БЪЛГАРСКА АКАДЕМИЯ НА НАУКИТЕ
ИНСТИТУТ ЗА БАЛКАНИСТИКА
С ЦЕНТЪР ПО ТРАКОЛОГИЯ „АЛЕКСАНДЪР ФОЛ“

АВТОРЕФЕРАТ НА
ДИСЕРТАЦИОНЕН ТРУД ЗА
ПРИСЪЖДАНЕ НА ОБРАЗОВАТЕЛНАТА И НАУЧНА СТЕПЕН ДОКТОР,
ПРОФЕСИОНАЛНО НАПРАВЛЕНИЕ 3.1. СОЦИОЛОГИЯ, АНТРОПОЛОГИЯ И НАУКИ ЗА КУЛТУРАТА.
ДОКТОРСКА ПРОГРАМА „ТЕОРИЯ И ИСТОРИЯ НА КУЛТУРАТА“
на тема

ПЪТИЩА И СГРАДИ НА БАЛКАНИТЕ СПОРЕД ИТАЛИАНСКАТА ПЪТЕПИСНА ТРАДИЦИЯ (XVI–XVII ВЕК)

Автор:

Надежда Захариева Янакиева

Научен ръководител:

Проф. д-р Пенка Данова

София, 2026 г.

Дисертационният труд „ПЪТИЩА И СГРАДИ НА БАЛКАНИТЕ СПОРЕД ИТАЛИАНСКАТА ПЪТЕПИСНА ТРАДИЦИЯ (XVI–XVII ВЕК)“ е обсъден и предложен за защита на Научния съвет на ИБЦТ-БАН, проведен на 28.04.2026 г.

Защитата на дисертационния труд ще се състои на заседание на научното жури на 31 август 2026 г. (понеделник) от 10:00 часа в Заседателната зала на ИБЦТ-БАН, ул. „Московска“ № 45, гр. София.

Материалите по защитата са на разположение на интересуващите се в библиотеката на ИБЦТ-БАН, ул. „Московска“ № 45, гр. София.

Дисертационният труд на тема „пътища и сгради на балканите според италианската пътеписна традиция (XVI–XVII век)“ съдържа увод, три глави, заключение, три приложения, библиография и списък на съкращенията, с общ обем от 239 страници.

Увод

Настоящият дисертационен труд е посветен на пътищата, сградите и инфраструктурните обекти на Балканите, отразени в италианската пътеписна традиция от XVI и XVII век. Изследването разглежда пътеписната литература като ценен извор за историята на обществата, културата, пространствената организация и материалната среда в Османската империя. Италианските пътешественици – дипломати, учени, духовници, търговци и участници в официални пратеничества – оставят свидетелства, които често предлагат поглед отвъд официалната политическа историография. Техните описания позволяват да се проследят не само основните трасета на движение, но и конкретните условия на пътуването, местата за престой, пътните съоръжения, градските структури и механизмите на османската власт, проявени в организацията на пътя.

Изследването изхожда от разбирането, че пътят не може да бъде разглеждан единствено като физическо трасе, а следва да бъде мислен като организирано пространство на движение и престой. В рамките на това пространство се пресичат административни, икономически, социални и културни практики. Пътят е едновременно средство за свързване между отделни градове и региони, канал за търговия и дипломатически обмен, зона на контрол и сигурност, както и място, в което пътуващият среща различни форми на социална и културна организация.

Актуалността на темата се определя от факта, че макар пътеписите да са изследвани като ценни исторически извори за Балканите през XVI–XVII век, до момента липсва систематично проучване, което да разглежда пътната инфраструктура на региона именно през призмата на италианската пътеписна традиция. В българската и балканската историография съществуват значими изследвания върху отделни пътешественици, върху чуждите пътеписи като исторически извори, както и върху образа на българските земи в западноевропейските описания. Настоящият труд обаче поставя в центъра на анализа не

само самите текстове, а пространствената и инфраструктурната реалност, която те документират: пътища, мостове, ханове, кервансараи, джамии, имарети, крепости, пазари, градски ядра и селищни структури.

В този смисъл дисертационният труд цели да запълни определена празнина в изследванията, като изведе инфраструктурните и пространствените характеристики на Балканите в контекста на османската политическа и културна действителност, видяна през погледа на италианските пътешественици. Работата се стреми да покаже как тези автори описват пътя и сградите не само като материална среда, но и като свидетелства за ред, власт, несигурност, икономическа активност, социално разслоение и културна различност.

