

Keyifli Okumalar Dileriz

Binlerce kategoride milyonlarca PDF e-kitap, ders kitapları, dergiler ve romanlara platformumuz üzerinden ücretsiz ulaşabilirsiniz.

RESMİ WEB SİTEMİZ

<https://rantey.org>

Yedek ve Duyuru Kanallarımız

Sitemize erişim engeli gelmesi veya adres değişikliği durumunda aşağıdaki kanallardan güncel giriş adresine erişebilirsiniz:

- Telegram: <https://t.me/birkitapbir>
- WhatsApp Kanalımız : <https://whatsapp.com/channel/0029VbDHv8uE50Us4lvMoc0Y>

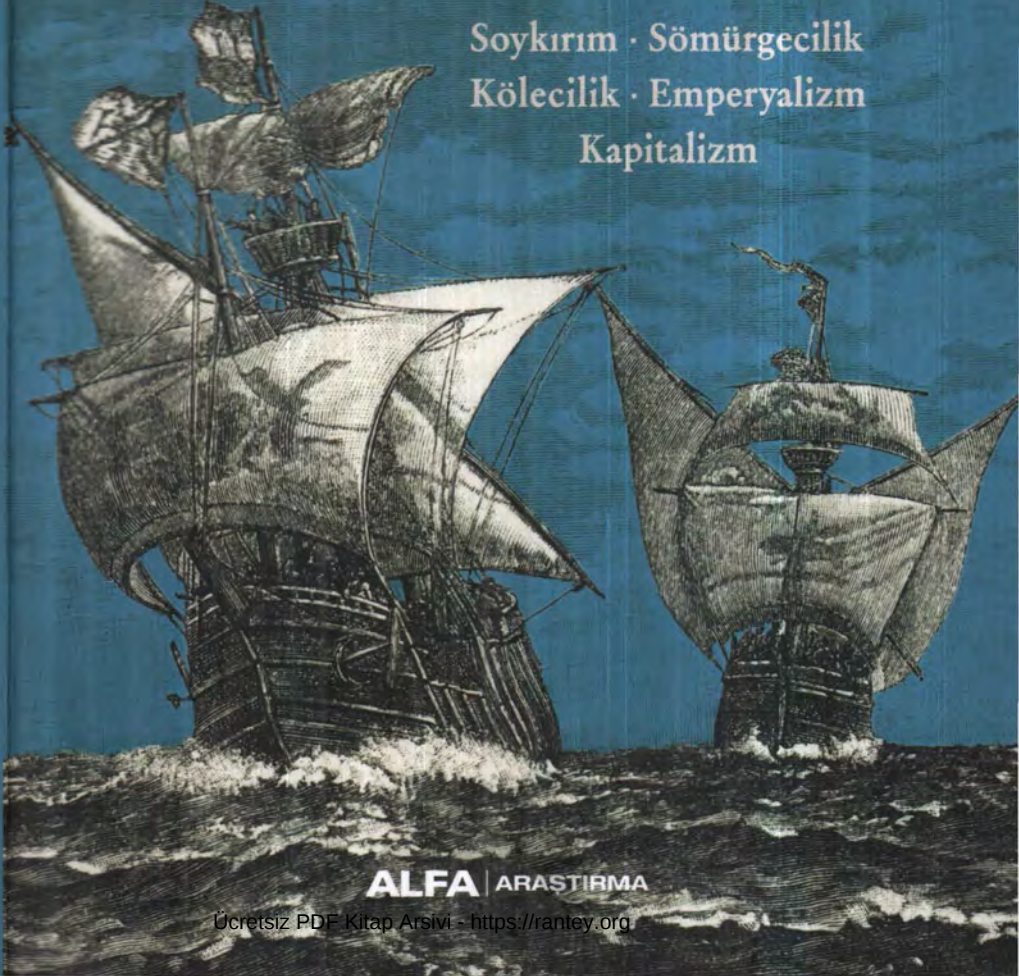
Erol Mütercimler

Erol Mütercimler COĞRAFI KEŞİFLER



COĞRAFI KEŞİFLER

Soykırım · Sömürgecilik
Kölecilik · Emperyalizm
Kapitalizm



ALFA

ALFA | ARASTIRMA

Ücretsiz PDF Kitap Arşivi - <https://ranney.org>

DÜNYAMIZI DÖNÜŞTÜREN COĞRAFI KEŞİFLER

EROL MÜTERCİMLER

1954 yılında Kars'ta doğdu. Tüm öğrenim yaşamı İstanbul'da geçti. İÜ Fen Fakültesi Fizik Bölümünden mezun oldu. Deniz Kuvvetlerinde bir süre fizik öğretmenliği, Beşiktaş Deniz Müzesi Müdürlüğü yaptı ve binbaşı rütbesinden emekli oldu. 1995 yılında Avustralya'ya gitti; amacı Asya'da Budist rahiplere katılmaktı, ama olmadı. Daha önce başlamış olduğu doktora çalışmasının tez araştırmasını bu ülkede yaptı. Melbourne kentinde yaşarken SBS devlet radyosunda programcı olarak çalıştı, Türk toplumuna hitap eden *Turkish Report* gazetesinde de köşe yazıları yazdı. "Çokkültürlülük ve Türk Göçü" üzerine hazırladığı doktora tezini İÜ Uluslararası İlişkiler Bölümünde savundu. Deniz tarihi çalışmalarıyla tanınan Mütercimler, Türkiye'ye dönüşünde çeşitli gazete ve dergilerde yazarlık yaptı. TRT radyosu ve TRT kanalı dahil olmak üzere birçok televizyon kanalında belgesel hazırladı ve programcılık yaptı. *Kanal 6*, *Star*, *Kanal 1*, *Star Haber 24* ve 2008 ortasına kadar *HABERTÜRK* kanalında dört yıldan fazla bir süre "komplo teorileri" sundu. Kanal 99, Cem TV, Meltem Tv, Halk TV, Tele1 ve günümüzde Tv 100 kanalında programlar yaptı. Bilgi, Yeditepe ve İstanbul Ticaret ve Haliç üniversitelerinde, Türk Devrim Tarihi, uluslararası ilişkiler ve strateji alan ve konularında lisans ve yüksek lisans öğrencilerine ders vermiştir.

Kitapları

Destanlaşan Gemiler (1984), *Milli Mücadelenin Kahraman Gemisi Alemdar* (1989), *Gaspedilen Gemi Sultan Osman* (1991), *21. Yüzyılın Eşiğinde Uluslararası Sistem ve Türkiye-Türkiye Cumhuriyetleri İlişkiler Modeli* (Yüksek Lisans Tezi, *Milliyet* 1992 Sosyal Bilimler Araştırma Ödülü kazandı), *Ertuğrul Faciası* (1993), *21. Yüzyıl ve Türkiye 'Yüksek Strateji'* (1997), *Bu Vatan Böyle Kurtuldu* (2004), *Düşler ve Entrikalar* (2005), *Kadınlar Gemiler Otomobiller* (2004), *Satılık Ada Kıbrıs*, (2007), *Geleceği Yönetmek* (2006), *Komplo Teorileri* (2005), *Akıl Oyunu* (2007), *Gelibolu 1915* (2005), *Fikrimizin Rehberi Gazi Mustafa Kemal* (2008), *Stratejik Düşünme* (2009), *Aynadaki Tarih* (2010), *Gençler İçin Fikrimizin Rehberi* (2013), *Mudanya Mütarekesi* (2013), *Büyük Kumpas Ergenekon* (2013), *Hayat Bir Tesadüf* (2016), *Darbeler-İsyanlar-İhtilâller* (2016), *Siyasal Cinayetler* (2018)

Dünyamızı Dönüştüren Coğrafi Keşifler

© 2018, ALFA Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.

Kitabın tüm yayın hakları Alfa Basım Yayım Dağıtım Ltd. Şti.'ne aittir. Tanıtım amacıyla, kaynak göstermek şartıyla yapılacak kısa alıntılar dışında, yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir elektronik veya mekanik araçla çoğaltılamaz. Eser sahiplerinin manevi ve mali hakları saklıdır.

Yayıncı ve Genel Yayın Yönetmeni M. Faruk Bayrak

Genel Müdür Vedat Bayrak

Kapak Tasarımı Alper Zeki

Sayfa Tasarımı Mürüvet Durna

ISBN 978-625-449-684-4

1-2. Basım: Kasım 2022

Baskı ve Cilt

Melisa Matbaacılık

Çiftelhavuzlar Yolu Acar Sanayi Sitesi No: 8 Bayrampaşa-İstanbul

Tel: 0(212) 674 97 23 Faks: 0(212) 674 97 29

Sertifika no: 45099

Alfa Basım Yayım Dağıtım San. ve Tic. Ltd. Şti.

Alemdar Mahallesi Ticarethane Sokak No: 15 34110 Cağaloğlu-İstanbul

Tel: 0(212) 511 53 03 (pbx) Faks: 0(212) 519 33 00

www.alfakitap.com - info@alfakitap.com

Sertifika no: 43949

Ücretsiz PDF Kitap Arsivi - <https://rantey.org>

Erol Mütercimler

COĞRAFI KEŞİFLER



Soykırım • Sömürgecilik
Kölecilik • Emperyalizm
Kapitalizm

ALFA

Kaşiflerin en son keşfettikleri beşinci kıtada
25 Şubat 2022 tarihinde doğan **Ari** ile
15 Nisan 2022 tarihinde doğmuş olan **Emile**'e;
savaşız bir dünyada yaşamaları tek dileğim olan
iki güzel torunlarıma adanmıştır.

İÇİNDEKİLER

Önsöz, 9

BİRİNCİ BÖLÜM

SUDA TAŞIMACILIK VE DENİZ ARAÇLARI GELİŞİMİ	29
1. Suda Taşımacılık Antikçağda Denizcilik ve Gemiler	34
2. Kürekler ve Kayıklar	41
3. Yelken ve Yelkenliler	46
4. Antikçağ Dönemi Gemi Yapım Tekniği ve Gemiler	48
5. Viking Dünyası	75
Okuma Parçası: Amerika'nın 'bilinmeden' keşfi ve Leif Eriksson'un öyküsü	87
6. Coğrafi Keşifleri Kolaylaştıran Aygıtlar Pusula, Usturlap ve Haritalar	88
a) <i>Pusula</i>	88
b) <i>Astronomi ve Denizcilik Aygıtı Usturlap</i>	91
c) <i>Haritacılık ve Haritalar</i>	96
I- Antik Dönemde Haritacılık	98
II- Eski Yunan'da Haritacılık Geleneği	99
III- Roma İmparatorluğu Döneminde Coğrafya Bilgilerinde Gelişme	101

İKİNCİ BÖLÜM

ORTAÇAĞ KEŞİFLERİ	105
15 ve 16. Yüzyılda Coğrafi Keşifler ve Kâşifler	107
A- Çinli Amiral Zheng He ve Seyrüseferi	110
B- Prens Denizci Henrique o Navegador	114
C- Coğrafi Keşiflerin İki Farklı Gemisi	117
a- <i>Karavela</i>	117
b- <i>Kalyon</i>	118

I- Bartolomeu Dias ve Ümit Burnu Geçiliyor	120
Okuma Parçası: DIOGO CAO (1450-1500)	128
II- Cristoforo Colombo ve Amerika Yolculuğu Hazırlığı	130
İspanya Kralı ve Kraliçesi İkna Ediliyor	142
Granada Fethediliyor, Müslümanlar Kovuluyor	144
Kristof Kolomb Cordoba'da	147
Toscanelli'nin Ünlü Haritası ve Yanlış Ölçümü	152
III- Vasco Da Gama ve Hindistan Yolunun Açılışı	155
Okuma Parçası: Vasco Da Gama'nın Belli Başlı Önemi	174
IV- Kristof Kolomb'un Keşif Seyirleri	175
V- Amerigo Vespucci ve Yeni Kıtaya İsmi Verilmesi	207
VI- Ferdinand Macellan Dünya Çevresini Dolaşıyor	219
1 Mayıs 1521 Katliamı ve İspanya'ya Dönüş	240
VII- Abel Tasman ve James Cook'un Avustralya ile Yeni Zelanda'yı Keşfi	244
I- Tasmanya ve Yeni Zelanda'nın Kâşifi Abel Tasman	246
II- Kaptan JAMES COOK'ın Keşifleri	253
III- Abel Tasman ve James Cook Keşifleri Sonrasında Avustralya'ya Denizaşırı Göç	264

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

COĞRAFİ KEŞİFLERİN UYGARLIK TARİHİNE ETKİSİ	273
Avrupa Ekonomi Yapısının Değişimi	277
Fiyat Devrimi	283
Tordesillas Antlaşması	286
Baharat Keşif Yolculuğu	289
Salgın Hastalıklar	291
Kolomb (Columbus) Değişimi/Takası (1492 sonrası)	296
Besin ve Çiftlik	300
Kültürel Değişim	302
Değişim Ekonomisi	304
KÖLE TİCARETİ	310
Kölelik Konusu ve İnsan Hakları	317
Kızılderililer Nasıl Yok Edildi	322
SÖMÜRGEÇİLİK VE EMPERYALİZM	327
Avrupa'nın Amerika'yı İstila Edişi; Hernán Cortés	329

Sömürgeci Kapitalizmin Gelişmesi	336
Kapitalizm Nedir?	346
EMPERYALİZM	351
Sömürgeci İmparatorluklar: Hollanda ve İngiltere	359
I- Hollanda Sömürge İmparatorluğu	361
II- İngiltere Sömürge İmparatorluğunun Doğuşu	369
Kraliçe I. Elizabeth	371
Dünyayı Dolaşan Korsan Francis Drake	374
Deniz Haydutluğu ve İngiliz Korsanlığı	376
İngiltere'nin Okyanuslara, Amerika'ya,	
Asya'ya ve Afrika'ya Yayılışı	380
1588 Yılı Deniz Savaşı	384
Orijinal adı British East India Company, EIC;	
İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası-Şirketi	387
İngilizlerin Kuzey Amerika'yı Sömürgeleştirme ve	
Göçmen Göndermesi	393
John ve Sebastian Cabot	393
Kuzey Amerika'da İskân Denemesi	396
Mayflower Püritenleri Amerika Kıtasına Taşıyor	398
Amerika'dan Sonra Hindistan ve Çin'in	
Sömürgeleştirilmesi	401
Afrika'nın Sömürgeleştirilmesi	409
Büyük Britanya'nın Kurduğu Sömürü Düzenine	
Amerikan Başkaldırısı	412
Rönesans ve Aydınlanma	419
Üçüncü Bölümün Yazılmasında	
Yararlanılan Kaynaklar	426
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	
BİTİRİŞ VE SONSÖZ	431
Charles Robert Darwin ve Hms Beagle	431
Charles Darwin ve Beagle'la Keşif Seyahati	433
Charles Darwin Başlığının Yazımında Yararlanılan	
Kaynaklar	445
YARARLANILAN TÜM KAYNAKLAR	447

ÖNSÖZ

Sanıyorum her çocuk, önüne atlası koyduğunda saatlerce sayfalardan ayrılamaz; ırmaklar, dağlar, göller, denizler, okyanuslar alır onu sonsuz düşlere götürür. Devletlerin bayraklarını ezbere sayma oyununu oynamayan kaç çocuk vardır acaba! Ben de o çocuklardan birisiydim. Kardeşim Ünal'la (1956-2000) Robinson Crusoe'yu okuduğumuzda ben 12, kardeşim 10 yaşındaydık; kendimize göre, Robinsonlar yaratmıştık. Jules Verne'ni okuduğumuzda onunla birlikte ne seyahatler yapmıştık. Kolomb'la, Macellan'la kaç kez okyanusa açıldık, sayısını bugün anımsamıyorum. Yaşı daha küçük olan kardeşim Kemal Ünsal'ın kuşağı daha çok Kemalettin Tuğcu okudu! Kısa bir süre sonra onun kuşağı hızla politik figürler oldu, eksik gedik tercüme sol ve sağ literatürün bağımlısı oluverdiler. Kemal Ünsal'ın sol literatüre hâkimiyeti ve bilgi birikiminin Üçüncü Bölüme ciddi entelektüel katkısı oldu. Sağ olsun. Şanslı çocuktum, babam Köy Enstitülü öğretmendi ve gözümü açtığımda kitaplar ve *Cumhuriyet* gazetesi gördüm. Beş yaş civarında okuma yazmayı öğrendim. Evimizde, bir kabartma Türkiye haritası vardı, her gün onun üstünde dağların tepesinde gezinirdim. Dört cilt o dönem yayımlanmış bir okul ansiklopedisi vardı, galiba yayım yılı 1950'lerin başıydı, üç kardeş de onu okuduk, neredeyse ezberledik, sonra Yugoslavya göçmeni bir komşumuzun çocuklarına verdik. Haritaların başından ayrılmazdım. Yıllar geçti, deniz subayı oldum, tesadüfler sonucu gemiler ve deniz tarihi üzerine makaleler, kitaplar yazmaya başladım. Coğrafi keşiflerin gemileriyle ilgili bilgileri gerek “fişler” gerekse fotokopiler olarak kutularda, oralardan çıkacakları güne kadar biriktirme-

ye başladım. Bu kitabın, aslında programıma göre dört yıl önce yayımlanması gerekiyordu. Ama beklenmedik –oysa yaşamda yaşadığımız hiçbir aksilik, şanssızlık, hastalık, yakınlarımızın ölümü beklenmedik değil, biz sanki olmayacakmış gibi davranıyoruz– olaylar nedeniyle bugüne kaldı. Düşündüğümde, daha da iyi oldu diyorum, çünkü, bu zaman aralığında çok kaynak kitap, dergi, makale yayımlandı. Sonuç olarak; coğrafi keşifler konusunu çocukluğumdan beri çok sevdim; umarım, okuyucum olarak sizler de benim bakış açım, değerlendirme ve analizim konusunda uzlaşmayabilirsiniz, ama bu açıdan da bakılabilir, dersiniz.

Coğrafi keşifler teknik ilerlemenin verdiği bir cesaretle yelken açan gözü pek kâşiflerin yaptıkları eylemler olmakla birlikte, arkasında Avrupa’nın iktisadi, siyasi ve düşünsel olarak gelişme ve ortaya çıkan olanaklarla koşulların örtüşmesinin sonucudur.

Hiç kuşkusuz “kâşifler” olarak adlandırdığımız kişilerin arkasında finansal destek vardı ve bu desteğin ana kaynağı da krallardı. Avrupalılar bağlamında değerlendirme yapmak zorundayız, çünkü ilk adımlar ve devamı da o coğrafyanın devletlerinden geldi. İlk öncü örnek, Portekiz sarayının prensi “denizci” lakaplı Henrique’nin başlattığı çok önemli bir girişim olan kurduğu denizcilik okulunda, her alanda yetkin kişileri toplayıp, bilim temelli eğitim verdirmesidir. Gerçi aynı Henrique köle ticaretini de başlatan kişi olacak.

Denizlerde dolaşmak, ticaret yapmak, antikçağdan beri var olan bir olgudur. Genellikle olaylara Batı merkezli olarak baktığımızdan –okulların eğitim öğretim müfredatından kaynaklanıyor– sanıyoruz ki, uygarlık dediğimiz her alanda atılmış adımlar hep Avrupa eksenli oldu.

Oysa, Mezopotamya bölgesinde kurulan, yıkılan Sümer, Asur, Babil başta olmak üzere onlarca medeniyet, kültür yaratıcısı halklar buradaki ırmakları ulaşım ve ticaret amaçlı değerlendirmişler, bu sulara uygun önceleri sallar, ardından çeşitli şekillerde kayıklar, tekneler ve çeşitli şekillerde, yine de gemiler

diyebileceğimiz, taşıma araçları yapmışlardır. Bunlarla taşınan yük miktarlarına önce inanamıyorsunuz, dönüp ikinci kez hesap yapmak gereği duyuyorsunuz. *Herodot Tarihi*, Homeros'un *İlyada* ve *Odysseia*'sı tekne yapım teknolojisini bile anlatıyor. Amerika'ya ilk ayak basan Vikingler ihmal edilebilir mi? Ya, ünlü Çinli büyük amiral Zheng He ve onun devasa gemileri? Avrupa ülkelerine Akdeniz medeniyetini yaratan devletlerin tekne yapım tekniği mirası ışık oldu, Birinci Bölümde bunu anlattım.

Bazı kâşiflerin gemilerini okurken "karavel" gemi tipine rastlayacağız. Gemi teknolojisi açısından ifade ediyorum, kâdîrgadan kalyona geçilmeseydi, yelkenler geliştirilmeseydi pek çok kişi gibi ben de coğrafi keşifler yapılamazdı iddiasındayım. Seyir anlayışının değişimi de çok önemli etken oldu; hep kıyıya paralel seyrüsefer yapan gemiciler, kıyıya dikey seyre cesaret ettiklerinde okyanuslara açıldılar ve bu denizleri ve uzakları keşfettiler.

Denizciler Kuzey Yıldızına bakar yön tayin ederlerdi, iğneli pusuladan söz edildiği tarih 1269'dır, Kastilya kralı Alfonso, tüm Kastilya gemilerinde pusula ve çizelge bulunması zorunluluğunu getirmişti, yıl 1270; antik dönem kökenli usturlap (Kolomb ilk seferinde usturlap kullanmıştı), haritacılığın gelişmesi ve daha nice denizcilik aygıtlarının üretilmesi de başarılmasaydı, coğrafi keşifleri gerçekleştiremezlerdi; matbaanın bulunmasıyla özellikle 1500'lerin başından itibaren ilk basımların sayısı az olan yapıtların basılmasını da sakın yabana atmayın. 16 ve 17. yüzyıllarda barut, matbaa ve pusula modernliğe özgü olan ve modern düşünürlerin antik düşünürlerle üstünlüğünü kanıtlamak için en çok alıntılanan üç icattı. Her üçü de Kolomb öncesinde ortaya çıkmasına karşın, 1492'den önce bu şekilde alıntı yapılan bir örneğe rastlamış değiliz. Pusulanın önemini gösteren şey Amerika'nın keşfiydi; matbaa ve barut zamanla devrim yaratıcı önemde görülmüş olsa bile onlara bu niteliğin yakıştırılması Kolomb sonrası çağa denk gelir. Üstelik bunun haklı sebepleri vardı: Çoğu kaynağa göre, barutun sonucu belir-

lediği ilk muharebe 1503'teki Cerignola'ydı (Girnata'da kazandıkları zaferle moral bulmuş olan İspanyol birlikleri, İtalya'da Fransızlarla karşı karşıya geldi. Yeni ateşli silahların taktik ve lojistikleri kullanıldı) ve matbaa 1500'den önce çok sınırlı şekilde etkide bulunmuştu.

Antikçağda kullanılan saban ve üzerinde yapılan değişiklikler bir devrimdiyse, coğrafi keşiflerin dönemi olan ortaçağda da denizcilikte devrime dikkat çeken ortaçağ uzmanı Umberto Eco'yu dikkatle dinlemek gerekiyor.

Ortaçağda denizcilikte gerçekleşen asıl devrim, menteşeli kık dümeninin icadıyla başlar. Yunan ve Roma teknelerinde, Viking teknelerinde, hatta 1066'da Britanya kıyılarına çıkan I. William'ın gemilerinde bile dümen, gemiye istenen yönü verecek şekilde manevra edilen iki arka yan kürekten oluşuyordu. Oldukça yorucu olmanın yanı sıra bu sistem büyük çaplı gemilerin manevra edilmesini ve özellikle rüzgâra karşı ilerlemeyi olanaksız kılıyordu, çünkü bunu yapmak için "orsa seyri", yani dümenin, geminin rüzgâra önce bir yanını, sonra diğer yanını vermesini sağlayacak şekilde kullanılmasını gerektiriyordu. Dolayısıyla denizcilerin küçük kabotajla, yani kıyı boyunca ilerlemekle yetinip, rüzgâr elverişli olmadığı zaman durmaları gerekiyordu.

Vikinglerin yan dümenleriyle Amerika kıtasına ulaştıkları doğrudur, ancak bu seferlerin ne kadar zaman aldığı, kaç geminin battığı belli değildir. Vikingler kısmında yaptıkları seyirleri okuyacağız, tabii ki Kolomb gibi okyanusa geçmediler. Ama Kolomb da o yolculuğu, XII ve XIII. yüzyıllar arasında ortaya çıkan, su hattının hemen altında pupaya takılan ve tek kişinin dalgaların etkisinde kalmadan gemiyi yönlendirmek için kolaylıkla manevra edebildiği modern tarzdaki dümenle yaptı.

Gemilerin inşa edildiği ahşap aksamda bir değişiklik önemli oldu: tahtalara kavis vermek. Bugün, hemen hiç dikkatimizi çekmeyen bir konu olabilir.

Yelkenler üzerinde kısaca durmak istiyorum, gerçi Birinci Bölümde de okuyacağız. Yelkenler konusunda da çeşitli deği-

şiklikler olur. Nitekim VII. yüzyıldan itibaren Araplar cıvadra yelkeni olarak uygulanması daha kolay olan üçgen yelken veya “Latin” yelkeniyle Akdeniz halklarına örnek olurlar. Yeni cıvadra yelkeni yeni dümenle birleşince rüzgârın her türlü açısını kullanacak duruma geldiği için her türlü evrime izin verir. Bütün bu yenilikler Roma dönemindeki ticaret gemilerinden dört kat daha büyük gemilerin inşasına izin verdi ve boyutların bu denli büyümesi cıvadra ile ana direk arasına yeni bir direğin – mizana direğinin– konmasıyla sonuçlandı. Daha sonraları önce ana yelkenin sonra da mizana yelkeninin üzerine kare yelkenler çekilecekti; bu sırada cıvadra yelkeni büyüyünce mizana direği ile ana direk de pupaya doğru kaydı ve üçüncü direk için böylece yer açıldı.

Arka dümenin icadı ve yelken sistemindeki iyileştirmeler olmasaydı Kolomb Amerika’ya ulaşamazdı. Dolayısıyla yeniçağın başlangıcına ve geleneksel olarak ortaçağın kapanmasına yol açan olay ortaçağda gerçekleşti.

Umberto Eco’nun ifadesiyle; Tarihçiler 1000 yılından sonra –yalnızca denizcilikte değil– her alanda gerçekleşen bu teknik yeniliklerden “ilk endüstri devrimi” şeklinde söz ederler.

Her keşif, her icat, her buluş bir sürecin sonucudur. 15. yüzyıla kadar insanlık tarihi kara imparatorluklarına alıştı, Amerika’nın keşfiyle birlikte başlatılan kolonicilik, işgal, fetih, devletlerin kurdurduğu büyük ticaret şirketleriyle iktisadi hayata hükmetme, sömürgecilik ve ardından yeni tip imparatorluk tarihte yerini aldı: deniz imparatorluğu. Baş çekenler Portekiz ve İspanya oldu, ama Hollanda ve Britanya dev “yelkenlerle” –dev adım yerine– geldiler, “sömürge imparatorluklarını” yarattılar. Bu kanlı, milyonlarca insanın yaşamına mal olan süreci Üçüncü Bölümde anlattım.

İkinci Bölümde kâşifler ve keşfettikleri yerleri okuyacağız. Kuşkusuz tüm keşifler anlatılmadı; örneğin, iki örnek dışında İngiliz kâşiflerin seferlerini, Fransız kâşiflerin Kanada seyahatlerini bulamayacaksınız. Eğer tüm ayrıntıya boğulsaydım, tahmin edilebileceği gibi bu kitabın boyutunu çok aşacak, kitap

da planlanandan farklı olacaktı. Aşağıda bir zamandizin sıralamayla sizi baş başa bırakırsam, bunu söylüyor olmamın nedeni daha iyi anlaşılabilir.

Coğrafi keşifleri anlatırken, her yazarın olduğu gibi benim de okuyucumla paylaşmak istediğim bir derdim var; bu coğrafi keşifler sonuçları açısından uygarlığın gelişimine ne katkıda bulundu, bunun peşindeyim, ama insanlığa ne kaybettirdi, bunun da peşindeyim. Sömürgecilik, sömürü, kölelik, köle ticareti, emperyalizm, yeni salgın hastalıklar... Bu kavramlar zorunlu olarak doğdu ve beraberinde el konulan toprakların halkları isyanlar, darbeler, karşı darbelerle boğuşmak zorunda kaldı. Sömürgecilerin hiç beklemediği şekilde siyasal devrimler ortaya çıktı. Olumlu yanıyla bilim devrimi de yaşandı.

Öncelikle keşif ve kâşif sözcükleri nasıl ortaya çıktı, hangi sözlüklere girdi, bunu görmekle işe başlamak doğru olacak. “Bilimin İcadı” kitabında¹ (s. 67-76 arası) David Wootton’a başvuruyoruz. Antik Roma’da ve 1492 öncesi Rönesans döneminde keşif kavramı yoktu. “Keşif” sözcüğünün değişik anlamlarına çok alışkın olduğumuzdan, her zaman, aşağı yukarı bugünkü anlamı taşıdığını varsayma hatasına kolayca düşülür. Ama, bu anlamdaki “keşfetme” Kolomb’un Yenidünya’yı keşfi üzerine konuşmalardan sonra çıkmıştır; “keşfetme”nin “öğrenme” anlamına gelecek şekilde gevşek kullanımını doğuran şey keşif seyahatleridir ve *invenio*’yu “keşfetme” olarak çevirme alışkanlığı bu gevşek kullanımı özendirmiştir. Keşif sözcüğünün 1492’den sonraki esas anlamı sadece ortaya çıkarma ya da bulma değildir. Bir keşfin Kolomb’ununki gibi olduğunu bildiren biri, oraya önce vardığını ve peşinden gelenlere yol açtığını ileri sürmüş olur. İngilizcede yeni anlamıyla “keşif” ismi 1554’te, “keşfetme” fiili 1553’te ortaya çıkarken, “keşif seyahati” ibaresi 1574’te kullanılmaya başladı. Daha 1559’da İtalyan mühendis Jacobus Acontius’un İngiltere’deki ilk patent başvurusunda, sadece yeni

David Wootton, *Bilimin İcadı*, çev. Nurettin Elhüseyni, YKY Yayınları, 1. Baskı: İstanbul, Ocak 2019, s. 67-76.

bir kıtanın değil, yeni tür bir makinenin keşfinden söz edildiği görülür.

Talep, sonunda şu ifadeyle kabul edildi: “Mucitlerin ödüllendirilmesi ve keşiflerin başkalarının kazanç sağlamasına karşı korunmasının gerektiği doğrudur.” Bu ifade olağandışı bir anlam kayması gibi görünebilir; çünkü zaten mevcut bir şeyin ortaya çıkarılışını anlamak çok daha zordur. Ama hem bulmayı, hem yaratmayı kapsayan Latince *invenio* kelimesindeki anlamlar dizisi, ikili kullanımı kolaylaştırmış olsa gerek. Francis Bacon bu yeni keşfin fikrini 1605’te kaleme aldığı bir eserinde genelleştirdi. Aslına bakılırsa, keşiflerde bulunma yolunu kendisinin keşfettiğini ileri sürdü: “Önce denizci pusulası keşfedilmemiş olsaydı, Batı Hint Adaları (yani bir bütün olarak Amerika) hiç keşfedilmeyebilirdi, her ne kadar biri uçsuz bucaksız bölgeler, diğeri küçük bir hareket olsa da. Dolayısıyla bilimlerin artık keşfedilmemesi, bizzat icat ve keşif sanatının geride kalmış olması garip olamaz.”

Bu keşfin keşfiydi. Amerika’nın keşfi gibi, ilerlemenin keşfi de 1492’de başladı. Bacon sürekli ilerlemeyi sağlayacak bir bilgi fikrini sistemleştirmeye çalışan ilk kişiydi.

Bacon keşif üzerine yazarken, başkaları keşifler yapıyordu. 16. yüzyılda bir bilimsel keşif grameri yavaş ve sıkıntılı bir süreçle ortaya çıkmıştı: Keşifler (önlemleri ancak zamanla belirginleşse bile) belirli bir anda gerçekleşir; (işin içinde birçok kişi yer alsa bile) onları dünyaya duyuran tek bir kişiye mal edilirler; yeni adlarla kayda geçirilirler; geriye döndürülemez değişimi temsil eder.

Keşif ilk başta Afrika kıyıları boyunca ilerleyen Portekizli kâşiflerin yeni “Herakles Sütunları” dikmeleriyle simgelenen yerel bir kavram olarak ortaya çıktı. Beraberinde önce “araştırma” ve ardından “keşif” anlamına gelen *descubrimiento* kelimesini getirdi; zaman içinde bu kelime yerel karşılıklarıyla Avrupa genelinde yayıldı. Keşif başlangıçta belirli bir uğraşla (Asya’ya doğru yelken açmaya) ve belirli bir kültürle (15. yüzyıl Portekiz kültürüyle) sınırlı bir kavramdı ama kısa sürede

Batı Avrupa genelinde rastlanabilir bir kavrama dönüştü. Yeni düşünsel devrim dönemi için temel önkoşuldu, çünkü bilgiyi ileriye götürdüğünü düşünen her toplumun geliştirmek zorunda olduğu gerekli bir kavramdı. Avrupa genelinde “keşif” anlamına gelen kelimelerin 16 ve 17. yüzyıllarda geniş çapta benimsenişi, öncelikle (tıpkı okyanusa açılabilen Portekiz yelkenli ticaret gemisinin Avrupa genelinde çarçabuk taklit edilişi gibi) yeni türden bir haritacılık bilgisinin, ilk başta yerel olsa bile hızla kültürler arası nitelik kazanan bir bilgi biçiminin yayılışını yansıtır. Yeni coğrafi keşiflerin Avrupa genelinde hızla benimsendiğini belirtmekte yarar vardır; Kolomb’un yeni bir kıtayı keşfettiğine inanmak için İspanyol olmaya gerek yoktu. Ama bu süreç yeni bir kültürün, ilerlemeye dönük bir kültürün yayılışını da yansıtır. Keşif fikri sağlamlaştınca, coğrafyanın dışına çıkıp öbür disiplinlere yayıldı. Bu da kültürler arası geçişin bir biçimiydi.

İlk kâşifleri MÖ 2500 olarak tarihliyoruz, Suriye tabletleri, Suriye ve Anadolu’ya giden ticari rotaların kayıtlarını içeriyordu. MÖ 2300’den 670’e kadar Mısır’da Firavunlar döneminde Afrika’ya yapılan keşif seyahatleri var. MÖ 1000 yılı civarında Polinezyalılar, Tonga ve Samoa’ya Güney Çin’den geldiler ve sonraki 2000 yıl boyunca doğuya Pasifik üzerinden yayıldılar. MÖ 500 civarı denizci medeniyeti Fenikelileri Akdeniz’de kurdukları kolonilerle biliyoruz (hepsi de MÖ 1100 civarına tarihlenir), Kartacalı Hanno bilinen ilk seyyahlardandır. Roma imparatorlarının rengi olan mor boyayı keşfedenler de bunlar. MÖ 334’te Büyük İskender’in Hindistan’a kadar ulaşması da coğrafi keşiftir. Siz buna Çin’e elçi gönderen Roma İmparatorluğunu da ekleyin. Kitapta anlatmadığım matematikçi, astronom, kâşif Marsilyalı Pythéas, kış kısmıyla pruvasının kuğu boynu şeklinde olan gemisiyle İngiltere kıyılarına çıktı. Gerçeği söylemem gerekir, kâşiflerin öyküsü iki üç kitap olacak kadar çoktur. Kısaca bir iki örnekle haritacıları da anımsayalım; MÖ 500’de Yunanlı haritacı Hecataeus, bilinen ilk dünya haritasını çizdi. Dünyayı düz bir disk şeklinde ve çevresinin “Okyanus”la çev-

rili olduğunu gösterdi. MS 130'da İskenderiyeli Claudius Ptolemaios (Batlamyus) dünyanın koordinatlarını harita üzerinde gösterdi ve ekvatordan ölçmeye başlayacak enlemleri de bugünkü bilinen değerleriyle vermeyi başardı.

Bu kitabın konusu olan keşif ve kâşifleri şöyle sıralamak uygun olacak:

Kitabın konusu denizyoluyla keşifler ve kâşifler olması nedeniyle, Budha Siddhartha Gautama, İbni Batuta ve Marco Polo gibi büyük gezginleri kitapta anlatmıyorum ama, kâşif olarak unutmak söz konusu olamaz. Hatta İbni Batuta'yı (1304-1368) bir satırla anımsamak isterim. Dünya tarihinde en fazla gezen insanlardan birisidir. Fas'tan başlamış, Arabistan, Hindistan (1350, Hindistan imparatorunun kalp çarpıntısı sorununu tedavi ediyor), Orta Asya, Çin ve Sahra'yı geçerek Afrika'yı da içine alan toplam 40 ülkeden söz ediliyor, 120 bin kilometreden fazla yol yapmış. Venedikli Marco Polo'nun seyahat yol uzunluğu herhalde bunun yarısı civarında olur. Seyahatin öyküsü 1354 yılında basıldı.

Yukarıda ifade etmiştim, zaman dizindeki sıralamayla sizi başbaşa bırakırsam anlatmaya çalıştığım konunun nedeni daha iyi anlaşılabilir düşüncesindeyim.

860 Vikingler İzlanda'ya ayak bastı.

980 Kızıl Erik, Grönland'a yelken açtı.

1298 (civarı) Arap denizciler Doğu Afrika kıyılarına geldiler.

1350 Portolan olarak bilinen ilk haritalar, Akdeniz'i çevreleyen liman ve civarındaki mesafeleri gerçekçi olarak gösterdi.

1404 Zheng He yedi büyük yolculuk yaptı, Hint Okyanusunu aştı, Doğu Afrika'ya geldi.

1434 Portekizli denizci Gil Eanes, Batı Sahra'da Bojador Burnunu dolaştı.

1444 Dinis Dias, Afrika'nın en batı ucuna gitti, buraya Cape Verde (Yeşil Burun) adını verdi.

1446 Nuno Tristão, Gambia Nehrinin ağzında öldürüldü.

1448 Elliden fazla gemi Bojador Burnunu geçti.

- 1456 Alvise da Cadamosto ve Antoniotto Usodimare, Gine sahillerini keşfetti.
- 1470 Fernão Gomes, Altın Kıyıya kadar gitti.
- 1477 İlk harita basıldı, Ptolemaios'un bilgilerine dayalı ilk dünya haritası İtalya'nın Bologna kentinde yayınlandı.
- 1483 Diogo Cão, Afrika'nın güneyine ulaştı ve Portekiz kralı adına taş sütunlar dikti. İskelet Kıyısını gören ilk kişi oldu.
- 1488 Bartolomeu Dias, Ümit Burnunun etrafından dolaşan ilk denizci oldu ve buraya Fırtınalar Burnu adını verdi.
- 1492 Kristof Kolomb, Karayip Denizinde San Salvador Adasına çıktı, ama Asya'ya ulaştığını sandı.
- 1492 Martin Behaim, Almanya'nın Nürnberg kentinde, modern dönemdeki ilk "küreyi" yaptı.
- 1497 Baba John, oğul Sebastian Cabot'lar Newfoundland'e ulaştılar. İlk kolonileşmeyi başlatanlardır.
- 1497 Vasco da Gama, (Temmuz 1497'de Lizbon'dan ayrıldı, Ümit Burnunu geçip Hindistan'da Kaliküt'e geldi, aynı yolu geri döndü (dönüşü Ağustos 1499). Toplam 9600 kilometre mesafeyi denizde aldı ki, o tarihe kadar kara görmeden yapılan en uzun yolculuk olarak kayıtlara geçti.
- 1498 Kolomb, üçüncü seyahatinde, Güney Amerika'ya ayak basan ilk Avrupalı oldu.
- 1500 Pedro Álvares Cabral, Hindistan'a giderken yolda rotasından çıkmasıyla Brezilya'ya (Nisan ayında) ilk ayak basan Avrupalı oldu. Madagaskar Adasını ilk bulan Avrupalılar oldular, Kaliküt'e kadar gitti.
- 1500 Amerigo Vespucci, Brezilya'da Cabral'ın ayak bastığı yere çıktı, ama Yenidünya'ya yanlışlıkla onun adı verildi.
- 1502 Alman haritacı Martin Waldseemüller bir dünya haritası çizdi ve ilk kez Amerika kıtasının adını geçirdi ve bu kıtayı Asya'dan ayrı bir kıta olarak gösterdi.
- 1502 Dominikan keşişi (piskopos olacak) Bartolomé de las Casas, Haiti ve Dominik'e ulaştı, Taino halkının köleleştirme sürecine tanıklık etti, kitap yazdı.
- 1502 Francisco Pizarro, Peru'da İnka İmparatorluğunu ortadan kaldırdı.

- 1513 Vasco Núñez de Balboa (Konkistador), Büyük Okyanusu gören ilk Avrupalı oldu.
- 1513 Juan Ponce de León (Konkistador), bir ada olduğuna inandığı Florida'ya ayak basan ilk Avrupalı.
- 1521 Hernán Cortés, Meksika'da büyük katliamla Aztek İmparatorluğunu ortadan kaldırdı.
- 1519-1521 Ferdinand Macellan, dünya turunu yapmak amacıyla çıktığı seyrüseferini tamamlayamadı (Nisan 1521, Filipinler'de öldürüldü). Atlas Okyanusu ile Pasifik Okyanusunu birbirine bağlayan Macellan Boğazını keşfetti.
- 1534 Jacques Cartier, Fransız kâşif, St. Lawrence Körfezine ulaştı, bulduğu topraklara "Kanada ülkesi" adını verdi. (Kitapta anlatılmadı.)
- 1540 Francisco Vásquez de Coronada, Meksika'dan başlayarak Kuzey Amerika'nın güneybatısına kadar keşfetti.
- 1542 Francisco de Orellana, Amazon Nehrini keşfetti.
- 1542 Hernando de Soto (Konkistador), Mississippi Nehri ağzına ulaştı, yerliler 200 kanoluk bir filoyla karşıladılar.
- 1577-1580 Francis Drake, dünyanın etrafında turu başaran ilk İngiliz denizci oldu.
- 1603 Samuel de Champlain, Kanada'da "Yeni Fransa"da, Tadoussac'a gitti. (1608-1609; İlk yerleşim bölgesi Québec kentini kurdu.)
- 1642 Abel Tasman, (24 Kasım) Tazmanya (Tasmanya) Adasını keşfetti. Hamisinin adı olan Van Diemen Adası ismini koydu.
- 1642 Abel Tasman, (13 Aralık) Yeni Zelanda'yı keşfetti.
- 1643 Abel Tasman, Tonga'yı, Fiji'yi keşfetti.
- 1678-1691 William Dampier, çeşitli **korsanların** tayfası olarak dünyayı dolaştı.
- 1766-1769 Louis Antoine De Bougainville, dünya yuvarlağını dolaşan ilk Fransız denizci oldu.
- 1769 James Cook, Yeni Zelanda'ya ulaştı. Yeni Zelanda'nın Kuzey Adası ve Güney Adası olarak iki adadan oluştuğunu keşfetti.
- 1770 James Cook, (19 Nisanda) Avusturalya'ya ayak bastı, buraya Yeni Hollanda dedi.

Bilindiği gibi, coğrafi keşif peşinde koşanların adları ve çabaları burada bitmiyor, antikçağ dönemindeki kâşiflerden başlamak üzere daha anlatılacak Afrika'nın, Antarktika'nın, Kuzey Buz Denizi bölgesinin, Sibirya'nın, hatta Avustralya'nın kıta içinin keşfi gibi, onlarca konu var. Ama bu kitabın yazarının, kendi sınırları böyle çizildi.

Üçüncü Bölüm, Sömürgecilik ve Sömürge İmparatorluğu ana başlıkları altında, coğrafi keşiflerin sonucu itibariyle ortaya çıkan gerçeklerin insanlık tarihinde bıraktığı kara lekelerden, Afrika'dan yapılan insan avcılığı yani köle ticareti, Amerika kıtasında Kızılderililerin yok edilmesi, Avustralya'da Aborijinler ve Yeni Zelanda'da Maorilerin yok edilmesi, sömürgelerin kaynaklarının soyulması demek olan önce ekonomik sonrasında siyasal emperyalizm dediğimiz büyük sömürü sisteminin dünyayı siyasal, sosyal, ekonomik ve hatta ekolojik bakımdan ne hale getirdiği, anlatılmaya çalışılan bir bölüm oldu. Üçüncü Bölümle kitap sonlandırılırken düşün dünyamızda büyük devrime yol açan Charles Darwin'in *HMS Beagle* kraliyet gemisiyle çıktığı ve beş yıl süren dünya turundan sonra yazdığı ve bağnaz din adamları ve yine onlarla aynı tavrı sergileyen kişiler (örneğin *Beagle*'ın süvarisi Koramiral Fitzroy gibi) ile seküler bilim adamları (bilim tabii ki sekülerdir ama her bilim adamı seküler değildir) arasında depremler yaratan ve günümüzde de artçı sarsıntıları devam eden *Türlerin Kökeni* kitabının yol açtığı farklı bir kâşif ve keşif olayını anlatmayı tercih ettim. Bana göre, Darwin'in ortaya koyduğu sonuç bir bilim devrimiydi.

Her keşif bir kâşife bağlanır. Keşif seyahatleri 1460'tan itibaren coğrafi bilgilerde şaşırtıcı bir dönüşümü getirdi. Yeri gelmiştir diye düşünerek, David N. Livingstone ve Charles W. J. Withers'in² tanımını yazmak istedim; bir bilgi biçimi olarak coğrafya, çeşitli türlerdeki devrimlerle iç içe geçmiştir. Örneğin, Bilim Devriminde, bu konu Newtonculukla sıkı

² David N. Livingstone, Charles W. J. Withers, *Coğrafya ve Devrim*, çev. Dilek Cenkçiler, YKY Yayınları, İstanbul, 2. Bask: Mart 2018, s. 10-13.

ilişki içindeydi. Dünya haritasına matematiksel doğruluk getirme kaygıları, deniz haritalarının düzeltilmesi ve doğal olayların ampirik olarak incelenmesi “Newton Devrimi”nin birer parçasıydı. (Dördüncü Bölümde okuyacağınız) “Darwin Devrimi”nde, biyocoğrafik dağılımlar, organizmalar ve doğal ortam arasındaki ilişkiler ve belirleyici olan coğrafi farklılık etkenine ilişkin açıklamalar, ana konulardır. (Üçüncü Bölümde okuyacağınız) Amerikan Devrimini meydana getiren siyasi kargaşada ya da 17. yüzyıl ortası İngiltere’inde, coğrafya kitapları siyasal yapıların doğası, kişi hakları ve ulusal kimlik konularıyla ilgili tartışmalarda araç olarak kullanılmaktaydı. Böylesi kaygıları açıklamanın coğrafya “disiplini”nde merkezi öneme sahip olduklarını söylemek doğru değildir, özellikle de birçok coğrafya tarihçisinin içinde değişmemiş tek bir coğrafya görüşüne katılmadıkları düşünüldüğünde. Coğrafi keşiflerin sonuçlarından olan sömürgecilik ve emperyalizm (Üçüncü Bölümde anlatıldı) coğrafyalarda devrime yol açtı, devrimin coğrafyası – siyasi atlas yeniden çizildi.

Devrimin tanımlaması gerekli hale geldi: Tarımsal, kimyasal, Kopernikçi,³ çevreci, sınai, askeri, neolitik, siyasal, bilimsel, kentsel devrim; bilgi, okuma devrimi... “Devrim” sözcüğü çeşitli entelektüel ve pratik koşullarla ilişkilidir. Terim olarak gökcisimleri için daha on dördüncü yüzyılın sonlarında kullanılıyor olsa da “devrim” etiketi 1543 yılında, Kopernik’in gökcisimlerinin hareketlerini anlattığı *De Revolutionibus Orbium Coelestium* adlı anlatısının yayımlanmasıyla özgün kimliğine kavuşmuştur.

