због своје везаности за турски режим, препуштала своју судбину одлукама турских власти, па је њихов статус по потреби могао да буде и укинут. У дугом низу села од Београда до Софије набројали смо двадесет која су до данас ишчезла, а сва су обављала неку службу на друму. Треба, такође, истаћи да је на судбину ових места утицала, у знатној мери, и конфигурација земљишта; наиме, знатан број међу њима засељаван је на таквим местима где није било потребних услова за развитак. Без обзира на то што су извесна насеља дуговала Цариградском друму свој настанак, као што су извесна, опет због њега, сасвим ишчезла, у времену о коме је овде реч може се, у коначном збиру, пратити појава сталног опадања становништва. Док први турски пописи ових крајева дају утисак знатне, чак, местимично, велике насељености, они с краја XVI века показују уочљиво опадање. Истина, у извесном броју села дошло је и до знатног пораста броја становника, а има и случајева да су од једног села постала два, па чак и три. Ипак, ово не оспорава првобитни закључак о општем опадању становништва. Оно је, крај путева, посебно дуж Цариградског друма, који је као најзначајнија комуникација европског дела Царства у највећој мери исцрпљивао животне сокове насеља на њему, попримало, без сумње, највеће размере. Путописцима на пролазу кроз Србију пада у очи пуста и обезљуђена земља, утолико више што на њој распознају трагове некадашње обрађености. Касније, у XVII веку, добиће ова слика још тамније боје.

## THE CONSTANTINOPLE ROAD FROM BEOGRAD TO SOFIA (1459—1683)

In this work the phenomenon of the Constantinople road is viewed from the military, economic, social, demographic and cultural viewpoints.

The thesis is divided into five heads: route, organization of traffic, disturbances in traffic and safety system, settlements along the way as well as significance and rôle of the Constantinople road in Serbia in the 15th, 16th and 17th centuries.

Thanks in the first place to the new Turkish material as well as to a careful investigation of the travel literature the autor was in a position to delienate

in the first head in a most detailed manner the route of the Constantinople way and to establish all existing variants and, in a certain measure, also the degree of their usability. At the same time the author has emphasized all factors which bore on the selection of the route chosen.

Head two, organization of traffic, is new in entirety. In it the author describes exhaustively the appearance of the roadway during times of peace and war, also along individual divisions, as well as all factors that might have had an effect on the mentioned elements, furthermore the permanent traffic structures encountered along the way, the traffic conveyances and kinds of traffic. In this manner the author has created a picture of the life that flowed along the Constantinople highway, which, in comparison with other countries, was peculiar in its own way.

Although the question of highway robbers on Turkish roads is the subject of numerous works in the Yugoslav scientific literature, Head III, which deals with the disturbances in the traffic and the safety system, presents, the author believes, when there is talk of this phenomenon, not only a series of new data but also a new method of their interpretation. The author has likewise studied other disturbances which had an influence on the normal progress of traffic in the Imperial highway. He investigates separately the safety system. The Turks had succeeded by applying a whole range of safety measures in greater or smaller measure to secure normal progress of traffic. At the end of this head is presented a list of all villages which were concerned with highway safety.

Head IV, which is the longest in this treatise, presents the history of the settlements along the highway, both along the main and auxiliary ones. The author has tried to investigate the origin of each of the settlements, their rôle in the economic life and in the traffic on the highway, as well as the system of tax collecting. There is also an exhaustive description of the appearance of the highway and other features.

The last head, fifth, contains the rôle and significance of the Constantinople highway in Serbia in the 15th, 16th and 17th centuries, and it actually represents a very concisely defined conclusion. In the first place the author determines the place of the Constantinople highway in the military-political events taking place in the course of the whole Turkish rule in these regions. The Constantinople highway had a strong influence on the economic and social development of Serbia as a whole.

As regards the penetration of eastern influences through the Constantinople highway into Serbia, it is possible to state that this influence was felt in the main in the larger places where there were Moslem populations. The motley river of eastern life which used to flow along the Constantinople highways as if it did not overflow its banks. As regards the settlements along the way, in the first place what catches our eye is that along a large section of the highway from Beograd to Sofia no bigger settlement was formed during the Turkish reign. Finally it should be stated that along the Constantinople highway, as elsewhere in the Ottoman Empire, it is possible to watch the phenomenon of steady drop in population. The travellers passing through Serbia were impressed by the long stretches of wasteland bare of any traces of human habitation.