Хронологическата рамка на труда обхващат XVI и XVII век. Изборът на този период не е случаен. Именно тогава Османската империя достига най-широките си териториални граници и развива сложна система от военни, административни и търговски комуникации. Пътищата на Балканите имат ключово значение за движението на войски, пратеничества, търговци, поклонници и куриери. Същевременно италианските държави, и особено Венецианската република, поддържат активни дипломатически и търговски контакти с Османската империя, което обуславя появата на значителен корпус от пътеписни свидетелства.

ЦЕЛ И ЗАДАЧИ НА ИЗСЛЕДВАНЕТО

Целта на настоящия дисертационен труд е да изследва и съпостави подбрани сведения за пътищата, сградите и инфраструктурните обекти, съдържащи се в италиански пътеписи от XVI и XVII век, свързани със сухопътните маршрути на Балканите, с особен фокус върху територията на българските земи. Изследването изхожда от разбирането, че пътят може да бъде разглеждан не само като физическо трасе, но и като организирано пространство на движение и престой, в рамките на което се пресичат административни, икономически и културни практики. В този смисъл в работата са проследени състоянието на пътищата и сградите по тях, настъпилите промени във времето, както и изграждането на нови или преустройството на съществуващи постройки, които пътуващите отбелязват като ориентири по маршрута.

В рамките на изследването вниманието е насочено към развоя на пътя като инфраструктурна и социална реалност – доколко трасетата се запазват или променят във времето, как се организира движението по тях и какви материални елементи структурират пътуването през XVI–XVII век. Особено място заема разглеждането на пътните съоръжения и сградите, описвани в италианските пътеписи, разположени по основните сухопътни маршрути. Анализът обхваща обекти, които имат значение за придвижването и престоя на пътуващите – мостове (каменни и дървени), ханове и кервансараи като места за нощувка и временно установяване, лодки за преминаване през реки в участъци без мостове, както и джамии и прилежащи към тях комплекси, които пътешествениците често отбелязват като възможни места за подслон. Чрез тези описания се търси възможност пътят да бъде разгледан като среда, в която материалната инфраструктура и практиките на пътуване се оказват тясно свързани.

Изборът на XVI–XVII век не е случаен. Именно през този период Османската империя достига най-широките си териториални граници, което създава предпоставки за интензивно използване и поддържане на пътната мрежа на Балканите. Италианските пътеписи от тази епоха предоставят възможност да се проследи пътуването в условията на относителна стабилност и активен обмен, когато пътищата и сградите по тях играят важна роля за свързването на различните части на имперското пространство.

Задачите на настоящото изследване включват селекция, превод от италиански език (в случаите, когато текстовете не са преведени на български) и анализ на онези части от произведенията, които съдържат ценни сведения за пътищата, селищата и сградите на Балканския полуостров. Данните са систематизирани и съпоставени с цел да се открояят сходствата и различията в описанията на едни и същи маршрути и места, както и възможните промени във възприятието на пътя и пространството. Особено внимание е обърнато на оценъчния език на италианските автори и на начина, по който те описват инфраструктурата във връзка със собствения си пътуващ опит.

ИЗВОРОВА БАЗА

Корпусът на използваните извори включва текстове с различен характер – дипломатически доклади, дневници на пътувания, итинерарии, търговски описания и лични свидетелства. Това разнообразие позволява да се проследят различни гледни точки към пътя и инфраструктурата на Балканите. Дипломатическите пратеници

обръщат внимание на административната организация, сигурността и състоянието на комуникациите. Търговците се интересуват преди всичко от безопасността на маршрутите, възможностите за снабдяване, митническите режими и условията за придвижване. Пътешествениците с хуманистични интереси описват античните останки, градската среда, местните обичаи и културните различия.

Особено значение за настоящото изследване имат авторите, преминали по Диагоналния път и Десния път в различни периоди на XVI и XVII век. Това позволява да бъдат проследени както постоянствата в инфраструктурата и организацията на движението, така и промените, настъпили в резултат на политически, военни и икономически процеси.