1543’te Kopernik Dünya’nın evrenin merkezi olmadığını aslında Güneş’in etrafında döndüğünü ileri sürdü. Bu düşüncenin yavaş yavaş, kimseyi fazla korkutmadan kafalara yerleşebilmesi bir yüzyıldan uzun bir zaman aldı. (Martin Luther’in fikir arkadaşı, din reformcusu Philipp Melanchthon, “Bir Hı-

³ Dünya’nın Evren içinde ayrıcalıklı veya özel bir fiziksel konumda bulunmadığını savunan prensiptir.

ristiyan prens bu deli adamı durdurmalı” diyerek düşüncesini belirtti; ama buna benzer birkaç yaylım ateşi dışında, dünya Kopernik’in düşüncesi yüzünden fazla sarsıntıya uğramadı.) Kopernik Devrimi, zamanı gelince “dünyada ses getirmeyi” başardı: Galilei’nin *İki Büyük Dünya Sistemi Hakkında Diyalog* adlı kitabı 1632’de, ancak bilim insanları arasında yarattığı tartışmalar sona erince yayımlandı. Galilei’nin yarattığı etki Katolik Kilisesinin kötü ünüyle bilinen ve şok dalgaları daha yeni yeni dinmekte olan tepkisiyle karşılaştı; fakat bu karşılıklı destansı meydan okumanın yarattığı dramatik duruma rağmen, gezegenimizin yaratılışın merkezi olmadığı düşüncesi insanların akıllarına oldukça kolayca yerleşti.

Kopernik’in düşünce tarzında bu noktaya 1508’den kısa bir süre sonra vardığını doğru sayarsak, güneş merkezli teorisini geliştirmesinde, Amerigo Vespucci’nin coğrafi keşifleri ve Waldseemüller ile Ringmann’ın haritaları ve yorumları hayati rol oynamış olmalıdır; çünkü bunlar Yerküre’nin şekli soruna kesin bir çözüm sağladı. Vespucci olmadan Kopernikçilik ortaya çıkamazdı, çünkü Kopernikçiliğin Yerküre’ye ilişkin modern bir teoriye ihtiyacı vardı.

Devrim konusunu şöyle kapatayım; ifade edilişinden yarım yüzyıl sonra, sözcük ilk çağrışımlarından tamamen uzaklaşarak devlet işleri için kullanılmaya başlandı. Bu terim İtalyanca *rivoluzione* biçimiyle ortaçağın sonlarında hükümdarlık değişiminin nötr bir tanımı olarak kullanılıyordu. Ama, on altıncı yüzyılın sonlarından başlayarak, devrim bir rejimin devrilmesi ve yerini bir başkasının alması bakımından modern siyasal anlamına kavuşmaya başlamıştır. On yedinci yüzyılın ortalarında, İngiltere’de gelişen, genellikle “İngiliz Devrimi” adı altında toplanan olayları tanımlamak üzere kullanılmış olması, bu bakımdan çok önemliydi. On sekizinci yüzyılda iki başka gelişme de “devrim” teriminin siyasal anlamını pekiştirmekte yardımcı olmuştur. Bunlardan ilki Fransız 1789 ihtilali ve ardından “devrimi” denmesidir. Yine bu dönemde “Bilim Devrimi” ifadesi kullanılmaya başlanmıştır. İkincisi, Amerikan bağımsızlık

savaşıyla ilişkili olayları anlatmak için “devrim” sözcüğünün geriye yönelik olarak kullanılmasıydı.

Charles Tilly, “Avrupa’da Devrimler”i anlatırken⁴ şu tanımları yapıyor: “Rol oynayan başka süreçler ne olursa olsun, devrimlerde devlet iktidarının kuvvet yoluyla el değiştirmesi söz konusudur; dolayısıyla, devrimleri ele alan bir anlatının herhangi bir fayda sağlaması için, başka şeylerin yanında, devletlerin ve kuvvet kullanma biçimlerinin zamana, yere, toplumsal ortama göre nasıl değişiklik gösterdiğini açıklaması şarttır. Devrim olasılığı ile devrimin karakteri, devlet örgütlenmesine göre değişmiştir...” Yine Batı’da devrimleri açıklarken Marjolein ‘t Hart; “Her biri nüfusun önemli bir bölümünün desteğine sahip olan rakip iki bloğun, devleti ele geçirmek üzere uzlaşmaz iddialarda bulundukları bir durumda, iktidarın güce dayalı biçimde ele geçirilmesi” anlamında kullandığını ifade ediyor.

Yıllarca derslerimde yaptığım devrim tanımıyla noktalayayım. Devrim: siyasal, sosyal, ekonomi ve hukuk alanlarında yapılmış olan geri dönüşümsüz değişimlerdir. Eğer geri dönüş söz konusu olursa, bu devrim olmaz, ancak reform ya da yenileşme hareketleri diye tanım yapabiliriz. Devrimlerin ilerici mi, gerici mi olduğu, sizin duruş yeriniz olan koordinat merkezidir.

Coğrafi keşiflerin peşinde koşanlar hiç kuşkusuz, artlarında dünya tarihinde sarsıcı bir değişim, dönüşüm bırakacaklarını bilmiyorlardı. Onların iki derdi vardı: altın ve Hıristiyanlığı yaymak. Krallar için ise, siyasal güçlerini pekiştirip, sınırlarını genişletmek. Sonuçta emperyalizm diye tanımladığımız büyük yıkım çıktı. Biz de tarihimizde ve dünya tarihinde mazlum bir ulus olarak emperyalizme karşı savaş vermiş, temsilcilerini askeri olarak yenilgiye uğratmış ilk örneğiz. Bunu böyle anlatılınca hemen itiraz sesleri yükselir, yılların deneyimiyle biliyorum, yukarıda bunun nasıl başladığını anlattım, o örneklerle Anadolu’da verilen arasındaki büyük fark var. Anadolu İhtilali

⁴ Charles Tilly, *Avrupa’da Devrimler 1492-1992*, çev. Özden Arıkan, Afa Yayıncılık, İstanbul, 1995, s. 22, 23.

ardından, burjuva sınıfı olmayan toplumda Batı burjuva sınıfının yaptığı devrimlerin benzeri Kemalist devrimler yapılmıştır.

Coğrafi keşifler yalnızca bilinmeyen kara parçalarının keşfedilmesi değildir; Macellan'ın gemilerinden biri, dünyanın çevresini dolaştıktan üç yıl sonra Avrupa'ya dönecektir. Avrupalılar bir yüzyıldan daha kısa bir süre içerisinde Akdeniz'den çıkarak Atlantik ve Kuzey denizlerinde kıyı boyunca yol almakta vazgeçer ve Pasifik Okyanusunun okyanusların en büyüğü olduğunu anlayıp dünyanın çevresini döner. Bunun sonucunda gezegenin şekli konusunda daha kesin görüşler ortaya çıkarırken, çeşitliliği üniversitelerinde okunan ve antikçağ yazarlarının bilgi dağarcığını içeren metinlerin incelenmesi yoluyla kavranamayacak doğa konusunda yeni kuşklar oluşur. Ama asıl önemlisi, yeni bilgilerle gelenek arasında uzlaşma sağlanarak dünya haritalarının tamamının revize edilmesi gerekir. 16. yüzyıl ortalarından itibaren dünyanın denizyoluyla erişilebilen birçok bölgesine ulaşılır, yeni topraklar keşfedilir, dünyanın tamamını kapsayan haritalar çizilir. Coğrafi bilgilerdeki gelişme daha önce eşi görülmemiş bir hızda gerçekleşir ve her şeyden önemlisi, deneysel bilimin metinlerin otoritesi üzerindeki ilk önemli zaferleri üzerinde belirleyici olur ve yenilikçi araştırmaların ardında bilim ve teknik alanları arasında işbirliğinin olmasının zorunluluğu ortaya çıkar.

Yeni dünyalar için yeni haritalar çizilmelidir. 15. yüzyılın ortalarından itibaren koşullar, dünyayı daha doğru ve daha eksiksiz şekilde tasvir etmek için daha elverişlidir. Ptolemaios'un *Geographia* eserinde haritalara ayrılan bölüm, bilgi alanındaki gelişmelerden en uzak olan bölümdür; Ptolemaios'un eserinin matbaadan çıkan yeni nüshaları çok güzeldir, ama içerikleri güncelliğini kaybetmiştir. Dolayısıyla 1482'den itibaren Ptolemaios'un metnine daha doğru ve daha güncel haritalar dahil edilir; 1513'te yayımlanan harikulade Strasbourg baskısı 11'i yeni olmak üzere 47 harita içerir ve dolaşımdaki en iyi coğrafya atlasını oluşturur. 15. yüzyıl sonlarında Nürnberg'de haritacı Martin Behaim (y. 1459-1507), yeni keşifler yapıldıkça bu

toprakların üzerine çizilebileceği küçük yerküreleri üretir. Bu piyasa, yerküre yapımında uzmanlaşan Hollandalı haritacıların ve coğrafyacıların tekeline geçer.

15. yüzyıl denizcilerin keşifleri, Johannes Gutenberg'in (y. 1400-1468) icadı, sanatçı-mühendislerin etkileyici ve cüretkâr çalışmaları, metalürji ve simya alanındaki ilerlemeler sayesinde doğa, bilim ve teknik alanındaki bilgilerin kayda değer bir gelişme gösterdiği bir yüzyıl haline gelir ve 16. yüzyıla özgü yeni bilgilerin ve yeni kültürün dayanacağı araştırma ve incelemelerin temelleri atılır. Nicolaus Copernicus, anatomist ve doktor Andreas Vesalius (Vesalio) (1514-1564), İtalyan metalürji uzmanı Vanaccio Biringuccio (1480-1539) ve mimar Agostino Ramelli (1531-1600) kendi alanlarındaki araştırmaların gelişimi üzerinde belirleyici bir rol oynayacak eserler üretirler.

İktisadi, sosyal, siyasal ve düşünsel koşullar, hep bir arada olmak üzere, coğrafyada ufukların gelişmesine yol açtılar. Bilimsel ve teknik ilerlemelerin desteği de olmasaydı, bu gelişmeler de bu kadar hızlı olmazdı. Coğrafi keşiflere finansal destek olan Avrupalı krallar da devletlerinin sınırlarını genişletmenin arayışı içindeydiler, bu olanağı da bulmuş oldular.

Her kitabımın yazılış öyküsünden okuyucularımla bazı paylaşımlar yaparım; kitabın yazılışı zorunlu aralık vermem nedeniyle, yoğun televizyon programım, konferanslar, kongreler, yeniden notların toparlanması, konsantrasyon sağlamamın güçlükleri birleşince doğal olarak yazım sürecinde epeyce zorlandım. Üstüne üstlük sürekli kopyalamama karşın yazarken iki kez de silindi, birisi 26 sayfaydı, ötekisi de 39 sayfa. **Kişisel belleğime** güvenerek klavyenin başına geçmenin ıstırapını paylaşmak istedim. Böyle durumlarda asistanım Yaşınay Yakalı gerginliğime de katlanarak, arkadaşlarından da yardım alarak teknik çözümler sağlamaya uğraştı. Teşekkür ediyorum.

İki önemli test okuyucum vardı; birisi artık İzmir limanına sığınmış olan Sinan Uğurel, öbürü Amerika'da yaşayan kardeşim Kemal Ünsal.

Bu kitabın yazımının en zorlayıcı yanı yer adları ve kişi isimlerinde oldu. Çeşitli dillerde yazımlar farklıydı. Bizim tarih kitaplarımızda Türkçemize göre söylenen “Şarlken” Fransızca yazımda Charles Quint (1500-1558), İspanyolca yazımda V. Carlos Türkçe söyleyişte V. Karl; Charles şeklinde yazmayı tercih ettim. En sıkıntılısı da Çin kökenlileri. Sinan burada imdadıma yetişti, çünkü kendisi ticari ilişki nedeniyle Çin’de bulunmuş ve uzun yıllar Çinli tüccarlarla ilişkisi olan birisi. Örneğin; Batılı yazarların kaynaklarında geçen ad Yuzhuang oysa Çince doğruyu Yuanzhang, Yuanzhang’ın imparator ismi Hogwu, bir başka örnek; imparator Yongle diye geçiriliyor, Yongle’nin kişisel ismi de Zhu Di’dir. İşte bunun gibi sorunlar. Okuyucunun bu kitapta karşılaşacağı kimi isimler (örn. Çinli amiral Zheng He) tarihin farklı dönemlerinde, farklı topluluklar tarafından birbirinden değişik şekillerde telaffuz edilmiş ve o şekilde not edilmiştir. Özellikle Çince gibi farklı alfabenin kullanıldığı ve tonlamanın çok önemli olduğu dillerden Batılılar tarafından yapılan çevirilerde tarih boyunca farklılıklar olabilmıştır. Çinlilerin *junk* denilen gemileri, Hollandalılar, Portekizler ve İspanyollar tarafından farklı şekillerde telaffuz edilmiştir. Portekizli kâşif Fernao Mendes Pinto Siam’a 1545’te ulaştığında bugün Phuket olarak bildiğimiz adayı haritalarında Junk Ceylon olarak isimlendirdi. Halbuki gerçek ismi Malay dilinde “Tanjung Salang” (Salang Burnu) idi. Bu sebeple bu kitapta bahis konusu isimlerden biri seçilmiş ve sonuna kadar o kullanılmıştır.

Ünsal’la da özellikle Üçüncü Bölümdeki hem teorik kısımları tartıştık hem de yine adlar konusundaki farklı kullanımların çözümünde katkı sağladı. Bir örnek vereyim; İngilizcede popüler bir isim “John” ama bu Portekiz’de “Jhon” diye kullanılıyor, ama bazı kitaplarda ve çevirilerinde “John” olarak yazılmış. Bu durumda ortada kalıyorsunuz, bu “John” başkası mı? Benzer sıkıntı “Elizabeth” mi “Elisabeth” mi? İki de yaygın konulan adlar, Ünsal çok uzun yıllardır ABD’de, ben de iki yıldan fazla Avustralya’da yaşadım, bu nedenle durumu biliyoruz. Aynısı, Avustralya’nın güneyindeki adanın adında yaşanıyor, Türkçe

çeviri ya da özgün yazım eserlerin hepsinde “Tazmanya” olarak yazılı, oysa “Tasmanya” olarak yazmak doğru, biliyorum, ama yaygın kullanım karşısında ne yapacaksınız!

Bunu açıkladım ki, okuyucumun beni anlayacağını umarım.

Özel teşekkür etmem gereken birisi var; Bülent Özukan. Kimdir? Kısaca, çok önemli kitaplar yayımlayan Boyut Yayınevinin sahibi, ama bu kadar değil. Anlatmam şart. Beni bir gün aradı, Lozan’ın “yüzüncü yılı” nedeniyle bir anı kitabı yayımlayacağını, benim de makalemin orada olması gerektiğini, beni onurlandırarak söyledi. Telif ücreti ödeyeceklerini de ifade ettiler. Biraz sıkıntılı oldu, ama makaleyi büyük şerefle, onurla yazıp teslim ettim. Başka yazarların da emek verip kaleme aldıkları önemli bir yapıt ortaya çıktı. Bülent Bey, ilk konuşmamızdan sonra yayımladıkları iki çok önemli kitabı adresime gönderdi. Birisi, kendisinin kaç yıl uğraşıp emek verdiği “2000 Yılın Harita Koleksiyonu – TARİHTE TÜRKİYE HARİTALARI”ydı. Muaz- zam bir araştırma. Lozan kitabı yayımlandıktan sonra, aradılar, telif ücretimi yatıracaklarını, bu nedenle hesap numaramı rica ettiler. Telif ücreti talep etmediğimi söyledim, bunu yazılı olarak da gönderdim. Bunun bir nedeni var; “Lozan konusunda yazmış olduğum makaleye para istemek, bu olağanüstü başarıyı sağlayan tarihi kişiliklere haksızlık olurdu. Lozan olmasaydı, Türkiye Cumhuriyeti olmayacaktı. Benim yaptığım, bu muhteşem insanlara ve antlaşmaya kendimce minnet duygumu sessizce iletmek ve saygı duymaktır.” Kitabımı yazarken, Boyut Yayınevinin yayımladığı, fiyatları emeğe göre belki az ama okuyucuya yüksek iki kitaba gereksinim duyduğumu söyledim ve Bülent Bey anında bana ulaştırdı, Kaynakçada göreceksiniz. Üstelik kitabımın, ALFA Yayınevinden çıkacağını biliyor. Kendisine sonsuz teşekkürler.

Benim türümden yazarların şansı çalıştıkları yayınevidir. Türkiye’de yazarının huzurlu çalışmasını sağlayan yayınevlerinin varlığı, entelektüel dünyamız bakımından çok önemlidir, iyi ki varlar. Yayıncıma çek teşekkür ediyorum. Bir teşekkürüm de kendi yayıncıma ve özellikle ne zaman bir kitap arasam yar-

dımıma yetişen, çok geniş kitap yayın kataloğuna sahip Alfa'nın emekçisi Bülent Sarıyer. Her kitabın yazımından sonra sıkıntısına en katlananlar sayfa tasarımını yapanlardır. Bu kitabın sayfa tasarımını yapan Mürüvet Durna'ya ayrıca teşekkürüm var; 2008 yılından bugüne, kitaplarım yayına hazırlanırken ne zaman yayınevinde yanına gitsem veya ne zaman telefon açsam, sayfa düzeltme, ekleme yada değişiklikleri yapmasını istesem, sakın, içten ve sesindeki gülüşle, hep "tamam Erol Bey" der. Bu nedenle kendisine farklı teşekkürüm olmalıydı.

İyi okumalar; marifet iltifata bağımlıdır Efendim!

22 Ağustos 2022

Göztepe

BİRİNCİ BÖLÜM

SUDA TAŞIMACILIK VE DENİZ ARAÇLARI GELİŞİMİ

Şimdiye kadar kaç kez deniz gücü, denizcilik gücü ve gemi yapım teknolojisinin gelişiminin, ekonomi ve siyasi tarihin değişimi konusunda etkilerini ortaya koyan konferanslar verdim. Deniz kuvvetlerindeki görevimden 1995 yılında ayrıldım. Son görev yerim Beşiktaş'taki Deniz Müzesi Müdürlüğüydü. O dönem, subaylıktan ayrılmadan önce son konferansım İzmir'deydi ve konusu da; "Uluslararası ilişkilerde deniz gücünü ve gemi yapım teknolojisini geliştirerek, uluslararası politika belirleme becerisi"ydi.

O uzun konuşmamdan başlangıç cümlelerimi paylaşmak istiyorum.

"1979 yılında teğmen rütbesindeyken artık yerinde yeller esen Beylerbeyi'ndeki Deniz Astsubay Hazırlama Okulunda fizik öğretmenliği yaparken heyecanla okuduğum, M. İlin, E. Segal'in çok önemli yapıtları "İnsan Nasıl İnsan Oldu"dan⁵ bir bölümle başlamak istiyorum:

Fenike'nin Sedir Vadisi'nde Sedir Ormanları vardı. Bakır Adası denen Kıbrıs'tan bakır getirilirdi. Malakit Yarımadası'nda (bugünkü Sina Yarımadası) Malakit denen yeşil bakır taşı çıkarılırdı. Şimdi Toros dağları denilen Gümüş Dağlar'dan da gümüş elde edilirdi.

Zamanla insan, yaşadığı dünyanın sınırlarını genişletmeye başlamıştı. İnsan en küçük şeyler dünyasında, büyük şeyler dünyasının kapılarına bir anahtar bulmak için, ma-

⁵ M. İlin, E. Segal, *İnsan Nasıl İnsan Oldu*, çev. Ahmet Zekerya, Yeni Dünya Yayınları, İstanbul, 1979

den filizi parçasını esrarengiz bir kutuymuş gibi açmaya uğraşıyordu. Yani filizden maden eritiyor, madeni baltaya çeviriyor, baltayla gemi yapıyor, gemiyle de denizleri fethe-
derek büyük dünyaya egemen oluyordu.

Fenikeliler, Lübnan Dağları'nın eteklerindeki Sedir Vadisi'nde yüz yıllık ulu ağaçları kesiyor, gemi ustaları keskin baltalarla ağaç gövdelerini yontuyorlardı. Sonra uzun deniz yolculuğuna çıkıyorlardı.

Fenike gemileri Akdeniz'i karış karış dolaşıyorlardı. Okyanusun kapılarına kadar vararak karşılarında Cebelitarık kayalarını görmüşler ve bunlara *Melkart*'ın sütunları demişlerdi.

Melkart bir Fenike tanrısıydı. Fenikeliler Tir kentinin surlarını onun ördüğünü sanıyorlardı. Kimse daha ötelere gitmeye cesaret etmesin diye, denizden okyanusa çıkılan yerdeki sütunları o dikmişti.

Denizciler, yüzyıllarca bu yasağı çiğnemeye cesaret edememişlerdi. Cebelitarık geçidinin arkasında görünen uçsuz bucaksız okyanus korkunçtu. Fakat bilinmeye ülkelerin ser-
vetleri, cesur tüccarları çekiyordu.

Çok kürekli gemiler birbiri ardınca okyanusa açılıyorlardı. Kürekleri her çekişte, oturdukları yere bağlanmış kürekçilerin zincirleri çınlardı. Kölelerin alınlarındaki damgaları örtülmesin diye tıraş edilmiş başlarından ter damlardı.

Küreklerle her asılıştta mesafeler genişliyordu. Fenikeli tüccarlar, vahşi insanların yaşadığı İspanya ve Fransa kıyılarıncı Kalay Adası denen İngiltere'ye, Kehribar Kıyısı denen Baltık ülkelerine kadar giderlerdi.

İnsanlar yeryüzünde dolaşırlarken yeryuvarlağı da güneşin etrafında dönmeye devam ediyordu.

Bu alıntıyı şöyle bağlamıştım: “Birileri istiyor diye dünya düz değildi; birileri istemiyor diye de dünya dönmekten vazgeçmiyordu.”

Binlerce yıldır dünya dönüyor ve 21. yüzyılın yarısına geldiğimiz bu buluşmamızda, dünya yuvarlağında keşiflere çıkan denizcilerin denizlerle mücadelesine tanıklık etmek üzere onlarla birlikte okyanuslara açılacağız. İnsanlığın ortak uygarlık tarihine olumlu ya da olumsuz katkılarının izlerini süreceğiz.

Gözümüzü kapatıp, düş dünyamızda içdenizlerde, karalar arasındaki denizlerde, uçsuz bucaksız okyanuslarda bir yolculuğa çıkalım. Bu yolculukta muhtemeldir ki, önce çok kürekli tekneler, ardından yelkenli büyük gemiler, sonra buharlı gemiler belki de yandan çarklı olanlar ve günümüz teknolojisinin yarattığı güçlü ticaret ve savaş gemileri hızla yol alır. Kaç kişinin gözlerinin önünden geçecek tarihin film şeridinde, nehirde yüzen bir ağaç gövdesinde avını taşıyan ilkçağ insanı, sallarla Mezopotamya’da ya da Çin ırmaklarında yük taşıyanlar, antikçağda *postlarla* taşımacılık yapan ya da balık tutanlar, şekilleri yavaş yavaş değişen kayıklar akar gider. Haklı olarak, belki de hiçbirimizin. Oysa, konumuz olan coğrafi keşiflerin yapılabilmesi için gemi teknolojisinin okyanuslara dayanıklı hale gelebilmesi için binlerce yıl öncesine gitmemiz gerekiyor.

Deniz sonsuzluk, gizem, besin kaynağı; denizcilik ise endüstri demektir. Galiba en doğrusu, deniz her şeyden önce bir “taşıma-ulaştırma” ortamıdır. Antikçağ Yunan’ında da Roma İmparatorluğu egemenlik sürecinde de deniz, “strateji belirleme” ve güç kanıtlama alanıdır. Medeniyetin ve su medeniyetinin beşiği olan Mezopotamya bölgesi –Güneydoğu Anadolu’yu da içine alan çok geniş bir alan düşünelim– devletleri Babililer, Assurlular, Sümerler ve Akadların, Dicle ile Fırat ırmaklarının akış gücünden yararlanmayı akıl ettiklerini gezgin Herodotos’un *Herodot Tarihi*’nde okuyoruz. Günümüzde, çok önemli akademik çalışmalar yapıldı, kitaplar yayımlandı, arkeolojik kazıların buluntuları müzelerde sergilendi, o çağlara ait neredeyse bilmediğimiz hiçbir şey kalmadı.

Bu çalışmalardan öğrendiğimize göre gemiciliğin gelişimi MÖ 3. binyılın ikinci yarısında Mısırlı denizcilerin Byblos’a gidip gelmeleriyle, deniyorsa da, daha doğrusu 2. binyılda kürek, mahmuz ve omurgası olan *siklat* yelkenlileriyle başlar. “Bu omurgalı tekneler denize kök salmış gibidir adeta” der, Akdeniz tarihçisi Fernand Braudel.

Önceleri kıyı denizciliğiyle başlayan doğayla mücadele, denizcinin korkusunu üstünden atmasıyla denizi ve kıyıları tanı-

ması, zamanla deniz taşımacılığına dönüşmüştür. İlk taşımacılık Akdeniz’de, Ege Denizinde diye bilinir, ama doğru olmasa gerek, çünkü Asya’da Çin Denizi bölgesinde yapılan taşımacılık konusunda çok sayıda eser yayımlandı. Çin denizciliğini anlatırken kitabından uzunca alıntılar yapacağım Liu Yingsheng’e göre; “Deniz ve nehir yolculuğu faaliyetleri ilkel toplumda, sözcüklerin ortaya çıkmasından bile önce başladı. Doğu Asya’nın kıyı bölgelerindeki eski çağların kültürel kalıntılarından uygarlığın dağılma rotasının deniz ve nehir yolculuğu faaliyetleri ile bağlantılı olduğu yargısına kabaca varılabilir.”⁶ Şu söylenirse bir noktaya kadar kabul edilebilir, 1498 yılına kadar dünyanın en önemli su yolu, politikaların, stratejilerin belirlendiği deniz Akdeniz’di. Fakat 1498 yılında Vasco da Gama’nın uzaklara yaptığı keşif gezisiyle başka güzergâhlara da gemi akışı başladı.

Coğrafi keşifler konusu 15. yüzyıl ve sonrasında yoğunlaşmıştır. Ancak, insanın su yolu taşımacılığı, denizlerle ilişkisi binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Bu nedenle, antikçağ dönemi denizciliğini, endüstri öncesi gemi teknolojilerinin evrim sürecini öncelikle ele almalıyız. Bununla birlikte haritaların coğrafi keşiflerde çok önemli etken olduğunu da anımsamak gerekiyor. Bundan ötürü haritacılık ara başlığını açmak bir zorunluluktur. Özellikle pusulanın keşfi coğrafi keşiflerde bahriyelilere uçsuz bucaksız deniz ortamında yıldızların dışında yön tayin edici en can alıcı aygıt olmuştur. Tabii ki, saldan kayığa, kürekten yelkene geçiş bir devrimdir. Yoksa Vikingler Amerika’ya nasıl ulaşacak; Atlas Okyanusu, güneyde Ümit Burnu nasıl aşılacak; Çin ipeği nasıl satın alınacaktı?

Akademi dünyasının önemli isimlerinden Niyazi Berkes, “Türkiye İktisat Tarihi” yapıtında, Osmanlı ekonomik genişlemesi nerede başlar sorusuna yanıt ararken, dünyada birtakım önemli olayların etkilerinin olduğunu göz ardı etmemek gerektiğini ifade etmektedir.⁷ “Bu olayların ne olduğunu hatırlarsa-

⁶ Liu Yingsheng, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, çev. Aziz Erkan, Canut Yayınevi, İstanbul, 1. Baskı: Mart 2021, s. 36.
Niyazi Berkes, *100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi*, c. 2, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 2. Baskı, Aralık 1975, s. 11, 12.

nız: Açık denizlerde keşifler; Avrupa'dan "uzak doğuya" giden düz denizyolunun bulunuşu; bu yol üstünde Doğu dünyası ile Batı Avrupa arasında ticaretin başlaması; eski dünyanın dışında yeni bir anakaraya rastlanması, bu anakaradan Avrupa'ya, orada hayli azalmış olan altın ve gümüş madeni akışı."

İsterseniz "bunların önemli olanlarının tarihlerinin küçük bir listesini bir kez daha yapalım:

1487 (Yani İstanbul'un Türkler tarafından alınışından 34 yıl sonra) Dias Afrika'nın güneyinde Ümit Burnunu dolaştı.

1492 (İstanbul'un alınışından 39 yıl sonra) Kolomb Amerika anakarasına vardı.

1498 (İstanbul'un alınışından 45 yıl sonra) Vasco da Gama Lizbon'dan yola çıkarak Afrika'yı dolandı. Hint Denizini aşarak Hindistan'ın Malabar kıyılarına vardı.

1519 (İstanbul'un alınışından 66 yıl sonra) Magellan dünya yuvarlağını dolaşarak dönüm seferini yaptı.

1540 sıralarında (50 yıldan az süre içinde) Portekizliler Hindistan, Malaka ve Çin'le ticaret yapmaya başladılar.

1543-72 arasında Amerika'dan İspanya'ya dalga dalga gümüş ve altın geldi.

Dikkat edilirse tüm bu olaylar dünya tarihinde uygarlığın gelişimi evrelerinde birer devrimdir. Bunu başlatanlar da Portekizlilerdir. Buna göre Avrupa'da deniz gücünü ve deniz teknolojisini ilk fark edenler Portekizliler olmuştur. Bunların Afrika'yı dolanarak Hindistan'a giden yolu bulmaları Memlukleri ve Venedik'i sarsmıştır. Hint Denizine giren Portekiz donanması, Doğu İslam ülkelerini arkadan çevirdiği gibi ticaret yolunu da Avrupa'dan Asya'ya açmıştır."

Niyazi Berkes'in saptamasına katılıyorum; Ümit Burnunun dolaşılması Osmanlıları Basra Körfezine, Aden'e, Kahire'ye ve Cezayir'e kadar çekti ve onları Akdeniz bölgesinin en büyük gücü haline getirdi; bu devlete olgunluk döneminin özelliklerini verdi.

Kısacası, Osmanlı Akdeniz’de kaldı, coğrafi keşiflerde yer almadı, alamadı. Bu ayrı, başlı başına bir konu. Osmanlı devletin durumunu burada bırakalım.

Gemi yapım teknolojisinde kalyonlar, kadırgalar yapıldı. Personelin kas gücünden, yani kürekten yelkene geçilerek rüzgâr enerjisinden yararlanmak gibi devrimci bir uygulama denizlere yansıdı. Rüzgârdan yararlanmayı akıl etmekle yel değirmenlerinin icadı karada yalnızca un üretimini hızlandırmakla kalmadı, buğdayı getiren üreticilerin günlerce sıra beklerken konaklamalarını sağlayan *hostel* uygulamasının da temellerini attı. Alçak bordalı gemilerden yüksek bordalıya, boy ve en olarak daha büyük teknelere, savaş gemilerinde ise yelkenliye tamamen geçişle kürek ve kürekçilerin ağırlığından kurtulup savaşçı gemi personel ve top sayısı arttırıldı; yelkenlerin tasarımı deniz üstü muharebelerin taktığını değiştirirken aynı zamanda savaş gücünü de etkili hale getirdi.

15. yüzyıla gelinceye kadar eskiçağlardan itibaren ırmak ve deniz araçlarının evrimine girmenin gerekli olduğunu düşünüyorum.

1. ANTİK ÇAĞDA DENİZCİLİK

B. Cotterell ve J. Kamminga “Endüstri Öncesi Teknolojilerin Mekaniği” yapıtlarında “suda taşımacılığın” başladığı binlerce yıl öncesine gitmişlerdir. Tarih boyunca ilkel su taşıtları temel kara taşıtlarına hep öncülük etti. Avustralya yerlilerinin ataları 40 bin yıldan daha eski bir tarihte, Güney Asya kıyılarını geniş ada anakarası Avustralya’dan ayıran derin denizi aşarak, Avustralya’ya yerleşti. Deniz seviyesinin düşük olduğu 50 bin yıl önce, iki anakara arasındaki uzaklık, en az 90 kilometre kadardı. Günümüzden 20 bin yıl önce Asya’dan derin sularla çevrili Okinawa Adasına ve birkaç bin yıl sonra Bering Boğazından Kuzey Amerika’ya geçildi. İlk deniz yolculukları belirli bir amaca yönelik olmasa da çok sayıda kişinin katılımıyla *sal-larla* gerçekleşti. Günümüz insanı 21. yüzyılın ilk çeyreğinde

bile çeşitli ülkelerde akarsu ve göllerden geçişlerde *sallardan* yararlanmaktadır.

Lionel Casson “Eski Çağlarda Denizcilik ve Gemiler” adlı araştırmasında sallarla yapılan taşımacılığın ilk örneklerine dikkat çekmiştir. Yeni Zelanda yerlileri saz demetlerine ata biner gibi oturarak gölleri geçerler. Iraklı çobanlar, şişirilmiş keçi postları üzerinde ırmakları aşarlar. *Tamil* yerlileri kollarının altında bir kütükle kıyı boyunca sürüklenerek balık avlarken, *Sindliler* geniş ağızlı küplerin üzerine yatarak avlarlar. Bu sayılan araçlar, su yolu taşımacılığının ilk örnekleridir. Ve hiç kuşkusuz göl ve ırmak kıyılarında yaşayan ilkel halklar tarafından kullanılmıştır.

Bir süre sonra, gezginler kendilerini sadece su üzerinde değil, fakat su dışında da tutacak, hatta açık denizlere açılmalarını sağlayacak araçların arayışına girdiklerinde, kullanılan yöntemler artık yeterli olmamaya başlamıştır. Bu yönde ilk adım, söz konusu gereksinimleri tam anlamıyla karşılayan ve birden fazla kişiyi taşıyabilen *salların* yapımı olmuştur. Ağaçların yettiği yerlerde sallların biçimi, bizim tanık olduğumuz şekilde, bir araya getirilmiş kütüklerden oluşmaktaydı. Ağacın az, sazlıkların bol olduğu Nil kıyılarında ya da Dicle ve Fırat’ın aşağı kısımlarındaki bataklıklarda, salllar birbirlerine yığınlar halinde bağlanmış sazlardan yapılyordu.

Sıradan sallların kullanılamayacağı bazı bölgeler de vardır. L. Casson Anadolu kaynaklı iki ırmağın taşımacılıktaki önemine dikkat çekmiştir. Örneğin, Dicle ve Fırat’ın Doğu Anadolu’daki üst kısımları çok hızlı akar ve kayalıktır. Böyle engeller kütüklerden ibaret olan *salı* paramparça edebilir. İki nehir de uygarlığın beşiği Mezopotamya’ya aktığından, en erken zamanlardan beri hayati öneme sahip yollar olmuştur. Dicle ve Fırat’ın sakinleri, nehirlerden yararlanmak için bir ahşap iskele ve şişirilmiş hayvan postlarından oluşan şamandıralı *sallar* inşa etmişlerdir. Bu postlarla karşıdan karşıya geçen insanların gözlemlenmesi, şöyle bir fikrin doğmasına sebep olmuştu muhtemelen: Bir *post* bir insanı taşıyorsa, birçok *post* bir araya getirilip bir platfor-

mun altına monte edilerek daha fazla insan ve yük taşıyabilir. Böyle bir *sal*, hızlı akan nehirler için idealdir.

Çeşitli müzelerde, özellikle British Müseum'da sergilenen antikçağ dönemi buluntularında, Assurlu askerlerin büyükbaş hayvanların postlarından üretilen salları üzerinde savaştıkları, şişirilmiş hayvan postlarından yaptıkları uzun salları üzerinde ağır taş kütleler dahil çeşitli eşyaları taşıdıkları kabartmalar sergilenmektedir.

Michael Jursa "Babililer" tarihi konusunda yaptığı araştırmasında, iki nehir arasındaki Mezopotamya'da, İsa'dan önceki dönemde üç büyük kültürün yaratılmış olduğunu belirtmiştir: Sümer, Babil ve Assur. Sümerler, Fırat ve Dicle arasında yaşayan ve bu bölgede tarihsel olarak kavranabilir olan ilk sakinlerdi. Güney Mezopotamya'da, yani günümüzdeki Güney Irak'ta, en eski şehir kültürünü yarattılar ve İÖ 3000 yıllarında olasılıkla yazıyı icat ettiler. Bu çiviyazısı sonradan gelen Babililere ve Assurlulara Sümerler tarafından aktarıldı. *Herodot Tarihi*'nden Babil kültürünün su taşımacılığına tanıklığını aktarmadan önce Babil'in coğrafi temellerine kısaca bakmak gerekiyor.

Babil, coğrafi açıdan Mezopotamya'nın güney bölümünde, yani bugünkü Irak kenti olan Samarra'nın güneyindedir. Suriye'nin geniş bir bölümünü, yine Orta Fırat bölgesini de, en azından bazı dönemlerde aynı kültür bölgesine bağlamak gerekir, ama doğal alanlar ve bununla birlikte belirlenmiş ekonomik unsurlar açısından birbirlerinden son derece farklıdır.

Burada Mezopotamya uygarlık bölgesinden kısa bir süreliğine ayrılıp Çin Denizine uzanalım, bakalım Doğu Asya uygarlığının yayılması hakkında Liu Yingsheng ne anlatıyor: "Doğu Asya uygarlığının denizyoluyla yayılması, zaruri bir araç olan geminin o zamanlarda ortaya çıkmasının zorunlu olduğunu göstermektedir. Eski insanlar suyun kaldırma kuvvetini günlük yaşamlarında buldular. Ağacın suda yüzdüğünü gözlemleyip oyulmuş ağacın suyun üzerinde yüzerken daha fazla ağırlık taşıyabildiğini keşfettiler. Bu *Han Feizi*'de yazılı olan şeydir. *Bir gemi ile en ağır şeyler yüzdürülebilir, bir gemi olmadan en hafif*

şeyler bile batacaktır. Eski çağlarda, en önemli suda yüzen taşıtlar sallar ve kanolardı. *Değişimlerin Tarihi*'nde şöyle bir cümle vardır: *Çin'in eski çağlarında bir imparator olan Fuxi sala bindi;* bu cümle eski çağlarda salın olduğunu kanıtlar. Yüzebilirliği ve dengeyi geliştirmek amacıyla eski insanlar zamanla kütük ile bambuları birbirine bağladı ve sal böylece ortaya çıktı. Salın icad edilmesinden sonra, insanlar düşen yaprakların da suyun üzerinde yüzdüğünü gözlemlediler, böylece kanoyu icat ettiler.”⁸

Güney Mezopotamya'daki yaşama karakteristik biçimini kazandıran iki büyük nehir, Fırat ve Dicle'dir. Kıvrımlı akışlarıyla olağanüstü düz bir alanı sulayarak geçerler, sadece kuzey bölümlerinde nehrin tortul tabakaları nedeniyle yığılmış ve biraz yüksekte kalan kuru steplerle sınırlı olan, hafif dokulu alüvyon topraklar bulunur. Özellikle daha yavaş akan ve yatağı yığılmış tortul tabakalarla kaplı Fırat, ilkbaharda sularının yükseldiği sırada alçak yüzeyler nedeniyle çevredeki arazileri sular altında bırakmaya meyillidir. Bu tür su baskınları sıklıkla nehir yataklarının değişmesine neden olmuştur. Fırat ve Dicle'nin antikçağdaki akış yolu kısmen henüz açıklık kazanmamıştır. Babil var olduğu bin yıl içinde tarım, küçükbaş hayvancılığın en önemli ürünü Babil dokuma endüstrisinde temel oluşturan yündü; zanaat, ticaret alanlarında üretim ve ihracatta çok ilerleydi. Temel besinler Mezopotamya ve Suriye-Doğu Akdeniz kültürel çevresi arasındaki finansal tarımın temel olarak ayırt edilmesine izin verir. Arpa, susam, hurma ve bira batıda buğday, zeytinyağı, incir ve şarapla denkleşir. M. Jursa'ya göre, Babil'in hammadde yönünden yoksul olması uluslararası ticareti ekonomik bir gereklilik haline getirmişti.

“Tarihin Babası” olarak bilinen Yunanlı Herodotos'un (MÖ 495-425) (Evliya Çelebi gibi bir gezgindir de, bu nedenle, kitabı yalnızca bir tarih kitabı değil aynı zamanda coğrafya kitabıdır) MÖ 5. yüzyılda Babil konusundaki A(s)surya bölümünde anla-

⁸ Liu Yingsheng, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 38, 39.

tımında ve gözlemlerinde ırmaklarda taşıma aracı olarak kullanılan kayıklar şöyle anlatılmaktadır:⁹

Benim gözümde bu ülkenin, kentin kendisinden sonra, en şaşılacak şeyi şu anlatacağım şeydir. Babil'e inmek için ırmağa inen kayıklar yuvarlaktır ve deriden yapılmışlardır. A(s)surya'nın üst yanına düşen Ermenistan'dan söğüt ağaçları kesip gemiler için kaburga -omurga- çatalı yaparlar, bunun üstünü dıştan deri ile kaplarlar, bir tekne çıkar ortaya, eni boyu bir, başı kıcı belirsiz; bu gemiyi dediğim gibi yuvarlak yaparlar, tıpkı yuvarlak bir kalkan gibi; içine saman yayarlar, üstüne eşyayı doldurup suyun akıntısına bırakırlar; belli başlı yükleri palmiye ağacından yapılmış fıçılardır, bunların içine şarap doldurulmuştur. Geminin düz gitmesi iki tane ıskarmoz kürekle sağlanır, bunları ayakta duran iki kişi kullanır; birisi küreği bu yana çekerken öbürü tersine iter suyu. Bu gemiler kimi zaman pek büyük olurlar, öbürleri daha küçüktür. En büyükleri beş bin talant¹⁰ ağırlığa kadar yük alabilirler. Gemide canlı bir eşek bulundururlar; büyüklerinde daha çok vardır. Böylece su üzerinde giderek Babil'e varırlar, taşıdıkları öte beri malı satarlar, sonra bağıra çağıra geminin tahtalarını ve samanı da satarlar; sonra derileri eşeklerin sırtına vurur, Ermenistan'a¹¹ dönerler; zira ırmağı ters yönde çıkmak düşünülemez, akıntı buna elvermez, zaten gemileri tahtadan değil de deriden yapmalarının nedeni budur. Ermenistan'a vardıkları zaman aynı şekilde başka gemiler yaparlar.

⁹ Herodotos, *Herodot Tarihi*, çev. Muntekim Ökmen; Yunanca aslıyla karşılaştıran ve sunan: Azra Erhat, Remzi Kitabevi, 1. Basım, İstanbul, Aralık, 1973, Birinci Kitap, 194

Talent ya da talente: mahfiye@gmail.com'da yapılan hesaplama göre Assur ve Babil'de 1 şekel 8,33 gram, 60 şekel bir mina-mana, 1 mina 500 gram, 60 mina ise bir talant-talent ediyor. Buna göre Herodotos'un verdiği bilgi doğrultusunda beş bin talant ise 150 tona denk geliyor?

Fırat üzerinde yol aldıklarına göre muhtemelen Güneydoğu Anadolu bölgesi kastedilmektedir.

L. Casson'un araştırmasından: Hızlı akıntıların olmadığı yerlerde sallarda şamandıra olarak çömlekler kullanılıyordu. Bunlar postlardan hantal olmakla birlikte, daha ucuzdu. MÖ 6. yüzyılda Yunanlıların bu tip salları kullandıkları, aynı döneme ait değerli taşlar üzerinde ve Herakles'i işlerinden birini yerine getirmek üzere böyle bir salda tembel tembel oturarak yol alırken tasvir eden resimlerden anlaşılır. Tarihi çağlarda daha büyük boyutlu sallarda kullanıldığına dair bazı kanıtlar bulunmaktadır; MÖ 252'de Romalı bir komutan 140 civarında savaş filini Messenia Boğazından bu sallarla geçirmiştir.

Kabartmalarda; ırmaklarda şişirilmiş postların içinde oturup balık tutan kişileri –belki de profesyonel balıkçıları– görmekteyiz.

Homeros'un kaleme aldığı çağları aşan ünlü *İlyada* bir olayın, *Odyseia* bir kişinin destanıdır. Sal yapımı ve denizlerde kullanımı konusunda bir örneği de Homeros'un ünlü *Odyseia*'sından verelim. Beşinci bölüm "Kalypso'nun Mağarası – Odysseus'un Salı" başlıklı anlatıdan bazı bölümler¹² bize yol gösterici olacaktır.

"Çok sabırlı Odysseus yurduna dönecek, de, kimse yol göstermeyecek ona, ne tanrılar ne ölümlü insanlar, ekli tahtalardan bir salla sıkıntı çeke çeke varacak yirminci günde"

Odyseia'dan devam edelim:

Odysseus da koyuldu odun kesmeye, yirmi ağacı bir çırpıda deviriverdi, baltayla yontup düzeltti güzelce, bir ip çekip denk getirdi hepsini. Derken, delgiler getirdi Kalypso, yüce tanrıça, o da delikler açıp takozlar yaptı, sonra birbirlerine çaktı tahtaları. Bir marangoz ambar dibini nasıl ölçerse, geniş bir yük gemisini ustaca yaparsa nasıl, Odysseus da öyle en ve boy verdi salın döşemesine, sık mertekler dikip kurdu küpeşteyi, sonra geniş tahtalarla kaplayıp tamamladı onu, bir direk yaptı, sereni taktı ona, bir de dümen yaptı yönetmek için salı, boydan boya örttü

¹² Homeros, *Odyseia*, çev. Azra Erhat – A.Kadir, Sander Yayınları, İstanbul, İkinci baskı, Eylül 1978, 32, 245-265

her yanı saz örgülerle, sonra bol odun yükledi safra olsun diye dalgalara.

Homeros'tan yeri geldikçe alıntılar yapacağım, buradaki örnekte ise salın tahtalardan yapıldığını öğrenmekteyiz.

“Antik Çağda Deniz Gücü” araştırmasında Chester G. Starr çağlar boyunca suyollarında taşımacılığın¹³ ve ekonomik ilişkilerin peşine düşmüştür.

Çeşitli coğrafyalara ait malların havzalar arası hareketini neolitik çağa kadar (yaklaşık İÖ 3000) takip etmemiz mümkündür. Hatta neolitik çağdan önce, yani mezolitik çağda, Melos Adasından gelen obsidyen (volkanik taş) Yunan anakarasında görülür. Söz konusu dönemde Melos'un yerleşmeye sahne olmadığı bilinmektedir. Obsidyen kaynaklarını balıkçıların keşfettiği sanılmaktadır. Sülaleler öncesi Mısır MÖ 4. binyılda, Suriye'yle devamlı ilişki içindeydi. Bunun nedeni büyük ihtimalle, tarihi devirlerde hâlâ değerini koruyan Lübnan'ın sedir ağaçlarıydı. Kiklat malı nesnelerin Balear Adaları ve Güney Fransa gibi uzak yerlerde ortaya çıkması, en azından MÖ 3. binyılda havzalar arası ilişkileri daha iyi anlamamıza yardımcı olmuştur.

Çağlar boyunca suda taşımacılık konusuna teknolojilerin mekaniği bağlamında kafa yoran B. Cotterell – J. Kamminga da Avrupa'da erken neolitik dönemde bile insanların denize kayık indirdiklerinin kanıtlandığına dikkat çekmektedir.¹⁴ Yunanistan'da Franchthi mağaralarında bulunan, MÖ 7 bin yıllarına ilişkin obsidyen (çakmaktaşı) yongaların, deniz ötesi 120 kilometre mesafede bulunan Melos Adasından getirildiği belirlendi. Doğu Akdeniz'de bu ve benzeri seyahatlerde kullanılmış olan deniz taşıtlarının türleri bilinmemekle birlikte, bunların birbirlerine bağlı kamış ya da kütüklerden oluştuğu konusunda kanıtlar bulunmaktadır. Kuzey Avrupa'da deniz koşullarına da-

¹³ Chester G. Starr, *Antik Çağda Deniz Gücü*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 1. Basım 2000, s. 4-12.