Изследването се основава върху представителен корпус от италиански пътеписи, дневници, итинерарии и писма от XVI и XVII век. Анализът обхваща текстовете на: Бенедето Рамберти (1503–1546), представен чрез изследването на Снежана Ракова и Пенка Данова (*Бенедето Рамберти и Даниело Лудовизи*, Пловдив, 2016); писмото на Томазо Контарини е публикувано от Ракова (*Нов пътеписен извор за Балканите от 1528 г. Известия на държавните архиви, кн. 55.София, 1988)*; Катарино Дзено, чиито пътувания са публикувани в изданието на Петър Маткович (*Dva talijanska putopisa po balkanskom poluotoku iz XVI. vieka*, *Starine*, *кн. 10, Загреб, 1878)*; Маркантонио Пигафета (1540–1568) – въз основа на публикацията на Маткович (*Putopis Marka Antuna Pigafette u Carigrad od god. 1567*, *Starine, кн. 22, Загреб, 1890)* и труда на Данова (*България и българите в италианската географска книжнина (XIV–XVI век)*, София, 2011б); Якопо Соранцо (1518–1599) – чрез ръкописа *Diario del viaggio da Venezia a Costantinopoli fatto da M. Jacopo Soranzo… (1575)*; Паоло Контарини (1529–1585) – по данните, обобщени в изследването на Данова (*Пострата градска действителност под перото на италианските пътешественици: Пловдив и околностите му през XV–XVI век*, *Mediavalia, II, кн. 5, 2012)*; Джовани Киаромани (1633–1683) – въз основа на книгата на Данова (*Джовани Киаромани и неговото пътуване от Виена до Бурса през 1659 г*., *София, 2017)*; Джовани Батиста де Бурго – според публикацията на Данова (*Балканските маршрути на Джовани Батиста Де Бурго от 1682: Реално или въображаемо пътуване?*, *Историческо бъдеще*, *XV, бр. 1–2, 2011а)*; Томазо Алберти – чрез изданието на Алберти (*Viaggio a Costantinopoli di Tommaso Alberti (1609–1621)*, Болоня, 1889); Граф Лунджи Фердинандо Марсили – по публикацията на Йонов *(Немски и австрийски пътеписи за Балканите XVII –XVIII. 1986);* Джовани Беналя от неговия отчет за

пътуването до Константинопол (*Relatione del viaggio fatto à Costantinopoli, e ritorno in Germania, dell'illustrissimo signor conte Alberto Caprara, gentilhuomo della camera dell'imperatore. Venetia, 1685*)[1] и Марино Кавали – по данни от труда на Данова (2011б). Така подбраните автори и източници формират основата за комплексен сравнителен анализ на описанията на балканските маршрути в италианската пътеписна традиция през XVI–XVII век.

За целите на съпоставителния анализ са използвани още два извора. Първият е свързан с Джован-Мария Анджолело[2] от края на XV век, чиито сведения са добавени при разглеждането на Одрин и дават възможност да се проследят урбанистичните промени на града. Вторият е пътеписът на Мартин Грюневег от XVII век.[3] Макар да не е написан на италиански език, той съдържа едни от най-подробните сведения за т.нар. Десен път. Поради липсата на други известни италиански пътешественици от края на XVI и началото на XVII век, които да са оставили толкова детайлни описания на този маршрут, разказът на Грюневег е използван като съпоставителен материал спрямо текста на Томазо Алберти.

Подборът на произведенията е представителен, а не изчерпателен. Фокусът е върху онези текстове, които съдържат информация, важна за настоящето изследване и допринасят за неговата цялост.

МЕТОДОЛОГИЯ

Методологически изследването се основава върху критичен прочит на пътеписните свидетелства, разглеждани едновременно като литературни текстове и като исторически извори. Особено внимание е отделено на проблема за субективността в пътеписната традиция. Италианските автори често описват Балканите през призмата на собствените си културни представи, страхове, религиозни нагласи и политически очаквания. Поради това сведенията им са подложени на съпоставка както помежду им, така и с по-широкия исторически контекст.

---

[1] Benaglia, G. Relatione del viaggio fatto à Costantinopoli, e ritorno in Germania, dell'illustrissimo signor conte Alberto Caprara, gentilhuomo della camera dell'imperatore. Venetia, 1685

[2] Данова, П. България и българите в италианската географска книжнина (XIV – XVI век). София, 2011.

[3] Немски и австрийски пътеписи за Балканите XVII –XVIII в. Увод, подбор и коментар. Михаил П. Йонов. Чужди пътеписи за Балканите, Том 6. София, 1986.