Brian Cotterell – Johan Kamminga, *Endüstri Öncesi Teknolojilerin Mekaniği*, çev. Atilla Bir, Literatür Yayıncılık, Birinci Basım, İstanbul, Ekim 2002, s. 267.

yanıklı, amaçlı seyahatlere uygun deniz vasıtaları, deriden imal edilmekteydi. Milattan dört bin yıl önce bu tür deniz taşıtlarıyla Kuzey İrlanda'dan Mersey'e, İskoçya'ya ve Hebrid Adalarına, Norveç Bømlo Adasından anakaraya taş baltaların taşındığı tahmin edilmektedir.

Bronz çağının doruğu olan MÖ 2. binyıl boyunca, mallar, insanlar hatta fikirlerin hareketi bir ticaret ağını andırmaktaydı. Byblos'ta Mısır tanrılarına tapılıyor ve bu güzergâhı izleyen gemiler hiyeroglif kayıtlarda Byblos gemileri olarak geçiyordu. Ekonomik ilişkiler, 18. Sülalenin güçlü firavunlarının politik ve askeri müdahalelerine zemin hazırlıyordu. III. Tuthmosis hemen her yıl Filistin ve Suriye'ye sefer düzenlemekteydi. Bu seferlerin bazılarında, askerler Sina Çölündeki zorlu yürüyüşten kaçınmak için denizyoluyla naklediliyordu.

Yine gözlerimizi kapatıp, binlerce yıl önce bir akarsuyun kenarında açalım. Avcı toplayıcı dönem, taşımakta zorlandığı büyük bir hayvanla avdan dönmüş avcı, ırmakta başıboş yüzen büyük ağaç gövdesini görüyor. Düşünüyor, ben ve avım bunun üstüne çıksak daha kolay yol alamaz mıyız? Bence akarsudan yararlanma ve sal düşüncesi böyle ortaya çıkmış olabilir! Uzun ya da kısa bir süre sonra, ağaç kütüklerinin içini boşaltmayı akıl etmişlerdir. Böylece yüklerini taşımak için geniş bir alan kazanmış oldular. Ormanın, ağacın olmadığı kısımlarda yaşayanlar ise "post" ve "küp-kayıkları" icat etmek zorunda kaldılar.

Sonraları salı daha kolaylıkla yüzdürebilmek amacıyla kalın ağaç dallarından yararlanmayı akıl etmişlerdir. Bunun sonucu kürek şekillenmiştir. Saldan kano ve kayığa geçiş kaç yüz yıl sürmüş bilmek olası değil, ama sudaki taşıma araçlarının yapımı bir yaratıcı aklın ürünü olarak yorumlanmalıdır.

2. KÜREKLER VE KAYIKLAR

Denizcilik tarihinde kürek ve yelken kullanımı, neredeyse insanlığın bilinen ilk medeniyetleri kadar eskiye uzanmaktadır. Kürek kullanımı yeniçağ ve özellikle coğrafi keşiflere kadar

yaygın olarak görülmüş, Yenidünya'nın keşfinden sonra coğrafi keşiflerin çoğalmasıyla birlikte kürekli gemilerden (kadirgalar) yelkenli gemilere (kalyonlar) geçiş zorunlu olmuştur.

İlk kez Romalılar ve Eski Mısırlılar tarafından kullanılmış olan küreğin tarihçesi MÖ 25. yüzyıla kadar inmektedir. Kullanıldığı ilk bölgeler ise Akdeniz ve Nil Nehri çevreleridir. Assur ve Mısırlılar'dan kalan kabartmalarda üç kürekçili sandallar görülmektedir. Vikingler ise kürekle dünyayı ilk kez dolaşanlar olurken, Ming Hanedanı döneminde aynı şeyi Çinliler tekrarlamışlardır. Qin Hanedanı öncesi (MÖ 221) döneme ait belgelerde suda yol alan taşıtlardan defalarca söz edilmiştir. Örneğin, *Değişimlerin Tarihi* "eski insanların birbirleriyle olan ilişkileri geliştirmek için oyulmuş ağacı kano, yassı tahtayı da kürek yaptıklarından" bahsetmektedir. Yaklaşık 7000 yıl öncesine tarihlenen kültürel bir kalıntıda bulunan kürek söğüt yaprağı şeklinde yassı ve uzundu.

Kürek, insanoğlunun denizlere açılmasıyla birlikte ulaşımın önemli bir parçası durumuna gelirken tüccarlar, balina avcıları, balıkçılar ve kılavuzlar geçimlerini sağlamak için kürekten yararlandılar. Eskiçağın üç sıra kürekli gemileri yerini zamanla yalnızca rüzgâra bağlı kalmamak için yapılan kadirgalara bıraktı. Boyları 35 metreye ulaşan bu gemiler, her oturağında üç kişi bulunan ve her biri tek bir kürek kullanan 150 kürekçi (galyot) tarafından yürütüldü.

Kısa kürek, uzun kürek, çok sayıda kürekçi, kürek ile suyun arasındaki sürtünme kuvveti gibi hem bir fizikçi hem de mühendis görüşüyle insanlık tarihi yol almıştır.

Bu nedenle B. Cotterell ve J. Kamminga'nın teknolojilerin mekaniğine başvuruyoruz: Bir kayığı derin sularda ilerletmenin en eski yöntemi her iki ucu palalı kısa küreğin kullanımıdır. Bu durumda sadece üst gövde kasları çalıştığından, elde edilebilecek güç çok sınırlıdır. Mısır'da büyük gemilerde kürek MÖ yaklaşık 2400 yıllarında kullanılmaya başlandı. Mısır gemilerinde kürekler küpeşteye açılan bir delikten geçirilen halatlara tesbit

edilirdi. Eski Yunanistan'da kürek bir ıskarmoza meşin bir kayışla gevşek geçirilirdi.

L. Casson “geminin doğuşu”na giden süreci anlatırken;¹⁵ postlar ve sallar sadece başlangıçtı. Su taşımacılığında asıl önemli adım, yolcuları ve yükleri hem suyun üzerinde hem de kuru tutan kayıkların inşasıdır. Kayığın en erken tiplerinden birinin posttan yapılmış olması mümkündür. Hafif dallardan oluşan bir iskeletin üzerine post gerilerek, söğüt dalları, saz, ip ve sırimlarla örülmektedir. Böyle bir kayığı inşa edebilmek için tek gereken şey çakmaktaşıdan bir bıçak ve kemikten bir iğnedir. İstenilen boyutta da olabilir: Toplanıp sırtta taşınabilecek kadar küçük ve hafif ya da birkaç ton yükü kaldırabilecek kadar geniş ve büyük. MÖ 700'e ait Assur kabartmalarından, Aşağı Fırat sakinlerinin söz konusu tarihte savaş arabalarını ve devasa inşaat taşlarını taşıyabilecek kadar büyük ve dayanıklı posttan kayıklar –teknik adıyla sepet işi kayak– kullandıkları bilinmektedir. Deri kayıkların kullanıldığı diğer bir bölge ise İngiltere'ydi. Julius Caesar MÖ 55'teki İngiltere seferi sırasında bu kayıklardan haberdar olmuştu; çünkü beş yıl sonra, Roma'daki iç savaş sırasında askerlerini İspanya'da bir nehirden geçirmesi gerektiğinde, adamlarına “İngiltere'de geçirdiği yıllarda gördüğü kayıklardan yapmalarını” emretmiştir: “İlk önce hafif ağaçlardan gemi omurgası ve kaburga yapılı; daha sonra geminin geri kalan kısımları sepet şeklinde örülerek tamamlanır ve deri ile kaplanır.”

Gaius Julius Caesar'ın yapıtı “İç Savaş”ta şöyle anlatılmaktadır:

Caesar'ın şartları elverişsiz durumdaydı. Tüm geçiş noktaları Afrianus'un askerleri ve atlılar tarafından korunuyordu. Köprüler yeniden yapılamıyordu. Caesar, askerlerine birkaç yıl önce Britanya'da öğrendiği gibi kayıklar (çevirmen 'gemi' demiş ama doğru olamaz! İspanya'daki ırmak Nil nehri büyüklüğünde bir akarsu değil. e.m.) yapmalarını emretti. İlk

¹⁵ Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 1. Basım, 2002, s. 3-7.

*önce gemi omurgası ve kirişleri hafif ağaçlardan yapılıyordu. Sonra oluşan tekne iskeleti ince dallarla ve sazlarla örülüyordu ve etrafları deri ile kaplanıyordu. Bunlar bittiğinde bir gecede arabalarla kampın yirmi iki mil ötesine götürüldüler ve nehre indirildiler. Askerlerinin bir bölümünü nehrin karşısına geçirip hemen nehir kıyısındaki bir tepeyi ele geçirdiler...*¹⁶

L. Casson'un değerlendirmesi doğruyu yansıtıyor; Caesar'ın İngiltere'de gördüğü ve inşa emrini verdiği belki de sepet işi kayık değil, İrlanda kayığıdır. Bu kayıkların yuvarlak şekilleri yoktur; gerçek kayıklarınki gibi kış pruvası vardır.

İlkel kayığın en ucuz çeşidi küp-kayıklardır. Bir küp-kayık, bir yolcu taşıyabilecek kadar büyük olan basit küplerden yapılmaktadır; fakat küp, şamandıralı sallar gibi sadece kaya bulunmayan nehirlerde işe yarar. Örneğin Mısırlılar, Nil deltasının bataklık olan kollarında küp-kayıklar kullanmayı tercih etmişlerdir. Yunanlar da bunlardan yararlanmışlardır; Yunan vazolarında Herakles'i böyle küplerde yolculuk ederken tasvir eden kabartmalar vardır.

Mezopotamya sepet işi kayığı, Mısır ise küp-kayıkları kendileri için uygun bulmuştur; çünkü her iki bölgede de ormanlık alanlar azdır ve dolayısıyla ahşap pahalıdır. Ağacın bol olduğu yerlerde en erken kayıklar kuşkusuz ağaç kabuklarından yapılan kanolar ve kütüklerin içi oyularak meydana getirilen kayıklardır. Kabuktan yapılan kayığın diğerinden önce denenmiş olması mümkündür; çünkü alete ihtiyaç duyulmaksızın inşa edilebilir. Tek gereken, tekne biçiminde, uzun bir ağaç kabuğu ve uçları kapatmak için kildir. Öte yandan, kütükten kayık için bazı aletlere ihtiyaç vardır: Kesmek için taş (ya da sert bir deniz kabuğu) veya kontrollü kullanılacak ateş ve fazlaca sabır. Kütükten kayıkları taş çağının başlangıcından, antikçağın sonuna dek kronolojik olarak izleyebilmekteyiz. Coğrafi anlamda ise İspanya'dan Hindistan'a kadar, kütük sağlayabilecek ormanların bulunduğu yerlerde izlerini görüyoruz.

¹⁶ Gaius Julius Caesar, *İç Savaş*, çev. Furkan Akderin, Alfa Yayınevi, 1. Basım, İstanbul, Temmuz 2007, Bölüm LIV, s. 40.

Kütükten kayığı açık deniz koşullarına uygun hale getirmenin en bilinen yolu, her iki tarafta kalasları sırt sırta getirerek kenarlar boyunca yerleştirmek ve bunları alabandadan alabandaya geçen ıskarmozlarla güçlendirmektir. Böylece, antikçağlardan günümüze kadar gelen basit kayık tipi olan kalaslı kayıkların temel elemanlarının ilkel formları ortaya çıkmıştır: Gemi omurgası, kaburgalar (iskelet) ve borda kaplamaları. Kalaslı kayığın oluşumunda, kütük-kayığın rolü olduğunu ileri sürmek için en azından bir sebebimiz vardır: Zaman içinde yanlara o kadar çok üst üste kalas eklenmişti ki, “gemi teknesi” olarak adlandırabileceğimiz şekil ortaya çıkmış, orijinal kütük-kayık ise bu süreçte küçülerek gemi omurgası halini almıştır; fakat değişimin ne zaman meydana geldiğini söylemek kolay değildir. En erken kalaslı kayıklar Mısır’ın Eski Krallık dönemine aittir.

Eski Krallık zamanına, yani yaklaşık MÖ 2700-2200 arasına ait kanıtlardan, Mısırlı gemi ustalarının kısa süre içerisinde sazdan yapılan salları geliştirdikleri anlaşılmaktadır. Bunları kayık şekline daha yakın, kaşık formunda inşa etmeye başlamışlar, pruva ile kıçı aynı düzlem üzerine getirmişler ve uç kısma lotus tomurcuğu biçiminde bir süs yerleştirmişlerdir. Sazdan yapılan kayıklar hafifti, manevra kabiliyetleri yüksekti ve sığdı, dolayısıyla kıyı boyunca sıralanan bataklıklarda ve nehirden ayrılan sayısız kanalda ilerlemek kolaylaşmıştı.

Sonuç olarak; coğrafi keşiflerde deniz aracı olarak karşımıza çıkacak olan kadirga ve kalyonların köklerinin sallara ve kayıklara dayandığını görmekteyiz. Uygarlık, icatların zorlu bir evrimi sürecinde ortaya çıkmıştır. Denizcilikte aygıtlardan söz ediyoruz ancak coğrafya biliminin, pusulanın, haritanın, rüzgârın, akıntının, sığ suların, dahası doğaya ve denize dair yüz yıllarca birikmiş başka bilginin de belleklerle ve arşivle aktarılmış oluşu, coğrafi keşiflerin önünü açmıştır.

Şimdilik denizciliğin teknoloji tarafında kalmayı sürdürüp yelkenlerin gelişimi ve yelkenlilerin geçirdiği şekil değişikliğinin izini sürelim.

3. YELKEN VE YELKENLİLER

Yelken adını verdiğimiz aygıt, gerçekten, insanlık tarihinin en önemli buluşlarından birisidir. Üretim biçimini değiştirip sermaye artırımını tetikleyen yel değirmenleri gibi. Rüzgârın bir enerji kaynağı ve itici güç olarak fark edilmesinden sonra, tekneleri daha hızlı hareket ettirmek amacıyla yelken icat edildi. Yelkenliler konusunda araştırmalar yapan Yücel Köyağasıoğlu (*Yelkenliler* kitabında) ilk bakışta çok iddialı olduğu düşünülen bir değerlendirme yapıyor; İnsanoğlunun ateşten ve tekerlekten sonraki en büyük keşfi, doğanın büyük gücü rüzgârdan faydalanarak araçları hareket ettiren, günümüze kadar gelişimini sürdürmüş ve gelecekte de sürdürecektir olan yelkendir. Havada uçan balonu, denizdeki yelkenli gemiyi, buz üzerinde kayan aracı, değirmeni çeviren kanatları hareket ettiren rüzgâr, yüzyıllar boyunca insanlığa yardımcı olmuştur. Medeniyetlerin gelişmesinde yelkenlilerin rolü ilk sıralarda gelir.

Rüzgâr gücünün etkisiyle şişip, ait oldukları araçları bulundukları yerden uzaklara taşımaya yarayan yelkenler, önce-leri sazlardan örülerek veya deri parçaları birbirine dikilerek imal edilmekteydi. Tarihte bilinen en eski yelken malzemesi Mısır'da yetişen papirüs bitkisinin liflerinin dokunmasıyla elde edilen, bir çeşit hasırdır. Şimdiye dek ortaya çıkan kabartma ve buluntulardan tarihteki ilk yelkenlilerin MÖ 3400 yıllarında Mısır'da, Nil Nehrinde dolaşan, gövdeleri sazlardan yapılmış tekneler olduğunu öğreniyoruz.

Herodotos'un *Herodot Tarihi*'nden Mısır gemilerinin yapımını, salların nasıl yapıldığını ve kullanılan yelkenleri öğreniyoruz.

Taşıt gemilerini Mısır akasyasından yaparlar, bu ağaç Kyrene lotusuna benzer ve özünden zambak çıkarılır. Akasyayı, aşağı yukarı iki dirsek uzunluğunda parçalar halinde doğrarlar, gemileri bunları tuğla gibi birbirine çatarak yaparlar. Bu iş şöyle olur: Boylamasına kesilmiş uzun omurgaların (iskelet) arasına bu iki dirseklik tah-

ta parçalarını çıkarlar; tekne meydana çıkar, sonra iki bordayı, omurgalar üzerine enlemesine konulan bir tabanla birleştirirler. Yanları tutmak için kaburga eğrisi kullanmazlar, bunun yerine ek yerlerini papirüsle iyice kalafat yaparlar. Dosdoğru omurga içinden geçen bir tek dümen kullanırlar; direk akasyadan, yelkenler papirüstendir. Kuvvetli rüzgâr olmadıkça bu gemiler ırmağı çıkmazlar, kıyıdan yedekte çekilirler. Akıntı doğrultusunda olduğu zaman ise şöyle yaparlar: Kamış, saz ve tamarix'i¹⁷ birbirine dolayarak yaptıkları bir çeşit salları ve iki talant¹⁸ kadar çeken delik bir taşları vardır. Sal, geminin pruvasına bağlanır ve akıntıya bırakılır; taş başka bir iple geminin arkasına bağlıdır. Sal akıntıya kapılıp hızla ilerler ve "Baris"i de (bu gemilerin adı böyledir) peşinden sürükler; arkaya bağlı olan taş dibi tarar ve geminin akıntıya kapılıp yoldan çıkmasını önler. Bu gemilerden pek çok vardır ve bazıları binlerce talant ağırlığında yük taşıyabilirler.¹⁹

Herodot Tarihi'nden eski Mısır'da sazdan sal ve kayıkların nasıl yapıldığını okuduk. L. Casson antikçağda gemi yapımını daha fazla bilgi vererek günümüze getiriyor; MÖ 4. binyılın ortalarında, Mısırlıların birbirine bağlanmış sazlardan yaptıkları salları vardı ve sonraki birkaç yüzyıl içinde bazı gelişmeler meydana gelecekti. Mısırlılar bunları şekillendirmeye başladılar: Uzun ve dar hale getirdiler; zarif bir kavis verdiler; tekneleri sürmek için kürekler yapmasını öğrendiler ve bordanın kıcına doğru, yanlara kürekler yerleştirerek dümeni oluşturdular; iki çift güverte kabini yerleştirecek ve uzun sıralar halinde küreklerle hareket ettirebilecek kadar büyük gemiler inşa ettiler.

¹⁷ Ilgıniller cinsinden bir bitki, yıl boyu yeşilliğini korur. Kökü Konya'nın Ilgın beldesine dayanmaktadır. Dünya tamarix olarak bilmektedir. (Kaynak: Wikipedia)

Talant: Atina'da, Solon'dan sonra, alışverişte 36,39 kilogramdı. Parayla ilgili maden ağırlığı olarak 25,92 kilogram olarak hesap edilirdi.

Herodotos, *Herodot Tarihi*, İkinci Kitap, 96.

Bundan sonra Mısırlılar, yeni bir cığır açan adımı atarak, insan ya da hayvan gücü dışında bir güç kaynağından yararlanan ilk halk oldular ve gemilerini hareket ettirmek için rüzgârın nasıl dizginleneceğini keşfettiler. İlk önce yakın zamana kadar basit denizcilerin uyguladığı yöntemi izleyerek, kayığın ön kısmına eğreltiotu ya da hurma yaprağı yerleştirdiler. Bu basit buluş bile kıyıda izleyenleri hayrete düşürmüştür. Hemen arkasından hızlı bir ilerleme süreci başladı: MÖ 3500 civarında Mısırlılar bu eğreti yelkeni, saz veya yapraklardan örülerek, kayığın ucuna yerleştirilmiş bir direğe takılan gerçek bir yelkenle değiştirdiler. Dört köşe seren yelkeni, doğal olarak direğin tepesinde aşağı inen göndere ihtiyaç duyacaktır. Hiç kuşkusuz en erken kayıkların da serenleri vardı; ancak tasvirler kabaca yapıldığından ayırt etmek imkânsızdır.

Fenikelilerin (MÖ 4000-MÖ 64) ham iplikten dokunmuş yelkenler kullandıkları biliniyor. Bez yelkenlerin üretim teknolojisi yüzyıllar boyunca çok az değişikliğe uğrayarak günümüze kadar gelmiştir. Günümüzde hâlâ birçok klasik yat, mısır pamuğundan dokunmuş yelkenleri tercih etmektedir.

4. ANTİKÇAĞ DÖNEMİ GEMİ YAPIM TEKNİĞİ VE GEMİLER

A- Mısır

Eski Mısır'da inşa edilen taş mezarlar, piramitlerin yapı taşları olan granitler ve başka materyalleri taşıyabilecek araçlar sallar ya da kayıklar değildi hiç kuşkusuz. Bu kadar ağır yükleri nakletmek için gerekli özelliklere sahip gemilere duyulan ihtiyaç, olasılıkla Mısırlı gemi ustalarını ahşap kullanımına yöneltmiştir.

Yeni malzemeyle inşa edilen ilk gemilerin baş ve kıç tarafları köşeliydi ve daha çok bir mavnayı andırıyorlardı. Herodotos MÖ 5. yüzyıl ortalarında Mısır'dayken gözlemlediği tekne yapımını kitabında anlatmış ve biz de daha önceki bölümde

okumuştuk. Herodotos'un gördüğü gemi 150 ton yük taşıyordu, ilk bakışta bu bize günümüzden 2500 yıl öncesi düşünüldüğünde inanılmaz gelebilir ancak L. Casson daha büyük bir gemiden söz ediyor: Granit dikilitaşları Assuan'dan çıkararak, nehrin aşağısındaki saraylarda dikilmek üzere taşıyan mavnalar, uzun olmalarının yanı sıra geniştiler. MÖ 1500'lerde firavun olarak tahta geçen Kraliçe Hatçepsut'un mezarını süsleyen resimlerdeki, tersane işçilerine yaptırttığı muazzam gemisi, kraliçenin Karnak'ta dikilmek üzere 30 metre yüksekliğindeki dikilitaşları taşımak üzere tasarlanmıştı. Yapılan tahminlere göre gemi 60 metre uzunluğundaydı ve kemere (gemi güvertesinin enine konmuş kirişlerinden her biri) 21 metreye ulaşıyordu. 700 tonluk yük taşıyacak geminin güçlendirilmesi için tek sıra yerine üç sıra kiriş kullanılmıştı. İskelet kısmında ve halatlarda güçlendirmeye gidilmişti. Bu devasa gemiyi çekmek için her biri otuz kürekçi tarafından çekilen 27 adet römorkör gerekmekteydi.

Mısır'da hep nehir tekneleriyle taşıma yapıldığına dair çok sayıda resme rastlarız ama açık denizlerde kullanılmak amacıyla da yapılmış gemiler var.

MÖ 2475 civarında tahtta oturan Firavun Sahure, Mısır kıyılarından Doğu Akdeniz'e bir filo yollamıştır. Bu filodaki gemiler nehir gemileri formuna sahiptir. Bu özellikler deniz değil, nehir için uygundur ve Mısırlılar da denizde gereken dayanıklılığı sağlamak üzere çok önemli bir yenilik getirmişlerdi:²⁰ Hatçepsut'un dikilitaşlarını taşıyan mavnada gördüğümüzün atası olan bir halat makası (ağırlık kaldırma düzeneği). Ağır bir halat pruvaya bağlanıyor ve gemiyi baştan başa kateden çatalı direklerle kıça kadar iletilerek tutturuluyordu. Geminin orta kısmında halatların bir kolunda bulunan manivela sayesinde mürettebat halatları bir turnike gibi bükebiliyordu. Böylece geminin bel vermesi halatlarda gerilim yaratılarak önleniyordu. Gemiler, hem kürekler hem de yelkenle yözdürülmekteydi.

²⁰ L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 19

Gemi donanımı dönemin nehir tekneleriyle aynıydı. Uzun dar bir yelken çift ayaklı bir direğe monte edilmişti. Kürek kullanılabacağı zaman, yelken ve direk sökülüp güverteye yatırılıyordu. Gemi kıça doğru her iki tarafa yerleştirilen üç adet dümen küreğiyle idare ediliyordu. Denize açılan gemilerin resmedildiği sonraki tasvirlerle bundan ancak bin yıl sonra rastlıyoruz. Eski Mısır'da makara, palanga bilinmemektedir.

B- Eski Yunan'da Gemi Yapım Teknolojisi

Akdeniz'in eski savaş gemileri kürekli kadırgalardan oluşuyordu. Homeros *İlyada*'da Yunan kahramanlarını Troya'ya taşıyan "hızlı" gemileri anlatmıştır. Denizciliğin de Homeros dünyasında hayli ilerlemiş olduğunu *İlyada*'dan ve *Odysseia*'dan anlarız. Homeros denizciliği, gemiciliği en usta bir denizci gibi bilir. Ozanın bu alandaki bilgisine şaşmamak elden gelmez. Gerçi ozanın her alanda teknik terimleri yerinde ve yanılmaz bir ustalıkla kullanması öteden beri okurlarını şaşırtmıştır, ama denizcilik bilgisi kendisine has değil de, zamanın ve çevresinin bir özelliği olsa gerek.²¹ Gemiye en ufak parçasına kadar nasıl anlattığına *İlyada*'nın Birinci Bölümünde tanık olmaktadır.

Körfeze girince dürdüler yelkenleri, kodular gemiye, gevşettiler ön halatları çarçabuk, indirdiler direği çataltın içine, küreklere yapışıp yanaştırdılar kıyıya gemiyi, denize delikli taşlar indirdiler, gemiyi halatlarla bağladılar, çıktılar sonra deniz kıyısına...²²

Diktiler direği, ak yelkenleri açtılar. Şişirdi yel alabilirdiğine yelkenleri. Yol alan geminin teknesinde şakladı bir dalga, dalgaları biç biç koştı gemi. Akhaların büyük ordusuna varır varmaz çektiler kara gemiyi kıyıya, kumlar üstüne, ta yükseğe, destekler kodular altına...²³

²¹ Azra Erhat yorumu, yıl 1958.

Homeros, *İlyada*, çev. Azra Erhat – A.Kadir, Sander Yayınları, İstanbul, Üçüncü Baskı, Kasım, 1975, Birinci Bölüm, 431-437.

Homeros, *İlyada*, Birinci Bölüm, 480-486.

Odyseia'da da Homeros'un denizcilikle ilgili yetkin anlatımlarını okuruz:

Ben göstereceğim sana kente giden yolu, yüksek bir duvar sarar onu çepeçevre, güzel iki liman görünür kentin iki yanında, boğazları açılır daracık daracık, iki ucu kıvrık tekneler dizilidir yol boyunca, kayıkhaneye girmiştir bir tekne, bir alan vardır işte orada, ortasında bir Poseidon anıtı vardır, döşemesi dağdan getirilmiş düzgün taşlardandır, orda kara tekneleri donatmakla uğraşılır, halatlar, yelkenler yapılır, kürekler parlatılır, Phaiak'lar uğraşmaz oklar ve yaylarla, seren, kürek, dengeli gemiler yapmaktır onların işi gücü, alacalı denize coşa coşa açılırlar bunlarla...²⁴

Andık Kikon'ların ovada öldürdüğü dostları çifte küpeşteli gemilerimiz yol almadan, zavalılcıkların üç kez çağırttım adlarını bağıra bağıra... Sürüklendi durdu gemiler bata çıka, üç dört parçaya böldü yelkenleri rüzârın gücü, indirtti bize teknil yelkenleri ölüm tek bir korkusu. Zorla yanaştık karaya, dayanıp küreklere var gücümüzle. Yattık kaldık orda tam iki gece iki gün, hem yorgunluk kemirirdi yüreğimizi hem acılar. Güzel belikli Şafak görününce üçüncü günü, direkleri dikip çektik ak yelkenleri, gemileri yele ve dümencilere bıraktık, geçtik yerlerimize.²⁵

... Ama bakmadım gözlerinin yaşına, sürükledim gemiye onları, teknede, kürekçi sıraları altına çektim, vurdum zincire.²⁶

Tek bir ay kalabildim evimde ve keyfine varabildim çocuklarımın, asıl karımın ve malımın mülkümün, sonra Mısır'a doğru sefer etmek hevesine düştüm, gemiler donattım tanrıya denk arkadaşlarımla. Donattım dokuz gemi, tayfaları üşüşüverdi çabucak... yedinci günü yaygın Girit'ten çıktık yola, püfür püfür esiyordu arka-

²⁴ Homeros, *Odyseia*, çev. Azra Erhat – A.Kadir, Sander Yayınları, İstanbul, İkinci baskı, Eylül 1978, Altıncı Bölüm, 260-272.
Homeros, *Odyseia*, Dokuzuncu Bölüm, 65-78.
Homeros, *Odyseia*, Dokuzuncu Bölüm, 98-99.

**mızdan güzelim poyraz yeli, dümdüz gidiyorduk, bir ır-
mak üzerinde gider gibi. Bir tek kaza olmadı gemilerin
hiçbirinde, hepimiz sağ salim oturuyorduk, hasta filan
olmadan, rüzgârla dümenciler yönetiyordu gemilerimizi.
Güzel akışlı Aigyptos ırmağına²⁷ vardık beşinci günü, sok-
tum çift kıvrımlı gemileri ırmağın içine...²⁸**

Homeros'un anlatımında antik Yunan'da tekneler, kayıkha-
neler, gemiler, denizcilik hakkında *Odyseia*'da görüldüğü gibi
dönemi öğrenmemize yarayan çok ayrıntı var. Çok yerde "kara
gemiler" geçerken bir yerde²⁹ "*lacivert pruvalı geminin* koca di-
reğini..." ifadesini okumaktayız.

Azra Erhat şiirsel anlatımıyla 1970 yılı Ocak ayında yazdığı
Önsöz'de Odysseus'un gemilerini betimlemektedir; Troya'dan
çıkışta 12 gemisi vardır Odysseus'un. Çift sıra kürekli ve yel-
kenli gemilerdir bunlar, sancak ve iskeleden onar kürekten
yirmi kürekçi çalışır demek bu gemilerde. Aldığı yol kürekle
yelkensiz gidildiği zaman saatte bir ila bir buçuk mil, yelkenle
elverişli rüzgârda üç ila dört mil olarak hesaplanır. Homeros
çağı gemilerde demir yoktur, *İlyada*'da da sözü geçen ve Bodrum
Müzesinde güzel örnekleri bulunan delikli taşlar kullanılır –ki
mavi yolculuklarda kayıkla balığa çıkıldığı zaman bugün de Ege
denizcilerinin kullandıkları bunlardır–. Limana girince gemile-
rin kıyıya çekildiği *Odyseia*'da durmadan anlatılır. Seyir çoğu
zaman gündüz olur, fırsat düştükçe limana girilip gecelenir. Ku-
manyalarını bu gemiciler gene Bodrum Müzesinde birçok çe-
şitlerine rastlanan amforalarda taşırlar, su ve şarabı tulumlarda
bulundururlar. Başlıca yemekleri ettir, her fırsatta kurban kesip
şölen yapan bu gemicilerin et kumanyalarını saklamak yolunu
buldukları destandan anlaşılır. Balık tutup yediklerini gösteren
hiçbir belirti yoktur, balık sözü Homeros destanlarında yalnız
benzetmelerde geçer.

²⁷ Nil Nehri.

Homeros, Odyseia, On Dördüncü Bölüm, 248-258.

Homeros, Odyseia, On Dördüncü Bölüm, 311.

Dönemin ruhunu yakalamak istiyorsak, Homeros anlatımından kopamayacağız, *İlyada*’nın (İkinci Bölümünden) dönemin gemi teknolojisini anlatmayı sürdürelim, özellikle eski Yunan’da denizlere indirilen *trireme*’nin ve *polyreme*’nin teknik yapısını inceleyen: Bir filo her birinde 50 kürekçi bulunan (*İlyada*, “Binmiş her gemiye elli kürekçi” İkinci Bölüm, 719) yedi gemiden oluşmaktaydı. Yine *İlyada* referansımız (İkinci Bölüm, 509-510) “Yüz yirmi delikanlı binmişti Boiotia’lılardan her gemiye, bunlar elli tane gemiyle yola çıkmışlar.”

Thukydides’in ünlü tarih kitabı *Peloponnesos Savaşı*’nda³⁰ bazı itirazları var:

Burada gene Homeros’un bir ozan olduğundan doğal olarak süsleyip güzelleştirdiği şiirine biraz güvenmek gerekirse, bu seferin önemsizliği de çok iyi görülür. Gerçekten, bin iki yüz gemiden, Boiotialıların yüz yirmi kişi taşıyan ve Philoktetes’in elli kişi taşıyan gemilerini betimlemiştir; bana kalırsa böylece en büyük gemilerin ve en küçük gemilerin hangileri olduğunu belirtmek istemiş, bu yüzden Katalog’unda öbürlerinin öneminden söz etmemiştir. Philoktetes’in gemilerinden söz ederken, içlerindeki herkesin hem kürekçi hem savaşçı³¹ olduğunu göstermiştir; çünkü kürek kullanan herkesi okçu yapmıştır...

Bu gemilerin hareket mekaniğini ve donanmadaki güçlerini açıklarken Cottarel ve Kamminga’yı referans alıyoruz:³² Büyük bir olasılıkla 50 kürekçili gemiler sonraki *pentekonter*’lere eşdeğerdi ve bu kürekçiler yaklaşık 35 metre uzunluğundaki bir kadirganın her iki tarafına 25 adet tek kişilik oturakta oturmaktaydı. Boiotia mürettebatının en az 100’ü kürekçiydi. Tekne

³⁰ Thukydides, *Peloponnesos Savaşı*, çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yayınları, İstanbul, Mart 1976, Başlık X.

Kürekçilerle MÖ 5. yüzyılda üç sıra kürekli kadirga başına 120 kişi kadar savaşçı ile on kadar asker arasındaki ayrım henüz yapılmamıştı. Yunanistan’da ilk üç sıra kürekli kadirgalar, Korinthos’ta yapıldı. Brian Cotterell – Johan Kamminga, *Endüstri Öncesi Teknolojilerin Mekaniği*, s. 280.

gücü göz önünde bulundurulduğunda, 50 kişinin tek sıra halinde yerleştirilmesi halinde, bir kadirganın yaklaşık 60 metre uzunluğunda olması gerekir. Boiotialıların kadirgaları büyük olasılıkla çift kürek sıralıydı (*bireme*). Homeros'un betimlediği kadirgalar taşımaya yönelik olsa da, bu gemilerin savaş gemilerinden farklı olmadığını varsayabiliriz. Küreklerin kullanılmasıyla deniz savaşları değişikliğe uğramış, kadirgaların önemi, hız ve hareketliliğine bağlı olarak, artmıştır. Yani savaş gemilerinin en gelişmiş türü, teknenin her iki tarafında üç sıra halinde düzenlenmiş, 170 kürekle tahrik edilen *trireme*'dir. Bu kadirgalardan oluşan bir donanma, çok daha güçlü Pers donanmasını MÖ 480'de Salamis'de yenerek, "on yıl savaşı" sonuçlandırmıştı.

Trireme Çağı

Salamis Deniz Savaşından söz etmişken, dönemin güçlü gemilerinden oluşan bir donanma konusunda Thukydides'in Peloponnesos Savaşını ve dönemini anlattığı tarih kitabına başvuralım: Marsilya'nın kurucusu olan Phokaialılar, bir deniz savaşında Kartacalıları yendiler. En güçlü donanmalar işte bunlardı, Troya savaşından birçok kuşak sonra kuruldukları, az sayıda üç sıra kürekli kadirga kullandıkları, pentekonterlerden ve uzun gemilerden oluştukları apaçık ortada."³³

Üç sıra kürekli kadirga en kusursuz savaş gemisidir. Yaklaşık olarak 40 metre boyunda, 6 metre eninde, 250 tonilato ağırlığındadır; üç direklidir, üç sıra küreği vardır; saatte 10 mil yapabiliirdi. *Pentekonter*, elli kürekli ya da elli tayfalı bir gemidir, Fenike savaş gemisinden türemiştir; yuvarlak biçimli *Ploion*, daha çok yelkenle hareket eden bir ticaret gemisiydi; uzun gemi denilen gemiyse ince uzun biçimi dolayısıyla daha yolluydu ve aynı zamanda da savaş gemisi olarak kullanılırdı. Savaş gemileri tam olarak güverteyle örtülmemişti. Yelkenleri kullanacak tayfalar, kürekçiler ve savaşçılarla donatılırdı.

³³ Thukydides, *Peloponnesos Savaşı*, paragraf başlığı XIII-XIV.

Trireme'nin gerçek yapısı konusunda çok tartışılmış, ne var ki, ne antik kaynaklarda bir not ne de kayıtlardaki bir kelime, *trireme*'nin aslında ne çeşit bir kadirga olduğunu açıklığa kavuşturur. İngilizce'deki *trireme* sözcüğü, Livius, Caesar ve diğer Latin yazarların kullandığı Latince *triremis*'in ("üç sıra kürekli") türevidir. Romalılar kadar Yunanlı denizciler de kadirganın teknik adını, yani *trieres*'i tercih etmişlerdir; kelime "üçlü" anlamına gelmektedir. Bununla tam olarak neyin kastedildiği, uzun süren hararetli tartışmaların konusu olmuştur. Donanma kayıtları sayesinde her kattaki kürekçilerin sayısı da bilinmekteydi: En üstteki katın bir yanında 31, alttaki diğer ikisinde 27; toplam 170 kişi. Bunun yanında 5 subay, 14 civarında deniz eri, çeşitli rütbelerde görevliler ve yelkenlerle ilgilenen denizcilerin oluşturduğu 30 kişiyle birlikte toplam mürettebat 200 adamı buluyordu... *Trireme* iki adet dört köşe yelken taşımaktaydı; bir mayistra yelken (büyük yelken) ve daha küçük bir trinketa yelkeni (filika yelkeni). Mümkün olduğunda gemi bu yelkenlerle hareket etmekteydi.³⁴ *Trireme*'nin bire bir ölçekli modeli (1987'de denize indirilmiştir) yapılmıştır.

Trireme konusundaki tarihsel bilgiler ve bu gemiye ev sahipliği yapan Pire limanındaki barınaklardan, *trireme*'nin uçtan uca uzunluğu 37 metre, su hattı uzunluğu 32 metre ve en büyük genişliği 5,5 metre (su hattında 3,8 metre) olduğu kestirilir. Savaşta kadirganın kürekçiler dahil toplam kütlesi 43 ton kadardı.

Thukydides kentlerin denize giderek artan ilgisi sonucu ticaretin gelişmesi ve kolonilerin oluşmasıyla liman kentlerinin gelişip zenginleştiğini anlatır. Thukydides'in dediği gibi bu refah ortamı, kentlerin donanma kurmalarını ve içlerinden en zengini olan Korinthos'un bütün savaş gemilerinin en pahalısı olan *trireme*'yi inşa etmesini sağlamıştır. Bir *pentekonter* filosu, her gemide ödeme yapılması gereken elli kürekçisiyle yeteri kadar pahalıydı; *trireme* filosu bu sayıyı gemi başına 170 adama çıkarmıştır; yüksek inşaat masrafları da cabası. Ama *triremeler*

³⁴ L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 63-70

güçlü savaş gemisi olduğunu kanıtlamıştır. MÖ 480'deki ünlü Salamis Savaşında 400 ya da 500 gemiden oluşan bir *trireme* filosu kendisinden iki kat güçlü ve *triremeler*'e sahip Pers donanmasını bozguna uğrattı.³⁵ Casson, yukarıdaki alıntıdan farklı olarak kitabının 72 ve 74. sayfasında sayıları farklı veriyor; "Salamis Savaşı'nda Atina saflarında 200 *trireme* vardı. Bu sayı en az 34.000 kürekçi demektir. MÖ 4. yüzyılda Atina donanması bu rakamı neredeyse ikiye katlamıştı..."

Bu konuyu Herodotos'un kalemiyle noktalayalım. *Herodot Tarihi* sekizinci kitap "Urania" başlığı altında Artemision savaşları ve Salamis Savaşı anlatılırken, gemi sayılarını vermektedir. Herodotos'a göre biri Artemision Muharebesinden önce, öteki de Salamis öncesinde olmak üzere iki Pers gemisi taraf değiştirerek Yunan İttifak Donanmasına katılmıştır. Artemision'da Atinalılar 127 gemi donatmışlardır. Öteki Müttefikler ise toplam 133 gemi donatmışlardır. Salamis'te ise muharebeye giren gemi sayısı Herodotos'ta tam olarak verilmemekle birlikte anlatımından Yunan İttifak Donanmasındaki gemi sayısı iki farklı hesaplamayı zorunlu kılıyor, birisi 368 ötekisi ise 380'dir (eğer Perslerin iki *triremesi* savaşa dahil olmadıysa bu sayı 378 olur). Daha farklı gemi sayıları veren savaşa katılmış yazar ve tarihçiler bulunmaktadır, bunlara göre Yunan Donanması 310 *trireme*dir. Herodotos'a göre Atina gemisi 180 *trireme*dir. Ama aynı dönemi yaşamış kişilere göre bazı anlatımlarda 110, bazılarında ise 220'dir.

Antik Yunan'da gemi yapım teknolojisi konusunu bu kitap kapsamında burada noktalıyorum. Eski Mısır ve eski Yunandan sonra eski Roma'da mühendislik ve denizcilik konusuna da başlık açmalıyız.

C. Eski Roma'da Deniz Gücü

Antik Yunan'da yaşam denizle bütünleşmişken, Romalıların yaklaşımı çok farklıydı. Antik dönem mühendisliği konusunu

³⁵ L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 62.

J. G. Landels'in araştırmasından³⁶ ayrıntılı olarak öğrenebiliyoruz. Tarihlerinin hiçbir döneminde denizcilikle gerçekten ilgilenen bir toplum olmayan Romalıların başkenti kıyından yirmi altı kilometre içerideydi ve denizle bağlantıları (Tiber Nehri üzerinden) yalnızca küçük teknelerle sağlanıyordu. Tiber Nehrinin denize döküldüğü yer olan Ostia, İmparator Claudius'un, Roma'nın denizaşırı ülkelerden tahıl almak zorunda kaldığı MS I. yüzyılın ortalarında liman işlerini tamamlamasına kadar önemsiz bir kıyı kentiydi.

Gemiler yüklerini Ostia'da boşaltırdı, mal Ostia'da ardiye-lenirdi. Yük, Beslenme Bakanlığı gibi bir makamın başında bulunan *praefectus annonae* tarafından verilen buyruk üzerine Tiber Nehri boyunca yukarı doğru yol alan yedekçi kayıklarıyla Roma'ya gönderilirdi. Burada çeşitli meslek gruplarının odaları, yazıhaneleri vardı. Bir mühendis odası, gemi yapım tekniği derneği, armatörlük sendikası olan *collegium naviculariorum*, her yerde alıştığımız meslektaş birlikteliği, dayanışmasının daha o zaman burada var olduğunu gösteriyor. Deniz ticaretinde bir yük gemisinin ortalama ve yaklaşık 20 metre uzunluk, 6 metre genişlik, 2,5-3 metre derinlikte olması ve 200-500 ton yalın yük alabilmesi gerekirdi. Bunlar yelkenli gemilerdi. Bunların yanı başında yolcu gemileri ile *liburna* denilen ve özellikle devlet postasını ileten hafif ve hızlı haberci yelkenliler de vardı. Yelkenli bir geminin hızı saatte 7,5 ile 14,4 kilometre arasında değişirdi. Yakın kıyıları arasındaki seferler için bu amaca özgü, kürekle işleyen gemiler kullanılırdı. Savaş gemilerindeyse hem kürek hem de yelken bulunurdu. Irmaklarda kürekli gemiler işletilirdi ama, –yeniçağda olduğu gibi– yedekçilerle yüzdürülenler yeğlenirdi.³⁷

MÖ 264 yılında başlayan Pön Savaşlarında, güçlü deniz kuvvetleri ve denizcilik gelenekleri olan Kartacalılarla savaşa-

³⁶ J. G. Landels, *Eski Yunan ve Roma'da Mühendislik*, çev. Barış Bıçakçı, TÜBİ-TAK Popüler Bilim Kitapları, 8. Basım, Ankara, Mayıs 2000, s. 150-156.
Fritz Kretzschmer, *Antik Roma'da Mimarlık ve Mühendislik*, çev. Z. Zühre İlkelen, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2000, s. 131-139.

na dek, Romalılar bir tek savaş gemisi filosu inşa etmemişlerdi. Birkaç yüz yıl boyunca deniz kuvvetleri olmadan egemenliklerini sürdürmüşlerdi. Bu, cesaretleri ve gemi inşa etme işini öğrenme ve bir kara ordusundan gemi için mürettebat yetiştirme konusunda o dönemdeki kararlılıklarıyla ilgili çok şey anlatır.

Böyle olduğu halde, Kartaca deniz kuvvetlerinin yenilgiye uğradığı İkinci Pön Savaşının (MÖ 201) sonunda bile, Romalılar filolarını yenilemeyerek çürümeye terk ettiler. Sonradan filo tekrar ihtiyaç duyduklarında gemileri ya Güney İtalya'daki Yunan kentlerinden topladılar ya da özel olarak inşa ettiler. İlk kalıcı filo Aktium Savaşından sonra (MÖ 31 yılında) Augustus tarafından kuruldu ve Akdeniz'de Romalıların sürekli deniz üstünlüğü böylece başlamış oldu. *Dromo* tipi kadirganın devreye sokulmasıyla Romalıların kendine özgü bir donanma yarattığı söylenebilir.

Romalılar gemi tasarımının gelişimine çok az katkıda bulundu. Helenistik dönemde Yunanlıların bıraktığı yerden başlayarak bir yüzyıldan fazla bir süredir kullanılan bir savaş gemisi tipini seçtiler. Ticaret gemileri de, eskiden Yunanlıların kullandığı gemilere çok benziyordu. Şans eseri Romalılara ait çok sayıda çizim günümüze dek ulaşmıştır.

Antikçağ dönemi teknelerinde, teknenin göreceği işe bağlı olarak gövdenin şekli ve boyutları büyük ölçüde değişiyordu. Değişik tekne türleri için kullanılan çok sayıda terim biraz gelişigüzel ve tutarsız gibi görünmektedir. Daha önce kısaca söz etmiştik: İki temel gövde çeşidi vardı; bunlar için “uzun gemi” ve “yuvarlak gemi” gibi çok basit terimler kullanılıyordu. Aslında “uzun gemi”, yüksek hızla hareket etmesi için tasarlanmış kürekli bir savaş gemisi ya da korsan teknesiydi, devriye görevi veya uzun yolculuklar içinse yelkenler kullanılıyordu. “Yuvarlak gemi”, nehirlerde ya da limanlarda kürekle hareket eden en küçük çeşitleri dışında, yalnızca yelken kullanan bir ticaret teknesiydi.

Ortaçağ dönemi ve sonrasını araştırma konusu yapan Carlo M. Cipolla “Yelken ve Top” kitabında Akdeniz'in sularında

Roma çağına kadar uzanan köklü bir gelenek, küreklerle donatılmış “uzun gemi” kadirga ile yelkenle donatılmış “yuvarlak gemi” arasında, bir “işbölümü” olduğuna dikkatimizi çekmekte.³⁸ Uzun ve ince olan kadirga yaklaşık 40 metre uzunluğunda ve beş metre genişliğindeydi, bordasının en alçak noktası denizden 1,5 metre yüksekte kalan bu geminin yük kapasitesi sınırlıydı. Kadirga ana yelken direği olmak üzere iki direk ile donatılmıştı, daha sonra kık tarafına doğru üçüncü bir küçük direk eklenmişti. Direklerin hepsi de Latin yelkenleriyle donatılmıştı. Bu iş bölümü 13. yüzyılın sonlarında “hafif” olarak anılan kadirganın yerini, boyutça daha büyük “iri kadirganın” almasıyla daha da belirginleşmişti. “Kürekli gemiler kadar, savaş ve ticaret gemilerine yardımcı olması için yapılmış” olan bu gemi yuvarlak profili, bütün Latin yelkenleriyle donatılmış iki üç direğe sahip, oldukça büyük yelkenleri olan bir savaş gemisiydi.

Bu iki çeşidin gövde şekli arasındaki fark tam da isimlerinin çağrıştırdığı gibidir. Boyu, eninin yaklaşık 10 katı kadar olan “uzun gemi” çok dardı. Yandan bakıldığında görülebilen, yukarı ve ileri doğru eğimli uzun kık taraf bu geminin kendine özgü bir niteliğiydi. Eskiçağ gemileri genellikle kık taraflarından karaya yanaşırlardı. Pruvada yani teknenin baş kısmında yer alan, neredeyse omurganın ve iç omurganın uzantısına benzeyen dışarıya doğru çıkıntılı büyük bir mahmuz da ayırt edici bir özellikti. Bu mahmuz çeşitli şekillerde olabiliyordu. Eski vazo resimlerinde gemi başlarına konan basit bir süs olarak görülmekte olan mahmuz ancak beşinci yüzyılda, biri su seviyesinin üzerinde diğeri altında keski benzeri iki bıçak halini almıştır. Zarar verici halini artırmak için bıçakların uçları tunçla kaplanıyordu. Mahmuz ile pruva tahtası arasındaki bağlantı su direncini azaltacak biçimde şekillendiriliyor, böylece bu yapı hem bir silah hem de bir su yarıcı gibi işlev görüyordu.

³⁸ Carlo M. Cipolla, *Yelken ve Top*, çev. Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003, s. 40, 41.

Boyutu eninin yaklaşık 4 katı olan “yuvarlak gemi” ise çok geniştir. Genellikle rüzgâr gücü kullandığından ve savaş manevralarına katılamadığından mahmuzu yoktu. Taşıma kapasitesini artırma amacıyla pruva ve kıç taraf geniş ve yuvarlaktı. Tabanını neredeyse tamamen düzdü. Suda giderken böyle bir gövde üzerine etki eden direnç açıkça daha fazlaydı, ancak ulaşmak istedikleri hız göz önüne alındığında, bu çok önemli bir sorun yaratmıyordu.

Antikçağdaki Yunan ve Roma gemilerinin bir başka ayırt edici özelliği de yönlendirme düzeneğiydi. Kıç tarafa menteşeyle tutturulmuş bir dümen yerine, gövdenin bir kenarında, kıç tarafın yakınında bir dümen küreği kullanıyorlardı. Çoğunlukla gövdenin her iki yanında bu kürekten birer tane bulunuyordu.

İki nedenden dolayı, savaş gemisinin bir ticaret gemisinin sahip olduğundan daha güçlü bir dümen düzeneğine gereksinimi olduğu düşünülebilir. İlk olarak, savaş gemisi daha uzun ve dar olduğundan, geminin yönünü değiştirmek için gereken itme daha büyük olacaktı. İkinci olarak da, geminin bazen düşman gemilerine şiddetle çarpma amacıyla çok dar bir çember içinde dönmesi gerekecekti.

Yunanlıların ve Romalıların en çok kullandığı savaş gemisi türü, denizdeki çarpışmalar sırasında küreklerle hareket ettirilen bir “uzun gemiydi”, gemi direği, seren ve yelken, uzun deniz yolculukları için kullanılıyordu, ancak en yüksek verimi almak için genellikle sökülüyor ve gemi düşmanla çarpışmak için suya indiğinde kıyıda bırakılıyordu.

Roma İmparatorluğunun sınırları genişledikçe Akdeniz’de ticaret gemilerinin sefer sayılarının, özellikle Aktium Savaşından (MÖ 31) sonra Mısır’ın da topraklara katılmasıyla artan nüfusu beslemek için tahıl taşımacılığında çok arttığını kaynaklardan öğreniyoruz.

Ticaret gemilerinin büyüklüğü ve yük taşıma kapasiteleri hakkında hem L. Casson³⁹ hem de B. Cotterell ve J. Kamminga⁴⁰

³⁹ L. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 130-137.

B. Cotterell ve J. Kamminga, *Endüstri Öncesi Teknolojilerin Mekaniği*, s. 269-271.

önemli bilgiler vermektedir. Çeşitli kaynaklar dönemi antikçağ veya Helenistik çağ ya da klasik dönem, adlarıyla tanımlamaktadır. Hangisini tercih ederseniz edin bu dönemde ticaret gemilerinin, özellikle tahıl taşıyanların, boyutlarının çok büyük olduğu saptanmakta.

Helenistik çağda savaş kadirgalarının boyutlarını olağanüstü biçimde büyüten imparatorluklar, ticaret gemilerine de aynı şeyi yapmıştı. Bu çağ sadece antikçağda kaydedilen en büyük savaş kadirgası olan IV. Ptolemaios'un "kırklı"sına değil aynı zamanda en büyük yelkenli gemisine tanıklık etti. Bu gemi de "kırklı" gibi o kadar olağanüstüydü ki, kayıtlara geçirildi ve tarihte yer edindi. Gemi MÖ 270-215 arasında Syrakusai kralı olan II. Hieron'un emriyle, antikçağın en büyük satış kalemi olan tahılı taşımak için yapılmıştı. Ptolemaios'un sıra dışı gemisi hem çok büyük hem de günümüzdeki çok lüks yatları aratmayacak kadar da olağanüstü donanıma sahipti. İlginçtir, çağların önemli bilim insanı –fizikçisi dememde sakınca yok– Arkhimedes'in (ünlü Arşimet), gemiyi suya indirmede denetleme görevi dışında başka bir katkısı daha bulunmaktadır. Geminin mağara gibi teknesinden sintine suyunu boşaltmak büyük bir sorundu. Arkhimedes bunu, kendi icadı olan özel bir su pompasıyla çözdü.

En alçakgönüllü tahminle, geminin ilk seferinde İskenderiye'ye gönderilen listelenen mallar 2000 ton civarındadır.

Aslında antikçağın –ve sonrasının– en büyük şilep filusunun ortaya çıkmasına neden olan Mısır'ın tahılıdır. Augustus Mısır'ı ele geçirip Roma İmparatorluğunun parçası yaptıktan sonra, Roma nüfusunu doyuran tahılın üçte biri –yani yılda 135.000 ton– buradan gelmiştir.

Romalıların da inşa ettirdiği birkaç süper gemi bulunmaktadır. Akdeniz'in bu yuvarlak gemileri çok dayanıklıydı. Dönemin büyük gemilerinden birisi adını Mısır tanrısından alan *İsis*. İskenderiye-Roma arasında taşımacılık yapan bu gemi bir ara kötü hava koşulları nedeniyle (kayıtlara göre MS 2. yüzyılın ortaları) Atina limanına sığınmak zorunda kaldı ve kayıtlara

–yazar Lukianos’un gözlemiyle– geçti. J. G. Landels’in hesaplamasıyla⁴¹ uzunluğu 55,5 metre, genişlik 13,9 metreden fazla, güverteden karinaya kadar derinlik 13,4 metreydi. Büyük bir direğe gemi uzunluğunun yaklaşık dörtte birine sahip, çok büyük bir seren taşıyor; *istiralya*⁴² da hayret uyandıracak kadar çok dikkat çekici. Bu değerlerden hareketle geminin yük kapasitesi yaklaşık 1200 ton olarak tahmin edilmektedir. Böyle olduğu halde gemi limana “ince tahta bir çubukla dev dümen küreklerini döndüren ufak tefek bir ihtiyar tarafından sokuluyordu; bu kişinin ismi Heron’du.”

Antikçağda yolcu gemileri yoktu. Yolcular yüzyıllar sonra da yaptıkları gibi rıhtıma iniyor ve gidecekleri yere ya da en azından ona yakın bir limana uğrayacak gemi arıyorlardı. Yük naklinin yanında yolcu taşımacılığı önemsiz kaldığından, yük gemileri asgari şekilde donatılmıştı.

Antikçağın gemi ustaları, sonraki çağlardaki kadar kuvvetli ve onların birçoğundan daha büyük gemiler inşa etmişlerdi. İskenderiye’den Roma’ya tahıl taşıyan büyük yük gemileriyle boy ölçüşebilecek örnekler, 18. yüzyıla kadar yapılamamıştır. Antikçağın insanları donanımında fazla ilerleyememişlerdir. Baştan beri tek, güvenli; fakat yavaş, büyük bir mayistra yelkeni kullanmışlardır. Ortaçağda da gelişme olmamıştır. Denizcilerin önemli bir adım atarak, yelkenleri üst üste yerleştirmeleri ancak 15. yüzyılda olmuştur. Hem teknelerin yapımındaki gelişme hem de yelkenlerin üst üste yerleştirilmesindeki buluş, coğrafi keşiflerde denizlerde uzun sürecek bilmedikleri sular da tehlikeli yolculuklara yelken açacak denizcileri cesaretlendirmiştir.

Akdeniz ve Mezopotamya bölgelerindeki deniz taşıma ve ulaşım araçları ile denizcilik teknolojileri kısmını konumuza bağlı olarak burada sonlandırıp, hem Asya’ya hem de kuzeye yönelip Vikingler dünyasını da büyüteç altına almak gerekiyor.

⁴¹ J. G. Landels, *Eski Yunan ve Roma’da Mühendislik*, s. 182

Direk ve çubukları baş taraflarından gemi omurgası istikametinde tutan sabit armalardır.

Coğrafi keşifler dendiğinde 15. yüzyılın yarısından sonraki hareketlenme ve denizlere açılma olarak genel kabul görmüştür. Acaba bu ne kadar doğrudur? Şimdiye kadar gemicilik teknolojisinin gelişimini, ticari faaliyetlerin yoğunluğunun antikçağdan itibaren hızla artışı gördük. İnsanlık tarihinde zaman zaman yavaşlama olduysa da bu faaliyetler hiç bitmedi. Sürekli arayış içinde olundu. Uygarlık böyle gelişti. Sürekli sorulan sorudur, hangi uygarlık? Coğrafi keşiflerin buna katkısı nedir? Avrupalı kâşiflerin vardıkları her yeni kara parçasının yerlileri uygar Batılı karşısında ne bedel ödedi? Avrupalı, “uygarlık götürüyoruz” ifadelerinin ardına sığınarak kanla yarattığı sömürgeciliği meşru kılmaya çalışarak özellikle Doğu toplumlarına bunun doğal olduğunu mu kabul ettirmeye çalışmıştır? Ekonomik hedeflerle ortaya çıkanların coğrafi keşiflerinin sonucu neden soykırım olmuştur?

D. Çin Denizciliği ve Deniz İpek ve Baharat Yolu

Kâşiflerin coğrafi keşiflerin ardına düşme amaçlarından birisi ortaçağda Çin dahil Asya'nın güneyindeki geniş coğrafya olarak adlandırılan Hindistan'dan baharat getirmektir. Ticaret merkezinin Akdeniz civarı olduğunu zanneden Avrupalılar denizcilik teknolojisi yalnızca onlarda varmış gibi düşünüyorlardı. Oysa durum böyle değildi.

Akdeniz bölgesinde Arap, Yunan ve Romalı düşünür ve coğrafyacıların ve seyyahların yazdıkları gezi notları benzeri Çin'de de yazılıyordu. Liu Yingsheng'in belirttiğine göre, Song Hanedanlığı dönemindeki yazar Zhao Rushi (1225) “Farklı Ülkelerin Öyküleri” kitabında, Çin limanlarıyla ilişkisi bulunan elliden fazla ülkeyi kaydetmişti.⁴³ Yuan Hanedanlığında deniz yoluyla Çin'e gelen ülke sayısı 140'a yükselmisti.

Asya deniz uygarlığının varlığını da unutmamak gerektiğinden, Çin deniz ticaret yolu ve Çin denizciliğinin teknolojik ge-

⁴³ Liu Yingsheng, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür* s. 17.

lişimi, öteki uygarlıklara örnek olan buluşları Liu Yingsheng'in yapısından alıntı yaparak anlatmaya çalışacağım.⁴⁴

En eski deniz ipek ticaret yolu olarak kullanılan bu yol Kore, Silla, Japonya, Hindistan ve Pers-İran diyarlarına kadar ulaşmış, Kuzey, Güney ve Güneydoğu Asya'nın büyük bir bölümünü kapsamıştır. Bu denizyolu dışındaki en eski ipek rotası Çin, Pers Körfezi kıyıları ve Kızıldeniz arasında Hindistan Yarımadasının Kuilong bölgesini, Sumatra'yı, Orr Adasını ve Siyam Körfezini ve körfezdeki adaları kapsayan rotadır. Çin Yuan Hanedanlığı'nın (1271-1368) sonlarına doğru 220'den fazla ülke bu deniz İpek Yoluyla başlayan deniz ticaret yollarının bir parçası haline geldi. Bu sayede, daha sonra Kuzey Amerika rotası, Rusya rotası ve Okyanusya rotası gibi diğer denizyolları da keşfedildi.

Batılı tarihçilerin, araştırmacıların farkında olmadığı canlı bir ticaret yolunun varlığını dillendiren Liu Yingsheng denizlerden yayılan kültürü anlatırken "Tarihi Deniz İpek Yolu"nun güzergâhını ve bu rotada yapılan taşımacılığı ve tekne tiplerini de anlatıyor.

Özellikle Yuan Hanedanlığı döneminde çok sayıda Arap ve Avrupalı, gezginler, işadamları, misyonerler ve tek tek ülkelerden gelen elçiler de dahil olmak üzere doğuya akıyordu. Marko Polo, belki de aralarında en iyi bilinen gezgindir. Marko Polo'nun gezi notlarının yayımlanmasıyla Batılılar, Doğu'daki zengin bir ülkeyi ve doğudaki zenginlikleri öğrendi ve Marko Polo'nun Gezi notları Batılıları Deniz İpek Yolu üzerinden ipek ve porselen ürünler ticareti için girişimlerde bulunmaya teşvik etti. Ming Hanedanlığı döneminde Çin'in ticaretinin bu yol üzerinden neredeyse tüm dünyaya ulaşmasını sağlamıştır. En iyi örnek, Asya ve Afrika'da 30'dan fazla ülke ve bölgeye ulaşan dev filolarıyla 1405-1433 yılları arasında Pasifik ve Hint Okyanusuna yedi büyük keşif gezisi düzenleyen ünlü Çinli Amiral Zheng He'ydi. Sadece başarıyla korsanlıkla savaşmakla kalma-

⁴⁴ Liu Yingsheng, Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür, s. 13-120.

dı, aynı zamanda denizleri Arabistan ve Doğu Afrika'ya kadar araştırdı. Zheng He'nin kumanda ettiği yelkenli gemiler (cönkler), 50 bin milden fazla yolculuk yapmıştı.

Moğol soyundan gelen bir Müslüman olan Zheng He, çocukken Ming Hanedanı tarafından esir alınmış, hadım edilmiş ve orduya gönderilmiştir. Orduda askeri ve diplomatik yetenekler kazanmış ve genç bir komutan olarak sivrilmiştir. Zamanla imparatorluk sarayında nüfuzlu bir hadım haline gelmiştir ve 1405'te Hint Okyanusu kıyısında düzenlenen büyük bir deniz seferinde İmparator Yongle⁴⁵ tarafından hem filo hem de diplomatik yetkili olarak seçilmiştir. Sonraki 28 yıl boyunca tarihteki en büyük deniz kuvvetlerinden birine komuta etmiştir. İlk seferinde 27.000'den fazla mürettebat taşıyan 134 metrelik "hazine gemilerini" de içeren 63 gemi yer almıştır. Yongle 1405 ve 1433 yılları arasında Güneydoğu Asya, Batı Afrika ve Arabistan'a geniş kapsamlı altı deniz seferi düzenlemiştir.

Büyük filo amirali Zheng He'nin önderliğindeki bu seferler Çin'in bölgedeki gücünü teyit etmek, yurtdışındaki prestijini artırmak, Yongle'ye sadakat beyanları için tasarlanmıştır. Sefer yapılan yerlerden imparator için haraç ve başka hediyeler alınmıştır. Anlaşılabacağı üzere, bu yolculuklar, kapsam ve yürütme bakımından etkileyici olsa da –son üç yolculukta Afrika'nın doğu kıyısındaki Mombasa'ya kadar gidilmiştir– gerçek anlamda ticari veya keşif amaçlı yolculuklar değildir.

Ancak Zheng He'nin iddialı girişimlerinin büyük maliyeti hazineyi boşaltmıştır ve bunların bir daha asla yinelenmemesi için yapılmış seyahat ve girişimlerle ilgili tüm kayıtlar imha edilmiştir. Resmi ideoloji Çin'i dünyanın merkezi olarak kabul etmiş ve geç Ming döneminde denizyoluyla temaslar kurmak için ortada hiçbir neden görülmemiştir.

Okyanusa açılan gemiler, taşıdıkları tüm yükü rapor etmek zorunda bırakılmış ve özel deniz ticareti periyodik olarak ya-

⁴⁵ İmparator Yongle hüküm sürdüğü yıllar 1402-1424 aralığında başkenti Pekin'e taşıdı. Yasak Şehir'i inşa ettirdi.

saklanmış; 1567’de Japonya hariç diğer ülkelerle deniz ticareti yeniden yasal hale getirilmiştir.

Çin’de imparatorluğun denizcilikle ilgili politika ve stratejisi böyle belirlenirken, Avrupa’da özellikle Portekiz ağırlıklı olmak üzere İspanya’da ise tam tersine Doğu’nun ve Asya’nın zenginliğinden yararlanmak amacıyla “devlet denizcilik stratejileri” üretilmiştir. Bu iki ülkenin ardından takipçi olarak önce Hollanda ve Fransa daha güçlü yayılmacı olarak İngiltere sahneye çıkacak. Coğrafi keşiflerin Avrupalı denizciler (her ne kadar bu denizciler maceracı insanlar olsalar da) tarafından yapılmasının ardındaki gerçek etken devletlerin (Kralların- Hanedanların) ekonomik zenginliklerden pay alma, kolonilere sahip olma istekleridir.

Yine de bu bizi, Çin’in de koloniler oluşturmadığı gibi yanlış bir düşünceye götürmesin. Ming politikası yabancı deniz ticaretini zorlaştırsa da Çinli tüccarlar canlanan ekonomide aktif olarak rol üstlenmiştir. Çok geçmeden Manila’da ve Endonezya’daki Java Adasında Felemenklerin kontrolündeki Batavia adlı ticaret kentinin yakınlarında Çin kolonileri gelişmiştir. Çinli tüccarlar Güneydoğu Asya’daki bölgesel ticarete söz sahibi olmuştur.

Kara İpek Yolunun tarihi 15. yüzyıla kadar gitmektedir fakat deniz ipek yolu ticareti rotasının Kara İpek Yolu rotasından daha önce ortaya çıktığına inanılır. Deniz İpek Yolu aslında Güney Asya, Batı Asya, Avrupa ve Kuzey Afrika arasında ipek ticareti yapılan bir ticaret rotasıdır. Denizyolu ticareti esas olarak Batı Han ve Doğu Han (MÖ 202-MS 220) hanedanlıklarında başlamasına rağmen deniz ipek yolunun başlaması daha önceki tarihlere dayanır.

Fujian bölgesindeki Quanzhou Limanından başlayan Deniz İpek Yolu rotası Qin Hanedanlığı (MÖ 221-206) ve Han Hanedanlığı döneminde kurulmuş, 3 Krallık Döneminden (MS 220-280) Sui Hanedanlığı (581-618) dönemine kadar gelişmiş; Tang Hanedanlığı (618-690 ve 705-907 arası) ve Song Hanedanlığı (960-1279) dönemlerinde etkileyici ve başarılı bir dönem ge-

çirmiş ve Ming Hanedanlığı (1368-1644) ile Qing Hanedanlığı (1636-1912) dönemlerinde deniz üzerinden ticaret faaliyetleri inişe geçmiştir. Deniz İpek Yolu aracılığıyla ipekler, porselen, çay, pirinç Çin'den dışarı satılan 4 ana kategori olmuş; Çin sara-yı için az bulunan nadide nesneler, baharatlar, çiçekler ve bit-kiler Çin'e getirilmiştir. Bu sebeple deniz İpek Yoluna aynı za-manda "Deniz Çin Yolu" veya "deniz baharat yolu" da denirdi.

Ming Hanedanlığı döneminde, bölgede birçok nokta askeri üs ve askeri dayanak noktalarına dönüştürüldü. Böylece, Çin İmparatorluğunun son üç hanedanlığı döneminde Doğu ile Batı arasındaki bağlantılarda çok önemli bir rol oynamış olan Kara İpek Yolunun ışıltılı perdesi Ming Hanedanlığı dönemiyle bir-likte kapanmış oldu, böylece Deniz İpek Yolu öne çıkmış oldu (14-15. yüzyıl).

Deniz İpek Yolunun canlanmasının diğer bir nedeni, Çin'in politik ve ekonomik gücünün güney bölgelere doğru daha fazla etkide bulunmaya başlamasıydı. Pusulanın icat edilmesi ve de-niz teknolojisi ile gemi inşası teknolojisinin daha fazla gelişme-siyle birlikte, denizcilik rotaları Çin ve batı bölgeleri arasındaki de-ğişim ve ticarete daha önemli bir rol oynamıştır.

Doğu Asya'daki ilk denizcilik faaliyetleri kıyı bölgeleri ile açığıtaki adalar arasında mevcut su akıntıları yardımıyla yapı-lan kısa mesafeli yolculuklardır.

Çin'de gemi yapımını kimin icat ettiğini kesin bir şekilde saptamak zor bir şeydir. Çin'de gemi yapımı sanayinin baş-langıcının da Akdeniz'deki uygarlıklarla benzeşen yönleri ol-muş. Dengeyi ve taşıma yeterliliğini geliştirmek amacıyla eski insanlar *kanonun* etrafına tahta kalas yerleştirmeye başladılar. Yerleştirilen tahta kalasların sıra sayısının artmasıyla birlikte, kanonun, tahta kalasları taşıyan araç olarak, çok fazla derin oyulmasına gerek kalmadı. Bu yüzden ilk kano tekneye dönüş-tü ve altı V şeklinde olan tekne ortaya çıktı. Bu sırada sal evrim geçirerek düz tabanlı tekneye dönüştü. Buluntulara göre MÖ 3. binin sonundan önce zıvanalı geçmeli ağaç teknelerin üretilmiş olduğu kanıtlanmıştır. Liu Yingsheng'e göre, muhtemelen, yel-

ken, dümen ve kürek belirli bazı akıllı insanlar tarafından değil suyun üzerinde yaşayıp sudan geçimini sağlayan, kuşaklar boyunca sudaki kaynaklardan üretim faaliyetlerinde bulunan insanlar tarafından yaratılmış ve geliştirilmiştir.

Wu (gelişmiş donanması olan bir devlet) İmparatoruna komşu bir devlet olan Yue gemi yapımında uzmanlaşmış bir diğer güçtü. Mızraklı gemileri ve kuleli gemileriyle övünüyorlardı. Yue devleti Wu devletini ele geçirdikten sonra MÖ 468'de Yue başkentini Langya'ya, bugünkü Shandong'da bulunan Jiaonan ilçesine taşıdı. Yue 8.000 asker taşıyan 300 mızraklı gemi kullandı. Han Hanedanı dönemine kadar Çinli ustaların gemi yapım becerileri iyice gelişti. Han Hanedanından İmparator Wu büyük bir donanma oluşturup Kunming Gölünde eğitti. Han donanmasına ait olan büyük *Yuzhang* gemisi 1.000 kişiyi taşıyabiliyordu ve geminin üzerine bir saray yapılmıştı. O zamanki bunun gibi büyük gemilerin taşıma kapasitesinin yaklaşık 100 tona ulaştığı görülebilir. Daha önce anlattığım *İsis* adlı gemiyi anımsayalım, demek ki, Akdeniz'in dışında da o günkü ölçülere göre devasa tekneler inşa edilebiliyormuş. Han Hanedanlığında yüksekliği 34,8 metreden fazla olan bir çeşit kuleli gemi vardı. Dümen, kısa kürek ve uzun kürekten başka ikinci katta birçok kamara, üçüncü katta yine birçok kamara ve dördüncü katta gözetleme kamaları vardı. Bu kuleli gemiler savaşlarda kullanılmıştır.

Anlatılan dönemlerde, eskiçağlarda, açık deniz yolculuğunda yol gösterici olarak coğrafi işaretler kullanılıyordu. Eskiçağlarda denizcilik becerileri gelişmemişti, bu yüzden denizcilik faaliyetleri sadece kıyı bölgelerinde yürütüldü. Doğu Asya anakarasından sefere çıktıktan sonra yolculuğun ilk evresinde okyanus yolculuğu için bile gemiler sadece kıyı bölgeleri ile Pasifik'teki adalar arasında kalan iç sularda seyahat ettiler. Asya anakarasının doğu kıyısındaki jeolojik doğal koşullara uygun olarak eskiçağlarda Doğu Asya'daki denizcilik esas olarak coğrafi işaretler olarak kullanılarak yapılmıştır.

Eskiçağlarda, deniz yolculuğu için kullanılan güç esas olarak rüzgâr ve okyanus akıntısıydı. Bellekte tutulması gereken temel

işaretler yeryüzü şekilleriydi. Yeryüzü şekillerinden başka, suyun derinliğinin ölçülmesini, gres yağlı veya mumlu iskandin altına yapıştırılmış ince kum vasıtasıyla deniz tabanındaki toprağının özelliklerinin ve suyun renginin incelenmesini kapsayan deniz dibinin şeklini tanıma da geminin konumunu belirlemeye yardımcı oluyordu. Denizciler tarafından belleklerine yerleştirilen bu doğal işaretler sonraları sefer yönleri hakkında rehber deniz haritalarına dönüştürülmüştü.

Karalardaki referans işaretlerinden başka denizlerde yıldızlar da gözlemlenmiştir. Geceleri yıldızların ve gezegenlerin gözlemlenmesini temel alan denizcilik yol bulma becerileri oluştu. Han Hanedanı dönemine ait yazılı kayıtlarda bu gözlemlerden söz edilmiştir. Deniz astrolojisiyle ilgili kitaplar yazılmıştır. Qin ve Han hanedanlıkları dönemlerinde, astronomik gözlemlerle coğrafi konum belirleme sadece tamamlayıcı bir yöntemdi (MÖ 200-250). Bu dönemde eskiçağlarda olduğundan farklı olarak, deniz yolculuğundaki bir diğer önemli ilerleme de astronomik navigasyonun gelişmesiydi. Bir yazılı kaynağa göre “sonsuz deniz üzerinde hiç kimse yönü bilemez fakat güneşi, ayı ve yıldızları gözlemleyerek gemi yönlendirilebilir. Eğer hava yağarsa, dümen-ciler rüzgârı takip ederler.” Denizciler karadaki coğrafi işaretlere bel bağlamadan, okyanusta karadan çok açıkta yol alabiliyorlardı. Günümüzdeki bazı belgesellerde anlatıldığına göre, denizciler gözlem ve deneyimlerine dayanarak, dalga boyu-dalga yüksekliği kestirimleriyle de koordinat belirlemede ustalaşmışlar. Denizciler kuşaklar boyunca gemileri musonla götürmüştür, bu da yelkencilikteki ilerlemeye bir dereceye kadar katkı yapmıştır. Şunu da unutmayalım, denizciler için bu uzun yolculuklar tehlikelerle doluydu: fırtınalar, sık kayalıklar, korsanlar, sınırlı su ve beslenme olanakları ilk aklıma gelenler. Bunun sonucunda gemide isyan çıkıyor, gemiciler ya da yolcular ölüyordu. Kayalıklarda parçalanıp yiten gemiler, varılan her yeni adada karşılaşılan insanlarla çatışmalar, karşılıklı öldürmeler. Yalnızca eskiçağlarda değil Avrupalı denizcilerin ve kâşiflerin 15. yüzyıldan itibaren keşif gezilerinde de bu olaylarla karşılaşacağız.

Eski Çin uygarlığının merkezleri olan Sarı Irmak ve Yangtze Irmağı öteki uygarlıklar (gelişmiş olan Kuzeydoğu Afrika'da Mısır Uygarlığı; Batı Asya'da Mezopotamya Uygarlığı; İndus Vadisi Uygarlığı) gibi geliyordu. Arkeolojik kazıların sonuçlarına göre yapılan akademik çalışmalar uygarlıklar arasında ilişki olduğunu kanıtlamakta.

Roma İmparatorluğu döneminde MS 161-180 arasında tahtta oturan İmparator Marcus Aurelius Antoninus'a, tüccar kişiler olan bazıları, kendilerine Çin elçileri süsü vererek gitmiş oldukları tarih kitaplarında yer almakta. Servet kazanma arayışı içindeki Romalı tüccarlar Hint Okyanusu deniz rotasını keşfettikten sonra zaman kaybetmeden doğudaki bölgelere ulaşmaya başladılar. Eski Hint Okyanusunda altın üretim merkezi Endonezya bölgesi ve Hindinin Yarımadasıydı, dolayısıyla bununla ilgili bilgiler Roma'nın yazılı belge ve kayıtlarında hızla yer aldı. MS 1. yüzyılın ilk yıllarında yazarlar Yunanca yazıyorlardı ve bugünkü Sumatra'ya altın kıtası anlamına gelen Chryse adını vermişlerdi.

Roma İmparatorluğunun yıkılışından sonra gemiler tekrar küçüldü ve MS 14. yüzyılda ortaya çıkan yelkenli Çin *jun-çunk-junk* gemilerine kadar, dünyanın hiçbir yerinde bu tür büyük gemiler inşa edilmedi. Çin *junk* gemilerinin kökeni sala dayandır. Dibi oldukça düz olan bu gemilerin omurgaları, pruvaları ve kık bodoslaması yoktu. Klasik *junk* tasarımında baş ve kık kare kesitliydi.

Tang ve Song hanedanlıkları döneminde Çin'in kullandığı deniz yön bulma teknikleri diğer dünya ülkelerine kıyasla daha ileri düzeydeydi. Geleneksel yön bulma tekniklerine ek olarak denizaşırı ülkeler coğrafyası, coğrafi yön bulma, astronomik yön belirleyici yıldız ve gemi kullanma tekniği, ölçme yöntemleri olarak göksel gönyeleri kullanan okyanus astronomisi konum belirleme tekniğinin ortaya çıkışı ve her türlü hava koşullarında çalışan manyetik pusula ile yön bulma gibi teknikler bu dönemdeki gelişmiş Çin yön bulma tekniklerinin temel simgeleri idi ve bunlar ayrıca Çin yön bulma tekniğinin ileri dü-

zeyde ve dünyanın diğer ülkelerin ilerisinde olmasını sağlayan en önemli maddi temeldi.

Asya anakarasının güneyindeyken Polinezya yerlilerinin kayıklarından söz etmeliyim; buraya kadar anlatılanlardan öğrendik ki, özellikle gemi yapımı konusunda kesin bir tarih sıralaması yapmak söz konusu değil. Ama, hemen tüm deniz tarihi araştırmacılarının eserlerinde Polinezya yerlilerinin kayıklarının bütün diğer ülkelerin kayıklarından yüzlerce yıl önce de var oldukları yazılıdır. Bu yerli kayıkları öylesine mükemmeldiler ki yüzyıllar boyu kullanılageldiler. Bugün bile Tahiti’de kullanılanlar neredeyse aynı biçimdedir. Tahiti kayıkçı denizcileri tahta ve oyulmuş ağaç kütüklerinden oluşturdukları ince, narin kayıklarını taşımacılıkta kullanmaya devam ediyorlar. Bu kayığa otuzu kürekçi, ellisi yolcu olmak üzere seksen kişi rahatça binebilir. Çifte tekneli kanolar büyük taşıma kapasiteleri nedeniyle hedefi uzak yolculuklarda yeğlenmişti. Ancak Polinezyalıların kütük tekneleri MÖ iki bin yıllarına ilişkin tek gövdeli ve küpeşteli Akdeniz teknelerine göre küçüktü. Bu kayıklarla adalar arasındaki yolculuk sürdürülürken çoğu kez de batıyordu. B. Cotterell ve J. Kamminga’nın yüzme prensibine göre, tekne nasıl tasarlanmış olursa olsun, geçmişte ve günümüzde öncelikli koşul, yüzeyde kalabilmesi için gerekli kaldırma özelliğine sahip olmasıdır.

Daha önce MÖ 1500 ila 1000 yıllarında, Polinezyalıların ataları Doğu Melanezya’dan, meskûn olmayan Tonga ve Samoa adalarına yelken açarak, tarihöncesinin en uzun yolculuğunu başlatmıştı. Polinezyalılar bu adalardan doğuya yönelerek Markiz ve Cemiyet adalarına ulaştılar. Pasifik’te, MS 1200’de tamamlanan yayılmanın son evresinde, binlerce kilometre ötedeki Hawaii, Paskalya Adası ve nihayet Yeni Zelanda’ya yerleştiler.

Maorilerin MÖ 3. yüzyılda, Hindistan’dan Tonga ve Samoa adalarına doğru yola çıktıkları öne sürülüyor. Bundan iki yüzyıl sonra Tahiti’ye ulaşıyorlar, buradan da 4200 kilometre ötedeki Hawaii adalarına doğru kürek çekiyorlar. 3800 kilometre süren bir yolculuktan sonra Yeni Zelanda’ya ulaşıyorlar.

İlk insanların Avustralya'ya ulaşması yaklaşık 60.000-45.000 yıl öncesine tarihlenmiştir.⁴⁶ Avustralya 50.000 yıl önce, bugün adı Endonezya olarak bilinen adalardan denizyoluyla gelenler tarafından keşfedildi.

Göç'ün şematik tarihini adım adım izleyelim:⁴⁷ İnsan 200.000 yıl önce Afrika'da evrimleştiği tarihten itibaren *Homo sapiens* hızla dünyaya yayılmıştır. Bu, türümüzün çevreyi keşfetme merakını ve farklı habitatlara uyum sağlamadaki yaratıcılığını teyit eder. Özellikle birçok araştırmacı insanların Asya'nın güney sahilleri boyunca hızla yayılmasında deniz kıyısındaki ortamlardan faydalanma yeteneğinin anahtar olduğunu düşünür.

Avustralya'nın tamamen farklı flora ve faunası bile hiçbir engel teşkil etmemiştir; insanlar kıtaya 60.000 yıl kadar önce ulaşmış olabilir ama ilk tarihler tartışmalıdır. Küçük gruplar burayı çok daha önce ziyaret etmiş olabilir ama çok sayıda kanıt, Avustralya'nın yaklaşık 45.000 yıl önce yaygın bir biçimde kolonileştirildiğini gösterir. *Homo sapiens* Avrupa'ya da aynı tarihlerde ulaşmıştır.

Homo sapiens Avustralya'ya ulaşan ilk hominin türüydü. Fakat Avrasya'nın çeşitli bölgelerinde insanlar rekabetle karşılaşmıştır.

Haklı soru ya da yorum şudur: Evrimleşmiş insan gruplarının yaklaşık 50.000 yıl önce Avustralya anakarasına ayak basması, başka deyimle keşfetmesi, 15. yüzyılda Amerika anakarasının keşfi kadar önemli değil midir? Veya daha da önemlidir.

Galiba asıl büyük soru şudur: Bu denizcilerin ellerinde pusula ve harita yokken seyirde hedeflerine nasıl ulaştılar?

Yuval Noah Harari popüler hale gelen kitabı *SAPIENS*'te bu sorunun yanıtı peşine düşmüş, en kabul edilebilir teoriyle açıklamaya çalışıyor. Çok çarpıcı saptaması: "İnsanların Avustralya'ya ilk seyahati tarihteki en önemli olaylardan biridir

⁴⁶ David Dale, *The 100 Things About Australia*, Pan Macmillan, Sydney, First Published: 1996, s. 9.

Tarih Kitabı, çev. Tufan Göbekçin, Alfa Yayınları, İstanbul, 2021, s. 20-21.

ve en az Kolomb'un Amerika'ya seyahati veya Apollo 11'in Ay'a gidişi kadar önemlidir."⁴⁸

Bilişsel Devrimin hemen ardından, *Sapiens* Afrika-Asya bölgesinden çıkarak Dış Dünya'ya yerleşmek için gerekli teknoloji, örgütsel beceri ve hatta belki de vizyonu elde etti. İlk önemli başarısı 45 bin yıl kadar önce Avustralya'nın yerleşime açılmasıydı. Uzmanlar bu başarıyı açıklamak için çok çaba sarfettiler. Avustralya'ya ulaşmak için bazı insanların 100 kilometre genişliğinde pek çok kanalı geçmesi ve Avustralya'ya varır varmaz da neredeyse tamamen farklı bir ekosisteme alışması gerekiyordu.

En kabul edilebilir teori, 45 bin yıl önce Endonezya takımadalarında (Asya'dan ve birbirlerinden çok dar boğazlarla ayrılan adalar grubu) ilk denizci toplulukların geliştiğini öne sürer. Buradaki insanlar okyanusa açılacak gemilere manevra yaptırmayı öğrenerek uzun mesafeli balıkçılar, tüccarlar ve kâşifler oldular. Bu elbette insanın yaşam tarzına ve becerilerine eşi görülmedik bir değişim getirecekti. Afrika savanalarında yaşayan maymunların torunu olan Endonezya'daki *Sapiens* ise paletler geliştirmeden ve balinalardaki gibi burunlarının kafalarının tepesine çıkmasını beklemek zorunda kalmadan denizci olmuşlardı. Botlar (sal-kano-kayık, demek daha doğru olabilir) inşa ettiler ve bu botları nasıl yöneteceklerini öğrendiler. Bu becerileri de Avustralya'ya ulaşıp yerleşmelerini sağladı.

Arkeologlar henüz 45 bin yıl önceden kalma kayıklar, kürekler veya balıkçı köyleri bulamadılar (yükselen deniz seviyesi, eski Endonezya kıyılarını yaklaşık 100 metre kadar okyanusun altında bıraktığından bunları bulmak oldukça zordur). Yine de bu kanıtla ilgili ciddi dolaylı kanıtlar vardır. Özellikle de *Sapiens*'in Avustralya'ya yerleşmesinin hemen akabinde kuzeyindeki pek çok uzak ve izole adaya yerleştiği düşünülürse. Bunlardan bazıları, örneğin Buka ve Manus, en yakın 200 kilometrelik bir açık denizle ayrılıyordu. Gelişmiş bir denizcilik

⁴⁸ Yuval Noah Harari, *SAPIENS*, çev. Ertuğrul Genç, Kolektif Kitap, İstanbul, 1. Baskı: Şubat 2015, s. 74-85.

ve yelkencilik bilgisi olmadan, birilerinin Manus'a kadar gidip oraya yerleşebileceğine inanmak çok güç.

M. İlin ve E. Segal "İnsan Nasıl İnsan Oldu"da⁴⁹ akılcı bir yanıt bulmaya çalışmışlar: Yer, binlerce işaretle insana yol gösterir, insan da yerdeki tepe ve vadilere dikkatle bakarak dünyayı dolaşırdı.

Denizde bütün dalgalar birbirine benzerdi. Altta mavi denizden, üstte de mavi gökyüzünden başka bir şey yokken, insan nasıl kaybetmezdi yolunu! Denize bakmak faydasızdı. Ve denizci böyle hallerde, asıl yukarıya bakmak gerektiğini anlamıştı. Başını gökyüzüne kaldırarak, yıldızlar arasında yolunun işaretlerini aramaya başlamıştı. Öğleye kadar güneş denizciyi güneye götürür, geceleri de Küçükayı, kuzey yolunu gösterirdi. Küçükayı'ya Fenikeliler "araba" derlerdi. Bu, karada da, denizde de yolcuların yıldız kümesiydi.

Denizyoluyla ticaretin ve yolculukların ama asıl coğrafi keşiflerin yapılabilmesini sağlayan pusula ve haritalar konusuna ayrı başlık açılacaktır.

Akdeniz Bölgesini, Mezopotamya'yı, Asya'nın güney denizini Çin'i inceledik. Asya'daki özellikle Çin eksenli olarak denizciliğin tarihsel süreç içindeki gelişimini ve Avustralya'ya Sapiens'in denizden göçünü anlatmanın bu kitap kapsamında, bana göre, yeterli olduğunu düşünerek, denizdeki yolculuğumu kuzeye, Vikinglere kaydırıyorum.

Viking dünyasının coğrafi keşifler evreninde çok önemli bir özelliği var. Uzun yüzyıllar Amerika anakarasının İspanyollar adına yelken açan Cristoforus Colombus (Kristof Kolomb) tarafından keşfedildiği anlatılıyor, yazılıyordu. Halbuki bu konuda ciddi kuşkular vardı, son yıllarda yapılan bilimsel çalışmalar sonucu, Amerika'ya ilk ayak basanların Vikingler olduğu kanıtlandı.

İkinci Bölümde Avrupalı kâşiflerin keşif girişimlerini ayrıntısıyla, takip ettikleri rotayı izleyeceğiz.

⁴⁹ M. İlin, E. Segal, *İnsan Nasıl İnsan Oldu*, s. 113.

Vikinglerin gemiciliğini, deniz ulaşım araçlarını ve denizcilik teknolojisini anlatmaya başlayalım.

5. VİKİNG DÜNYASI

Amerika anakarasına ilk ulaşan Avrupalıların Vikingler olduğu kanıtlandı.

Yeni bir çalışma, Amerika kıtasını keşfeden ilk Avrupalının İtalyan kâşif Kristof Kolomb olmadığını kanıtladı. Bilim insanları Vikinglerin, Kolomb, Atlantik okyanusunu geçmeden çok önce, Kanada'da bir yerleşim bölgesi kurduğunu gösterdi. Yeni bir tarihleme yöntemi kullanan uzmanlar, arazinin milattan sonra 1021'de, tam olarak Kolomb'un ilk yolculuğundan 471 yıl önce işgal edildiğini ortaya çıkardı.

Kuzey Amerika'yı ilk keşfedenlerin Kristof Kolomb yerine Vikingler olduğu uzun zamandır tartışılıyordu. Nature dergisinde yayımlanan yeni bir çalışma ise bu durumu kanıtladı.

Ahşap eserler üzerinde yapılan testler, İskandinav savaşçılarının tam bin yıl önce kıtada zaten aktif olduğunu gösterdi. Bu durum ise Vikinglerin Kolomb'tan 471 yıl önce Atlantik Okyanusu'nu geçerek Amerika'ya ulaştığı bilinen en eski insanlar olduklarını gösteriyor.

Bununla birlikte İtalyan kâşif, 1492 yılından günümüzde Bahamalar olarak bilinen Hispaniola adlı bölgeye ayak basan ilk Avrupalı oldu. Ardından bugünkü Haiti ve Dominik Cumhuriyeti'ne ait olan topraklarda dolaştı. Amerika'yı keşfettiği için yaygın olarak itibar görmesine rağmen, orada yaşayan milyonlarca yerli insan vardı ve Kuzey Amerika'ya asla ulaşamadı.

Ayrıca, bilim insanları Vikinglerin Yeni Dünya'ya diğer Avrupalılardan önce gelmiş olabileceği gerçeğini 1960'a kadar fark etmedi.

Arkeologlar, Kanada'nın Newfoundland eyaletinin en kuzey ucundaki L'Anse aux Meadows'un bir Viking yerleşimi

olduğuna ortaya çıkardı. Uluslararası bilim insanlarından oluşan bir ekip, bölgede bulunan bir odunu milattan sonra 1021 yılına tarihlendi.

Araştırmacılar, odun kalıntılarının Vikinglere ait olduğunu söyledi. Çünkü üzerinde yerliler tarafından üretilmeyen metalden yapılmış bıçaklarla kesme ve dilimleme izlere bulundu.

Yapılan çalışma kapsamında arkeologlar, milattan sonra 992’de meydana gelen ve sonraki yıldan itibaren ağaç halkalarında belirgin bir radyokarbon sinyali üreten büyük bir güneş fırtınası nedeniyle kesin yılı belirleyebildi.

Araştırmayı yöneten Groningen Üniversitesi’nden Profesör Dr. Michael Dee, “MS 992 ile 993 arasında meydana gelen radyokarbon üretimindeki belirgin artış, dünyanın her yerinden ağaç halkası arşivlerinde tespit edildi” dedi.

Viking seferlerinin sayısı bilinmiyor

Bununla birlikte, Amerika kıtasına yapılan Viking seferlerinin sayısı ve Atlantik üzerindeki kalış süreleri hâlâ bilinmiyor. Mevcut veriler, Vikinglerin az bir popülasyonla göç ettiğini ve Amerika’daki bu ilk Avrupa faaliyetlerinin kültürel ve ekolojik mirasının muhtemelen küçük olduğunu gösteriyor.

Öte yandan, Vikingler uzun gemileriyle büyük mesafeler kat ettiler. Batıda İzlanda ve Grönland’da yerleşimler kurdular ve sonunda L’Anse aux Meadows’a geldiler. Ancak bu ilk transatlantik faaliyetin ne zaman gerçekleştiği şu ana kadar belirsizdi.

Önceki bilgiler efsanelere dayanıyordu. Amerika’daki Viking varlığı için önceki tahminler İzlanda destanlarına dayanıyordu. Ancak bunlar, sözlü eserler olarak başladı ve yüzyıllar sonra yazıya döküldü.

“Grönlandlıların Destanı” adlı tarihi belgeye göre Vikinglerin Amerika’yı ilk kez MS 986 sonbaharında tesadüfen keşfettikleri düşünülüyor. Destan, Bjarni Herjolfsson adlı bir kahramanın Norveç’ten Grönland’a yelken açmaya ça-

lışırken rotasından çıktığını ve gemisinin Kuzey Amerika'ya oturduğunu konu ediniyor. Ancak, efsaneye göre Herjolfsson asla karaya çıkamadı.

Ancak farklı bir anlatıya göre, onun hikayelerinden ilham alan başka bir Viking Leif Ericsson daha sonra kendi seferine çıktı ve 1002'de Kuzey Amerika'yı buldu. Buna göre Ericsson, Amerika kıtasında üzüm ve böğürtlen bakımından zengin, verimli bir toprak bularak Vinland'ı kurdu. Eriksson ayrıca Kuzey Amerika kıyılarında iki tane "toprak" daha adlandırdı: biri Helluland adını verdiği yassı taşlı, diğeri ise Markland adlı düz ve ağaçlıklı.⁵⁰

Vikingler Amerika kıtasına Kristof Kolomb'dan 471 yıl önce gitti

Tarihi bilinen bir güneş fırtınasının yarattığı "atmosferik radyokarbon" izlerinden yararlanarak, bu üç tahta parçasının geldiği ağacın kesin olarak 1021 yılında kesilmiş olduğu sonucuna vardılar.

Nasıl bir teknik kullandılar?

Güneşteki büyük bir radyasyon patlamasının yeryüzüne çarpmasıyla meydana gelen böyle bir güneş fırtınasının miltattan sonra 992 yılında yaşandığı biliniyordu. Uzmanlar bu bilginin onlara bulunan yerleşimin tarihini çok daha önceki çalışmalardan çok daha kesin bir şekilde tespit etme fırsatı verdiğini söylüyorlar.

Çalışmada "Bu ağaç parçalarının Norveçli Vikinglere ait olduğu daha önce Parks Canada tarafından yapılan ayrıntılı araştırmalarla kanıtlanmıştı" deniliyor ve ağaç parçalarına metal aletlerle şekil verildiğinin açıkça belli olduğu da ekleniyor.

⁵⁰ "Tarihi yeniden yazan keşif: Vikingler Amerika kıtasını günümüzden bin yıl önce keşfetti" başlıklı ntv.com.tr haberi. Haber adresi: <https://www.ntv.com.tr/galeri/dunya/tarihi-yeniden-yazan-kesif-vikingler-amerika-kitasini-gunumuzden-bin-yil-once-kesfetti,6icSHIKEnEYL-B4hsRMLQQ/3ssLqBzHOkEL105ax07Xtw>

L'Anse aux Meadows yerleşiminin, daha güneydeki bazı bölgeler de dahil yeni yerlerin keşfi için bir merkez üssü olarak kullanıldığı da kaydediliyor.

Çalışmanın yazarları bu bulguların, bilginin aktarılması ve genetik bilgi ve hastalıkların taşınması gibi kıtalararası faaliyetler hakkında yapılacak yeni araştırmalar açısından bir dönüm noktası oluşturacağını da söylüyorlar.

Birleşmiş Milletler Eğitim, Bilim ve Kültür Örgütü (UNESCO) tarafından dünya mirası listesine alınan, Newfoundland adasının en kuzey noktasındaki L'Anse aux Meadows, Vikinglerin Kuzey Amerika'daki bilinen ilk yerleşimi ve Avrupa kökenli bir insan grubunun Yeni Dünya'ya gelip yerleştiğine ilişkin en eski kanıtları veriyor.