При анализа е взет предвид и социалният профил на отделните автори – дипломати, търговци, духовници или придружители на официални мисии – тъй като целта на пътуването оказва пряко влияние върху характера на наблюденията. Така например дипломатите обръщат внимание на организацията на османската власт и сигурността на маршрута, докато търговците се интересуват от пазарите, цените, възможностите за снабдяване и логистиката на придвижването.

Естеството на дисертационния труд е интердисциплинарно, като се интегрират методи от различни научни дисциплини, приложени към корпуса на италианската пътеписна традиция от XVI и XVII век. Посредством съпоставка на изворовите сведения се проследява не само географското трасе на маршрутите, но и техният социално-икономически контекст. Методологическата рамка се основава на взаимодопълващи се аналитични подходи. Водещ е извороведският метод, включващ събиране, критичен подбор и анализ на първични източници – пътеписи, итинерарии[4], и лични писма от XVI–XVII век, написани на италиански език, включително непубликувани ръкописи и редки печатни издания. Прилага се превод и анализ, съпроводен с коментар и уточняване на терминологията, топонимите и културно-историческите препратки. Сравнителният анализ служи за съпоставка на описанията на едни и същи маршрути, селища и инфраструктурни обекти, с цел проследяване на измененията и постоянните характеристики във времето. Историкогеографският метод позволява локализиране на описваните маршрути и обекти върху исторически и съвременни карти, както и анализ на промените в пътната мрежа и транспортната инфраструктура през разглеждания период. Допълнително се прилага биографичен и библиографски подход за изследване на живота и дейността на авторите, както и на историята на техните произведения – ръкописи, издания и преводи.

СТРУКТУРА И СЪДЪРЖАНИЕ НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

[4] *itinerario* – букв. „маршрут“. Пътуващите италианци описват своите пътувания в итинерарии, които съдържат сведения за селищата, през които преминават, разстоянията между отделните станции (често посочени в часове път), както и друга полезна информация за маршрута.

Дисертационният труд се състои от увод, три глави, заключение, три приложения, библиография и списък на съкращенията.

В увода са представени актуалността на темата, степента на разработеност на проблема, целта и задачите на изследването, изворовата база, методологическата рамка и основните маршрути, които попадат в обхвата на труда. Обоснован е изборът на XVI–XVII век като период, в който Османската империя достига своя най-широк териториален обхват, а Балканите функционират като важна зона на движение, свързваща османската столица с Централна Европа, Адриатическото крайбрежие, Дунавския регион и Черноморското пространство.

ГЛАВА I. ОСМАНСКАТА ИМПЕРИЯ И СТАРИТЕ ИТАЛИАНСКИ ДЪРЖАВИ ПРЕЗ XVI И XVII ВЕК

Първата глава разглежда историко-политическия контекст, в който се осъществяват пътуванията на италианските автори през Балканите. През XVI и XVII век отношенията между Османската империя и т.нар. стари италиански държави – преди всичко Венеция, Генуа, Папската държава, Тоскана и Неапол – се характеризират с динамика, колебаеща се между конкуренция, конфликти и прагматичен диалог.

Особено внимание е отделено на Венецианската република, която поддържа най-интензивни политически, дипломатически, търговски и военни отношения с Османската империя. Морските пътища имат ключово значение за италианските пътувания до Константинопол. Венеция разполага с утвърдени връзки с редица важни пристанища в Далмация, Йонийско и Егейско море, както и в Източното Средиземноморие. Морските маршрути са предпочитани заради тяхната бързина и относителна сигурност, особено при официалните мисии.

В главата са разгледани и сухопътните маршрути, използвани от италианските пътешественици. Средният път, или Via Diagonalis, е най-интензивно използваният сухопътен маршрут. Той преминава от Константинопол през Одрин, Пловдив, София, Ниш и Белград и свързва османската столица с Централна Европа. Десният път, макар и по-слабо документиран, представлява важен маршрут през източните части на днешна България – от Константинопол през Одрин, Айтос, Провадия и Добрич към Дунав. Виа

Егнация и крайдунавските маршрути са засвидетелствани по-ограничено в италианската традиция, но също имат значение за по-широката картина на движението през Балканите.

Важен акцент в главата е обстоятелството, че италианските автори, оставили сведения от XVI век, са значително повече в сравнение с тези от XVII век. Тази разлика се обяснява с влошените политически и търговски отношения между Венецианската република и Османската империя, както и с продължителните военни конфликти между двете страни. Военните действия, особено в районите, през които преминават основните сухопътни маршрути, водят до ограничаване на пътуванията, затрудняване на придвижването и прекъсване на определени пътни връзки.