Radyokarbonla tarihleme, cisimler üzerindeki radyoaktif karbon izotopu (karbon 14) kalıntılarını ölçerek tarih belirleyebilen yeni bir teknik. Karbon 14 zamanla bozulmaya uğruyor ve bu bozulmanın düzeyinden, ya da kalabilen radyoaktif karbondan cismin tarihini anlamak mümkün oluyor.⁵¹

Günümüzün gelişmiş teknolojisiyle ortaya çıkan bilimsel sonuç bu.

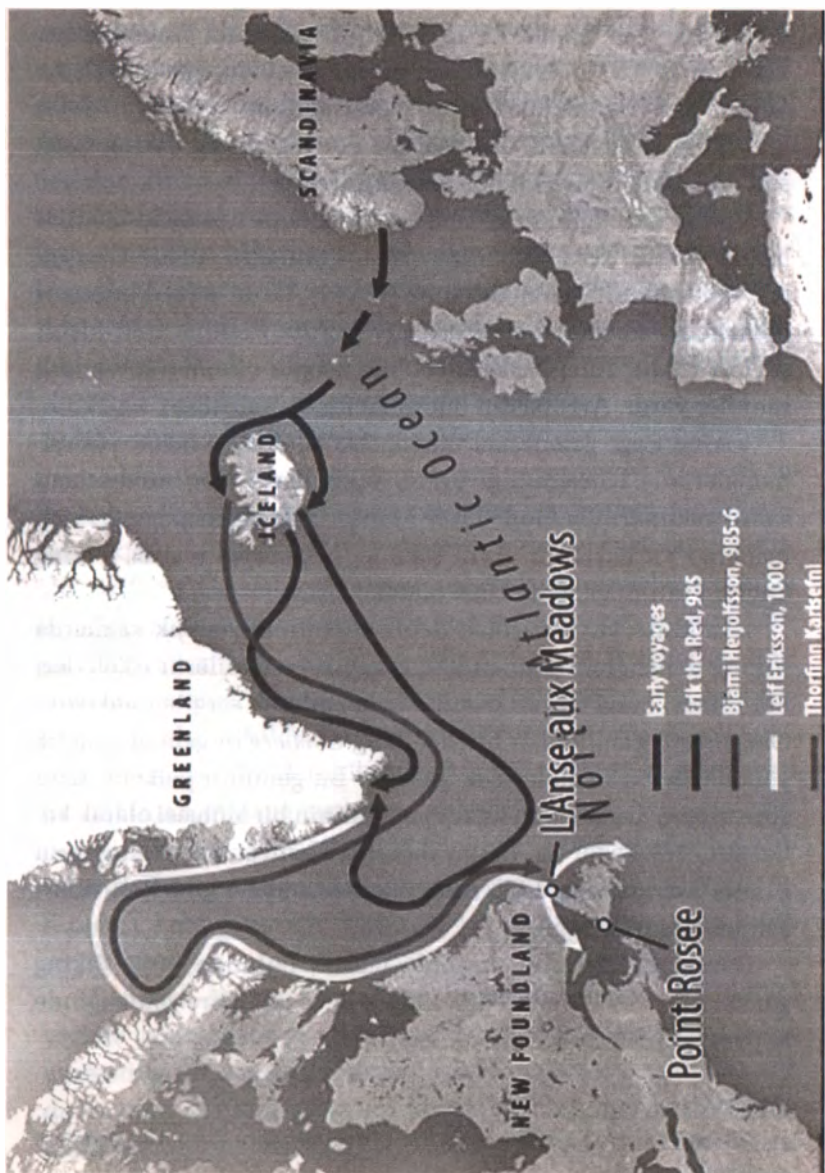
Danimarka Vikingleri, İskandinavya'ya en yakın kara parçalarından başlayarak, İzlanda ve daha batıdaki Grönland'a kadar giderler... Hatta "Kızıl Erik" in oğlu Leif Eriksson, daha da batıdaki Amerika kıtasının kuzeyine, Labrador kıyılarına uzanır.

Bundan sonrası ne haritaları ne de pusulaları olmayan Vikinglerin İzlanda'ya, Grönland'a ve Amerika anakarasına kadar gidişlerinin büyük deniz serüvenini izleyelim.

Kimdir bu Vikingler? Gemi teknolojileri nasıldı?

Vikingler kimdi? Vikinglerle ilgili çok soru sorulmuştur. Bu soruların yanıtlarını bulmaya çalışan bir grup Viking dünyası

⁵¹ "Vikingler Amerika kıtasına Kristof Kolomb'dan 471 yıl önce gitti" başlıklı bbc.com haberi. Haber adresi: <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-59001509>



uzmanı akademisyen araştırmalarını “Viking Dünyası” başlığı altında topladılar.⁵² Ben, temel başvuru kaynağım olarak asıl bu derlemeden, ek olarak da 1970’lerin ortalarında Fransızca hazırlanan ve TRT’de yayınlanan bir belgeselden, *Histoire De La Marine*’den (Denizcilik Tarihi)⁵³ yararlandım.

Viking Çağı nedir? Tarihsel bir dönem olarak Viking Çağı, son dönemde ortaya çıkmış bir kurgudur.

Viking sözcüğünün kökeni ya da anlamı üzerinde bir fikir birliği yoktur. Eski İskandinavcada, normalde “deniz savaşçısı”, “koy adamı” olarak tercüme edilmiş. Uzun yüzyıl boyunca onlar için “soyguncu sürüleri” deniyordu. Kendilerinin hiçbir şeyleri yoktu. Ama başka ülkelerde zengin çiftçiler ve varlıklı rahipler vardı. Avrupa’nın bütün kıyılarını sardılar.

Viking Çağı geleneksel olarak 793’te, Anglosakson vakayinamelerinde bahsedildiği üzere, Vikinglerin Northumberland sahili yakınlarında Lindisfarne Manastırına saldırıp burayı yağmaladığı yıl başlatılır. Aynı şekilde, geleneksel olarak, Viking Çağının bitimi genelde 1066 olarak verilir.

İskandinavya’da yapılan deniz ve kara arkeolojik kazılarda Viking denizcilerin kullandıkları kayık ve gemilerin iskeletleri bulunmuş, buna uygun gemiler inşa edilerek sergilenmektedir. Olağanüstü gemilerden birisi Viking *Oseberg*’in gemisi. Estetik yönden de bu tekneler çok güzeldi. Bu geminin yelkeni uzun süre dillere destan olan kuzey yelkenlinin bir simgesi olarak kabul edilecek kadar iyi. Üstün yetenekli denizci olan Vikinglerin Kristof Kolomb’dan önce Amerika anakarasına gitmiş olmaları aslında şaşırtıcı değil.

Danimarka’daki bir mezarda maketi bulunan ünlü Viking gemisi *Knör*’ün 17 metre uzunluğunda ve iki metre genişliğinde kopyası yapıldı ve fiyortta dolaşiyor.

⁵² Viking Dünyası; ed. Stefan Brink, Neil Price; çev. Ebru Kılıç, Alfa Yayınları, İstanbul, 2020
Histoire De La Marine belgeselinin fotokopisini 1991 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kütüphanesinden almıştım.

İskandinavlar, yaklaşık 800'den hemen hemen 1050'ye kadar Kuzey Avrupa'yı, ne öncesinde ne de sonrasında hiç yapmadıkları bir biçimde karıştırmışlardı. Özellikle de Norveçliler Norveç'ten başlayıp Faroe Adaları, Shetland, İskoç Adaları, İrlanda'nın bazı bölgeleri ve Grönland'ı aşarak Kuzey Amerika'nın doğu sınırına kadar Kuzey Atlantik'in tamamını denetim altına almışlar, buralarda koloniler kurmuşlardı. Başta Danlar olmak üzere, Norveçliler ve İsveçliler İngiltere'yi ve Fransa'nın bazı bölgelerini yağmalamış, buraların siyasi ve toplumsal gelişimini etkilemişlerdi. İsveçliler doğuya yürümüş, Rus nehirlerinde ticaret yapmış, aşağıya Bizans ve İslam dünyasına inmişlerdi. Kiev'de, Rus adı altında, Rusya'nın nüvesini oluşturan yeni bir siyasi oluşum kurmuşlardı.

İskandinavların Kuzey Avrupa'da toplumsal ve siyasi haritayı bu kadar derinden değiştirmeyi nasıl başardığı hâlâ tartışmalı bir konudur. Bugün bu soruya cevaben, İskandinavya'nın içindeki iktidar mücadelelerin, ticaretin giderek cazipleşmesinin altı çiziliyor. Önemli etkenlerin biri de İskandinavların denize açılmak üzere yeni tipte gemiler inşa etmeye başlamaları olabilir. Bu gemiler uzun, dar ve sığ sularda bile rahatça ilerleyebiliyorlardı; dolayısıyla özel bir liman gereksinmiyorlardı, herhangi bir (kumlu) sahilde karaya çıkabiliyordu. Kürekle, yelkenle, sırıkla ilerleyebildikleri gibi, gerektiğinde Vikingler gemilerini bir nehirden ötekine sırtlayıp götürebiliyorlardı. Bu gemilerin doğudaki nehirlerde kullanılan küçükleri sürüklenebiliyor, yan yana dizilmiş kütüklerin üstünden kaydırıp yürütebiliyorlardı. Kısacası, karşı konması olanaksız, ele avuca sığmaz birer savaş aracıydılar.

Vikingler Avrupa'daki büyük nehirlerin denize döküldüğü yerlere yakın adalarda gizleniyor ve o yörede oturan halkın hiç ummadığı bir zamanda birden ortaya çıkıyorlardı. En çok da bayram günleri, pazarları ya da havanın çok kötü olduğu günlerde... Gemilerinden büyük bir hızla karaya atlıyor ve gafil avladıkları savunmasız insanları soyup soğana çevirdikten sonra, ortalığı ateşe verip yine hızla gemilerine dönüyorlardı.

Şaşkına dönen halk ne olup bittiğini anlayamadan Vikingler ortadan yok oluyorlardı. Vikingler “yıldırım savaşı” öncüleri sayılabilirler. Vikingler çağdaşı olan topluluklardan daha mı vahşiydi? Hayır, değıllerdi, ötekiler de vahşi, soyguncuydular ama Vikingler daha başarılıydılar. Vikingler doğanın cömert davranmadığı bir coğrafyada yaşıyorlardı, onlar ülkelerinde bulamadıkları nimetleri başka ülkelerde arama cesareti gösterip, serüven peşinde koştular. Teknelerinde yalnızca kürek değil, dört köşe yelkenden de yararlanıyorlardı. Kürek saldırının, savaşın sembolü; yelkense uzaklara yolculuğun, yeni ülkelere ulaşmanın sembolüdür. Vikingler önce İskoçya’ya sonra da İrlanda’ya gittiler. Dokuzuncu yüzyılın sonunda Atlantik’e açılarak İzlanda’ya varıyorlar. Norveç’ten bin kilometre öteye.

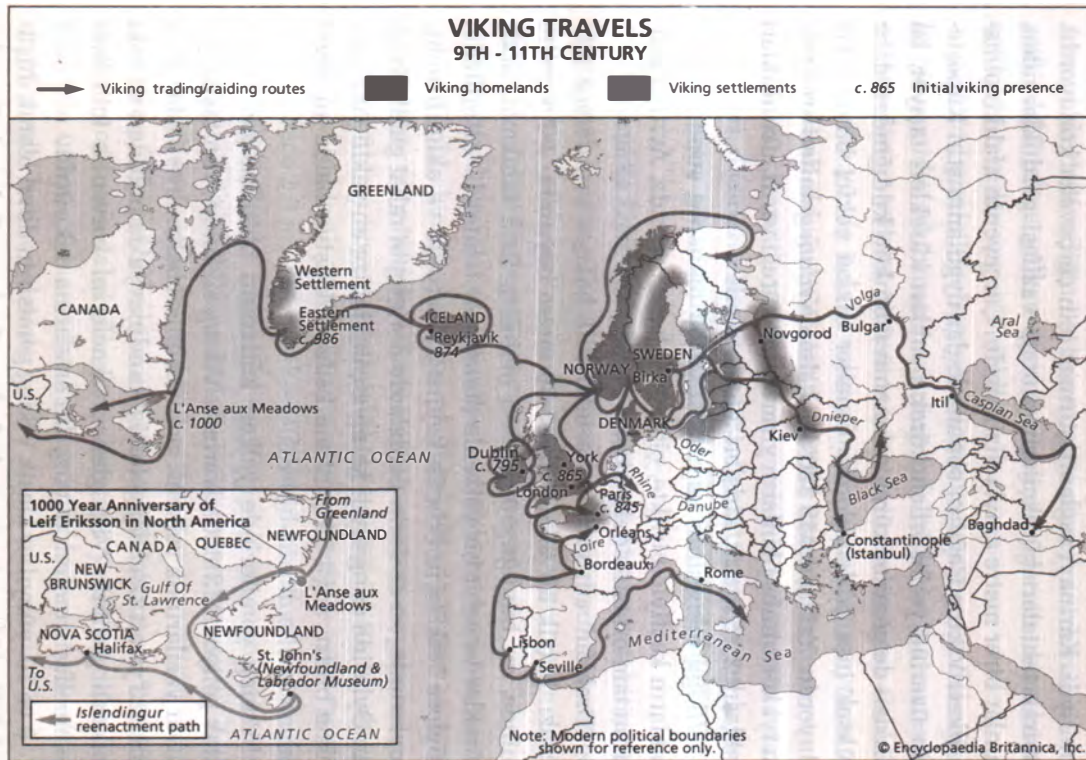
Bu uzun yolculuklar ne tür gemilerle yapılıyordu?

Viking Gemileri ve Denizcilik

Klasik Viking gemileri ve denizcilik konusu⁵⁴ son yılların en önemli deniz arkeolojisi araştırmalarının ilgi odağıdır. Coğrafya gemi yapımı ve denizciliğin tarih boyunca İskandinavlar için temel önemde olmasına yol açmıştır. Suyollarının, karadaki yolların çoğundan çok daha kolay iletişim hatları sunduğu bir coğrafyada gemiler ve tekneler hayatta kalma ve toplumsal gelişme açısından temel önemde araçlar olmuşlardır. Dolayısıyla hem ülkelerinde, hem ülkelerinin dışında Vikingler hakkında bilgi sahibi olmak istiyorsak, gemiler ve denizcilik incelememiz gereken temel konulardır. Viking Çağı boyunca gemi yapımında gördüğümüz değişiklikler devrimci değildir, icatlarından çok iyileştirmeleri ve yeni kullanımlara ayak uydurmayı temsil ederler. Yine de gemiler değerli kaynaklardır.

Vikinglerin gemilerinde, önce gemi omurgası, pruva ve pupadan oluşan bir omurga üzerine tekne inşa ediliyordu. Başlıca bileşen kalaslardan oluşan bir tekneydi; kalaslar örtüştükleri uçlarından perçin çivileriyle birleştiriliyordu, bu yüzden de bu

⁵⁴ *Viking Dünyası*, s. 214-225.



inşa tekniğine “bindirme kaplamalı” denir. Aynı tarihlerde kürekler de itiş sağlama aracı olarak kısa küreklerin yerini almıştır. Karınayı su geçirmez kılan malzeme gevşekçe eğrilmiş yün ipleriydi. Karınayı sağlamlaştırmak için çerçeveler konuyordu. Oturak tahtaları kürekçilerin oturağı vazifesi gördüklerinden, bunlar birer metre arayla diziliyordu. Çerçevenin aralıklı olması ilkesi Viking Çağının sonuna kadar uygulanmıştır. Küpeşte-nin üzerine yerleştirilen kürek oyukları kürekleri taşıyor, bu yüzden de gemiler kürek çekmenin mümkün kıldığından daha yüksek inşa edilemiyordu. Gemiler dikkat çekici büyüklükte oluyordu. Yaklaşık MS 320’den kalma *Nydam* gemileri arasında en iyi korunmuş olanların yirmi sekiz küreği vardı, uzunlukları yaklaşık 2,35 metre, kirişleri 3,5 metreydi.

Viking teknesinin yapılması ve bu teknenin sunduğu olanakların keşfiyle birlikte, çift ağızlı baltası elinde, Avrupa tarihinin tam ortasına dalacaktı.

“Drakkar” adı verilen bu tekne, ilk bakışta son derece mütevazı, küçük bir tekneydi. 25-30 metre boyunda, 3-3.5 metre eninde, en büyüğü 50 denizci alabilen, üstü tamamen açık, kürekler ve sabit bir yelkenle donatılmış tekneydi. Altı düzdü. Böylece “vik”lerin (küçük koy) sığ sularında ve akıntılı nehir boylarında, en az derin denizlerde ilerler gibi rahat gidebiliyordu. Öylesine dengeliydi ki, en alçak, denize en yakın yeri olan tekne ortası, suya 30 santime kadar yaklaştığı halde en azgın dalgalara bile dayanabilirdi.

Viking gemilerinde yelken kullanımı oldukça geç tarihe denk geliyor. MS 800 civarında Viking sikkeleri, rün taşları ve duvar yazılarında yelkenli gemi resimleri belirmeye başlar, ama MS 820’ye ait *Oseberg* gemisi İskandinavya’da bulunan en eski yelkenli gemidir. Vikinglerin, teknelerini korsanlık için mükemmelleştirmeleri, 8. yüzyılın ortalarına dek sürdü.

9 ve 10. yüzyıllar klasik Viking gemisinin devri olarak düşünülebilir. Norveç’te üç ünlü bulgu, *Oseberg*, *Gokstad*, *Tune* bu dönemde gemi yapımına ilişkin bulguları verir. *Oseberg* gemisi 21,5 metre uzunluğunda, kiriş yüksekliği 5,1 metre, otuz kü-

rekle ve orta kasaranın⁵⁵ hemen önünde, bir iç omurganın üzerine oturtulmuş bir yelken direğine bağlı tek bir kare yelkenle hareket ediyordu. Bu gemi donanımı 15. yüzyıla kadar Kuzey Avrupa'da denizciliğin başlıca niteliği olmayı sürdürmüştür. V şeklindeki tekne yelken taşımaya gayet uygundu, ama kürek çekmeye o kadar uygun değildi.

Gokstad gemisi *Oseberg* gemisine kıyasla daha çok daha güçlü bir gemidir. 23,2 metre uzunluğundadır, kirişi 5,2 metredir, omurgadan en yüksek ölçüsü de 2 metredir; bu da onun *Oseberg* gemisinden yüzde 8 daha uzun olmakla kalmadığını, yüzde 25 daha yüksek olduğunu gösterir, otuz iki kürekle donanmıştır.

MS 910 civarında yapılan *Tune* gemisinin yakın dönemdeki analizleri, diğerlerinden küçük olsa da bu 19 metre uzunluğunda, 4,2 metre genişliğindeki geminin de denize açıldığını göstermiştir.

Danimarka *Ladby* gemisinin uzunluğu 21,5 metre, kirişi 2,9 metre, orta kasara yüksekliği ise sadece 1 metreydi. Norveç gemilerinden farklı bir tasarıma sahipti. Kuzey Denizinde değil, Baltık Denizi ve Kattegat'ta seyretmeye uygundu.

10. yüzyıl sonrasına ait gemilerde farklılaşma görülür, "uzun gemiler" olarak adlandırılan sınıfa dahildirler. MS 985 civarında yapılmış olan *Hedeby* Viking Çağının sonuna ait gemiler arasında görülmüş boyutlarda bir Viking gemisinin ilk örneğidir. Uzunluğu yaklaşık 30,9 metredir, altmış küreği vardır. Dardır, kirişi sadece 2,6 metredir, yüksekliği de gemi ortasında 1,5 metredir. Baltık Denizi batısında seyir yaptığı düşünülmektedir. Toplam uzunluğu 36 metre olan, yetmiş dört kürekçili, daha uzun gemiler de inşa edilmiştir.

Viking Çağı sonlarında uzun gemilerin kaybolmaya başladığı saptanmış, çok daha yüksek ve daha ağır yapılı tekneler, 12. yüzyılda ortaya çıkmasından kısa bir süre sonra, tercih edilen savaş gemisi haline gelmiştir.

⁵⁵ *Kasara*: Gemilerin ana güvertelerinin üst kısımlarında bulunan güverte. Kasaralar genel olarak gemilerin baş, vasat, kış taraflarında bulunur.

Bunların dışında kargo gemileri de yapılmıştır, hesaplamalar gemilerin 20 ile 60 ton arası yük taşıma kapasitesine sahip olduğunu göstermektedir.

Omurgasız küçük bir tekneyle yelken açan herkesin kısa sürede görebileceği gibi, eski gemilerin hız yapmasını önleyen etken, yelkenden çok gövdenin şeklidir. Viking teknelerinin başı ve kıcı suyu bıçak emsali dar ve derin yardığundan, büyük yan kuvvetler üretebilir. Vikingler, bu kadar etkili bir tekneye sahip olmasalardı, herhalde Yenidünya'ya seyahat edemez ve Kolomb gerçekten ilk Avrupalı kâşif olma şerefine erişebilirdi.⁵⁶

Gemileri nasıl yönetiyorlardı? Açık denizlerde yönlerini nasıl tayin ediyorlardı?

Kuşkusuz Vikinglerin gemi yönetimiyle ilgili en karmaşık ve en ilginç soru bu. Öyle ki, uzak yerlere, uzun sürelerle açılıyorlardı. Bir de bu işi son derece sağlıklı ölçüler içinde yapıyorlardı. Onlara bunun için hayranlık duymamak elde değil. Birtakım aletler kullanıyorlardı ama biz bunlar hakkında tam bilgiye sahip değiliz. Akla en yakın, en kuvvetli olasılık, günümüzde bile balıkçıların hâlâ yararlandığı ve kuşaktan kuşağa geçen son derece basit birtakım pratik araçlar ve ayrıntılarla doğal olayların yorumundan yararlandıkları. Pusula kullanmadıkları biliniyor. Zeki Tez'in "Astronomi ve Coğrafya'nın Kültürel Tarihi" araştırmasında başka bir görüşe göre; "Pusula, olasılıkla 10-11. yüzyıllarda Normanlar tarafından Akdeniz'e getirilmiştir. Pusulanın vatanı olarak Amalfi kenti gösterilmekteyse de tam doğru değildir ve Araplar aracılığıyla Endülüs üzerinden geçtikten sonra burada iyileştirilmiş olması olasıdır. Amalfi kenti, 1073 yılından başlayarak Normanların, İtalya'nın güneyinde ve Sicilya'da kurdukları bir krallık haline dönüşmüştür. Vikinglerin deniz yolculuklarında bir ahşap kâse içine konarak yüzdürülen mıknatıs taşlarından pusula olarak yararlandıkları

⁵⁶ B. Cotterell – J.Kamminga, *Endüstri Öncesi Teknolojilerin Mekaniği*, s. 300.

rı ve Normanların da pusulayı Vikinglerden öğrendikleri ileri sürülüyordu. Amalfi’de daha sonraları bir iğneyi mıknatıslama sanatı da öğrenilmiştir.”⁵⁷ Vikingler’in ellerinde haritaları olduğuna ait hiçbir iz yok. Ama, son günlerde geçerli olan yorum bir tür kristal veya çift kırınımlı kuvars olan “güneş taşı”ndan yararlandıklarıdır.

Bu kristalin kapalı ve çok bulutlu havalarda bile güneşin yerini tam olarak saptayıp gösterme özelliği var. Bu taşı gözünüzün önüne tutuyorsunuz ve havaya doğru tutup güneşi buluncaya kadar çeviriyorsunuz. Güneşe rastlayınca, taş aydınlanıyor ve üzerinde bir tür ışık çizgisi oluşuyor. Güneşin yeri böyle saptanınca yön bulmak kolaylaşıyor.

OKUMA PARÇASI

Amerika’nın ‘bilinmeden’ keşfi ve Leif Eriksson’un öyküsü

Vikingler 871 yılında, ‘Buz Ülkesi’ İzlanda’ya yerleşir, 930 yılında da ‘Althing’ adı verilen Kabile Meclisi’ni kurumsallaştırırlar. Dünyanın en eski Parlamentosu olarak kabul edilen bu meclis, “yaşayan herkesi temsil eden” kabile büyüklerinin yılda bir kez toplanmasıyla oluştu... Cinayet nedeniyle Norveç’ten kovularak İzlanda’ya gelen ‘Kızıl Erik’ adlı asabi bir Viking, burada da bir cinayet işlediği için, Kabile Meclisi tarafından, 982’de üç yıl sürgüne mahkûm edildi. Sürgününü geçireceği bir yer arayan Erik, batıya doğru yelken açtı; ormanlar, yeşil çimenlerle kaplı fiyortlardan ve uzaktaki buzullardan oluşan bir bölgeye gelip yerleşti. Üç yıl sonra, geri dönerek ailesini ve ‘Yeşil Ülke’ (Greenland- Grönland) adını verdiği bu ülkeye yerleşmek isteyenleri yanına alıp geri döndü. Burada bir koloni kurdu. ‘Kızıl Erik’in üç oğlu oldu... Bunların en büyüğü Leif Eriksson (Erik’in oğlu), “batıda yeşil ormanlarla dolu bir yere rast geldiğini” anlatıp duran bir kaptanın sözleri üzerine, yaklaşık 1000 yılında yola çıktı... Leif Eriksson günler-

⁵⁷ Zeki Tez, *Astronomi ve Coğrafyanın Kültürel Tarihi*, Doruk Yayınları, İstanbul, 2009, s. 264.

ce yol aldıktan sonra bir koya geldi. Burası, bugünkü Kanada'nın New Foundland bölgesindeki bir yöreydi. Buraya 'Vinland' (Şarap Ülkesi) adını veren Leif Eriksson burada bir koloni kurdu. Kışı geçirdikten sonra da Grönland'a geri döndü. Kısa bir süre sonra babası ölen Leif, onun yerine geçerek Grönland'da kaldı.

Amerika'daki koloni, varlığını on yıl kadar devam ettirdikten sonra terk edildi. Günümüzde "L'Anse-aux-Meadows" diye anılan köy, Kristof Kolomb'dan yaklaşık 500 yıl önce, Avrupalıların Amerika'ya ilk ayak bastıkları yerdir.⁵⁸

6. Coğrafi Keşifleri Kolaylaştıran Aygıtlar Pusula, Usturlap ve Haritalar

a) Pusula

Yürüyüşte yön bulmada kullanılmak üzere Avusturya'da geliştirilen "bussole" (İtalyanca: "bussola") adlı alet, dilimizde "pusula" şeklini almıştır. Pusula Çin'de bulunmuştur, Avrupa'da ise, ortaçağda manyetik iğnenin küçük bir kutuya yerleştirilmesiyle gerçekleştirilen ve Amalfili Flavio Gioia'ya yakıştırılan icat, limanların yerini belirleme ve denetleme olanağını sağlamıştır. Buna göre Flavio Gioia 1302 yılı dolayında Amalfi'de pusula yapımıyla uğraşmış, daha sonra da pusulanın bulucusu sayılmıştır.⁵⁹

Çinliler, çok önceden beri mıknatıs iğnesinin yön gösterme özelliğini tanımışlardı. Bazı araştırmalarda Çinlilerin çok önceleri bildikleri pusulalar konusunda günümüzde fazla bir bilgi yoktur derken, L. Yingsheng'e göre, pusula ilk başta coğrafi özelliklerin işaretlerini belirlemek için icat edilmişti ve 11. yüzyılın başlarında ortaya çıkmıştı. Pusuladan ilk kez 1041'de

⁵⁸ Levent Cinemre, *İskandinavlar: Amerika'da Vikinglerin Büyük Deniz Serüveni*, Popüler Tarih Dergisi, Mart 2003, sayı 31, s. 26-27

"Pusula" başlığı altında anlatacağım Prof. Zeki Tez'in "Astronomi ve Coğrafyanın Kültürel Tarihi"nde s: 261- 265'ten ve Liu Yingsheng'in "Tarihi Deniz İpek Yolu" s. 120-122'den aktarılmıştır.

yazılmış olan bir kitapta söz edilmiş. Kitap eğer yönü tahmin etmek istiyorsanız pusulanın manyetik sapmasını kullanmanızın gerekli olduğundan söz ediyordu. Bu manyetik sapmanın insanlar tarafından daha önce de kullanılmakta olduğunu, dolayısıyla pusulanın bundan çok önce icat edildiğini gösteriyordu. Song Hanedanlığı döneminde yazılmış bir ansiklopedi de pusulayı yerleştirmenin dört şekli anlatılmıştır.

11. yüzyılın ikinci yarısında, pusula bir deniz yön bulma cihazı haline gelmişti. Manyetik pusula Çinliler tarafından ilk kez 11. yüzyılda denizcilikte kullanılmıştır. Daha önceleri pusula, mıknatıs taşından yapılan ve geleceği kestirmede kullanılan bir araçtı. 7 ve 8. yüzyıldan itibaren mıknatıs taşı yerine manyetik iğne kullanılmaya başlanmıştır. Manyetik saptamayı (pusula iğnesinin gerçek kuzeyi göstermemesi gerçeği) keşfedenler de Çinlilerdir. Batı'da ise pusula, Çin'den geçmiş ya da Çin'den bağımsız olarak Akdeniz'de icat edilmiştir. Pusula Çinlilerin bir buluşu olup Arap tüccarlar aracılığıyla 13. yüzyılda Batı'ya ulaşmıştır.

İki bin yıl kadar önce Çin'de, basit ama işlevsel bir pusula geliştirilmişti. Bunun malzemesi, sap kısmı oldukça eğrilmiş yemek kaşığı şeklinde oyularak şekillendirilen bir manyetik demir taşı (doğal oluşumlu manyetik cevheri, manyetit) parçasıydı. Düzgünleştirilip kaygan hale getirilmiş bir taş levha üzerine yerleştirilen bu kaşık, manyetik alan doğrultusunda dönüyor ve sapı güneyi gösterirken kaşık kısmı manyetik kuzey kutbuna yöneliyordu. *Büyükayı* ya da *Terazi* burçlarının görünüm olarak kepçe ya da sapı eğri Çin kaşığını andırması nedeniyle bu pusula kaşık şeklinde seçilmiş ve Çin'de "Büyük Kaşık" diye nitelenmiştir. Denizcilerin astronomik olarak en önemli yönelme noktası olan *Kutupyıldızı*, *Terazi* burcundaki yıldız kümesinin son iki yıldızını birleştiren doğrunun uzantısında yer alıyordu. Bu yapıdaki ilk pusulanın, "sinan" adı altında MS 80 yılında yapıldığı, yazılı kaynaklardan belgelenmiş olup MÖ 4. yüzyıla dek geri uzanan bir geçmişi vardır. "Sinan", maden ocağında yeşim taşının aranmasında, vazgeçilmez bir araç olarak kulla-

nılmıştır. Büyük mesafeleri üzerinden yeşim cevherini aramak üzere dolaşan madenciler, yönlerini kaybetmemek için, yalarında “sinan” taşımak zorundaydılar. Yeşim üretimiyle ilgili başka bir bağlantı daha vardı: Manyetik demir taşı, yeşim taşına benzer sertlikteydi.

Pusulayla yön bulma tekniği yabancı ülkelere hızla yayılmış ve yabancı denizciler tarafından öğrenilmişti. Song Hanedanlığı döneminde bu gelişmiş teknik Avrupa’ya yayılmıştı. Çinlilerden 11. yüzyılda Araplara geçen pusulanın Avrupa’da ilk tanınması 12. yüzyıl sonlarındadır ve Avrupa’da pusula kullanımına ilişkin ilk kayıt 1190 yılı dolayına tarihlenmektedir. Çin’de geç 19. yüzyıla dek, böyle elektriksel olmayan yöntemler uygulanmış ve bir demir parçası bir manyetik demir taşına ya da daha önceden yapay yolla mıknatıslanmış bir demir parçasına sürtülme suretiyle manyetikleştirilmiştir.

1180 yılına doğru Akdeniz’de kullanılmaya başlanan ve denizcilerin yol göstericisi olan “pusula”nın bu trafikteki yeri büyüktür. “Kuzeyi gösteren manyetik iğne”, seferlerin esenlikle yapılmasını kolaylaştırmıştı. Akdenizli gemicilerin “bussula” adını verdikleri bu manyetik iğnenin kökeni ise VII ve VIII. yüzyılların Çin denizlerine uzanır.

Akdeniz’de seferlerin salimen sürmesi, kaptanların deneyimlerinin yanı sıra, deniz haritaları, deniz seyahatleriyle ilgili kayıtlar ve pusula yardımıyla gerçekleşiyordu. İlk ve ortaçağda korsanlar, kıyı denizciliği için her zaman bir tehdit oluşturmuş; pusula ise daha cesur rotaların çizilmesine yardımcı olmuştur.

Güney Çin’den Arap Yarımadasının güney ucuna kadar 2.500 deniz mili tutan böylesine uzun yolculuğu başarabilen gemiler bunu mıknatıslı pusulanın ve astronomik konum belirlemenin kullanıldığı denizcilik yöntemiyle mümkün kılmışlardı. Çinli denizcilerin ortaçağdaki denizcilik bilgilerinin ne denli iyi olduğu, onların o zamanlar manyetik ve coğrafi kuzey kutbu arasındaki farkı kesin olarak bilmelerinden anlaşılabilir. “Manyetik sapma” diye bilinen bu olgu, Batı’da ilk olarak

Kolomb'un "Yenidünya"ya yelken açtığı 1492 yılında keşfedilmiştir. Buna karşılık Çin'de Yuan Hanedanlığı (1271-1368) döneminde manyetik kuzey kutbunun coğrafi kuzey kutbundan olan sapması, açık bir şekilde pusula kadranı üzerinde belirtilmiştir. Kolomb zamanına dek yüzyıllar boyunca pusula, okült (gizlici) bir alet olarak düşünülmüş, ona dayanarak yolunu bulan kaptanın şeytanla işbirliği yaptığı düşünülmüş suçlanabilmiştir. Kâşifler Avrupa ve Uzakdoğu'nun dışında da başka kara parçaları olduğunu gösterince, bu boş inançlar da ortadan kalkmaya başlamıştır.

Pusulanın keşfini, iki önemli gelişme izlemiştir: İlkin pusula, yalpa çemberleriyle ("Cardan askısı") donatılarak gemi salınca bile pusula düzleminin her zaman yatay kalması sağlanmış, bu bağlamda ünlü İtalyan sanatçı ve bilgin Leonardo da Vinci (1452-1519) pusulayı, kutusunun içine bir "Cardan askısı" yardımıyla yerleştirmeyi önererek, her bir konumda manyetik iğne düzleminin yatay kalmasını sağlamak suretiyle pusula kullanımını kolaylaştırmış; ikinci olarak da rüzgârgülü ve pusula kartı, manyetik iğneyle birleştirilerek daha kullanışlı bir yapıya kavuşturulmuştur.

Sonuç olarak; pusulanın kullanılması yön bulma tekniğinde büyük bir değişimdi, denizciliğin başlangıç çağının sona erişini ve yeni denizcilik çağının başlangıcını temsil ediyordu. Pusula hâkim olunduktan sonra okyanus insanlar için artık aşılamaz bir engel olmaktan çıkmıştı.

b) Astronomi ve Denizcilik Aygıtı Usturlap

Çin'de ve Pasifik topluluklarında haritalar da geliştirildi; İslam geleneğinde haritacılık Akdeniz bölgesinde yapılanlar kadar önemli ve değerli olmuştur. Bu başlık altında bu haritalardan söz etmeyeceğim ama saha ölçüm aletlerindeki gelişmelere kısaca da olsa değinilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Pusula kadar önemli bir aygıt da *usturlap*tır. Usturlapla güneşin ya da yükselimi bilinen bir yıldızın yerden yüksekliği ölçülerek yerin enlemi saptanıyordu.

İslam harita geleneğindeki güzellik, İslam haritalarının yapımında kullanılan saha ölçüm aletlerinin ve yöntemlerinin aslında o dönemin en gelişmişleri olduğu gerçeğini örtmüştür. Yüzyıllar önce Romalılar zemin ölçümü için iki temel alet kullanılıyorlardı: *groma* ve *chorobates*. *Groma*, Mezopotamya kökenli bir aletti ve oradan Yunanlara geçmişti. Doğru çizgileri ve dik açıları ölçmede kullanılıyordu. Demirden düşey bir çubuk ve ona bir köşebentle dik açıyla tutturulmuş 1 metreden biraz daha uzun iki yatay kol vardı. Haç şeklinde tutturulmuş iki kolun her iki ucunda da yere doğru sarkan birer çekül bulunuyordu. *Chorobates* de dikey ayakları olan, 6 metreden biraz daha uzun bir kalastı. Kalas ile ayaklar arasında verev çubuklar uzanıyordu. Verев çubuklarda çekülün asılacağı düşey çizgiler vardı. Alet tam yatay konumdayken çekül bu düşey çizgilerle çakışırdı. Bu iki alet kullanılarak alttakinin üzerine yerleştirilen bir çubukla üsttekinin boyu ölçülür ve aralarındaki düşey uzaklık belirlenirdi.

İslam dünyası yön bulma, gökyüzü gözlemi ve haritacılıkta kullanılan eski aletleri eski Yunan'dan alarak geliştirmiş ve Romalılardan çok daha kapsamlı bir bakışla birçok yeni alet icat etmişti. Örneğin, usturlabın geçmişi klasik Yunan'a dek uzanır. Ama İslam gökbilimcileri açısal ölçekler ve ufuktaki azimutları gösteren çemberler ekleyerek usturlabın teknik düzeyini geliştirmişlerdir. Benzer bir şekilde, gökyüzündeki nesnelerin Dünya'nın ya da Güneş'in çevresindeki hareketlerini gösteren Yunanların halkalı usturlabının gelişmiş bir modeli, sekizinci yüzyılda İran'da üretilmişti. Usturlabın değişik bir türü olan küresel usturlap ve halkalı usturlap dokuzuncu yüzyılda İslam dünyasında icat edilmiş, sonraki yüzyılda İran'da duvar sektantı geliştirilmiştir. Ayrıca Irak, Suriye ve olasılıkla Mısır'daki İslam gökbilimcilerince en azından dört çeşit kadran icat edilmiş ya da geliştirilmiştir.⁶⁰

⁶⁰ Beau Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, çev. Çağlar Sunay, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2012, s. 14, 15

“İslam Uygarlığında Astronomi, Coğrafya ve Denizcilik” adıyla, orijinali beş cilt olarak Almanca lisanında muazzam bir eser yazmış olan Fuat Sezgin’in, bu yapıtından yapılan derleme Türkçe olarak okura sunulmuştur. Usturlap başlığı altında anlatacaklarımın temel başvuru kaynağı bu yapıttır.⁶¹

Astronomi tarihinde en yaygın ve en popüler alet olan usturlap, Arap-İslam kültür çevresine İslam’dan önce ve İslam’ın ilk dönemlerinde Yunan bilimlerinin yürütüldüğü Doğu Akdeniz havzasında bulunan Pers, Suriye ve diğer merkezlerden gelmiştir. En basit biçimiyle usturlap, tahminen MÖ 2. belki de hatta 4. yüzyılda, Yunanlarca bilinmekteydi. Usturlabın icadı, Hipparkos (MÖ 2. yüzyıl), Apollonius (MÖ 2. yüzyıl) ve Eudoksos (MÖ 4. yüzyıl) adlarına bağlanmaktadır. Her halükârda Ptolemaios, küresel yüzeyin düzleme projeksiyonu hakkındaki eserinde usturlaptan söz etmiştir. Usturlap, antikçağın sonlarına doğru belirli bir gelişim aşamasından geçmiş görünmektedir.

Usturlap, 1./7. yüzyılda değilse de, 2./8. yüzyılda Arap-İslam kültür çevresine ulaşmış olmalıdır. Arap-İslam entelektüel dünyasında astronomiye ilişkin kitaplar zengin bir literatür oluşturmaktadır. Bu literatür Arap-İslam kültür çevresindeki usturlap tarihinin yaratıcı evresinin 3./9. yüzyılın ilk yarısında kendini gösterdiği inancını kazandırmaktadır.

<< Usturlap, bir tür (C)kardan askı sistemiyle gözlemde dik olarak kullanılan taşınabilir bir alettir. Onun büyük bir parçası sabit diskler. Bu diskin üzerine, paralel ve dikey daireleriyle (Mukantara ve Azimut Dairesi) ufkun bir noktadan, genellikle dünya kutbundan hareketle projeksiyonu yapılır. Ufuk çizgisi, diski Mukantara ve Azimut dairelerinin projeksiyonuyla yeryüzü üstünde bulunan yarım gökküreye tekabül eden üst ve yeryüzü altında bulunan yarım gökküreye tekabül eden alt iki parçaya ayırır. Bu alt parçaya, diskin merkez noktasından dışarı doğru uzanan bir dizi daire yayı çizilmiştir, bunlar saat çizgileri

⁶¹ Fuat Sezgin, *İslam Uygarlığında Astronomi, Coğrafya ve Denizcilik*, Boyut Yayınları, (Almanca 5 ciltten derleme), İstanbul, 2007, s. 84-173.

olarak nitelendirilir. Burada dikkat edilmesi gereken şey, saatlerin sayılmasına eskilerin âdetlerine uygun olarak, güneşin doğuşundan itibaren başlanmasıdır. Aletin bir diğer ana parçası, masif olmayan, aksine oymalı hareket ettirilebilen bir disk. Bu diskin üzerinde, burçların sayısına uygun olarak 12 bölüme ve tekrar 30'ar alt bölümlere (bütünün 360 eşit kısma) ayrılan (burcun) eliptik izdüşümü görülür; ayrıca en büyük ve en çok bilinen bazı sabit yıldızların izdüşümü de görülür. >>

<< Bu, örümcek veya ağ olarak adlandırılan hareketli disk, sabit diskin merkez noktasında bulunan bir eksen çevresinde döndürülebilir. Örümceğin döndürülmesiyle sabit yıldızların günlük dönüşleri, sabit uygun bir ufukta temsil edilebilir. Örümceğe özel bir pozisyon verildiğinde, üzerinde bulunan yıldızların, burçların, güneşin ve bir anlamda gezegenler de dahil olmak üzere her birinin ufuk üzerindeki yükseklik ve azimutları, doğrudan doğruya örümceğin altında bulunan disk üzerinde okunabilir. Güneş'in biraz önce bulunduğu burç yerinin düşümdeşliğinden, yahut saat çizgili burçtaki Güneş'in tam karşısında duran noktanın düşümdeşliğinden, güneşin doğuşundan ve batışından itibaren geçen saatler bilinebilir...>>

<< Usturlapla, bu ana konumlarda bulunan yıldızlar doğrudan doğruya belirlenebilir. Yalnızca hangi yıldızın, ufkun doğu ve batı kısmında, diskin dikey çapı olan meridyen çizgisinin üst ve alt kısmındaki örümceğin ilgili konumunda bulunduğunu kontrol etmek gerekmektedir. Örümceğe, gökküresinin o andaki pozisyonuna tekabül eden konumu verebilmek için, yukarıda sunulan astronomik verilerden birisi, örneğin bir yıldızın veya Güneş'in ufuk üzerindeki yüksekliği, Güneş'in doğuşundan itibaren geçen saat vb bilinmelidir. Örümceğin döndürülmesiyle yıldız, yüksekliğe tekabül eden Mukantara'ya yatırılır, veya saat verisinde, daha doğrusu gece saati verisinde, Güneş'in burçtaki konumu ve gündüz saati verisinde bu konumun tam karşısında duran nokta ilgili saat çizgisine yatırılır. Böylece örümcek istenilen konumu gösterir. >>

Usturlabın pek çok çeşidinin olması, Arap-İslam döneminde kaydettiği gelişimin seviyesini göstermektedir.

Usturlabın Arap-İslam kültür çevresinde geliştirilmiş olan iki türünden söz edilmektedir; birisi küresel usturlap, ötekisi çizgisel usturlaptır. Ayrıca çubuk usturlabı olarak adlandırılan bir çeşit usturlap da kullanılmıştır.

Sözünü ettiğim çalışmanın⁶² denizcilik aletleri bölümünde çok sayıda aygıt anlatılmaktadır; denizde yükseklikleri ölçmeye yarayan “ölçüm aracı”, “Yakup sopası”, “Davis kadranı”, Vasco da Gama’nın “deniz usturlabı”, “denizci kadranı”, “basit kum saati”, “dörtlü kum saati” ve çeşitli tipte pusulalar.

Vasco da Gama’nın deniz usturlabı: Portekizli tarihçi João de Barros’un (1552) verdiği bilgiye göre Vasco da Gama ilk keşif seyahatinde gemisinin güvertesinde ahşap bir usturlaba sahipti. Bu alet “bir vinç tarzında” üçayak üzerinde asılıydı ve 3 *palmo*’luk (yaklaşık 66 cm) bir çaptaydı.

Barros, Vasco da Gama’nın ilk keşif seyahati esnasında Müslüman gemi kılavuzuna “güneşin yüksekliğini belirlediği büyük ahşap usturlabı ve diğer metal usturlapları” gösterdiğini söylemektedir. Şöyle devam ediyor:

Arap bundan asla hayrete düşmedi, aksine, bazı dümen-cilerin (pilotların) Kızıl Deniz’de güneşin ve gemi seferinde gereksinim duydukları yıldızın yüksekliğini buldukları madden üçgen aletler ve kadrانlar kullandıklarını, fakat kendisinin, Cambaya ve bütün Hindistan denizcilerinin, gemi seferleri hem belirli yıldızlara göre, kuzeyden güneye hem de gökyüzünde doğudan batıya doğru hareket eden diğer büyük yıldızlara göre yöneldiği için, uzaklıklarını [açılara göre] benzer aletlerle değil de, kendisinin kullandığı başka aletle belirlediğini söyledi. Bu aleti [denizde yükseklikleri bulmaya yarayan “ölçüm aracı”] de ona gösterdi, alet üç levhadan oluşmaktaydı.

⁶² Fuat Sezgin, *İslam Uygarlığında Astronomi, Coğrafya ve Denizcilik*, s. 200-239.

Portekizlilerce *balestilha* olarak bilinen bu alet Hint Okyanusu denizcilerinde *haşabat* (tahtalar) veya *hatabat* (ağaç levhalar) adını taşımaktaydı.

Kum saatlerinden yararlanmanın amacını kısaca anlatırsak:

Basit kum saati: Yolculuk hızını belirlemeye yarayan kısa süreli parakete camları ve bir nöbet süresi içerisinde (1 cm yaklaşık 2 saat) boşalan saat camları bulunmaktaydı.

Dörtlü kum saati: Denizcilikte amaçları için zaman ölçümünün son derece kesin olması gerektiğinden, bu tip kronometreler (diyebiliriz) takım olarak yakın zamanlara kadar gemilerde bulundurulmuştur. Bu yolla hatalar tespit edilebiliyordu.

c) Haritacılık ve Haritalar

Haritacılık kuşkusuz, coğrafya bilgisiyle yakından ilişkilidir. Haritalar başlığı altında anlatacaklarıma Prf. Dr. Celal Şengör'ün *Tarihi Haritalarla Doğal ve Sosyal Geçmişe Bakmak* adlı yazısında anlattığı kavram farklılığıyla⁶³ başlamanın uygun olduğunu düşündüm; “tarih haritası” ile “tarihi harita” kavramları bazen birbiriyle karıştırılmaktadır. “Tarih haritası” modern bir harita üzerinde tarihi olayların yerlerini gösteren bir haritadır. Bu tür haritalar bir araya getirilerek “Tarih Atlasları” oluşturulur.

“Tarihi haritalar” eskiden yapılmış ve bugün artık güncelliklerini kaybetmiş haritalardır. Bunların çeşitli açılardan faydaları çoktur.

Tarihi haritalar bizlere onları yapanların bilgi düzeylerini hatta dünya görüşlerini gösterirler ve bu şekilde tarih bilimine yardımcı olurlar. Örneğin ortaçağda Batı Avrupa’da yapılan ve şekillerinden ötürü O-T haritaları adı verilmiş olan haritalarda merkez her zaman Kudüs’tür. Bu basit haritalar yalnız onları yapanların bilgi katlığını değil, aynı zamanda haritayı Hristiyan dünya görüşü çerçevesinde yaptıklarını gösterir. Örneğin İdrisi haritasında karşımıza çıkan ve çok daha gelişmiş coğrafya bilgisini yansıtan tasvirde böyle bir

⁶³ *Tarihte Türkiye Haritaları*, ed. Bülent Özukan, Boyut Yayınevi, İstanbul, 2018, s. 8-9.

dinsel motif görülmez. Buna mukabil Belhi ekolünün haritaları son derece şematik olup, amaçları politik bir coğrafya içerisinde coğrafi öğelerin birbirlerine nazaran konumlarını göstermekten ibarettir. Bu haritalar yalnızca İslam kültür alanını kapsamakla beraber, haritaların kendisinde bu sınırlamanın dışında herhangi bir dinsel motif göze çarpmaz.

Tarihi haritalar tarihsel coğrafyanın en önemli yardımcılarıdır...Bu haritalar coğrafya bilimine katkı sağlarlar.

Tarihi haritalar jeoloji, jeomorfoloji, sismoloji gibi bilimlere de yardımcı olurlar.

Tarihi haritalar bizlere kartografya biliminin gelişmesini de belgelerler. Dolayısıyla bunlar kartografya tarihinin en önemli belgelerini oluştururlar.

Tarihi haritalar hatta bazen politikada da kullanılırlar ve belirli politik birimlerin egemenlik iddialarını destekleyen (veya çürüten) belgeler olarak ortaya sürülürler.

Geçmişin haritası ne anlam ifade ediyor? Biri eski biri yeni iki haritayı yan yana koyun. Fark çok açıktır: Eski olan daha renklidir; hayvanlar, insanlar, bitkilerle süslenmiştir. Doğaüstü yaratıkları, canavarları, hayallerin sınırlarını zorlayan görüntüleriyle aslında inançların, düşüncelerin, varsayımların, ütopyaların, korkuların meydanıdır. Bu görsel şölen içinde ülkeler, inançlar, kültürler, renkler ve fikirler arasında gözümüzle veya işaretparmağımızla rahatça yol alabiliriz. Onları ayırt edebiliriz ve farklılıklarını en canlı haliyle görebiliriz. Kendi hayallerimizi de katabiliriz; haritada kendi yerimizi kolayca tespit edebiliriz. Oysa yeni harita “Beni dikkatle oku, beni yakından takip et ve benden şüphe etme. Bensiz yalnız kalır ve yolunu bulamazsın” diyen bir haritadır.⁶⁴

Yeryüzü coğrafyası tam olarak keşfedildiğinden beri haritalar, ne kadar bilimsel olduğuyla değerlendiriliyor ya; eski haritalar güvenilir olmadıkları için bir köşeye itiliyor bu yüzden. Oysa geçmiş bu haritalardan okuyabiliyoruz.

⁶⁴ Feray Coşkun, *Sultanın Haritaları*, Atlas Dergisi, Sayı:145, Nisan 2005, s. 93-94.

Haritacılığın evrimi, aslında imparatorluğun hüküm alanının genişlemesiyle bağlantılıydı. Topraklarını gittikçe genişleten bir devlet haritalara her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyar çünkü. Haritalar iktidarın, gücün sembolleridir. Vergi alıncak toprakları, sefere çıkılacak ülkeleri, kuşatılacak kentleri, aşılacak denizleri gösterirler.⁶⁵

I- Antik Dönemde Haritacılık

Harita çiziminin öncesiyle coğrafi şekillerin gösterildiği, işaretilendiği bazı çizimlerle başlayıp, daha sonra bunu daha mükemmel hale getirilecek olan geometrik şekillerle betimleyip ardından da plan çizimiyle başlamış olduğunu düşünüyorum. Çünkü eski çağlarda özellikle orduların sevk ve idaresinde, her çeşit yüzey şekillerinin bilinmesi hiç kuşkusuz çok önemliydi. Nehirler ve denizlerde taşımacılık yapılmaya cesaret edildikten sonra da, bu suyollarının güvenli aşılması amacıyla kıyıları, kayalık, mercanlar, adaları belirten çizimlerin geliştirilmesiyle harita çizme gerekliliği kendini hissettirmiştir.

Haritacılık ve haritacılar konusunda çok yayın yapılmıştır.

İlk haritanın ne zaman yapıldığını saptamak olanaksızdır. Bu, yalnızca tarihöncesi dönemlerde üretilen şeylerin günümüze ulaşamamasından ya da henüz keşfedilmemiş olmasından değil, o dönemlerde nelerin harita olarak kullanıldığının ayır-dına varmanın zorluğundan da kaynaklanır. Önemli bir yapıta imza atmış olan Beau Riffenburgh “Antik Dönemden Günümüze Haritacılar”da bazı arkeologların, Fransa’da bir mağarada saptanan resimlerdeki nokta kümelerinin başlıca takımyıldızların 16.000 yıl kadar önceki görünümlerinden yol çıkılarak yapılmış yıldız haritaları olduğunu ileri sürdüklerini belirtir.⁶⁶

Harita olduğu tartışmasız kabul gören en eski örnekler, eski Mezopotamyalıların kil tabletlerin üzerine yaptıklarıdır. Kerkük yakınlarındaki Nuzi antik kentte bulunan bir plan aynı zamanda üzerinde yönlerin de gösterildiği en eski haritadır.

⁶⁵ Feray Coşkun, *Sultanın Haritaları*, s. 97.

⁶⁶ Beau Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, s. 6, 7.

II. Nabukadnezar'ın (MÖ 604-MÖ 562) hükümrancılığının en güçlü döneminde, yaklaşık MÖ 600'de, üretilmiş bir başka Mezopotamya tabletinde de bilinen en eski dünya haritası yer alır.

Mezopotamya halklarıyla eşzamanlı ama onlardan bağımsız olarak Mısır uygarlığı da kendi haritalarını geliştirmişti. Günümüze kadar gelen en etkileyici harita, adını bugün İtalya'da saklandığı kentten alan Torino Papirüsü'dür. MÖ 1150 dolaylarında yazıcı Amennakhte tarafından firavun IV. Ramses için (y. MÖ 1156-MÖ 1150) papirüs üzerine yapılmıştır. Bu haritada belirgin yeryüzü şekilleri gösterilmiştir. Farklı kaya tiplerini göstermek için birbiriyle kontrast oluşturan renklerin kullanılmış olması nedeniyle Torino Papirüsü'nün dünyanın ilk jeoloji haritası olduğu düşünülmektedir.

II- Eski Yunan'da Haritacılık Geleneği

J. G. Leithauser "Dünyamızın Fatihleri"nde⁶⁷ coğrafya bilimi temellerinin atılışını şöyle anlatıyor; antikçağ dönemi devletlerinden Fenikelilerin, Giritlilerin, Mısırlıların ve Kartacalıların yaptığı yolculuklarla ilgili eski belgeleri, kendi denizci tüccarlarının izlenimlerini Delft'de ve Anadolu'nun Ege sahillerinde kurdukları şehirlerde bir araya getirdiler. Böylece coğrafya biliminin temelleri atılmış oluyordu. Sadece bu bilgilerle yetinmeyen Yunanlar, bir zaman sonra keşifler yapmak ve uzak ülkeler konusunda bilgi toplamak amacıyla denizlere açılmaya başladılar. Tarihçi Hecataeus (MÖ 500), bu amaçla yolculuğa çıkan ilk Batılı bilim adamıdır. Ünlü Herodot (MÖ 495-425), eserlerine konu edindiği her bölgeyi –Yunanistan, Ege adaları, İran, Mısır, Arabistan, Kartaca, Sicilya ve İtalya– dolaşmıştı. Eski Yunanlı coğrafyacılar ise, (Herodotos haritasında da görüyoruz) dünyayı *Orient* (Asya), *Occident* (Avrupa) ve *Libya* (Afrika) diye üç parçaya bölmüşlerdi. İlk Yunan coğrafyacılarından Hekateios

⁶⁷ J. G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, çev. Derin Türkömer, Milliyet Yayınları, Kasım 1971, s. 12

dünya haritasını MÖ 500 dolaylarında yapmıştır. Libya ayrı bir anakarada değil Asya'nın uzantısı olarak gösterilmiştir.

Bilinen dünyanın ilk haritası geleneksel olarak Miletoslu Anaksimandros'a (MÖ 610-547?) atfedilir. Anaksimandros'un dünya tasviri, Babil ortamlarında olgunluğa erişmiş olan geleceğin etkisini yansıtmaya devam eder. Nitekim Miletoslu doğa filozofu da, Mezopotamya'da yaşayan halklar gibi dünyayı okyanusla çevrili düz bir daire olarak tasvir eder; üç büyük kıta, yani Avrupa, Asya ve Afrika, sularla kaplı bir alanda, sudan çıkmış kara parçaları olarak yer alır.

Dünya'nın küre şeklinde olduğu düşüncesi Pythagoras'a (y. MÖ 570-MÖ 495) ve Parmenides'e (y. MÖ 515-?) atfedilir. Dünyanın küre şeklinde olduğu kavramını Giovanni Di Pasquale'nin coğrafyacıları anlattığı makalesinden,⁶⁸ dünyanın küre şeklinde olduğu kavramının çıkışı; Dünyanın küre şeklinde olduğu algısının benimsenmesiyle İyonya'nın doğa filozoflarının coğrafyası çöker. Pythagorasçı okulun savunduğu bu öğreti, Platon ve Aristoteles döneminde iyice pekişir. Dünyanın düz olduğu düşüncesinden vazgeçilir ve dünyanın küresel yüzeyinin bir düzlemde tasvir edilmesi başta olmak üzere, geometri alanında yeni problemler ortaya atılır. Coğrafya alanında yeni bilgilerin elde edilmesi için başlıca yöntemler askeri seferler ve ticari ilişkilerdir. Bu bağlamda, Büyük İskender'in Hindistan'a kadar olan seferleri çok bilgilendirici olmuştur. Başlığı *Coğrafya* olan ilk eser, MÖ 3. yüzyıl ortalarına doğru İskenderiye'de Kyreneli Eratosthenes (MÖ 272-196) tarafından yazılmıştır.

Eratosthenes'in haritacılık konusundaki temel katkısı, yaptığı haritalarda günümüzdekine benzer enlem ve boylam çizgilerini kullanması olmuştur. Ancak bu çizgileri ilk kullanan kişi, ondan 50 yıl kadar önce yaşayan ve Aristoteles'in öğrencilerinden biri olan astronom Messinalı Dicaearchus (y. MÖ 355) olmuştur.

⁶⁸ Giovanni Di Pasquale, *Coğrafyacılar ve Seyir Kılavuzu Yazarları*, Umberto Eco (Editör), *Antik Yunan*, (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2017, s. 1119-1123.

Antik dünyada haritacılığın gelişmesindeki en önemli kişi Batı'da genellikle Ptolemy olarak bilinen Claudius Ptolemaios'tur (y. MS 90-MS 168). Yunanların kuramsal bilgisiyle Romalıların ölçüm uygulamalarının sentezini yaparak matematiksel kartografinin temelini atmıştır. En önemli eseri *Geographia* (Coğrafya) adlı sekiz ciltlik bilimsel incelemesidir.

Tarihöncesi çağlardan o günlere kadar, insanoğlunun harita yapma uğraşında, İskenderiyeli Ptolemaios'un, *Almagest* ve *Geographia* adlı eserleri aşılmamış bir doruk noktası; İslam ve Batı dünyası için tek başvuru kaynağıydı. 26 bölge haritası ve bir dünya haritasının (*mappa mundo*) içeren *Geographia* adlı eseri, dünyanın ilk atlası olarak kabul edilmektedir. Enlem ve boylam çizgilerini ilk uygulayan da o olmuştur.

III- Roma Döneminde Coğrafya Bilgilerinde Gelişme

Bilinen dünyanın sınırlarının tutarlı şekilde genişletilmesi için Roma'nın Akdeniz ve komşu bölgeler üzerinde hâkimiyet sağlamasını beklemek gerekecektir. Julius Caesar'ın (MÖ y. 100-44) askeri girişimleri ve yazılı eserleri yoluyla Galya konusunda bilgi edinilirken, I. yüzyılın ilk yarısında Komutan Agricola'nın (40-193) önderliğindeki bir filo İngiltere'nin çevresini dolaşır. Roma lejyonierleri Almanya, Hollanda, Afrika'nın merkezine kadar geniş bir alana yayıldığı için coğrafya konusunda bilgi sahibi olundu.

Romalıların coğrafya biliminden geriye kalan en önemli eser, Komutan Marcus Vipsanius Agrippa (MÖ I. yüzyıl sonu) tarafından hazırlanan, mermere oyulan ve Roma'da halka açık bir revaka yerleştirilen olağanüstü bir imparatorluk haritasıdır. Romalılar dünya coğrafyasından çok arazilerin ölçülmesiyle, kentlerin ve mülklerin özenli bir şekilde haritasının çıkarılmasıyla ilgileniyorlardı.

Amasyalı bir Yunan olan Strabon (y. MÖ 63-MS 21?) kendi dilinde ama Romalılar için yazdığı *Geographika*'da, amacının Roma hâkimiyetindeki toprakları tasvir etmek olduğunu anla-

tır. Strabon'un eseri dünyanın yapısını konu alan bir bölümden yoksunsa da, coğrafya tarihinde bir kilometre taşı teşkil eder. Strabon, coğrafya incelemeleri için gerekli olan kavramları, denizleri ve kıtaları tasvir ettiği genel giriş bölümüne Avrupa, Asya ve Afrika'nın da tasvirlerini ekler.

Roma İmparatorluğunun uzunluğu 80.000 kilometreyi aşan yol sistemi Avrupa, Kuzey Afrika ve Asya'nın bir bölümüne yayılmıştı. Askeri, yönetsel, posta ve gezi amaçlı olarak haritalardan çok, yol üzerindeki yerlerin listesi olarak tanımlanmaktaydı. Bunların en ünlüsü, üçüncü ya da dördüncü yüzyılda yapıldığı düşünülen Antonine Yol Kılavuzu'dur.

Sonraki bölümlerde de zaman zaman haritacılık konusunda anlatımlar yapılacaktır.

Haritacılık, -İtalyanca adı "bussola" olan- Türkçedeki adıyla pusulanın icadıyla, uzun deniz yolculuklarının yapılabilirdiği 14. yüzyılda gelişmeye başlamıştı. Deniz korsanları için ele geçirilmesi önemli "ganimet" olan haritalar, üzerlerine işlenen yeni bilgilerle *korsanlar* denizde gördükleri adaları, kayalıkları ve yeni yerleri haritalarına ekliyorlardı. Bu haritalar, doğruluğu sorgulanmadan kullanılıyordu.⁶⁹

1660 yılından sonra Atlaslardan ve Avrupa haritalarından İskandinavya ile Grönland Adası arasındaki *Friesland Adası* çıkarıldı. Maceracı bir kâşifin anlatımlarına göre haritaya işlenmiş büyükçe bir adaydı... Ve hiç *olmamıştı*...

Tile (Thule) adası Ptolemaios'tan başlayarak antik haritaların çoğunda *dünyanın ulaşılabilen en uzak kuzey noktası* olarak gösteriliyor. Ya da *yaşanabilen toprakların en yukarıdaki noktası* olarak betimleniyor. Bu ada aslında hayalet bir adaydı. Hiçbir zaman var olmadı. Tarihteki haritalara kuşkuyla bakmak gerekir.

Tarihi haritalarda da, her ülke; kendisini, çevresini ve dünyayı kendi önceliklerine göre anlamak ve anlatmak ister. 16. yüzyılda deniz kâşiflerinin haritaları, uygarlığın ulaştığı yerleri

⁶⁹ Bülent Özukan (ed), *Tarihte Türkiye Haritaları*, s. 16

gösterme iddiası taşır. Oysa keşfedilen toprakların yerli halkı için bu haritalar *katliam ve vahşetin uygarlık şapkasıyla* kendi topraklarının işgallerinin ve işlenen insanlık suçlarının belgesi niteliğindedir. Bir ülkenin geçmişteki anlı şanlı tarihi ve fetihleri, fethedilen ülkenin acılarla dolu tarihidir.

İKİNCİ BÖLÜM

ORTAÇAĞ KEŞİFLERİ

Kolomb Öncesi Deniz Seferleri ve Coğrafi Keşifler

15. yüzyılda Kolomb'un yüzyıl sonunda gerçekleştireceği büyük girişimin temelleri atılmaya başlanır. Portekiz ile İspanya, deniz seferleri ve coğrafi keşiflerin gerektirdikleri açısından Avrupa'da en uygun konumdadır, çünkü ekonomik yapısal temele, yani sermayeye ve teknolojik temele, yani karavelalarla en gelişmiş coğrafi teori ve cihazlara sahiptirler. Portekizlilerin yayılma eğilimi genelde Afrika'nın çevresinin dolaşılıp baharat zengini Asya kıyılarına ulaşmaya yönelikken, İspanyolların yayılma eğilimi, Avrupa-Afrika çapında bir imparatorluk kurmak için yeni toprakların keşfine ve fethine yöneliktir. 15. yüzyıl sonlarında Avrupa, Yenidünya'nın keşfine hazırdır. Bu giriş Umberto Eco'nun editörlüğünü yaptığı ortaçağı anlatan önemli derlemede Aurelio Musi'nin kaleme aldığı bölümden¹ alıntıdır.

Avrupalıların ilk keşif gezilerine büyük destek olan ve bunları teşvik eden, Portekiz kralı I. Joao'nun üçüncü oğlu prens (Henrique) Henry'di (1394-1460). Denizciliğe meraklı olmasına rağmen kendisi hiçbir zaman denize açılmamıştı. Araplarla çarpışan Hristiyan ordularına yardımcı olabilmek amacıyla Portekizli kaptanları bilinmeyen denizlere ve sahillere göndermişti. Denizciler, 1415 yılında en önemli Arap üslerinden biri olan Fas

Aurelio Musi, *Kolomb Öncesi Deniz Seferleri ve Coğrafi Keşifler*, Umberto Eco (Editör), *Orta Çağ*, (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 177-180.

sahillerindeki Ceuta'yı ele geçirmişlerdi. Ceuta'nın düşmesi, İslam dünyasında büyük yankılar yapmış, bu stratejik noktanın elinde olmasından akıllıca yararlanan Henry, İberya Yarımadasındaki Arapları böylelikle arkadan kuşatabilmişti. Denizciliğe her yönden büyük önem veren bu adam, Sagres'de bir rasathane ile dünyadaki ilk denizcilik okulunu kurdu.²

Afrika kıtası hakkında bilgi edinilmesinde Portekizlilerin finanse ettiği, Afrika'nın Atlantik kıyıları boyunca gerçekleşen seferler belirleyici bir rol oynar; Lizbon'daki sarayında denizci, astronom ve haritacıları kabul eden Denizci Henrique bu süreçte çok önemli bir rol oynar. 1416'da Saint Vincent Burnunda kurduğu Sagres Denizcilik Okulu, Atlantik Okyanusundaki yeni keşifler göz önüne alınarak geleceğin denizcilerine teknik bir eğitim ve temel bilgiler sunmayı amaçlar. Henrique'den ikinci bölümde yeniden söz edeceğim; okul açıyor, denizciliği bilim üzerine oturtuyor, ama Afrika kökenli köleciliği ve köle ticaretini de başlatan kişidir aynı zamanda.

Gerçek anlamda bir teknik okul olan bu okulda astronomlarla haritacılar, denizcilik mesleğiyle ilgili konularda zaten uzman olan kaptanlarla teorik bilgiler öğrettiler. Ele alınacak sorunların en önemlisi, bir geminin denizin ortasındaki konumunu tam olarak belirlemektir. Usturlap, kuadrant ve gece usturlabı gibi uzun süredir kullanılan cihazlar belli bir anda gökyüzü cisimlerinin yüksekliği temelinde coğrafi enlemin belirlenmesine izin verir; Ay'ın sabit yıldızlara göre konumlarını belirlemek denizciler için çok önemlidir ve açılara dayalı bu mesafeler bir kuadrant yoluyla kolaylıkla belirlenebilir; bu mesafeleri kaydetmek için farklı enlemlerde ve dönemlerde Ay'ın konumu konusunda bilgiler sunan çizelgeler hazırlanır; bu türden ilk gök günlükleri Regiomontanus (Johannes Müller von Königsberg) (1436-1476) tarafından yayımlanır ve Kolomb da (1451-1506) onlardan yararlanır.³

² Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, ve Ufkun Ötesindeki Dünyalar, s. 24-27. Giovanni Di Pasquale, *Ortaçağ* içinde, s. 441.

Hatalı çeşitli haritalar ortalıkta dolaşmaktadır. Jacques Attali ortaçağı ve keşiflere giden uzun süreci “1492”de anlatırken bu haritaların dolaşımına da yer açmıştır.⁴ Bazen dünya bir tepsi değil de, bir at nalı veya yumurta biçimli bir cisim veya bir cins T olmaktadır. Bu haritalarda her ülke gücüne göre bir boyut almaktadır. Sonra örneğin 12. yüzyılda çizilen Beatus dünya haritası denilen bir haritada Hint Afrika’nın solundadır; altta, Afrika’nın kuzeyinin adı olan Libya ve sağında, artık merkezde olmayan Filistin bulunmaktadır.

15 VE 16. YÜZYILDA COĞRAFİ KEŞİFLER VE KÂŞİFLER

Birileri keşif üzerine yazarken, kavramın adıyla başkaları yani “kâşifler” keşfediyordu. 15. yüzyılda kâşifler, Afrika’nın çevresinden Asya’daki altın ve baharat ile pazarlara ulaşacak bir rotanın bulunması hayalini uzun zamandır kuruyorlardı. Bu çok eski zamanlarda denenmiş olsa da ancak 1488 yılında çıkılan bir yolculukta başarıldı.

Antik Mısırlılar ve Fenikeliler Afrika’nın çevresine keşif ekipleri yollamıştı. Ekiplerden bir tanesi MÖ 670 civarında Firavun II. Neko tarafından gönderilmiş ve bu 60 gemilik filo büyük olasılıkla güneyde Kamerun’a kadar ulaşmıştı. Eski Yunanlı ve Romalı denizciler Afrika’nın çevresinde gemiyle dolaşılacak “büyük bir burun” mu yoksa gemiyle aşılamayacak tek bir kıta mı olduğuna emin değillerdi, fakat coğrafyacı Ptolemaios’un kitabını okuyanlar ikinci görüşe inanırdı. Yunanlı tarihçi Herodot MÖ 6. yüzyıla tarihlenen kitabında Afrika’nın kıyılarını detaylıca anlatmıştı. Herodot’un verdiği ayrıntılar, tarih bakımından doğrulanabilir nitelikteydi ve Libya’da yaşamış “köpek yüzlü” insanların olduğu bir kabileden söz etmişti.

Fenikeliler Batı Afrika kıyısı boyunca çok sayıda koloni kurdu, bunlara Lixus ve Mogador (günümüzde Fas) dahildir. Bu

⁴ Jacques Attali, 1492, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1. Baskı: Ekim 1992, s. 114.

arada MÖ 500 civarında seyyah Hanno'nun keşif gezisinin bundan daha ileriye gittiği ancak kalıcı bir yerleşime neden olmadığı düşünülür.

Anaksimandros gibi bazı antikçağ coğrafyacıları üzerinde kıtaları gösteren dünya haritaları çizdiler, bu haritalarda Afrika kıtasının etrafında “okyanus”la çevrili gösterilmesi kıtanın etrafında kıyı şeridinden denizyoluyla dolaşılabilirdiği ve Avrupa’dan Asya’ya bir ticaret yolunun kurulduğu düşüncesini akla getirir.

Romalılar Kızıldeniz üzerindeki Mısır limanlarından Batı Hint Okyanusuna ulaşabiliyorlardı. MÖ 145 dolaylarında tarihçi Polybios’un Kartaca’yı ele geçiren Romalı generalden küçük bir gemi filosu ödünç alıp Batı Afrika kıyısından aşağıya yelken açtığı ve içinde timsahların olduğu değişik hayvanlar bulunan bir nehre kadar ilerlediği söylenir. Polybios, general Scipio Aemilianus’la beraber uzun yolculuklara da çıktı. MÖ 151/150 yıllarında Scipio’yla beraber Güney Fransa üzerinden Alpler’i geçerek İspanya’ya gitti ve burada Scipio’nun Intercatia kuşatmasına tanık oldu. İkili ayrıca Afrika’ya da gitti ve Polybios burada Numudia kralı Masinissa’yla tanışıp konuşma olanağı buldu. Aktarılan bir rivayete (Ammianus Marcellinus’un söylediği) göre artık iyice yaşını başını almış (ellili yaşlarındaki) Polybios buna rağmen Scipio Aemilianus’un beraberinde kuşatma sırasında bizzat savaşmıştı. Polybios MÖ 147/146 yılında bir dönem Afrika ve İspanya kıyılarına uzanan bir yolculuk daha yaptı. Atlantik denizine açıldı ve Gallia’yı gezdi. Bu seyahatlerin asıl sebebi, “kendisinden önceki yazarların hatalı bilgilerini düzeltmek ve Yunanlılara dünyanın bu bölgelerini doğru tanıma fırsatını sağlamaktı...tüm bu seyahat deneyimlerinin izlerini eserinin çeşitli yerlerinde görebiliriz. Pek çok vesileyle çoğu yerin coğrafi tasvirini yapar, hatta eserinin bugün elimize ulaşmamış olan otuz dördüncü kitabı tamamen coğrafi bir bölüm olarak tasarlanmıştır.”⁵

⁵ Polybios, *Historiai, Akdeniz Dünyası ve Roma’nın Yükselişi*, çev. Oğuz Yarılgas, I ve II. Kitap, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Şubat 2022, s. 11-14.

Büyük coğrafya keşifleri ve nedenleri çok boyutlu bir düşüncenin sonucudur. Bu maceracı yolculukların sebeplerinde, siyasal, dinsel ve ekonomik etkenler rol oynar.

Coğrafi keşifler, ortaçağdan modern çağa geçiş döneminde gerçekleşmeye başlar. İlk olarak, Portekiz’le İspanya başta olmak üzere, bu önemli süreçte başrol oynayan devletlerin neden açık denizlerdeki bu maceralara bu kadar büyük kaynaklar harcadığının nedenlerini incelemek gerekir. İlk cevap teknoloji alanında yatar, çünkü 15. yüzyılda denizcilik sanatında ve aletlerinde görülen yenilikler bu alanda gerçek anlamda bir devrime yol açar.⁶

Harekete en erken Portekizlilerin geçmesinde siyasal ve dinsel nedenler büyük rol oynuyor. Prens Denizci Henrique (Henri) (1394-1460), Afrika’nın Fas’ın güneyinde kalan kıyılarını araştırmak ister; niyeti de, masallara geçmiş bir ülkeyi, Rahip (Johannes) Jean’ın krallığını bulup, Faslı Müslümanları arkadan çevirmektir. Aslında Haçlı düşüncesinin bir uzantısıydı bu. Rahip Johannes efsanesi; Afrika’nın orta kısımlarını hâkimiyeti altında tuttuğu söylenen ve Müslümanlara karşı Hristiyanlara yardım edecek efsanevi Hristiyan hükümdar. Efsane 11. yüzyıla, Haçlı Seferlerinin ilk yıllarına dek uzanır. Öylesine iz bırakmıştır ki 500 yıl sonra, 16. yüzyılda, hâlâ Rahip Johannes’in yaşadığına ve gerçekten var olduğuna inanılır.

14. yüzyılın başında “kara keşifler” denilen bazı Hristiyan Habeşler (1310 yılında iki Dominikan) Avrupa’ya gelerek, burada Rahip Jean efsanesinin daha da beslenmesine ve Avrupa’nın merkez olduğu düşüncesinin güçlenmesine katkıda bulunmuşlardır. Doğru Kilisesinin Roma Kilisesinden daha sonra kurulduğunu söylemektedirler.⁷

Yalnız Portekiz tarihinde değil, dünya denizcilik tarihinde oldukça önemli bir aktör olan Prens Henri (Henrique) aşağıda daha ayrıntılı anlatılacak.

⁶ Rossana Sicilia, *İber Yarımadası*, Ed. Umberto Eco, Ortaçağ, Keşifler, Ticaret, Ütopya, s.123
J. Attali, 1492, s. 117.

Avrupalıların uzak diyarlara atılımının iktisadi nedenleri de vardır ki, gitgide başa geçmiştir: 15. yüzyılın Avrupa'sı, değerli maden sıkıntısı içindeydi. Nakit, monarşiler ve tam gelişmekte olan Batı ekonomisi için alabildiğine yetersizdi. Avrupalılar, Orta Avrupa'daki madenlerin işletmesini son haddine çıkardılarsa da, gümüş ve altın açlığını gideremediler. Efsanevi öyküler, Afrika'da ve Asya'da masalsı hazinelerden söz ediyorlardı; Türk fethi ise, onlara en çok istek duyulduğu anda, erişimi daha da güçleştirmişti. Böylece Avrupalılar, altını bizzat gidip aramayı koydular kafalarına. Portekizlilerin, hiç olmazsa 1446'dan beri, Afrika kıyılarında, *Sudan altını, fildişi, köle, biber ya da malagot* karşılığında *bakır, şarap, buğday, at, dokuma, silah değiş tokuşu* yolundaki ilk başarıları, daha da kamçıladi istekleri.⁸

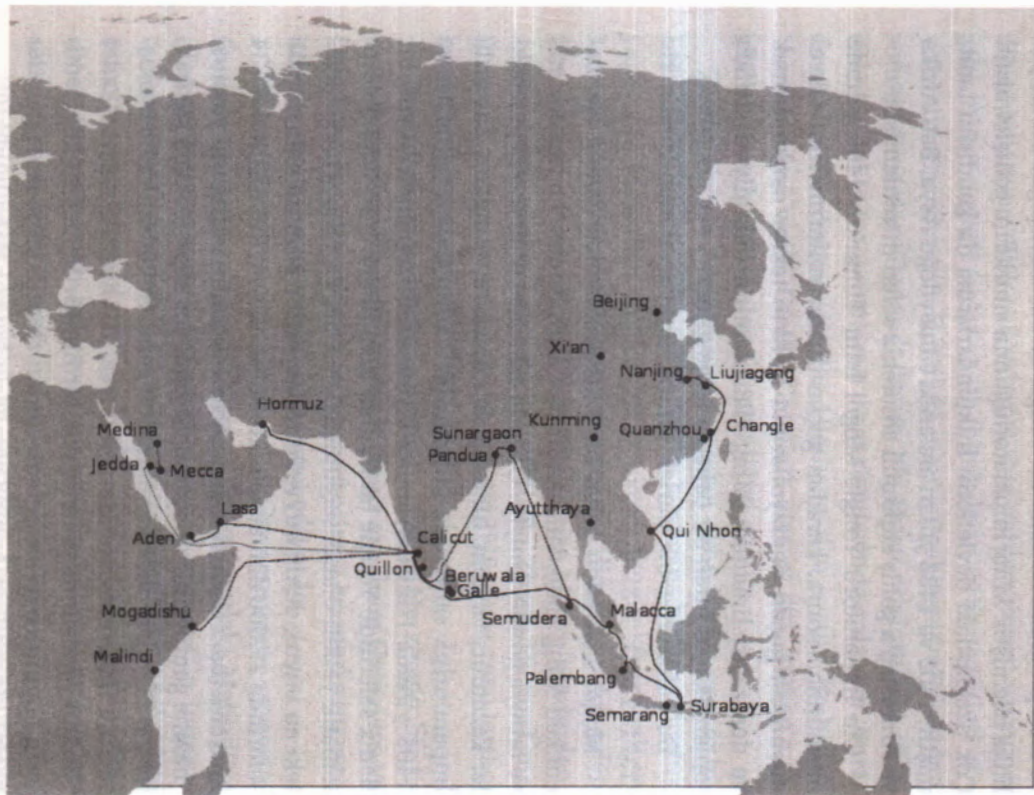
Atlantik kıyısında yer alan Afrika adalarına yapılan tarihe geçmiş ilk keşif yolculuğu İtalyan tüccarlar tarafından gerçekleştirilmişti. 1291 yılında Cenovalı iki kardeş; Ugolino ve Guido Vivaldi Afrika'nın çevresinde dolaşmak suretiyle başarısız bir Hindistan yolculuğu yaptı. Kaybolmuşlardı.

Portekizliler 1498 yılında Doğu Afrika'ya vardıkları zaman, Araplar buraya onlardan 700 yıl kadar önce gelmişlerdi. 70 yıl önce ise Çinli denizci Zheng He burada keşifler yapmıştı. Kıyıları arası fetih seferleri ve ticaret gemilerinin hareketi yalnızca Avrupa ülkelerinin denizcileri tarafından yapıldığını söylemek doğru değildir. En azından bir örnekte olsa Asya'ya bakmak gerekiyor.

A- Çinli Amiral Zheng He ve Seyrüseferi

Çin'in Ming (parlak) hanedanının ilk imparatoru Zhu Yuanzhang, önemli reformlara imza atmakla birlikte despotizmin en katı şekilde uygulayıcısı olmuştur. Hanedanın kendine güveni Hongwu'nun (Yuanzhang'ın imparator ismi Hongwu) halefi Yongle'yle daha da yükselmiş görünür. Yongle'nin (Yongle'nin

⁸ Server Tanilli, *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası - İnsanlık Tarihine Giriş*, c. III, XVI ve XVII. Yüzyıllar, Say Yayınevi, İstanbul, Nisan 1987, s. 35-36.



Kaynak: <https://www.worldhistory.org/image/10022/the-seven-voyages-of-zheng-he/>

kişisel ismi de Zhu Di'dir) hüküm sürdüğü 1401-24 döneminde başkent Pekin'e taşınmış ve Büyük Kanal'da ulaşımı geliştirmek için alınan önlemler de dahil olmak üzere iddialı bir yeniden inşa ve imar programı başlatılmış. Yongle ilk başta saldırgan bir dış politika izlemiştir. Ming İmparatorluğunun sınırlarını genişletmiştir. Çok uzaklardaki devletlerin hükümdarlarına da kendisini tanıtmıştır: 1405 ve 1433 yılları arasında Güneydoğu Asya, Batı Afrika ve Arabistan'a geniş kapsamlı altı deniz seferi düzenlemiştir.

Çin İmparatoru Yongle Moğol hanı Timur'un 1405 yılında ölümünden sonra, karadan geçen ticaret yollarını Hint Okyanusundan geçen denizyollarıyla birlikte tekrar canlandırmak ve denizaşırı limanları Ming Hanedanının hâkimiyeti altında toplamak için hırslı bir çalışma içine girdi.

Bu seferlerde bir parlak amiral ortaya çıkmış, Zheng He (1371- 1433).

Moğol soyundan gelen bir Müslüman olan Zheng He, çocukken Ming Hanedanı tarafından esir alınmış, hadım edilmiş ve orduya gönderilmiştir. Orduda askeri ve diplomatik yetenekler kazanmış ve genç bir komutan olarak sivrilmiştir. Zamanla İmparatorluk sarayında nüfuzlu bir hadım haline gelmiştir ve 1405 yılında Hint Okyanusu kıyısında düzenlenen büyük bir deniz seferinde Yongle tarafından hem filo amirali hem de diplomatik yetkili olarak seçilmiştir. Sonraki 28 yıl boyunca tarihteki en büyük deniz kuvvetlerinden birine komuta etmiştir: İlk seferinde 27.000'den fazla mürettebat taşıyan dokuz direkli 134 metrelik (bazı tarihçiler gemilerin 140 metre olduğunu yazmış) "hazine gemilerini" de içeren 63 gemi yer almıştır. Bazı kaynaklar ise Zheng'in ilk filosunun 300 gemi ve 28 bin kişiden oluştuğunu ifade etmekte. Gerçek buysa, II. Dünya Savaşına kadar Hint Okyanusunda daha büyük bir filo görülemeyecekti. Gemilerin boyutu çoğu tarihçi tarafından abartılı görülse de gemiler kesinlikle modern Avrupa gemilerinden çok daha büyüktü.

Zheng, Çin'den 1405 yılında ayrıldı, Cava, Aceh ve Sri Lanka'ya uğradı, oradan 1406 yılının Aralık ayında Hindistan'ın batı kıyısında Kaliküt'e (günümüzde Kozhikode) ulaştı.

Dördüncü, altıncı ve yedinci yolculukları çok dikkat çekicidir; filoyla birlikte seyahat eden bir tercüman olan Ma Huan tarafından kaydedildi, gezi notlarını bir kitapta topladı. Vietnam'ı ve ana ticaret merkezlerinden birisi olan Cava limanına gidildiğini anlatıyor: "Pek çok yabancı, her yerden ticaret yapmaya gelir. Altın, değerli taşlar ve ithal ürünlerin bütün çeşitleri büyük miktarlarda satılır. Buradaki insanlar çok zengin." Buradan sonraki limanları Tayland oluyor. Ma Huan, toplumların gelenek-göreneklerini, sanatlarını da gözlemlerinde anlatıyor. Buradan sonra Hindistan'a gittiler. Hindistan'dan ayrılıp Arabistan Yarımadasına vardı, Güney Umman'ı ziyaret etti. Yemen'e de gittiler, buradaki insanların zenginliğini anlatır.

Zheng He'nin Arap Yarımadasından daha ileriye geçtiği bilinir, Hint Okyanusu boyunca Afrika kıyılarına birkaç yolculuk yapmıştır. Mogadişu ve Malindi'ye uğradı (bugünkü Somali ve Kenya). 1420 yılında Atlantik'ten geçişi "Hindistan'dan gelen Çin gemisi" olarak Venedikli haritacı Friar Mauro tarafından, 1459 yılında çizilen haritada belirtildi. Bu Zheng He'nin Ümit Burnunu geçtiğinin bir kanıtı olarak görüldü, oysa çoğu tarihçi bunun imkânsızlığında birleşir.

Dördüncü ve yedinci keşiflerinde, Zheng He zengin bir ticaret kenti olan Hürmüz'de (İran) demir attı. İran, Orta Asya ve Ortadoğu'dan gelen ticaret yollarının kesiştiği bu merkezin yeri, burada güçlü ticaret yapıldığına işaret ediyordu.

Zheng He altı yolculuk ve Hint Okyanusunun çevresinde yedi tur yapmış ve Afrika'nın doğu kıyısındaki Malindi'ye (Kenya) kadar gitmişti. Yolculuğun önemi sadece Çin İmparatorluğunun Güneydoğu Asya, Arabistan ve Doğu Afrika'daki önemli ticaret limanları üzerindeki hegemonyasını ilan etme çabasını göstermekle kalmıyor, ayrıca yolculuğun tümünün cesaretle gerçekleştirilmesinden de kaynaklanıyordu.

Bu yolculuklar, kapsam ve yürütme bakımından etkileyici olsa da –son üç yolculukta Afrika'nın doğu kıyısındaki Mombasa'ya kadar gidilmiştir– gerçek anlamda keşif ya da ticari amaçlı değildir. Bu diplomatik yolculuklar, Çin'in yurtdı-

şındaki prestijini arttırmak ve Yongle'ye sadakat beyanları ve egzotik armağanlar temin etmek için tasarlanmıştır.

Zheng He, İmparator Hanxi tarafından 1425 yılında Nanjing'in (eski başkent çok önemli stratejik ve jeoekonomik bir pozisyondaydı) koruyucusu olarak atandı. 1433 yılında bir sonraki seferini tamamladıktan kısa bir süre sonra öldü ve bir amirale yakışacağı gibi denize gömüldü. Hint Okyanusu keşifleri çok pahalı oldukları gerekçesiyle kaldırıldı. Ne yazık ki ölümünün ardından, seyahatlerinin raporlarının çoğu ve hatta yola çıktığı gemileri yok edildi.

Zheng He bu uzun yedi seyir süresince pusula ve haritadan yararlandı mı?

Ming Hanedanı denizcileri denizde yön tayini amacıyla, karmaşık 24 noktalı bir pusula kullanırlardı, üzerinde her bir noktada değişik Çince karakterler vardı ve denizde yön tayini için yanına haritalar da eklenmişti.

Zheng'in efsanevi ünü 2006 yılında hızla büyüdü, nedeni ise 1763 yılına tarihlenen bir dokümanın bulunmasıydı, bu onun 1418 yılında çizdiği haritasının kopyasıydı. Kuzey, Güney Amerika ve Avustralya kıtaları bu haritada gösterilmişti ki, 19. yüzyıla kadar Avrupalılar tarafından çizilen hiçbir haritada tam anlamıyla bu bölgeler yer almıyordu. Harita bulunduğundan beri uzmanlar gerçekliğine dair kuşklar ortaya atıldılar. Ayrıca Zheng'in *Arap Geceleri* adlı kitaptaki Denizci Sinbad'a ilham kaynağı olduğu da düşünülür.⁹

B- Prens Denizci Henrique o Navegador

Portekizli yöneticiler özellikle Prens Denizci (Henry) Henrique denizcilikte teknik gelişmeyi çok destekledi, abartmayla da olsa 1420 yılından sonra dev adımlar atılmasını sağladı. Henrique'ye "Denizci Henry" lakabını verenler İngilizler oldu. 1341 yılı itibarıyla de Portekizliler Afrika'nın keşif yolculuğunu başarıyla başlatacaklar ve sonlandıracaklar.

⁹ *Tarih Kitabı*, çev. Tufan Göbekçin, Alfa Yayınları, İstanbul, 2021, s. 122-125; *Keşifler Atlası*, Boyut Yayınları, s. 62-65

Prens Denizci Henrique 1394'te doğdu. Portekizliler, 15. yüzyıldaki en büyük keşif seyahatlerinden bazılarını başlatan kişi olarak onu baş tacı ederler. Henrique aslında hiçbir gemiye kumanda etmemiş de olsa, denizcilik alanındaki yeni maceraların arkasındaki ana güçtü ve onun döneminde Portekiz'in keşiflerde ön plana geçmesi ve sonra kuşaklar boyunca bu öncülüğünü sürdürmesi, onun çabaları sayesinde olmuştur.¹⁰ Denizci Henrique, yaşamıyla ve çalışmalarıyla adeta Portekiz'in misyonunu ve tarihini özetler.¹¹

Portekiz kralı I. Joao, 21 Ağustos 1415'te üçüncü oğlu Henrique'nin de yardımıyla¹² Afrika'daki en önemli Müslüman karakolu ve Afrika altınının geldiği Cebelitarık Boğazının anahatları olan Ciota limanını Faslı korsanlardan almıştır. Prens Henrique bu seferden sonra bizzat denize açılmayı bırakmıştır, ama siyasette umması mümkün olmayan şanı deniz keşiflerinde arayacaktır. Söylendiğine göre Algarve'deki Sagres'e bir hedefi –Doğu'ya denizden ulaşmak– ve bir stratejisi –Afrika'nın çevresini dolanmak– olduğu halde yerleşmiştir. İnatçı ve sistematik bir örgütleyici olan, hem de “cüretkâr bir şekilde, kendine bir şeylerin malum olduğuna inanan ve hep aynı yerde oturmasını seven” Henrique kırk yıl boyunca metodik seferler orkestrasının şefliğini yapacaktır.¹³

Prens Henrique, Portekiz kıyılarının en göze çarpan çıkıntısı olan Saint-Vincent Burnu yakınlarında Sagres'teki şatosunda, gerçek bir coğrafya ve harita araştırmaları merkezi kurar. Krallığın önde gelenlerinin, şövalyelerin ve kıyı kentlerindeki tacirlerin de desteğiyle olur bu. Kılavuzları ve kaptanları, haritacıları, gökbilimcileri ve denizcileri, Portekizlileri, Katalanları, Cenevizlileri, Venediklileri, Yahudileri ve Kuzey Afrika ile İspanya

¹⁰ Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, çev. Deniz Berktaş, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2019, s. 65.

Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, çev. Tülin Altınova, Kitap Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Mart 2003, s. 24

Server Tanilli, *age.*, c. III, s. 40'ta Joao'nun beşinci oğlu diyor! Peter Aughton da üçüncü oğlu diyor.

Jaques Attali, 1492, s.120.

Müslümanlarını çevresinde toplamıştı. Habeşistan ve Basra Körfezine kadar uzak ülkelerden bilgi toplamayı başarmıştı.

Denizci lakaplı bu prensin devrim niteliğinde yaptığı en önemli girişim “denizcilik okulu” kurmasıdır, bunu örnek alan Avrupa’nın bazı devletleri de denizcilikte lider olacaklar. Osmanlı Devleti ise ilk denizcilik okulunu 1773 yılında kuracak –Mühendishane-i Bahri Hümayun – Deniz Harp Okulunun kuruluş ve İTÜ’nün kuruluş tarihi, Cezayirli Gazi Hasan Paşa kurucusu– bugün adı yüksek denizcilik okulunun çekirdek kuruluşu olan okulun kuruluş tarihi de 1884 olacak. Hem coğrafi keşiflerde aktör olunamayışını hem de 16. yüzyıl Akdeniz egemenliği dışında denizlerde söz sahibi olunamayışını açıklayan ilk sıradaki gerçektir.

Henrique bilinen dünyanın önde gelen haritacılarını, gökbilimcilerini, coğrafyacılarını, zanaatkârlarını ve denizcilerini emrinde çalışmaları için getirtti. Henrique 1420’de, 26 yaşındayken papanın desteğinde Portekiz’de Tapınak Şövalyelerinin yerini alan Mesih Tarikatı’nın büyük üstadı oldu. Mesih Tarikatı sayesinde Henrique’nin keşif girişimlerini desteklemek üzere mali kaynaklar sağlandı. Bu karşılaştığı putperestleri Hristiyanlığa döndürmeyi kabul etmek koşuluyla oldu.¹⁴

Henrique bilginin peşindeydi ancak zamanının tüm kâşifleri gibi başlıca amaçlarından biri altın ve baharat bulmaktı. Altın ticari açıdan teşvik ediciydi fakat Henrique, destekçisinin isteğini dikkate alarak İsa’nın İncil’ini Afrika halkına yaymaya azmetti. O zamanlarda bütün Hristiyan âlemi, Afrika’nın çoğuna hâkim olan Rahip Johannes adında ulu bir Hristiyan hükümdarın varlığına inanmaktaydı. Henrique’nin dini niyetlerinin, aynı zamanda köle ticareti yaptığı gerçeğiyle değer kaybettiği söylenebilir.¹⁵

Coğrafi keşiflere cesaretle kalkışılışının nedenlerinden en önemlisi gemi yapımındaki teknolojik farklılıktır; *karavela* tipi teknelerin yapımı ve *Latin yelkenin* kullanılmasının akıl edi-

¹⁴ Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 66-67.
Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 69.

lişidir. Bu denizciler çok yakınlarda ortaya çıkmış olan teknik yeniliklerden yararlanarak hızla ilerlemektedirler: *usturlap, torquetum, kadran, sapma cetvelleri, gemi pusulası, iskandil ve parakete*. Denizci Henrique'nin kendisi bir denizci değildi, Cebelitarık Boğazını dört kez geçmişti, açık denize hiç çıkmamıştı, bir kâşif olamadı, ama yeni bir gemi türünü, çevik, hızlı, açık denizlere elverişli *karavelayı* yaptıran oydu.

Server Tanilli coğrafi keşiflerin hedefini çok doğru ortaya koymuş, katılıyorum, Portekizlileri, arkasından da İspanyolları okyanuslar ötesi serüvene götüren üç şey oldu: *İncil, zafer ve altın*.¹⁶ Çin imparatoru Yongle ile amirali Zheng He'nin amaç hedefiyle, Portekizli prensin ve onun kâşiflerinin amaç hedefi arasındaki fark, keşfedilen topraklardaki yerli halka yapılacak olan zulmün de, insanlık dışı tavırların da nedenlerini daha baştan anlamamızı kolaylaştırıyor, adını koyalım: “soykırım;” Üçüncü Bölümde bu konuyu anlatmaya çalışacağım.