ГЛАВА II. ДИАГОНАЛНИЯТ ПЪТ (СРЕДНИЯТ ПЪТ)

Втората глава е посветена на Диагоналния път, който през XVI–XVII век запазва своето ключово значение като основен сухопътен маршрут, свързващ Белград с Константинопол. Той функционира като гръбнак на военните, търговските и административните комуникации в османските Балкани. По този маршрут се движат дипломатически мисии, търговци, куриери и военни контингенти.

Италианските пътеписи последователно представят Диагоналния път като най-добре организираната и най-сигурна пътна артерия в региона. Именно по него османската държава концентрира усилията си за поддържане на инфраструктура, охрана и логистика. Този факт се откроява особено ясно при съпоставката с отклоненията от главния път, водещи от Дубровник, Дурас и други адриатически пристанища, които често са описвани като трудни, опасни и слабо обезпечени.

Градовете по Диагоналния път функционират като основни станции за почивка, подмяна на коне и снабдяване с провизии. В същото време пътеписите показват неравномерност в обема и характера на описанията. Най-подробни сведения се срещат за Белград, София, Пловдив, Свиленград и Одрин. Тези градове са възприемани не само като транзитни пунктове, но и като места на престой, възстановяване и социално взаимодействие.

Белград е представен като първа точка на реален контакт с османската власт при пътуването от Централна Европа към Константинопол. Пътешествениците обръщат внимание на административните механизми – митници, преводачи, ескорти и

организация на транспорта – повече отколкото на самия градски облик. Така Белград се явява не толкова архитектурен обект, колкото сцена на среща с османската административна система.

София е разгледана чрез географското си положение, градоустройствената си структура и сведенията за църквата и името на града. Пловдив заема особено място в италианските описания. Авторите проявяват интерес към неговото антично минало, крепостни останки и разположение, но същевременно отбелязват и черти на съвременната османска градска среда. Одрин е представен като един от най-значимите градове по маршрута, с богата информация за ханове, пазари, крепостни стени, мостове, джамии, църкви, сараи и кервансараи.

Особено значение има анализът на Свиленград и моста на Мустафа паша. Този комплекс показва как пътната инфраструктура се свързва с религиозно-благотворителни и стопански функции. Мостът, джамията, кервансаряят и прилежащите структури не са само транспортни съоръжения, а част от по-широка социална и икономическа организация.

Специално внимание в главата е отделено и на други маршрути, които водятдо централната ос на Диагоналния път. През XVI–XVII век италианските пътешественици и пратеници навлизат на Балканите предимно по море, като достигат до пристанищата Дубровник, Котор, Улцин, Шкодра, Лежа и Дурас. От тези крайбрежни центрове започват различни сухопътни маршрути, които постепенно се събират и се вливат в Диагоналния път. В изследването са разгледани особеностите на тези пътища, условията на придвижване по тях, както и ролята им за свързването на Адриатическото крайбрежие с вътрешността на Балканите и османската пътна система. Италианските автори често описват тези преходи като значително по-трудни и опасни в сравнение с основната линия Белград–София–Пловдив–Одрин–Константинопол, което позволява да се открои контрастът между периферните маршрути и по-добре организирания централен имперски коридор.

В главата се разглеждат и противоречивите оценки на италианските автори за сигурността и състоянието на пътя. Съпоставката между Бенедето Рамберти и Катарино Дзено е особено показателна. Рамберти описва Балканите като пространство на опасност, занемареност и несигурност. За него пътуването е тежко, пътищата са трудни, а опасността от разбойници е постоянна. Катарино Дзено, напротив, свидетелства за

организирана система за охрана и логистична подкрепа, за осигурени водачи, конен ескорт и снабдяване с храна срещу заплащане.

Тази двуслойност е важна за разбирането на италианската пътеписна традиция. Балканите са представени едновременно като пространство на несигурност и като територия, в която османската държава поддържа механизми за движение, охрана и контрол. Именно това противоречие разкрива сложния и многопластов характер на региона през XVI–XVII век.