Büyük keşifler ve kâşiflerin kimler olduğunu, bu seyrüseferlerin koşullarını, ortaya çıkan sonuçları anlatmadan önce, okyanusa açılan gemi tiplerinden çok adı geçecek ikisinin yapısının tanınmasına gereksinim var. Bu iki tip gemi karavela ve kalyon.

C- Coğrafi Keşiflerin İki Gemisi:

a) Karavela

Karavela manevra yeteneği yüksek bir Latin yelkenlisi olarak okyanus gezileri için uygun olduğu, çoğu araştırmacının ortak kanısıdır.

Karavela, öndeki büyük, arkadaki küçük iki direkli, Latin yelkenli bir tekne olarak doğmuştu. Ancak, zaman içinde üç direkli, baştaki direği kare yelkenli diğerleri Latin olmak üzere ya da Batı Akdeniz'de çok kullanılacak olan, pruva ve mizanası Latin, grandisi kare yelkenli tipi ortaya çıkacaktı. Lakin yelkenlisine *Latin caravelle*, kare yelkenlisine *rodondo caravelle* adı verilecekti. Düzenli rüzgârların estiği denizlerde kare yelken,

¹⁶ Server Tanilli, *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası*, c. III, s. 38.

düzensiz ve fırtınalı havalar için ise Latin yelken daha kullanışlı kabul edilmekteydi. Tekne kemane başlı, talimarlı ve cıvadarasız bir baş biçimine sahipti. Başta, kıça göre daha alçak bir kasara, sonra teknenin daha alçak orta bölümü, arkada iki yükseltili kış kasara bulunurdu. Suyu dik inen arka kısım ve sığ sulara girmeye uygun omurga yapısı, armuz kaplama gövdesi görünüşünü tamamlardı. Kristof Kolomb'un 1492 yılı gezisindeki *Nina* bir Latin karavelası, *Pinta* ise redonda karavelasıydı. Ortaya çıktığında, karaka ve nao'lara (navi/barça) göre küçük bir tekneydi. Karakaların 800-1000 ton civarında olduğu ilk dönemlerde, karavela 100 tonu aşmayan büyüklükteydi. Prens Henry (Henrique) zamanında yapılan Portekiz karavelaları 22-23 metre uzunluğunda, 9 metre genişliğinde 50-160 ton ağırlığındaydı. 16. yüzyılın ortalarına doğru, büyüyen yapısının 27-30 metreye ve 400 tona kadar yükseleceği *carevelle grosse*'ler yapılacaktı. Teknenin keşif teknesi olma öyküsü, (ikinci bölümde okuyacağız) Portekiz Prensi Denizci Henry'nin girişimiyle olur. 1430'lara doğru Portekiz karavelası doğar ve 1440'larda yeğlenen bir tekne olur. 1456 yılında Prens Henry tarafından düzenlenen bir Afrika yolculuğu sonrası, karavelanın "Denizlerde yelken açan en iyi gemi" olduğuna karar verilir.

Bunun nedeni, o dönemde denizciler Afrika kıyılarını izleyerek Güneye indiklerinde, kare yelkenli gemilerle rüzgâra karşı seyir yapamayacaklarından, dönüşte esen Kuzey rüzgârları nedeniyle geri dönemeyecek olmaları endişesiydi. Coğrafi yetersiz bilgi yüzünden, okyanusta sürüklenip kaybolacaklarına inanıyorlardı. Karavelanın Latin yelkeniyle rüzgâra karşı 55 derecelik bir açıyla seyir yapılabilirken, eski gemilerde bu açı 67 dereceye çıkmaktaydı. Su kesimi (draft) düşük olduğundan sığ sulara da girebiliyordu.

Karavelaları yalnız Portekizliler değil, İspanyol, Ceneviz, Venedik denizcileri de kullanmıştır.

b) Kalyon

Kalyon, İtalyanca *galion*'dan gelmekteyse de, sözcüğün kökeni tam olarak bilinmemektedir. Osmanlı metinlerinde *kalyon*,

galyon, *galyun* biçimlerinde de yazımı bulunan kalyonun Osmanlı İmparatorluğundaki işlevi, tarımsal toprak düzenin sürdürülebilmesi için eyaletler arası denizyolu ticaretini sağlamak ve kıyıları korumaktı. Batı'da ise, ticari tekne olarak sanayileri için denizaşırı ülkelerden hammadde kaynaklarını getiren ve köle taşıyan tekne olma yanında, buna koşut özellikle "Sömürge Çağı"nın (17 ve 19. yüzyıllar) sürdürülmesini sağlayan savaş gemileri olma işlevini taşımaktaydı.

Kalyonun Gelişimi: Yapısal durumuna bakıldığında kalyon, kürekli ve uzun gemiler gibi gövde yapısıyla hızlı seyir yeteneğini, yuvarlak gemiler gibi yelken kullanma ve taşıma özelliğini bünyesine birleştirmiş bir tekneydi. O zaman değin kürekli uzun gemilerin savaş, yelkenli ve yuvarlak gemilerin ticari tekne olması yönündeki iş bölümü, kalyonla sona ermiş görülmektedir. Yani o birkaç yüzyıl sürecek "Kalyon Çağı" diyebileceğimiz bir gelişimi ortaya çıkarmıştır.

Yapısındaki kürekli teknelerle yelkenli teknelerin bir biresimi (sentezi) olma özelliği, ortaya çıktığı yer konusunda da benimsenmektedir. Kaynağı ve biçimi belirsiz bu tekne, bir ticari teknedir.

Gerçekte kalyon, denizci sözlüklerindeki anlamıyla, iki ya da üç sıra top taşıyan ve yelkenle hareket eden gemilerdir. İspanya'nın 16. yüzyılın başında küçük bir gemi olarak kullandığı kalyon, yüzyılın sonunda karaka benzeri büyük bir gemiye dönüşmüştür. Bu değişimle, karaka ve onun biraz ufak modeli olan barçadan farklılaşarak, karaka kadar yüksek olmayan bir kık kasara, daha alçak olan ve zamanla ortadan kalkan baş kasara, kancayı andırır bir biçim alan ve bir talimatla desteklenen, gemi aslanıyla da süslenen baş kısmı, buradan uzanan ve üzerinde dört köşe bir yelkeni olan cıvadra, onun da önüne eklenen baston ve üzerindeki cıvadra yelkeni ona klasik görünümünü kazandırmıştır. İspanya'nın geliştirdiği bu kalyonun, kuzeydeki gemilerle olan etkileşiminden şekillendiği kabul edilmektedir. 17. yüzyıldaki gelişmeyle, daha fazla hız sağlayan arma düzeni ve uzatılan gövde yapısıyla daha çok top konuşlandırılabilir

yüksek borda ve sağlam bir yapı kazandırma yönünde olacaktır. Gemi tasarımı konusunda deneyimi olan İngiltere, “firkateynin alçak ve zarif hatları ile karakanın boyutlarını birleştiren” gemiler yapacaktır.

İngiltere kralı I. James'in 1610'da ısmarladığı *Royal Prince* iki top güvertesi, 55 topu, 1900 tonluk yapısıyla, gerçek kalyonların ilk örneği olmuştur. Fransa, Hollanda, İsveç takip eder.

17. yüzyılın sonlarında ve 18. yüzyılın başlarında bir dizi yenilik yelkenli gemileri ve donanmalar hakkında yeni bir anlayış yaratacak ve yelkenli gemilerin üçüncü evresi, yeni bir kalyon dönemi başlatacaktır. Donanmalar açısından bu yenilik, savaş hattı düzeninin uygulanması ve donanma gemilerinin büyüklük ve top sayısına göre 1. sınıftan 5. sınıfa kadar ayrılmasıydı. Gemiler açısından olan yenilikler ise şöyle sıralanabilir: Yeke dümeni üstten bir kolla sancak veya iskeleye çevrilirken, dümen dolabı konarak gemilerin yönetilmesi kolaylaştırıldı, yelken donanımı daha parçalı hale getirildi ve ilk kez 1514'te *Henry Grace*'de kullanılan babafingo yelkenli artık her kalyonda bulunur oldu, cıvadra yelkeni 1720'de yerini flok yelkenlere bıraktı, flok yelkeni benzeri velena yelkeni direk aralarına açılmaya başlandı, mizana direğindeki artena yerine randa yelken takıldı, teknelerin gövde yapıları seyre daha uygun hale getirildi, seyir aletleri ve deniz haritaları geliştirildi.

Tip ve modeli bu olan gemilerle açık denizlere yelken basan bu maceracı denizciler hakkaniyetli bir ifadeyle gözü kara kâşifler kimlerdir? Keşfettikleri ve adını koydukları topraklarda her alanda neler yaptılar, uygarlık tarihine olumlu ve olumsuz ne katkıları oldu?

I- BARTOLOMEU DIAS VE ÜMİT BURNU GEÇİLİYOR

Coğrafi keşifler, ortaçağdan modern çağa geçiş döneminde gerçekleşmeye başlar. İlk olarak, Portekiz'le İspanya başta olmak üzere, bu önemli süreçte başrol oynayan devletlerin ne-

den açık denizlerdeki bu maceralara bu kadar büyük kaynaklar harcadığının nedenlerini incelemek gerekir. İlk yanıt teknoloji alanında yatar, çünkü 15. yüzyılda denizcilik sanatında ve aygıtlarında görülen yenilikler bu alanda gerçek anlamda bir devrime yol açar.

J. Attali maceracı Avrupalı denizcilere dikkatini yoğunlaştırmış;¹⁷ Batı'da, o zamanın en girişimci denizcileri olan Cenevizliler okyanusa dehşet içinde kalarak ve büyülenererek yaklaşmaktadırlar. Bunlar 1310'a doğru Madera'yı keşfetmişler ve ona Lenape adını vermişlerdir. Artık Atlantik kıyılarını izleyerek geldikleri Londra'dan Cebelitarık'a kadar olan her yerde Cenevizli, Kastilyalı, Fransız, Katalan, Norman tekneleri bulunmaktadır.

Bu maceracılar kendilerini ticaretle finanse ettikleri gibi ticaret işini de finanse etmektedirler. Örneğin Portekiz Kralı 1317'de Manuel Pensah adındaki bir Cenovalıyı Afrika'yı dolağan bir yol keşfetmesi için amiral yapmış ve onunla ilk sözleşmeyi imzalamıştır.

Şunu da unutmayalım; papaların ve kralların Doğu'yu Hristiyanlaştırma düşü de sürmektedir.

Lizbon deniz adamlarının faaliyet merkezi haline gelmiştir. Bu kente Avrupa'nın her yerinden finansçılar, haritacılar, denizciler, casuslar akın etmektedir. Burada dünyanın topoğrafyası anlaşılmaya başlamıştır. Pietro Vesconte'nin 1320'de yaptığı dünya haritasının üzerinde, karalar ilk kez pusula tarafından verilen yönlerle göre yerleştirilmiştir; bu haritada oranlar tamdır; Akdeniz ve Arabistan doğru olarak çizilmişlerdir. Kısa bir süre sonra, Madera ve Kanarya Adaları bir haritanın üzerinde ortaya çıkmışlardır. "Hristiyan Batı'nın işaret şamandıralarıyla dolan deniz mekânı aniden, Akdeniz'in üçte ikisi kadar genişlemiştir."

Portekizlilerin yayılma sürecinin başlangıcı Ümit Burnunun aşılması ve bunu başaran denizci Bartolomeu Dias'la başlamıştır yargısına varmanın çok doğru olmadığı bu girişimlerin çok-

¹⁷ J. Attali, 1492, s. 117-135.

luğundan belli olmakta. Dias'ın sefere çıkışından önce de Portekiz adına çeşitli ülke denizcileri keşif peşinde koşmuşlardır.

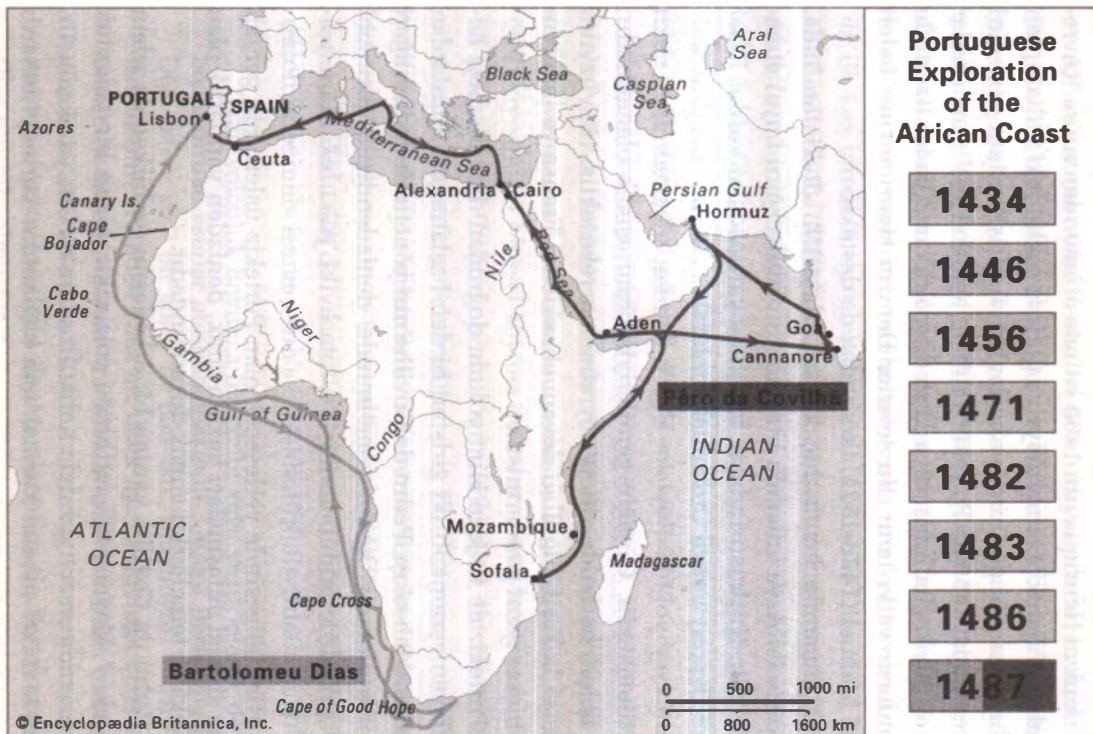
Portekiz kralı I. Joao, 21 Ağustos 1415'te üçüncü oğlu Henrique'nin de yardımıyla, Afrika'daki en önemli Müslüman karakolu ve Afrika altınının geldiği Cebelitarık Boğazının anahatarı olan Ceuta limanını Faslı korsanlardan almıştır.

15. yüzyılın ilk yarısında Portekizliler –aslında Portekiz Krallığının hizmetindeki Venedikliler ve Cenevizliler– Afrika'nın kuzey kıyılarına ve bölgelerine ulaşmaya başlar. Portekiz gibi küçük mütevazı bir devletin 1415 yılında Ceuta'nın fethiyle başlayan denizlerde yayılma sürecinde, dinsel ve ekonomik nedenler önemli bir yer tutar. Daha önce kendisinden söz ettiğim Prens Denizci Henrique'nin denizciliğe yönelik entelektüel birikimi de çok önemli rol oynayacaktır.

1420-1434 arasında girilen dört yeni seferle Afrika'nın çevresini dolaşma denemesi yapılmıştır, fakat akıntıların tersine döndükleri yer olan Bojador Burnu aşılabilir bir engel olarak kalmaktadır. Prens Henrique adamlarından Gil Eanes'i o tarihlerde bir maceraya göndermiştir. Bu kişi 1433'teki bir başarısızlıktan sonra, ertesi yıl tek direği ve tek bir yuvarlak yelkeni olan otuz tonilatoluk basit bir *barçayla* Bojador Burnu'yu geçmeyi başarmıştır. Fakat korkunç bir hayal kırıklığıyla, Afrika sahillerinin öte tarafta güneye doğru uzayıp gittiklerini anlamıştır: Bojador Afrika'nın ucu değildir. Hint de görünürlerde yoktur.

1445'te Cape Verde Adaları keşfedilir. 1456'da Venedikli Alvisse Casa da Mosto (1432-1488) ve Cenevizli Antoniotto Usedomare (y. 1416-1461) Gambia Nehrinin ağzına ulaşır. 1470'li yıllarda Gine'yi keşif seferleri başlar. 1481'de Portekizli denizciler ekvatoru geçerek yıldızların güney yarımkürenin gökyüzünde bulunan bir kutbu etrafında döndüğünü gözlemler; Bojador Burnunu geçtikten sonra Senegal ve Gambia'nın kaynaklarını keşfederler, Diogo Cão 1482-1487 arasında Kongo'yu geçtikten sonra Güneybatı Afrika'ya ulaşırlar.

Diogo Cão (1450-1500) Angola'nın Portekizli kâşifi olarak bilinir. Afrika kıyısından aşağıya doğru iki yolculuk yaptı, tarihte



Kongo Nehrinden yukarı gemiyle çıkan ilk Avrupalı ve İskelet Kıyısını gören ilk kişi oldu. Hakkında, aşağıda “Okuma Parçası” kısmında, daha geniş bilgi okuyabiliriz.

Denizci Henrique’nin 1460 yılında ölümünden sonra “çevresinden dönerek” Güney Asya’ya ulaşma şeklindeki iddialı plan daha olası gibi görünmeye başlar ve bu girişime tam desteğini veren Papa, 1456’da Portekiz’e ruhani açıdan Hindistan’a kadar olan tüm keşfedilmiş veya keşfedilecek olan ülkeler üzerinde münhasır yetki tanır. Bu seferler Denizci Henrique’nin halefi Kral Manuel (1476-1521) tarafından da desteklenir.

O dönemde henüz hiç kimse Atlantik’in öteki tarafında, Avrupa ile Asya arasında bir kıtanın olabileceğini hayal etmemektedir. Kuşkusuz adalar, bazen de yarımadalar vardır. Fakat Hint, Japonya veya Çin’e ilişkin olarak, Asya’nın kendine dair hiçbir şey yoktur. Böylece Hint’e batıdan ulaşmak aşırı riskli görülmektedir. O çağın gemileriyle bunu aşmak olanaksızdır; bu iş için herhalde altı ay seyretmek gerekecektir. 15. yüzyılın ortasında keşif çılgınlığı devam etmektedir. Fransa ve İngiltere de birkaç gemi göndermiştir.

Portekiz’de II. Joao Hint yolunu doğrudan düzenlemeyi hedefleyen eşzamanlı iki girişimi birden başlatmıştır. Bunlardan biri karadan olup, Pedro da Covilha’nın yönetimindedir; diğeri de Bartolomeu Dias’ın yönetiminde, denizdendir. Mükemmel bir şekilde eşgüdümlemiş ve tutarlı iki yolculuk. Kara yolculuğu önemliydi, çünkü Afrika’nın çevresi denizden dolaşılıp Hint bölgesinde yerleşecek olan Portekiz üsleri için gerekli olan siyasal anlaşmaları hazırlayarak, denizden yapılacak olan harekâtın temellerini atmak durumundadır.

Pedro da Covilha yanına bir arkadaşını ve birkaç da adam alarak, 7 Mayıs 1487 tarihinde yola çıktı. Uzun bir yolculuk sonrasında en son gemiyle Kaliküt¹⁸ sonra da Goa’ya ulaşmıştır. Hint’te ticari şubeler kurmak için bağlantılar kurmayı başardı

¹⁸ Bazı kaynaklarda bu limanın adı Kalküta olarak geçmektedir, oysa Kaliküt -Kozhikode- olmalı. Kalküta çok doğudadır.

ve Hürmüz, Aden üzerinden Kahire'ye döndü. Buradan Kral'a dokuz ay sonra Vasco da Gama'nın Hint bölgesine yapacağı yolculuğuna zemin hazırlayan raporunu göndermiştir.

Afrika'nın çevresini denizden dolanmayı hedefleyen ikinci sefer, Covilha'nın kara yolculuğunun başlamasından iki ay sonra gerçekleşmiştir. Krallık bahriyesinde deniz subayı olarak görev yapan Bartolomeu Dias (y. 1450-1500) Ağustos 1487'de, her biri elli tonilatoluk *Sao Cristovao* ve *Soa Pantaleo* adlarında iki karavelayla yola çıkmıştır, bunlardan başka, bir keşif yolculuğunda ilk kez bir de ihtiyat teknesi götürülmüştür. Dias daha önce 1472 yılında La Mina'nın kurulduğu sefere katılmıştır. Hedefi Afrika'nın en uç noktasını bulmaktır. Yolculuk kendisinden önceki denizcilerin denemelerinde olduğu gibi zorlu geçmektedir. Ters rüzgârlarda yol almakta güçlük çeken ihtiyat teknesini burada bırakmıştır. Dalgalar ve rüzgâr çok sert olduğundan kıyıdan uzaklaşmış ve batı rüzgârlarından yararlanmak için cüretli bir "volta" atarak, fırtına ortasında 16 Ağustos 1488 tarihinde hiç farkına varmadan Ümit Burnunu aşmıştır. Bundan sonra, burnun öteki kıyısındaki Mossel koyuna demir atmış ve buraya sonuncu bir *padrao*, Sao Gregorio *padrao*'sunu dikmiştir, bu taş 1938'de yeniden bulunacaktır. Fakat mürettebat Hint Okyanusuna doğru yola devam etmeyi reddetmiştir. Dias bunun üzerine Lizbon'a geri dönmüş, buraya on altı ay ve on yedi günlük deniz yolculuğundan sonra, Aralık 1488'de varmıştır. Böylece Denizci Henrique'nin düşü ölümünden sonra da olsa gerçekleştirilmiş oldu.

Tüm yolculuk boyunca bir çizim veya yazılı olarak detaylandırılan eserler bulunmamaktadır. Çünkü Bartolomeu Dias sefere gizli bir görev ile çıkmıştı. Yolculuğun tamamlanmasının ardından Dias bir daha aynı yolculuğa çıkmamıştır. Sadece Hindistan yolculuklarında danışman olarak görev almıştır. Yola çıkacak ekibe deniz haritalarını oluşturmuştur. Ayrıca gemilerin donanımlarından da Bartolomeu Dias sorumlu olmuştur.¹⁹

¹⁹ <https://www.suustunde.com/tr/content-details/bartolomeu-dias.html?ContentID=364>

Kısacası, 1487’de Bartolomeu Dias liderliğindeki keşif seferi daha da güneye yönelerek 1488’de Afrika’nın en güney ucunu geçer. Dias’ın yolculuğunda ne bir kayıt ne de ilk elden yazılmış bir günlüğün kalmadığı bilinir, buraya önce *Fırtınalar Burnu* adı verilmiştir, Denizci Henrique’nin halefi Kral Manuel bu adı değiştirip *Ümit Burnu* adını verir. Nihayet Portekizliler için Hint Okyanusuna geçişi açar; Dias kıtanın *Ümit Burnu* adı verilen güney burnunu, Afrika’nın doğu kıyılarını izleyerek Somali’ye kadar çıkar, Arap Yarımadasının çevresini dolandıktan sonra İran kıyıları boyunca yol alır. Afrika’nın çevresi dolaşmış, Doğu’ya giden yeni bir okyanus yolu bulunmuştur. Doğuya giden denizyolunu keşfetmek, Afrika’nın çevresini dolaşıp Hint Okyanusuna ve Asya’ya ulaşip baharat ticaretini kontrol altına almak: Portekizlilerin 15. yüzyılın ikinci yarısında çıktığı mace-ralarının amacı budur. Rotanın büyük önemine karşın Portekizli denizciler buradan tekrar dokuz yıl sonra geçtiler.

Anlaşıldığı kadarıyla Dias harcadığı tüm bu efor karşısında küçük bir ödül almıştı ve Vasco da Gama’nın Hindistan’a yapa-cağı öncü yolculuğunun 1497’deki ilk ayağına katılmıştı. Onun son yolculuğu 1500’de doğu ve batı rotalarının büyük deniz-cisi olarak adlandırılan Pedro Álvares Cabral’ın (y. 1467-1520) filosuydur. Portekizli büyük denizcilerden biri olan Cabral Hindistan’a giderken tesadüf eseri gördüğü Brezilya’yı keşfeden Avrupalıdır. 1499 yılında Kral I. Manuel onu, 1500 adamı taşıyan 13 yeni gemiden oluşan bir filonun komutanlığına atadı. 9 Mart 1500’de Lizbon’dan yelken açan Cabral’ın filosundaki, gemilerde arasında papazlar ve dönemin önde gelen bir kâşifi daha vardı: Bartolomeu Dias. Cabral’ın filosu, uzak batıya doğru süreli yön değiştirdi. 23 Nisanda mürettebat Cabral’ın bir ada olduğuna inandığı ve Gerçek Haç adası adını verdiği bir kıyı şeridinde karaya çıktı. Burası aslında, Güney Amerika kıtasında, günümüz Brezilya’sının kıyılarıydı.

Burada kısa bir konaklamanın ardından, bir kez daha yelken açan filo, çok şiddetli bir fırtınaya yakalandıkları ve aralarında

Dias'ın gemisinin de olduğu güneydoğuya, Ümit Burnuna yöneldi. Dias 29 Mayıs 1500 tarihinde Ümit Burnu yakınlarında yakalandığı bir fırtına sonucunda hayatını kaybetmiştir.

Dias nihayet Portekizliler için Hint Okyanusuna geçişi açar; Afrika'nın çevresi dolaşmış, Doğu'ya giden yeni bir okyanus yolu bulunmuştur.

Portekizlilerin Afrika kıtasına yayılması, keşif ve ticaret amaçlarının sentezinden doğar, belli bir planlama sonucunda gerçekleşmez, ama bir yüzyıl boyunca devasa kaynaklardan – köleler (bilindiği kadarıyla tarihin ilk siyahi köle yüklü gemisi 1441'de yola çıkar), Gine'nin *altınları*, *fildişi*, *pamuk*, *karabiber* ve *şeker*– yararlanılmasına izin verir. İtalyan ve Yahudi sermayesiyle desteklenen ve Afrika'daki ticari üslerden getirilen kölelere yaptırılan şeker tarımı, son derece önemli bir ekonomik faaliyet haline gelir.

Portekizlilerin Afrika'daki koloni imparatorluğunda en başından itibaren gelişimi üzerinde oldukça etkili olacak iki sınır söz konusudur: devletin ticaret ve koloni kaynaklarını akılcı bir şekilde işletmekte çektiği zorluklar ve önce İtalyanlar, sonra da Flamanlar ve Almanlar olmak üzere yabancı tüccarlara olan bağımlılık. Dolayısıyla oluşan bu koloni imparatorluğu kendi kendini destekleme kabiliyetine sahip değildir, kayda değer derecede yabancı sermayeye bağımlıdır.²⁰

Afrika'nın çevresinin dönülebileceği kanıtlanınca ekvator bölgesinin yaşanamaz bir yer olduğu doktrini yerini sayısız keşif seferi sırasında toplanmış gözlemlerin sonuçlarına bırakır.

²⁰ Aurelia Musi, *Kolomb Öncesi Deniz Seferleri ve Coğrafi Keşifler*, ed.Umberto Eco, Ortaçağ, Keşifler Ticaret Ütopyalar, s. 179.

OKUMA PARÇASI²¹

DIOGO CÃO (1450-1500)

Batı Afrika kıyısının keşfinde, önceki kâşiflerden çok daha güneye gitme başarısını denizci Diogo Cão göstermiştir. Yolu üzerine taştan sütunlar dikerek zaferini ilan etmişti. O dönemde yazılı kayıtlar kısıtlı olmasına rağmen taş sütunlar Cão'nun iki önemli seyahat yaptığını belgeler. Kongo Nehri'ne kadar denizden ilerleyen ilk Avrupalılar, daha da güneye inip, Angola'ya sütun dikmiş ve burasının 500 yıl kadar Portekizce konuşan bir koloni haline gelmesini sağlamıştır.

Cão, Portekiz'in ticaret vasıtasıyla dünya üzerindeki etkisini arttırmaya başladığı bir dönemde yaşadı. İlk görevi, Portekiz'in Afrika kıyısı üzerinde varolan ticaret ayrıcalıklarını güçlendirmektir. Cão'ya keşif yetkisi de verilmiş olmalıydı, çünkü yanında *padroe*'lar (taş sütun) taşıyan ilk Portekizli kâşifti, yeni keşfedilen toprakları belirlemek için. Bu sütunlar keşfedilen yerleri işaretlemek için kullanılırdı. Aynı görevi daha eskiden ahşap olanlar görürdü ancak taştan yapılanlar, yeni keşfedilen toprakları belirlemede çok daha dayanıklıydı. Cão iki yolculuğu boyunca dört adet *padroe* dikti, hepsi dikildikleri tarihten beri orijinal yerlerinde kaldılar. Taştan yapılma *padroe*'ların üzerinde Portekiz kralı II. Joao'nun armaları kazınmıştı.

İlk yolculuk

Cão 1482 yılının ortalarında Lizbon'dan denize açıldı; Portekizli tüccar Fernao Gomes'in 1469 yılında izlediği rotayı takip ederek Kongo Nehri'ne ulaştı. Yolculuk sırasında tutulan kayıtlardan öğrenildiği kadarıyla denizin 28 kilometre (15 mil) açığına kadar tatlı suyun ulaşması, nehrin ağzındaki akıntının güçlü olduğunu gösteriyordu. Cão kısa bir süre nehirden yukarı çıktı ve yerel halkın kanolarıyla karşılaştı, dostça bir karşılaşma olduğu kayıtlara geçirildi. Yerlilerin el işaretiyle büyük kuralın nehrin

²¹ KEŞİFLER ATLASI, DAYANIKLILIĞIN VE MACERANIN SIRA DIŞI ÖYKÜSÜ çev. Yeşim Özdemir, Süleyman Genç, Deniz Özen; Boyut Yayıncılık, İstanbul, 1. Basım, 2012

yukarısında oturduğunu anlatmaları üzerine Cão bir grup adamını huzura kabul edilmeleri için yolladı. *Padroe*'nin ilki Kongo Nehrinin ağzına dikildi ve yola güney kıyısından devam etmeden önce yedi ay burada kaldılar. Daha sonra Ponta Choca'ya bugünkü Angola'nın güney ucuna vardı ve buraya ikinci sütunu diktirdi.

Kongo'ya dönen Cão kralın yanına giden ulaklarının geri dönmediğini öğrendi. Kaçırılmalarından korkan Cão (daha sonraki kaynaklarda aslında kralın misafirperverliğinin keyfini sürdükleri belirtilse de), yerli asillerden Caçuto da dahil olmak üzere dört adamı rehin alarak Lizbon'a döndü. Burada, Caçuto kralın gözdelelerinden biri oldu; Cão'ya da *padroe*'li arma ve asalet unvanı verildi.

1484-1486 yılları arasında ikinci yolculuğa çıktı. Cão'nun ikinci keşif gezisinin varlığına dair daha az belge bulunuyor. 1493 tarihli bir kaynakta, "1484'te Kral Joao, biri D. Cão'nun yönetimindeki iki gemiyi güneye gönderdi... Jolof'larla ticaret yaptılar ve tarçın buldukları bir ülkeye geldiler" deniyor. Diğer kaynaklara göre Cão Kongo'ya geri döndü ve güneye yelken açmadan önce dört rehinesini serbest bıraktı.

İkinci yolculuğunda Cão, Namibya Çölünü sınırlayan kurak sahili aştı. Bölge, Portekizli denizciler arasında "Cehennem Kapıları" adıyla ünlü oldu. Kara yönünden kuru rüzgârlar esiyordu ve sürekli gemiye çarpan güçlü dalgalar, yelkenlerin kullanıldığı dönemde, karaya çıkmayı, gemiyi denizde yola çıkarmaktan çok daha kolay hale getiriyordu. Bölgenin günümüzdeki adı olan İskelet Sahili, dalgaların getirdiği gemi enkazlarından kaynaklanmaktadır.

Cape Cross'ta bir üçüncü ve kıyının biraz ilerisinde dördüncü *padroe* dikti. Bazı haritalar, Cão'nun bu dördüncü anıtın yakınında denizde öldüğünü kaydediyor. Caçuto'nun Joao da Silva adını alarak, 1490'da Portekiz sarayında bulunması, bu ikinci hikâyenin doğru olma olasılığını artırıyor.

David Wootton "Bilimin İcadı" kitabında keşif ve yeni kavramlarının tarihini açıklarken Diogo Cão'nun keşif seferinin önemi bağlamında şunu yazıyor:

Amerika'nın keşfi yeniliğin geçerlik kazanmasında can alıcı rol oynadı; çünkü 40 yıl içinde gerçekten emsalsiz bir olay olduğu ve artık göz ardı edilemeyeceği tartışmasız kabul edildi. Ayrıca aleni bir olay olarak, eski gizlilik kültürünün aksine, yeni bilginin herkese açık bir alanda geçerlilik kazandığı bir sürece öncülük etti. Ancak yeniliğin yüceltilmesi 1492'den önce bile başlamıştı. Portekizli Diogo Cão güneye doğru keşif seferinde varılan en uç sınırın işareti olarak, 1483'te şimdiki adıyla Kongo Nehrinin ağzına tepesinde bir haç bulunan bir mermer sütun dikti. Her biri bilinen dünyanın sınırların işaretlemek ve böylece antik dünya için bu işlevi gören Herakles Sütunları'nın (Cebelitarık Boğazı) yerine geçmek üzere tasarlanmış bir dizi sütunun ilkiydi.²²

II- CRISTOFORO COLOMBO VE AMERİKA YOLCULUĞU HAZIRLIĞI

Çağ değişimini gösteren bir tarih sahiden de vardır ve bu da 1492'dir. Kilit bir tarih olmasının iki nedeni vardır. İlki ve en belirginini, Christopher Columbus'un o yıl Amerika kıtasına ayak basmış olması. Oraya ulaşan ilk kişi olup olmadığı veya oranın yerli sakinlerinin kendi kimliklerinin bilincine varabilmeleri için Cenevizli denizcinin gelişini bekliyormuşçasına "Amerika'nın keşfi" deyimini kullanmanın siyaseten doğru olup olmadığı tartışılabilir; ancak kesin olan o tarihin, Avrupa'nın açısından yerkürenin değişik bir algılama şeklinin doğuşunu ve sınırların anında ve coğrafi anlamıyla sınırlı kalmayarak genişlemesini belirlemiş olması ve hem somut hem de zihinsel düzlemde gerçekleşen bu genişlemenin sonucunda, bütün kıtada siyasi ve ekonomik ilişkiler ağının ve kültürel olanaklarının değişmiş olmasıdır.

Bu yılı anlamlı kılan ikinci neden, bu yılın Arapların İspanya'dan nihai kovuluşlarının tamamlandığı yıl olmasıdır. Böylece Avrupa tamamıyla Hristiyan bir kıta halini alır ve Kolomb'un başarılı denizciliği sayesinde de güçlenen İs-

²² David Wootton, *Bilimin İcadı*, çev. Nurettin Elhüseyni, YKY Yayınları, 1. Baskı: İstanbul, Ocak 2019, s. 86.

panya kesin olarak tekrar büyük bir güç olarak ortaya çıkar; ilk olarak yeni kıtayı “İspanyollaştırır” ve hoşgörüsüzlüğüyle Yahudilerin ikinci sürgününü başlatıp Yahudi kültürünün hem Akdeniz havzasına hem de Orta Avrupa’ya yayılmasına neden olur.²³

Kolomb, genel kabule göre tüm çağların en önemli kâşifidir. Hem yaşamı hem de seyahati hakkında çok eser yayımlanmıştır. Alıntı yaptığım eserleri “Kaynakça” bölümünde okuyabilirsiniz. Amerika keşif seyahatinin “Seyir Defterleri” de yayımlanmıştır, ben de, Sait Maden’in duru Türkçesiyle yaptığı çevirisinden yararlandım.²⁴

Hem Avrupa hem de Amerika tarihi bağlamında hiç kuşkusuz 1492 tarihi çok önemlidir ama bu tarihin referans noktası ya da milat olarak alınmasının borçlu olunan kişi de bir Cenevizli İtalyan denizcidir; Cristoforo Colombo (İtalyanca); Christopher Columbus, Cristobal Colombo (İspanyolca ve Latince) şeklinde adı farklı dillerde telaffuz edilir ama daha alışık olduğumuz yaygın kullanımıyla Kristof Kolomb demeyi tercih ediyorum.

Coğrafi keşiflerin büyük kâşifi Kristof Kolomb kimdir, kültürel kökleri neye dayanıyor, bu soruların yanıtlarıyla başlamak uygun.

Kolomb 1451 yazında denizciler kenti Cenova’da doğdu. Babası yün ticareti yapıyordu. Kolomb’un biyografi yazarlarının çoğuna göre annesinin Yahudi olduğu ifade edilmekte.

Denizcilik ve ticaret merkezi olan Cenova’da büyüme ol- ması Kolomb’un yetiştiği kültürel kodların anlaşılması açısından önemli ipuçları vermekte.

Cenova yüzyıllardan beri Akdeniz’in büyük liman kentlerinden biriydi. 15. yüzyılda Cenova deniz haritacılığının merkezlerinden biri, belki de en önemlisiydi ve Venedik, Mayorka ve

²³ Umberto Eco’nun, “16. Yüzyıl Rönesans Çağı” derlemesine editör olarak yazdığı “16. yüzyıla giriş” yazısından. 16. Yüzyıl - Rönesans Çağı, ed. Umberto Eco, çev. Adnan Tonguç, Alfa Yayınları, İstanbul, 2020.
Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*, çev. Sait Maden, İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

Arap okullarıyla rekabet ediyordu. İlk Haçlı seferlerinin orduları ve donanmaları buradan hareket etmişti. Kusursuz bir limana sahip olduğu ve Akdeniz'in neredeyse tam ortasındaki derin bir körfezin kuzeyinde yer aldığı için Tiren Denizini İspanya ve Kuzey Afrika Müslümanlarına, ikinci bin yılın başlarından itibaren Sardinya ve Korsika'ya, Pisa'ya, Provence'a, Katalonya'ya karşı başarıyla koruyabilmişti. Cenovalı denizciler Korsika, Tunus ve İspanya kıyılarına gittiler. Bu şekilde gerçek bir Ceneviz sömürge imparatorluğu kuruldu: Bu siyasal değil, iktisadi bir imparatorluktu, çünkü sermayeyi, gemileri, insanları ve ticari girişimleri Akdeniz'in şu ya da bu bölgesine yönlendirenler, çeşitli bireylerdi. Hatta bu kişiler Kuzey Afrika'da, Ege'de, Karadeniz'de, Ceneviz yerleşimleri oluşturdular. İstanbul'da Galata Kulesi bölgesinde de Bizans'tan itibaren yerleştiklerini de anımsayalım. Bu yoğun çıkar ağı, Atlas Okyanusuna (Portekiz, İngiltere, Felemenk) olduğu gibi, İran, Hindistan ve Çin'e yöneliyordu.²⁵

Çocuk Kolomb Yüncüler Loncası'nın okuluna devam ederken, coğrafya ve gemicilikle ilgili ilk kavramaları, bu konularda son derece duyarlı ve derinleşmiş olduğu bilinen Hristiyanlık merkezinde öğrendi. Cenova 15. yüzyılda artık ticari kapitalizm ya da –isterseniz– merkantilist diye tanımlanabilecek bir iktisadi rejime sahipti. Serbest piyasa anlayışını ancak arada bir ve kaçamak biçimde kabul eden feodal ortaçağ ardında bırakmıştı. Genç Kolomb bu tüccarlar dünyasında büyüdü.

Arada merkantilizmi de tanımlarsak anlatılan dönemin ekonomi anlayışına açıklık gelmiş olur, bununla birlikte, kâşiflerin Asya'ya ulaşıp yüklü baharat getirme yolculuklarının yanı sıra altın ve gümüşün de peşine niçin düştüklerini, Kolomb'la başlayacak olan kolonileşmeyle Amerika kıtasındaki yerlileri neden acımasızca toplu katlettiklerinin de bir başka yüzünü ortaya koyar. Kapitalist sistemin doğuşu merkantilist düşünceyle başlar. 15. yüzyılın ortalarında ortaçağ sona erip Rönesans hareketi

²⁵ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 15-16.

kendini gösterince, ortaçağın iktisadi düşünce ortamından ayrılmalarda çok geçmeden belirmiştir. Merkantilizm, Avrupa'da 15 ile 18. yüzyıl arasında, yani kapitalizmin hemen öncesinde uygulanan ekonomik sistemin adıydı. Merkantilist felsefenin ardında yatan yaklaşımların başında değerli madenlere sahip olmanın zenginlik sağlayacağı inancı geliyordu.

Yeni ekonoimsal ortam ile birlikte, çeşitli iktisadi sorunlar hakkında yeni düşüncelere de ulaşılmış bulunuyor. Merkantilist düşünce, para, faiz, dış ticaret, Devletin ekonoimsal yaşantıya müdahaleleri, himayesi ekonoimsal politika, sömürgecilik ve büyük pazarlarla ilgili olarak yeni görüşler ortaya koymuştur.

Merkantilist düşünceye göre milletlerin çıkarları genel olarak çatışma halindedir. Birinin kazanabilmesi için diğersinin yitirmesi gerekir. Şu halde merkantilist düşünce barışçı değildir ve milleti zengin olarak ayakta tutmak için Devletin müdahalesi, iktisadi yaşantıda düzenleyici bir rolü üzerine alması hem gerekli hem de faydalıdır.

Merkantilist politikanın altında yatan kabuller şunlardır: (1) Değerli madenleri elde ederek zenginliği artırma düşüncesi (bulyonizm). (2) Devletin ekonomik yaşama aktif halde karışması. (3) ithalat kısıtlamaları uygulayarak yurtiçinde üretimi mümkün malların dışarıdan alınmasının yasaklanması ve dolayısıyla ülkeden değerli maden çıkışının sınırlandırılması. (4) Mal ihracatını teşvik ederek değerli madenleri elde etmek.²⁶

15 yaşına geldiğinde, kâğıt para yoktu, madeni para altın, gümüş gibi değerli madenlerden üretiliyordu ve reel değerinden işlem görüyordu, bu ortamda denizciliğe başlamıştı; Ligurya, Provence ve Korsika denizlerinde dolaşıyordu. Denize açılmadığı zamanlarda, Savona'da dokumacılığı bırakıp peynir alım satımına başlayan babasının mallarını pazarlamak için Cenova'ya yakın limanlar arasında deniz yolculuklarına başlar, 1464 yılıdır.

²⁶ Mahfi Eğilmez, *Tarihsel Süreç İçinde Dünya Ekonomisi*, Remzi Kitabevi, İstanbul, 8. Basım: Ağustos 2019, s. 84; Cahit Talas, *Ekonomik Sistemler*, Doğan Yayınevi, Ankara, İkinci Baskı: Mayıs 1974, s. 27-29.

1470'lerin başlarından beri Avrupa ticaret rotalarında ticari mümessil (commercial agent) olarak çalıştı. Gemi yükledi, gemici işe aldı ve finans işine baktı.

Kolomb'un "Seyir Defterleri", notları ve mektupları Akdeniz'le ilgili geniş bilgisi olduğunu gösteriyor. Marsilya'yı, Aragon kıyılarını iyi biliyor ve Sicilya, Korsika, Sardinya'yı Balear Adalarını ziyaret etti. Büyük ihtimalle 1475'te Sakız Adasına seyahat etti.

Kolomb'un ilk uzun deniz yolculuğu Cenova'dan Sakız Adasına'ydı. Yolculuk 25 Mayıs 1474 tarihinde, *Roxana* adlı bir ticaret gemisiyle Savona'dan başladı. Bu ada o dönem Doğu'nun önemli bir ticaret limanıydı. 29 Mayıs 1453'te İstanbul Türklerin eline geçti. Batılı yorumcuların bazıları şöyle ifade ediyor: Saldırgan İslam doğudaki zenginliklere giden yolları kapattıkça, Cenevizli tüccarlar batıya Atlantik'e bakmaya başladılar. Akdeniz'de ve daha sonra Atlantik'te, aynı Ceneviz isimleri görülmeye başlandı. Cattaneo, Rivarolo, Spinola, Pinelli, Di Negro, Doria, Centurione.

Bundan sonra artık Ceneviz'den veya Venedik'ten hiçbir geminin, limanlarında kürkler, deriler, altın işleri bulunan o uzak Karadeniz'e ulaşamayacağı düşüncesi yayılmaya başladı. Doğuya giden o ünlü yolun sonsuza kadar kapandığı propagandası yayılıyordu. Bazı kimseler de Sakız, Hayfa, İzmir ve Trabzon'un da elden gideceğinden korkuyordu. Bazıları da Türkleri kovmak için hemen bir Haçlı Seferinin düzenlenmesini istiyorlardı. Her neyse, 9 Temmuz 1453'te gelen bu haberle Ceneviz'in deniz ve ticaret egemenliğinin çöküşü başlamıştı.²⁷

Bu yorum kısmen doğru olmakla birlikte, bütününe bazı tarihçilerin, siyasetbilimcilerin buna itirazı var, bunlardan birisi de Server Tanilli, "Hayır, baharat bunalımında Osmanlıların hemen hiçbir rolü yoktur" diyor ve devam ediyor:

²⁷ Pierre Marc, Michael Brix, *Yenidünya'nın Keşfi KOLOMB*, çev. Leman Çalışkan, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1996, s. 24-25.

Büyük coğrafi keşiflerin baş nedeni olarak, Osmanlıların Anadolu'da ve Akdeniz'in doğusundaki ilerleyişleri gösterilmiştir. Öyle denir: Osmanlılar, Hint'le Batı arasındaki eski ticaret yollarını kestiler ve baharat sağlamak böylece güçleşince, kaynaklara doğrudan varan yeni bir yolun aranmasına zorladılar Batılıları.

Gerçek midir bu?

Aslında, Osmanlıların savaşları kimi zaman ticarete sekte vuruyordu; ancak Osmanlıların kendileri, Batılılarla olan ticarete hiçbir zaman karşı olmadılar. Venedikliler ve Cenovalılarla yaptıkları ticaret antlaşmalarını seve seve yeniliyorlar ve hükümlerine de uyuyorlardı. Osmanlılar, İran yönünden kervan yollarının yanı sıra, İran Körfezi ile Kızıl Deniz yönünden deniz yollarını serbest bıraktılar. Yavuz Sultan Selim, 1514'te Mısır'ı fethettiğinde, Mısır'ın eski sahipleri Memluklar'ın Venediklilerle yapmış oldukları antlaşmaları hemen yeniledi. Daha sonra, 1528'de, Kanuni Sultan Süleyman, I. François ile antlaşma yaptı ve Fransız gemileri de gelip İskenderiye'de Venediklilerle rekabete başladılar. Hatta Osmanlılar, Memluklar'ın baharata koydukları vergileri de azalttılar; yüzde 10 yerine, yüzde 5, sonra da yüzde 3 aldılar.²⁸

Baharat bunalımının ve coğrafi keşif seferlerine çıkışın başka nedenleri bulunmakta; bu konuya üçüncü bölümde bir kez daha döneceğiz.

Kolomb'un öyküsüne devam edelim...

1476'da Spinola ve Di Negro aileleri İngiltere'ye ticari seyahat düzenlediler. Ceneviz'den çıkan beş gemi, Cebelitarık Boğazını geçip Atlantik'e girdiler. St. Vincent'da Fransız korsanlar tarafından saldırıya uğradılar: İki tarafın da gemileri battı. Pek çoğunun boğulmasına rağmen Kolomb, Logos (Portekiz) yakınlarında kıyıya çıkmayı başardı. Genç gemici oradan hayatının önemli bir döneminin başlayacağı Lizbon'a geldi.