ГЛАВА III. ДЕСНИЯТ ПЪТ

Третата глава е посветена на т.нар. Десен път, който започва от Константинопол и продължава през Одрин, Айтос, Провадия и Добрич, като достига до река Дунав. Пътят е използван предимно от търговци и се отличава с по-ниска гъстота на населението, ограничено присъствие на османски гарнизони и относително слаба логистична инфраструктура, което го прави по-рисков за преминаване в сравнение с Диагоналния път.

Десният път е значително по-слабо документиран в италианската пътеписна книжнина. Именно поради това сведенията на Томазо Алберти придобиват особено значение. Той е един от малкото италиански автори, преминали по този маршрут и оставили относително подробно описание. В дисертационния труд е включен превод на откъс от неговия текст, отнасящ се до българските земи, което дава възможност за по-задълбочен анализ на маршрута и съоръженията по него.

В главата се разглеждат селищата Кючюкчекмедже, Бююкчекмедже, Силиври, Чорлу, Бююккаръштъран, Люлебургас, Бабаески, Хавса, Голям Дервент, Айтос, Провадия, Добрич, Булбул, Каракичи и Мачин. Вниманието е насочено към пътните съоръжения, местата за престой, възможностите за снабдяване и степента на сигурност по маршрута.

За по-пълното осмисляне на Десния път текстът на Томазо Алберти е съпоставен с пътеписа на Мартин Грюневег. Макар двамата автори да преминават през сходни места, техните перспективи са различни. Грюневег демонстрира етнографски интерес – наблюдава архитектурата, облеклото, храната, бита и местните обичаи. Тонът му е сравнително неутрален и често съчувствен. Томазо Алберти, от своя страна, е търговец,

чието пътуване е подчинено на прагматични цели. Неговият фокус е насочен към пътната инфраструктура, безопасността, митническите режими и възможностите за търговия.

Съпоставката между двамата автори позволява да се открояят два различни погледа към османската действителност: единият – на любопитен наблюдател, чувствителен към социално-културните детайли, другият – на предпазлив търговец, концентриран върху логистиката, риска и икономическите условия на пътуването.

ОСНОВНИ ИЗВОДИ

Проведеното изследване показва, че италианските пътеписи от XVI–XVII век представляват ценен и често уникален източник за проучване на историческата география, инфраструктурата и социалната реалност на Балканите. Чрез съпоставка на сведенията, съдържащи се в различни италиански наративни извори – пътеписи, дневници и итинерарии – е проследено не само географското трасе на основните балкански маршрути, но и техният социално-икономически контекст, степента на благоустройство, безопасността на пътуването и архитектурното развитие на ключовите градове и съоръжения по тях.

Сравнителният анализ на текстовете показва сложния и често противоречив образ на Балканите, който се формира в съзнанието на западноевропейските пътешественици. От една страна, в тези описания ясно личи стремежът да се открият следи от античното минало на региона. От друга страна, присъства критичен поглед към османската действителност, съчетан с определено възхищение към отделни аспекти на инфраструктурата, организацията на движението и управлението.

Италианските автори предоставят ценна информация за състоянието на основните транспортни артерии – най-вече Диагоналния път и Десния път. Особено място заемат сведенията за укрепените градове, мостовете, пътните станции, хановете и кервансараите. Изследването показва, че въпреки ограниченията и субективизма на пътеписния жанр, тези текстове позволяват реконструкция на важни аспекти от пътната мрежа, градската структура и социалната действителност на Балканите.

На първо място е установено, че пътната инфраструктура на Балканите, макар и често описвана като запусната и опасна, в действителност разкрива картина на активно благоустрояване и грижа за пътниците. Това противоречие ясно проличава при

съпоставката между наблюденията на Бенедето Рамберти и Катарино Дзено. Докато Рамберти представя пътуването като тежко и опасно, Дзено свидетелства за организирана охрана, водачи, конен ескорт и снабдяване.

Тази очевидна двуслойност в представата за Балканите се проявява и в описанията на градската среда. Градове като Пловдив, Одрин и София са едновременно възприемани като антични центрове с богато минало и като пространства на социално-етническо разделение, занемареност и архитектурен упадък.

Важен извод на изследването е, че мостовете, хановете, кервансараите, имаретите и религиозните комплекси не са просто транспортни съоръжения, а многофункционални пространства, свързани със стопански, социален и религиозен живот. Около тях възникват пазари, вакъфски институции, нови квартали и селища с различна функция – търговска, религиозна, благотворителна и административна.

В контекста на урбанистичното развитие изследването въвежда поглед към пространствената организация на балканските градове. Чрез съпоставката на италианските пътеписи се открояват модели на социално-етническо разслоение в градската тъкан, различия между укрепени и равнинни части, както и връзката между ключови инфраструктурни съоръжения и развитието на селищната среда.

От методологична гледна точка изследването показва, че пътеписите не следва да бъдат отхвърляни като ненадеждни поради своята субективност. Напротив, чрез критичен анализ, съпоставка между различни автори и проверка на сведенията им спрямо историческия контекст, те могат да бъдат използвани за реконструкция на достоверна картина на пътната мрежа и градската действителност на Балканите.

НАУЧНИ ПРИНОСИ

1. В дисертационния труд за първи път е направен систематичен опит за изследване на пътищата, сградите и инфраструктурните обекти на Балканите през XVI–XVII век въз основа на италианската пътеписна традиция.

2. Систематизиран е корпус от сведения, извлечени от италиански пътеписи, дневници и итинерарии, част от които са труднодостъпни, слабо познати или недостатъчно използвани в българската историография.

3. Преведени и анализирани са нови или слабо познати сведения от италиански език, включително пътуването на Томазо Алберти.

4. Извършена е съпоставка между отделните пътешественици и техните маршрути, разгледани в пряка зависимост от целите и характера на пътуванията им.

5. Реконструирани са основните характеристики на Диагоналния път и Десния път, с акцент върху тяхната инфраструктурна осигуреност, степен на поддържаност и условия за безопасност.

6. Формулиран е аналитичен поглед към градоустройствените характеристики и социалното устройство на ключови балкански селища като Ниш, София, Пловдив и Одрин, основан на непосредствените наблюдения на западноевропейските пътешественици.

7. Откроен е двойственият образ на Балканите в италианската пътеписна традиция – пространство, белязано едновременно от несигурността на пътуването, страховете от разбойници и запуснати територии, но и от съществуването на организирани държавни мерки за сигурност, изградени ханове, мостове, чешми и комплекси за подслон и снабдяване.

8. Показано е, че инфраструктурните обекти в османските Балкани следва да бъдат разглеждани не само като елементи на придвижването, а като социални, стопански и културни центрове, които структурират пространството около основните маршрути.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение дисертационният труд утвърждава италианските пътеписи като ценен и все още недостатъчно използван източник за изучаване на историческата география, инфраструктурата и социалната динамика на Балканите през XVI–XVII век. Чрез критичен и задълбочен прочит на тези извори изследването допринася за по-

пълното разбиране на трансбалканските маршрути, урбанистичното развитие и мястото на региона в по-широкия политически и културен контекст на Османската империя и Западна Европа.

Пътят е разгледан не само като линия на придвижване, а като организирано пространство, в което се срещат власт, търговия, религия, архитектура, сигурност и културно възприятие. Именно тази перспектива позволява да се види Балканският полуостров не като пасивна периферия, а като динамична зона на движение, обмен и инфраструктурна организация през Ранното ново време.

ПУБЛИКАЦИИ ПО ТЕМАТА НА ДИСЕРТАЦИОННИЯ ТРУД

Янакиева, Надежда. Развитие на инфраструктурата и архитектурата на Одрин според италианските писмени сведения от XVI–XVII век. В „Изкуство и контекст“ ИИИз при БАН 2025 https://artstudies.bg/books/part4/izkutsvo-kotekst_2025.pdf

Янакиева, Надежда. Сведения за стоки, пътища и пътни съоръжения в пътеписите на Томазо Алберти от началото на XVII век. В електронен портал на НБУ. 2023 https://eprints.nbu.bg/id/eprint/5077/

Янакиева, Надежда. Сведения на Томазо Алберти за неговите пътувания в Европейския Югоизток. В. Studia balcanica 35 . Югоизточна Европа през вековете: социална история, езикови и културни контакти. ИБЦТ ” Проф. Ал. Фол” – БАН, 2021 https://balkanstudies.bg/images/StudiaBalcanica35-proceedings-pages-compressed.pdf

Янакиева, Надежда. Дипломатическата игра в австрийско-османските отношения според италианската пътеписна традиция (XVI-XVII век). Доклад, приет за печат и представен на Кръгла маса на тема „HOMO LUDENS И HOMO BALKANICUS: ИГРАТА В СЛОВЕСНИЯ СВЯТ НА БАЛКАНИТЕ“ ИБЦТ (16 и 17 октомври 2025 г.)