1476'da Kolomb ilk kez Akdeniz'den Atlas Okyanusuna açıldı. İlkbaharda Cenova'dan İngiltere'ye ticari bir sefer düzenlen-

²⁸ S. Tanilli, Yüzyılların Gerçeği ve Mirası, c. III, s. 36-37.

mişti; küçük donanma Gioffredo Spinola'nın kadirğasından, Nicolo Spinola'nın balina gemisinden, Teramo Squarciafico'nun kadirğasından ve Gian Antonio di Negro'nun kumanda ettiğı *Beffinella* adlı kadirğadan oluşuyordu. Ayrıca, Noli Koyu'nda *Bechalla* adlı, Felemenk kökenli, silahlı bir gemi daha vardı. Mürettebatın çoğı Savonahıydı (Kolomb'un ailesinin yerleşim yeri), kaptan da Cristoforo Salvago'ydu.²⁹ Kolomb ilk kez Atlas Okyanusuna açılıyordu. Herhalde çok heyecan duymuştur. Belki de bu seyahat okyanusa açılmak düşüncesinin düşünö kurdurmuştur.

13 Ağustos 1476 tarihinde, gemiler Portekiz'in en güney noktasını oluşturan Sao Vincente Burnunu aşmak üzere dümen kırmışlardı. Santa Maria Burnu ile Sao Vincente Burnu arasında, konvoy beklenmedik bir anda Fransız korsanların saldırısına uğradı. Beş Ceneviz gemisinden yalnızca ikisi Kastilya'da Cadiz'e sığınmayı başardı, üçü yandı ve battı. Mürettebatın çoğı boğularak öldü. Kazaya uğrayanların bazıları Lagos adlı Portekiz köyünün balıkçı gemileri tarafından kurtarıldı. J. G. Leithauser'in yazdığına göre³⁰ eline geçirdiğı bir tahta parçasına tutunarak altı mil uzaktaki Portekiz kıyılarına yüzerek ulaşmayı başaran Kolomb da kurtuldu. Denizci Henrique'nin düzenlediğı okyanus seferlerinin çoğuna bu koydan çıkılmıştır. Önceki bölümde Henrique'den söz etmiştim; denizcilik okulunu kurmuş, burada bilimin ışığında denizcilerin eğitimi öğretimi yapılmıştı; kendisi bir denizci olmamış, Cebelitarık Boğazını dört kez geçmişti, bir kâşif olmadı ama yeni bir gemi türünü, çevik, hızlı, açık denizlere uygun *karavelayı* yaptıran oydu.

Kolomb'la ilgili kitap yazan bazıları bu çatışmanın Ceneviz donanması ile Fransız donanması arasında olduğunu yazarlar. Bu bana inandırıcı gelmiyor, çünkü kaynak olarak başvurduğum savaş tarihi kitaplarında bu iki ülke arasında o tarihte ve o bölgede bir deniz savaşı yazılmamış. Korsanların saldırısından

²⁹ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 8-21.
G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 32.

kurtulan Kolomb Lizbon'a kardeşi Bartelomé'nin evine yerleşir. Birlikte haritacılık yaparak ve kitap satarak hayatını kazanmaya ve iş hayatının yanı sıra bir denizci için gerekli olan matematik, coğrafya ve astronomi bilgilerini genişletmeye başladı. İlkçağın, ortaçağın belli başlı gezginlerinin, coğrafyacılarının yerküremizle ilgili yazılarını, özellikle Fransız teolog, coğrafyacı Pierre d'Ailly'nin³¹ (1350-1420) yapıtlarını gözden geçirerek, o güne kadar çizilmiş haritaları inceleyerek, *baharat* ve *ipek yolunu* kısaltmanın yolunun batıya giderek doğuya ulaşmak olduğu kanısına varmıştı.

Matbaa, keşiflere ilişkin ayrıntıları hızla yaymaktadır. Ptolemaios'un *Coğrafya'sı* 1477'de Bologna'da yayımlanmıştı. Kolomb bunu okumuştur. Ayrıca Marko Polo'nun *Harikalar Kitabı'nı*, Pierre d'Ailly'nin *Imago Mundi'sini*, Jean de Mandevilli'in *Yolculuklar'ını* da okumuştur.³²

Bu düşünce öncelikle teorik olarak olgunlaştı. Bu da ancak çok okumakla gerçekleşti. Kolomb'un sıradan maceracı bir denizci olmadığını anlamak üzere bu entelektüel çabanın izlerini sürelim; Giovanni Di Pasquale *keşifler* konusunda yazdığı makalesinde "Yeni Coğrafya Metinleri" ara başlığı altında³³ Kolomb'un simgesel deneyimi üzerinde durur.

Kristof Kolomb'un (Hindistan) yolculuğu simgesel bir önem taşır. Kolomb 1482'den itibaren Doğu Asya'ya ulaşmak için Atlantik Okyanusunu geçmenin –Bartolomeo Dias'ın keşfettiği yola rağmen– Afrika'nın çevresini dolaşmaya göre daha kısa süreceğine inanmaya başlar ve bu düşüncesini geliştirir. Hem antikçağda hem de çağdaş dönemdeki birçok alimin bu konudaki olumlu görüşleri, Kolomb'un yolculuğunu tasarlarken temel aldığı varsayımlardan biridir.

Antikçağa ve daha yakın dönemlere ait başvuru kaynakları, dünyanın bilinmeyen bölgelerinin fazla büyük olmadığı konu-

³¹ 170 kitap yazmış, yerkürenin yuvarlak olduğunu ve dünyanın da kendi ek-
seni etrafında döndüğünü ilk ileri sürmüş araştırmacıdır.
Jacques Attali, 1492, s. 127.

Giovanni Di Pasquale, *Ortaçağ* içinde, ed. Umberto Eco, s. 442-443.

sunda hemfikirdir. Aristoteles'in *Gökyüzü ve Yeryüzü Üzerine*, Seneca'nın (MÖ 4-MS 65) *Doğa araştırmaları* ve İbn Rüşd'ün (1126-1198) eserlerine göre Hindistan, İspanya'dan fazla uzak değildir, birkaç günlük bir yolculuk sonucunda ulaşılabilir. Strabon (y. MÖ 63-MS 21'den sonra), Plinius (23/24-79) ve Solinus (III. yüzyıl) da bu yolculuğun denizyoluyla yapılabileceğini kabul ettiklerinden benzer görüşlere sahiptirler. Kolomb tabii ki bir bilim insanı değildir; o, aradığı kanıtları okuduğu eserlerde arar. Şahsi kütüphanesinde bulunan eserler arasında Cristoforo Landino'nun (1424-1498) yorumuyla yaşlı Plinius'un *Doğa Tarihi* ve Enea Silvio Piccolomini'nin (1405-1464, Papa olarak 1458'den itibaren II. Pius adıyla) *Bütün Bölümleriyle Her Şeyin Tarihi ve Çeşitli Yerlerin Bitmemiş Tasviri* (1477) eserleri gibi, oldukça kabarık bir kitap listesinin okunduğunu görüyoruz.

1480'de Lizbon'da ölümünden önce Atlantik sömürgecisi olan kayınpederinin dul eşinden Atlantik seyahatlerini anlatan haritalar ve belgeler aldı. Bunlar okyanus keşif duygularını daha da arttırdı. Muhtemelen bu belgeler arasında Floransalı saygı duyulan bir coğrafyacı ve matematikçi olan Paolo dal Pozzo Toscanelli'ye (1397-1482) ait 25 Haziran 1474 tarihli, Portekiz kralına gönderilmiş bir mektubun kopyasını buldu.

Mektup, Toscanelli'nin Marco Polo'nun ve diğerlerinin Doğu seyahatleri hakkındaki bilgisini gösteriyor ve Avrupa'nın batısından yelken açan birinin Doğuya ulaşacağını anlatıyor. Önce Antilia'ya (efsanevi/mit) daha sonra zengin ada Cipangu'ya (Japonya) ulaşacağını söylüyor. Oradan kısa bir seyahatle Asya anakarasına ve onun baharatlarına ve değerli taşlarına ulaşılır. Kolomb, mektupla beraber Toscanelli'nin teorilerini de kapsayan bir haritanın kopyasını da muhtemelen aldı.

Toscanelli ayrıca Portekiz kralına sunmak üzere Kolomb'un planını destekleyen bir harita hazırlayıp Lizbon'daki bir rahi-be gönderir; bu haritada Çin'e denizyoluyla ulaşmanın mümkün olduğunu ve mesafenin çok büyük olmadığını anlatır. Öte yandan Kolomb'un görüşleri hem Toscanelli'ninkilerle aynıdır hem de Pierre d'Ailly tarafından 1410'da yazılan ve bir nüsha-

sına sahip olduğu *Imago mundi* tarafından da teyit edilir. Kardinal d'Ailly, Arap metinleri konusunda çok bilgili olup Asya ile Afrika'nın ekvatorun çok ötesine uzandığına inanır ve kavurucu sıcaklıktaki bölgelerin iskân edilebilir olduğuna inanan Roger Bacon'un (1214/1420-1292) *Opus Majus* eserindeki coğrafya bilgilerinin etkisi altında kalmıştır.

Çok tuhaf gelecek, ama Kolomb, Toscanelli'nin kendisine yardımı ve bilimsel desteği konusunda hiçbir zaman açıklama yapmamıştır.

Konstantinopolis'in Osmanlılarca fethi çok sayıda Venedikli, Cenovalı ve Floransalı, özellikle de baharat ticaretiyle uğraşanları iflasa sürüklemişti. Toscanelli ailesi de benzer bir akıbeta katlanmak zorunda kaldı ve şirketlerinin kazancını arttırmak üzere gözünü batıya çevirdi. Batıda, Portekiz zengin bir gelecek vaat ediyordu. Yalnızca yakın geçmişteki keşifleri nedeniyle değil, aynı zamanda önünde bilinmeyen ve gizemli bir deniz bulunduğu için. Eğer sır çözülecek olursa, bilim de gelişecekti. Daha geniş ufuklara ulaşıldığında dünya da küçülüyordu.³⁴ Taviani tüccarların iflasını buna bağlamış, ama çok daha başka nedenleri olduğunu yukarıda ifade etmiştim.

Ekonomik ve kültürel gelişmenin yayılışı açısından, Avrupa'nın devasa tüketimi ile Asya'nın ülkelerinden geçerek gelen ürünleri arasındaki ilişkinin önemini hiç kimse Floransalılardan, Venediklilerden ve Cenevizlilerden daha iyi bilemezdi. Söz konusu ülkeleri de Osmanlılar fethetmişti ve fethetmeyi sürdürüyordu. Floransalılardan, Venediklilerden ve Cenevizlilerden başka hiç kimse bu trafiğin temsil ettiği çıkarların önemini değerlendirecek ve böylece de Akdeniz'in doğusunun yitirilişinden kaynaklanacak engellerin ciddiyetini ölçecek seviyede değildi.

Hindistan'a gidiş amacıyla mali destek arayışı

Uzun yıllar anlattığım derslerden birisi "Stratejik Düşünme Yöntemi" dersinde teorik kısımlara verdiğim örneklerden biri-

³⁴ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 65-70.

si, Kristof Kolomb'un okyanusa açılma stratejisiydi. Stratejide bunu "dikey gitme stratejisi" olarak tanımlıyoruz. Açıklaması: derslerdeki yöntemim şuydu; önce ikili ilişkilerden başlayıp, topluluk ve toplumda yaşanan problemler, şirketlerin yönetiminde karşılaşılan sorunlar, siyasi partiler, hükümetler ve sonunda da devletlerle uluslararası ilişkilerde yaşanan sorunlar –siz buna krizler diyebilirsiniz– karşısında çözüm stratejileri üretimiyle noktalıyordum.

En küçük birimden başlayalım; eşler arasında bir sorun çıktığında, çiftler boşanma aşamasına gelmeden, ilişkiyi kurtarmanın çözümü peşine düşerler. Bu durumdaki kişilere önerilen strateji, "dikey gitmektir." Peki nasıl uygulanacak?

Sürekli yapılan günlük alışkanlıklar vardır ve bunlardan vazgeçilmek istenmez. Konfor bunlardan birisidir. Birinci adımda öneri, konforun bozulmasıdır. İkinci adım, o güne kadar hiç yapmadıkları bir etkinliği eyleme geçirmektir. Örneğin, hafta sonunu ormanda, kırdan çadırda geçirmek; yağmur altında yıkanmak. Paraşütle atlamak gibi o güne kadar hiç yapmadıkları şeyleri yapmak. Buna "dikey gitmek" denir. Kolomb'un hedefi çok açıktı, vizyonu anlaşılamayabilirdi ama okyanusta seyahat stratejisini anlaşılabılır hale getirmiş, o tarihe kadar neden denizcilerin cesaretle ortaya çıkamadıklarını mali destekçilerine açıklıyor; o tarihe kadar genellikle denizciler kıyılara paralel seyrüsefer yapıyorlardı. Gerçekten de sebep buydu. Dolayısıyla da okyanusa açılıp Avrupa anakarasından ayrılamıyorlar, bu nedenle de "Yenidünya"yı keşfedemediler, hep düşündükleri Hindistan hedefine de kısa denizyolundan ulaşamadılar. Kısacası rüzgârı arkalarına almayı akıl edemediler. Son olarak, konuyu yine bir örnekle bitireyim: günümüzde kullandığımız bir kavram var, "sponsor bulmak." Sponsoru ikna etme stratejisi, "dikey gitmek"tir.

Toscanelli'nin derin bir öngörüyle, tabii ki aritmetiği de işin içine katarak ama matematik zekâyla yaptığı hesapların ortaya koyduğu kanıt, Kolomb'u bu seyahat için parasal destek arayışına itti. Anlaşılabılır ki, ya krala ya da bankerlere başvuracaktı. O da doğrusunu yaptı, kralla temas kurmanın yolunu aradı.

[Tanrı] Denizcilik konusunda bana bol bol yetenek bahsetti; yeterince astroloji bağısladı, geometri ve aritmetiği de de esirgemedi, kürenin temsili resimlerini yapıp, üzerindeki kentleri, ırmakları, dağları, adaları ve limanları, her şeyi yerli yerine oturtup çizebilmem için gereken feraset ve hüneri verdi.³⁵

Hem birinci bölümde hem de Bartolomeu Dias'ın keşfini anlatırken Portekizlilerin çoklu girişimlerine tanık olduk. Dönemin Avrupalı büyük güçleri, Asya baharatı ve lüks ürünlerin piyasaya sürülmesi için seferber oldular. 1453 sonrası Osmanlıların karayolu güzergâhına tam hâkimiyeti, yeni arayışları tetikleyince Portekizliler Hint Okyanusu üzerinden yeni rotalar keşfeder. İspanya Granada'nın fethiyle Endülüs İslam devletinin hâkimiyetine son verip, dikkatlerini dışarıya çevirince Kolomb'un İspanya kral ve kraliçesi tarafından desteklenmesi böyle başlar. Bu mali destek arayışı ve İspanya sarayını razı etmek de kolay olmadı.

Öncelikle yaşadığı kentin Lizbon oluşu nedeniyle Portekiz kralıyla temasa geçti. Hindistan'a doğru yola çıkmak için tasarladığı planı Portekiz kralı II. Joao'ya ilk olarak 1484 yılında açtı. Fakat anlattıklarının Kral üzerinde etkisi hiç de olumlu olmadı. II. Joao'dan üç gemi ve iki milyon *maravedí* karşılığı para istemiştir. Kral, tıpkı öteki projelerde olduğu gibi, bunun da incelenmesi işini iki Yahudi matematikçinin yönetimindeki bir komisyona –“Bilimsel Denizcilik Komisyonu”– havale etmiştir. Kolomb tarafından tahmin edilen mesafeleri daha işin başında geçersiz sayarak, projeyi reddetmişlerdir. Kral bu rapor sonrası projeye bir daha ilgilenmeyecektir.

Bu düş kırıklığı yetmiyormuş gibi 1485 yılında eşini kaybetmiştir; borca batmıştır, tutuklanmaktan korkmaktaydı. Kolomb bir gece gizlice gemiyle yanında beş yaşındaki oğluyla ve yanına alabildiği kitaplarıyla Lizbon'dan ayrıldı. Palos kentindeki

³⁵ Michael J. Gelb, *Dehanızı Keşfedin*, çev. Handan Balkara, Boyner Yayınları, İstanbul, 2003, s. 104.

Rábida Manastırına uğrar. Santa María de la Rábida Manastırı Fransisken rahiplerine aitti ve başlarında Kolomb'un kariyerinde çok etkili olacak Antoni de Marchena vardı. Marchena kıyametle ilgili Gözlemciler (Observatines) denen bir gruba mensuptu. Her şeyin sonu gelip, herkesin Hristiyan olacağı günleri bekliyorlardı. Hiç şüphesiz bu ilkeler Kolomb'un yaşamında önemli yönlendirimler oluşturdu. Kolomb ve Marchena çabukça arkadaş oldular. Manastırda kaldığı dönemde Kolomb'un dini inançları güçlenmiş olmalı. Antonio de Marchena, kraliçenin günah çıkartıcısı rahibi Hernando de Talavera'ya bir mektup yazdı. Mektupta saraya tavsiyelerde bulunan kurulla görüşme ricası vardı.

Oğlunu keşişlerin gözetimine bırakır. Manastır birçok ünlü din adamının buluşma yeridir. Düşüncesini onlara açar. Bir tavsiye mektubu yazarak Kolomb'u Sevilla'daki Medinaceli dükü Don Luis de la Cerda'ya gönderirler. Kastilya'ya yerleşip İspanya sarayına planını anlatmayı düşünmektedir. Kastilya ile Aragon devletlerinin birleşmesiyle 1469'da kurulmuş olan devletin başında Kraliçe İsabella ile Kral V. Fernandao bulunmaktadır.

İspanya Kralı ve Kraliçesi İkna Ediliyor

Kolomb önce Sevilla'daki Cenevizli "büyük tüccarlar"ın yardım etmesi için çeşitli girişimlerde bulundu ama kendisine yardım yapmayacaklarını anlayınca, yolculuğuyla ilgilenecek tek kişinin kraliçe olabileceğine karar veriyor. 20 Ocak 1486'da Saray erkanının olduğu Cordoba'ya hareket etmiştir. Ama kraliçe orada değildi. Kente yerleşmiş ve hayatını kardeşi Bartolomeo'yla harita satarak kazanmıştır. Burada sarayla yakınlığı bulunan bazı kişilerle tanışıyor, aralarında Kraliçe İsabella'nın maliye denetçisi, papanın temsilcisi, krallığın en güçlü kişisi olan Toledo başpiskoposu da var. Aracıların çabalarıyla Mayıs 1486'da Kraliçe İsabella ve Kral Fernando onu Cordoba'da Alcazar Sarayında kabul etmesi başarılı. Kolomb, koyu bir Katolik olan İsabella karşısında sofuyu ve kralın karşısında altın arayıcısını oynayarak büyük etki yaratmıştır. Bunun

üzerine proje hakkında karara varmak amacıyla, çoğu kilise mensuplarından oluşan bir uzmanlar kurulu toplantıya çağırılmıştır; komisyon beş yıldan fazla tartışacak ve sonunda hayır diyecektir.

İspanya'daki komisyon esas kararı vermeden önce, ona 5 Mayıs 1487'de üç ayda üç bin Kastilya *maravedi*'si ödenek bağlamıştır. Artık bir süre geçinecek olanağı sağlamıştır.

Bu arada Portekiz kralının desteklediği bazı keşif hareketleri de devam etmektedir. Bartolomeu Dias'ın Afrika'nın güneyini dolanmaya çalıştığı sırada, Kolomb Temmuz 1488'de Kral II. Joao'dan, ona "kişisel dostum" olarak hitap eden ve onu kendini görmeye çağırان bir mektup almıştır. Dias başarılı olarak Aralık 1488'de Lizbon'a geri dönmüş, seyahat raporunu krala sunuşuna Kolomb'da tanık olmuştur. Portekizli Bartolomeu Dias Ümit Burnunu dolaşıp Hindistan'a Afrika'yı güneyden dolaşarak gitmenin yolu açılınca, Kolomb'un önerisi yararsız bir tasarı durumuna düşer.

Kolomb hâlâ İspanya sarayından umutla haber beklerken, Fransa kralı ve İngiltere kralına da projesini anlatmak amacıyla girişimlerde bulunmak üzere kardeşini gönderir. 1489 başında kardeşi Bartolomeo'yu, tasarısının finansmanı için Fransa karlı VIII. Charles'a yollamıştır. Kral huzuruna bile kabul etmemiştir. Yine kardeşi Bartolomeo 1490'da İngiltere'ye gitmiş, VII. Henry tarafından da kabul edilmemiştir.

Aynı yıl, Aragon Sarayının uzmanları Malaga'da tasarının saçma olduğunu bir kez daha bildirmişlerdir, çünkü bu yolculuk için üç yıl gerekmektedir. Fakat Kolomb inatla direnmektedir. Bu projenin başarısına inanan başkaları da var ve onlar da saraya baskı yapmaktalar. Böylece 1492 yılına gelindi. Tasarısını Portekiz kralına sunuşunun üzerinden neredeyse sekiz yıl geçmiş. Ama o inatla savaşıyor. Zaten sonunda başarıya ulaşmasının tek sebebi bu oldu.

2 Ocak 1492 tarihinde Müslümanların son kalesi olan Granada kenti ele geçirilir. Böylece İberya Yarımadası bütünlüğüne kavuşur. Bu tarihten sonra Kraliçe İsabella ve Kral Fernandao'ya

“Katolik Krallar” sanı verilir. Granada’nın fethinden sonra İspanyolların dini coşkusu dışarıya yönelir.

Granada Fethediliyor, Müslümanlar Kovuluyor

8. yüzyılın başlarında Araplar İspanya Yarımadasını istilaya başladılar. Önce 710 yılında bir süvari birliği Cebelitarık Boğazı yakınlarında karaya çıktı.

O sırada İspanya’da Batı Gotlarının kralı Rodrigo hükümdardı ve Arapların bazı ganimetler alıp geri döneceklerini düşünerek müdahale etmedi. Bir yıl sonra güçlü Arap ordusu İspanya’ya saldırıp istila etmeye başladı. Olayların gelişmesi sonucu sıkışan Rodrigo, Arapların ilerlemesini durdurmaya karar verdi, ama artık çok geçti. İspanyol ve Arap orduları birbirleriyle üç gün süren tek bir kanlı meydan savaşında çarpıştılar ve Araplar zafer kazanarak işin içinden çıktılar. Tam beş yüz yıl boyunca bilgece ve hakça İspanya’ya egemen oldular.³⁶

Hristiyanlar en kuzeyde Asturias’ta direnmeye devam etmiştir ama Kastilya, Aragon, Leon ve Navarra krallıklarının tekrar güç toplayıp güneye doğru Müslüman topraklarına ilerlemesi yüzyıllar almıştır. *Reconquista* adıyla bilinen bu aşamalı yeniden fetih, 11. yüzyılda Müslüman rekabet halindeki küçük emirliklere bölününce ve 1085’te Orta İspanya’da stratejik öneme sahip Toledo kentini kaybedince hız kazanmıştır.

İspanya Müslümanlığı en geniş sınırlarına sahip olduğu zamanda bile Yarımada’nın ancak bir kısmında egemen olabilmişti; Akdeniz kıyıları, Tage Vadisi, Ebro Vadisi ve Portekiz’in güneyiyle merkezi. Hristiyanlar ancak 11. yüzyıldan itibaren zafer kazanmaya başlayıp, İslam İberya’sının canlı kesimini kemirmeye girişeceklerdir: Toledo’nun fethi (1085), onlara bu ihtirasla arzu ettikleri dünyayı açmıştır. Üstelik Toledo İslamiyet açısından Yarımada’nın merkezinde yer alan bir ileri karakoldan ibarettir. Hristiyan krallıkları Aragon, Valencia, Murcia, Andalucía’nın (Endülüs) kalabalık vadilerini yavaş bir şekilde

³⁶ Pierre Marc, Michael Brix, *Yenidünya’nın Keşfi KOLOMB*, s. 58.

ele geçirmişlerdir. Saragossa 1118'de, Cordoba 1236'da, Valencia 1238'de, Sevilla 1248'de: "Yeniden fethin" birbirini izleyen aşamaları arasında yüzyıllar bulunmaktadır.³⁷

1212 Temmuzunda Leon, Kastilya, Aragon ve Navarra gibi bütün bu süre içinde İspanya'da Arapların egemenliği altında kalmış dört bölge ordusu, Avrupa'dan gelen binlerce Haçlı şövalyesiyle birlikte Arapları İspanya'dan atmak üzere birleştiler.

Batı Avrupa'da Haçlı ruhunun uyanması da *Reconquista* hareketinin ilerleyişini hızlandırmıştır. 11. yüzyılın ortasından itibaren İspanya'daki Müslümanlara (veya Mağriplilere) karşı birçok kez Haçlı seferi ilan edilmiştir. Bunun sonucunda ortaya çıkan askeri kültürde, Endülüs'e yapılan baskınlar haklı birer sefer olarak görülmüştür. 12. yüzyılda Santiago ve Alcántara gibi askeri tarikatlar kurulmuştur. Bunlar Müslümanların bölgelerine düzenlenen baskınlara sık sık öncülük etmiş ve bu süreçte büyük servet edinmiştir. Bu sayede uzun seferler için kaynak oluşturulabilmiş ve savaşlarda tutsak edilen Hristiyanlar fidye karşılığı kurtarabilmiştir. Bunlar Müslümanlardan kazanılan topraklara yeniden Hristiyanların yerleştirilmesini de sağlamıştır.

Portekiz'de de *Reconquista* hareketi 1249 yılında Algarve'nin fethedilmesiyle tamamlanırken, İspanya'nın güneyinde Müslümanlar egemenliklerini korumuştur. 1474 yılında Kraliçe Isabel-la Kuzey İspanya'da Kastilya tahtına çıktığında kocası Fernandao (Ferdinand) aynı zamanda komşu Aragon devletinin kralıdır. Her ikisi de Müslümanları güneyden kalıcı olarak sürmeye karar kılmıştır. İki devletin güç birliği yapması, *Reconquista* hareketini tamamlamak için daha fazla kaynaktan yararlanabilmelerini sağlamıştır. Bu aynı zamanda Hristiyanlar arasında yüzyıllardır süren iç çatışmaları sonlandırmıştır. Bu birlik, Müslümanların bölünme dönemine denk düşer. 1482 yılından itibaren hükümdarlar, İber Yarımadasındaki son Müslüman emirlik olan Granada'yı fethetmek için bir dizi sefer düzenlemiştir.

³⁷ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayıncılık, c. 2, İstanbul, 1990, s. 92.

Bir hafta süren son savaşı, Las Navas de Tolosa yakınlarında oldu. Hristiyan ordusunun hırsı, Arapları hemen bütün İspanya'dan kovaladı; yalnızca küçük bir krallık olan Granada Arapların elinde kaldı. Granada ise ancak 1492'de alınabilmıştır.

1492 yılı Ocak ayına girildiğinde uzun yüzyıllardır egemen olan İslam devletinin son dayanağı olan Granada'nın da fethe edilmesi amacıyla yükleniliyordu. En azından bin yıldan beri dış etkilere açık olan bir kıta, bütün Hristiyan olmayan unsurların varlığına son vermeye karar vermiştir. Demek ki 1492 simgesel olarak *Hristiyanlığın Avrupalılaşması*'yla başlamaktadır; "devlet dini"nden söz edilmesinden önce "Kıta dini."³⁸

31 Aralık 1491'in son günü Cumartesi, o zamanki emir Ebu Abdullah Boabdil, bir ay önce Katolik krallarla Granada'yı teslim etmek üzere anlaşmaya varmış, karşılığında bazı güvenceler almış. Granada'nın teslim pazarlıkları nedeniyle Katolik krallara rehine olarak 500 Müslüman ekâbir (devlet üst düzey yöneticileri), iki at ve bir kılıç verilmiştir.

2 Ocak *Pazartesi*, şafakla birlikte İspanyol askeri birliği kente girmiş, Elhamra kulelerinden yapılan üç el top atışıyla Granada beş yüz yıllık şan ve iki yüz yıllık kuşatmadan sonra işgal edilmiş olarak uyanıyordu. Büyük bir alay kenti dolanıp büyükçe bir tepenin üzerine çıktığında, öğleden sonra saat üçe doğru, aralarında annesi ve Granada'nın sonuncu sultanının karılarından birinin olduğu maiyetiyle Boabdil onlara katılmıştır. İspanya kralı Ferdinandao'nun önünde saygıyla eğilmiştir. Boabdil kentin anahtarını ve parmağındaki yüzüğü kenti yönetecek olan "konta" vermiştir.

Boabdil bunun üzerine uzaklaşmış, sonra efsaneye göre, Elhamra'ya son bir kez bakmak için arkasına dönmüştür. Annesi ona şöyle haykırmaktadır: "Bir erkek gibi korumasını beceremediğin şey için bir kadın gibi ağla!"³⁹

³⁸ Jacques Attali, 1492, s. 143.

Jacques Attali, 1492, s. 144-145.

Granada'nın şartlı olarak teslim olduğu sırada yapılan ve inanç özgürlüğünü garanti altına alan antlaşmaya rağmen, 1502'de 14 yaşından büyük olup Hristiyanlığı benimsemeyi reddeden her Müslümanın 11 hafta içinde İspanya'yı terk etmesi istenmiştir. 10 yıl önce Granada'daki kalabalık Yahudi cemaati de sürülmüş olduğu için bu fermanla birlikte İspanya daha homojen ve daha az hoşgörülü bir yer haline gelmiştir. Açık hedeflerinden mahrum kalan haçlı anlayışının artık kendine başka kanallar bulması –başka düşmanlar yaratması demek daha doğru bir tespit olur sanırım– gerekmiştir.

1492 yılında Granada'nın fethiyle aynı yılda Kristof Kolomb'un çıktığı Yenidünya seferi, İspanyollara tam da aradığı olanağı sunmuştur. Amerika kıtalarının sömürgeleştirilmesi İspanya'yı ilk küresel süper güç haline getirmiştir.⁴⁰

Kristof Kolomb Cordoba'da

Kristof Kolomb da Elhamra'nın kulesinde Kralların sancağını gördüm diyecek! Artık uzun süren fetihle uğraşmış devletin kasası boşalmış, ama rahatlamış olan Krallar şimdi Kolomb'un projesiyle ilgilenebilecektir. Kolomb yine Kralların huzuruna çıkacak; baharat ve keşiflerle bulunacak altınlardan söz edecek, ama aynı zamanda İspanya'nın Hristiyanlığı yayma görevinden, tıpkı Granada'da gerçekleştiği gibi Hindistan'ın da Hristiyanlaştırılmasından ve getirmeye soyunduğu, Haçlı seferleri için gereken altından da söz açacaktır.

15 Ocak Pazarı; Kristof Kolomb yolculuğunun Haçlı seferinin masraflarını karşılayabileceğini anlatmak üzere Cordoba'ya geri gelmiştir. Yaklaşık sekiz yıldır tasarladıklarının gerçeğe dönüşeceğine inanmaya devam ediyor; sunacağı koşullar, şövalye unvanı, büyük amiral ve Hint bölgesi kral naibi (... Krallığın temsilcisi ve vali – ayrıca bu unvanlar çocuklarına intikal edecek) olarak atanmak, ek olarak yeni toprakların onda birinin kendisine ait olacağının onaylanması. Ama yönetimdeki bazı

⁴⁰ *Tarih Kitabı*, çev. Tufan Göbekçin, Alfa Yayınları, İstanbul, 2021, s. 128-129.

kişiler Cenevizli yarı Yahudi bu adama güvenilemeyeceğini her fırsatta fısıldamaktalar.

16 Ocak Pazartesi; Kolomb'un tasarısı kraliçenin beş yıl önce atadığı komisyon tarafından geri çevrildi. Onların rapora göre, yolculuğun mesafesi Kolomb'un hesaplarından üç kat daha uzundur. Bu karara öfkelenen Kolomb, Fransa sarayına gitme kararı verir. Tasarıya inanan, bunun sonunda kazanç sağlayacaklarını hesaplayan bazı kişiler hükümdarlar izin verirlerse kendisine yolculuğun masraflarını karşılayabilecekleri önerisinde bulunmuşlardır.

15 Mart Perşembe; Katolik krallar Granada'da, Kolomb'un yolculuğuna başlamak üzere sunduğu koşulları karşılanamaz olduğu gerekçesiyle reddettiler. Tasarıya baştan beri en dirençli karşı çıkan kişi kraliçenin günah çıkartıcısı piskopostu. Artık umut kalmamıştı.

31 Mart Cumartesi; Müslümanların kovuluşundan sonra sıranın Yahudilere geleceği belliydi, Katolik krallar Yahudilerin kovulma kararnamesini imzalamışlar. Ama bu bir süre gizli tutulacaktır.

17 Nisan Salı; Kolomb'un Portekiz kralına tasarısını götürceği endişesi ağır basınca, arada sıkı pazarlıklar yapılmış, Kolomb'la yürütülen görüşmeler en sonunda tamamlanmıştır. Aralarında "Okyanus denizi Büyük Amirali" ve "Keşfedebileceği toprakların Kral Naibi" gibi unvanlar almasını da hükme bağlayan *kapitülasyonlar* kesinleştirilmeye başlamıştır. Artık ona "Don Cristobal Colon – Don Kristof Kolomb" denilecektir. Seferi için gerekli sermayeyi kendisi bulmak zorundadır. Başarıya ulaşırsa, talep ettiği üzere, yaptığı yolculuklardan elde edilenlerin onda birini –altın, gümüş, inci de dahil– ve böyle keşfedilecek yollar üzerinde ileride elde edilmesi muhtemel ticari kazançların sekizde birini alacaktır.

Bu anlaşma fiili olarak uygulanamaz niteliktedir, çünkü Kolomb'a fazlasıyla büyük kazançlar garanti etmektedir. Her şey sanki pazarlığın tarafları sözleşmeye uyulmayacağını biliyorlarmış veya Don Kristof Kolomb'un denizde kaybolacağını

düşünüyorlarmış gibi gelişmektedir. Aslında akla yakın görüneni de buydu.⁴¹

Kolomb, “Okyanus denizi Büyük Amirali” sözüyle yetinmeye razı olmuş, iki oğlunun da kraliçe tarafından içöğlanı olarak maiyetine alınması isteği de kabul görmüştü.

20 Nisan Cuma; Kolomb sözleşmesine kardeşlerinden Bartolomeo’yu general ve Giacomo’yu da keşifler yöneticisi olarak atayacağını ve tayfalarını adli takibata uğrayanların, hapis-hanedeki mahkûmların bile arasından serbestçe seçmek istediğini ekletmiştir.

(Seyrin maliyeti) Donanmanın bedelini, denizcilerin yiyeceklerini ve ücretleri ödeyebilmesi için gereksinim duyduğu iki milyon *maravedi*’yi aramaya koyulmuştur. İleride elde edilmesi muhtemel kazançlardan kendi payını alabilmesi için, bu paranın sekizde biri olan iki yüz elli bin *maravedi*’yi onun koyması gerekmektedir ki, bu muazzam bir tutardır. Sevilla’nın İtalyan tüccarlarından üçü bu miktarı ona borç vermişlerdir: Floransalı bir bankacı ve iki Cenevizli tüccar. Geriye, paranın esas büyük bölümü olan bir milyon yedi yüz elli bin *maravedi*’nin toplanması kalmıştır. Bu konuda sarayın defterdarına başvurmuş.⁴²

28 Nisan Cumartesi; Kolomb Palos limanına kendisine verilmesi onaylanan iki gemiyi seçmek üzere gitmiş ama o üç gemi istemekteydi.

Kolomb yolculuk için uğraşadursun, kraliçe Yahudilerin ülkeden kovulmalarıyla ilgili kararı uygulamakta acele ediyordu.

1 Mayıs Salı; kovma kararnamesi iki krallıkta duvar ilanlarıyla duyurulmuştu. Yahudilerin ihtida etmesi istenmiyordu, doğrudan gitmeleri bizzat engizisyon tarafından teşvik ediliyordu. Müslümanlardan din değiştirerek Hristiyanlaşanlar olacaktı, bunlara *Morisco* denmiştir, F. Braudel *Morisco İslamiyeti* kavramını⁴³ kullanmıştır. Adının da işaret ettiği gibi, Morisco sorunu bir dinsel çatışmadır, başka bir şekilde ifade etmek ge-

⁴¹ Jacques Attali, 1492, s. 163.

Jacques Attali, 1492, s. 165.

Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c. 2, s. 91-104.

rekirse sürmeye aday, çözümü güç bir uygarlık çatışmasıdır. Morisco sözünden, 1501'de Kastilya'da, 1526'da Aragon tacına bağlı ülkelerde Hıristiyanlığa geçmiş İspanyol Müslümanları anlaşılmaktadır. Zaman zaman kötü muamele gören, beyinleri yıkanan, teşvik edilen, her zaman kuşku duyulan bu insanlar nihayet 1609-1614 büyük tehciri sırasında sınır dışı edileceklerdir.

Zaman içinde Moriscolar İspanya yönetim ve adaletine karşı isyanlar çıkarmışlardır. Bu sosyolojik sorunun çözümünde çeşitli olasılıklar içinden İspanya en kökten olanını seçmiştir: *sürgün*.

Ancak acaba tüm Morisco nüfusu İspanya'dan silinmiş midir? Kuşkusuz hayır. Önce, bazı durumlarda Morisco olanlarla olmayanları ayırmak kolay değildir. Karma evlilikler çoktu. Sonra bazı çıkar çevreleri işin içine giriyordu, bu sayede çok sayıda kişi kurtulmuştur. Kent Moriscolarının hemen hemen tamamı sürgün edilmişlerdir... Amerikan tarihçileri de, Moriscoların Amerika'nın iskânında paylarının olduğunu ifade etmektedirler ve bunu çok çeşitli tonlarda yapmaktadırlar. Bir şey kesindir, Moriscoların koruduğu ve İspanya'nın yüzyıllar boyunca İslamiyetten özümlediği tortulara dayanan Müslüman uygarlığı, 1609-1614 cerrahi müdahalesinden sonra bile Yarımadanın karmaşık uygarlığı içindeki rolünü oynamanın dışında kalmamıştır.

İberya toprağında kök salmış her şey yerinden atılamamıştır; ne Andaluçyalıların (Andalucía) kara gözleri, ne binlerce Arapça yer adı ne de yeni galipler haline gelen eski yeniklerin kelime haznesine girmiş binlerce sözcük. Bazıları, ölü bir miras diyebilirler ve yemek tarifeleri, meslekler, komuta görevlerinin İspanya ve komşusu Portekiz'de hâlâ İslam damgası taşımalarının ne önemi var diyebilirler. Ama unutulmasın ki sanatın izleri, tortuları ortadan kaldırılamıyor.

Yahudi nüfus aceleyle sürgüne gönderilmekte, daha doğrusu kovuluyorlar. Üstelik altın, gümüş götüremeyecekler. Ama nereye gidecekler. Önlerinde üç seçenek var: Fransa, İtalya ve

Türkiye. Osmanlı padişahı 2. Bayezid stratejik bir kararla, Yahudilerin topraklarına sığınmalarına izin vermiştir. Bu çok doğru bir karar olmuştur.

Ara verdiğimiz Kolomb'un hazırlık sürecine devam edelim.

30 Mayıs Çarşamba; Paloslu armatörler, Kolomb'a verecekleri iki karavelayı (fazla bir zorluk çıkarmadan seçmişler. Bunların *Pinta* adındaki birincisi –adı bazılarına göre, bu geminin bir ara sahibi olan Pinzonların adını anımsatmaktadır, ama bu aynı zamanda “Boyalı Kadın” anlamına da gelmektedir– yirmi metre uzunluğunda, altı metre genişliğinde, üç metre su çekimi olan, 140 tonluk redonda karavelasıydı. Sonuncu sahibi onu istemeye istemeye vermiştir. Kolomb *Nina* adındaki ikinci gemiyi daha az beğenmektedir. *Pinta*'dan biraz daha küçük olan bu tekne (21,4 metre boyunda, 100 tonluk bir Latin karavelası) kentin koruyucu azizesine ithafen *Santa Clara* olarak adlandırıldıktan sonra, armatörlerden Juan Nina onu satın alınca *Nina* haline gelmiştir (bu ad “Küçük Kız” anlamına geliyor olabilir). Kolomb onun manevraya yatkın olmadığını düşünmektedir. Başkasını bulamadığından onu kabul etmiş, ama “diğer gemileri izleyebilmesi için” büyük direktteki Latin yelkeninin yerine çok sayıda kare yelken koydurmuştur. Zaten Kolomb daha sonra “bu iki gemi onları çok kötü kalafatlamış olan ustaların kötü işçilikleri yüzünden su alacaklardır” diye kaydedecektir.

31 Mayıs Pazartesi; Kolomb üçüncü bir gemi talep etmiş, fakat Palos halkı bundan hiç hoşlanmamıştır. Zaman sıkıştırdığı için, Galiçyalı bir patronun Palos limanında fark ettiği *Marie Galante* adlı bir tekneyi kendi parasıyla kiralamıştır.

Bu ötekilerden çok daha büyük ve iki kat daha ağır bir gemidir. Fakat Kolomb onu hiç sevmemiştir, onun “fazla ağır bir keşif görevine fazla uygun olmadığını” düşünmektedir. “Fakat eğer onunla başını belaya soktuysa –kendi böyle yazacaktır–, bunun nedeni Palosluların hükümdarın emirlerine karşılık vermemeleridir, çünkü böylesine bir sefere uygun tekneleri hazırlamaya söz vermişler ve bu işi yapmamışlardır.

İşte tam Kolomb ve kötü niyeti. Paloslular iki gemi donatmak zorundaydılar; bunu yapmadılar mı? Seyahat boyunca Kolomb'un karakterindeki zaafırlara tanıklık edeceğiz.

Böylece bu üç geminin adları "Küçük Kız", "Boyalı Kadın" ve "Oynak Maria"dır. Bir kez daha ikirciklik. Kolomb'un mace-rasında her şey bu türden bir çifte okumaya –önemsizden yüce-ye– izin vermektedir.

15 Temmuz Pazar; Kolomb tayfalarını seçmektedir. Baskları, İspanyolları almaktadır. Kolomb aynı zamanda hekimler, ke-şiflerini kaydetmek üzere bir noter ve zorunlu olarak rastlaya-cakları ve tabii ki Arapça konuşmak zorunda olan şu Hintlileri ve Çinlileri Hristiyanlığa geçirmek üzere Arapça bilen, henüz yeni ihtida etmiş bir Yahudi de götürmektedir! Buna inanmakta mıdır? İlginç bir eksiklik: hiçbir papaz götürmemektedir.

Sefer denizcilik açısından Pinzonların ellerindedir. Bunla-rın iki gemilerinden birine komuta etmektedir. *Nina*'nın kap-tanı Vicente Yanez Pinzon, süvarisi de geminin sahibi olan Juan *Nino*'dur ve ikinci süvari, kaptanın kardeşi Juan Martin Pinzon'dur; bu gemiye yirmi tayfa binecektir. Üçüncü bir Pin-zon, Martin Alonso *Pinta*'nın kaptanı olacak ve bu gemiye yir-mi altı tayfa alınacak. Bask Juan de la Casa *Santa Maria*'nın kaptanı olacak, Kolomb bu gemiye otuz dokuz tayfayla beraber binecektir. Gemilere on beş aylık su ve rastlanılacak yerlilere dağıtılacak ıvır zıvır yüklenmeye başlamıştır.

Filo yola çıkacak ama acaba mesafeler doğru ölçümlenmiş mi? yararlanılacak haritalar yeterli mi?

Toscanelli'nin ünlü haritası ve yanlış ölçümü

Kolomb daha 1484 yılında Portekiz kralı II. Joao'ya ilk başvuru-sunu yaptığı andan itibaren mesafe konusunda doğru ölçüm olmadığı itirazların temeli olmuştu. İspanya krallarına da yapı-tığı sunumlarda, verdiği taslakta kurulların mensupları ağırlıklı olarak bu konu üzerinde durmuştur. Haklı mı çıktılar? Evet.

Kolomb'u bu keşif seyahatinde harekete geçiren Toscanelli'nin krala sunulmak üzere bir dostuna gönderdiği,

Kolomb tarafından görülen ve kendi el yazısıyla kopyası çıkarılan mektubu ve orada çizilmiş olan haritadır.

Toscanelli'nin haritası 1457 tarihlidir. Kolomb, hareketinden birkaç yıl önce, Asya'ya batı yönünde giderek de erişebileceği kanısına bu haritayla varmıştı. Haritada, yerleşim yerleri ve Karanlık Denizi⁴⁴ yani Atlantik Okyanusu da belirtilmişti. Sağ köşesinde çeşitli orantı ölçümleri kaydedilmişti: Biri "pro C. Miliaribus" (Her birim 100 deniz mili), diğeri "pro L. Miliaribus" (her birim 50 deniz mili). Ayrıca haritaya ek olarak küçük haritalar, efsaneler ve kara parçalarının, ülkelerin tipik özellikleri belirtilmişti. Afrika'nın yalnızca yarısının gösterildiği göze çarpıyordu. Nedeni de o zamanlar kıtanın güney kısımlarının henüz hiç bilinmiyor olmasıydı. Portekiz kıyılarından Japonya kıyısına kadar tam olarak 13.100 birim gösterilmişti; yani 2600 mil; bu Kolomb'un birkaç haftada geçebileceğini sandığı uzaklıktı.⁴⁵

Toscanelli haritasında gösterilen uzaklıklar yanlış ölçümü göstermekte.

Kolomb çağının en iyi haritacılarından biriydi ama, Kanarya Adaları ile Japonya arasındaki mesafeyi 2600 deniz mili (yani 4.800 kilometre) olarak kabul etmekle yanılıyordu. Bugün bilindiği gibi 19.000 kilometredir. Onun on iki yıldan beri, birçok kuşkucuya karşı savunduğu plan, o zamanlar herkesin bildiği şu teoriye dayanıyordu: doğu tarafında büyük kara parçaları vardı ve dünya bu yüzden beş kısım kara, üç kısım sudan oluşuyordu. Kolomb, bu teori yüzünden batıya giderek, iki haftada Hindistan'a ulaşacağı sonucunu çıkarmıştı.

O zamanın coğrafyacılarına göre dünyanın çevresi, olduğundan dörtte bir daha küçük ölçülmüştü: Aslında 40 bin olduğu halde 33 bin olduğu sanılıyordu. Bu yanlış bilgiler ve Amerika kıtası hakkında hiçbir bilgi olmayışı, Kolomb'un seyahat hedefini güçlendiriyordu. Kolomb, bu nedenle tezini oldukça rahat savunabilmişti.

⁴⁴ 12. yüzyıl Arap coğrafyacı El-İdrisi'nin tabiri.

Pierre Marc, Michael Brix, *Yenidünya'nın Keşfi KOLOMB*, s. 46-47.

O başka bir hesap yapmıştı: Portekizli Bartolomeo Dias 1486'da Afrika'nın en güney noktası olan Ümit Burnunu dönmüştü. Dias, doğuya doğru 12.500 kilometre giderek neredeyse Hindistan yolunun yarısına yakın bir yol geçtiyse, dünyanın çevresinin 33 bin kilometre olduğu tahminine göre, batıya doğru yol daha kısa olmalıydı. Yani Kanarya Adalarından Hindistan'a kadar 2.600 mil (4.800 kilometre).

Kolomb'un şansı 6.000 kilometre sonra Amerika kıtasına rastlamasıydı. Yoksa üç gemi de Pasifik Okyanusunun derinliklerinde kaybolup giderdi. Daha uzun bir yolculuk için erzakları da yetmezdi; Kolomb ve adamları açlıktan, susuzluktan ölürlü. Ellerinde olmadan yanlışlığa düşenlerin arasında Kolomb, demir alıp yola çıkmasını, bir kez daha yineleyelim, coğrafyacı ve matematikçi Toscanelli'nin haritasına borçludur.

İşte bu harita 1474'te Lizbon'daki kardinal danışmanı Martins aracılığıyla Portekiz kralı V. Alfonso'nun önüne gizlice ulaştırılmıştı; Toscanelli, Kral V. Alfonso'ya şöyle yazıyordu:

“Dünyanın küre biçiminde olduğundan kesinlikle emin olarak, haritamda size, Gine'ye eskisinden daha çabuk ulaşacağınız bir denizyolu gösteriyorum. Haritamda batıya doğru devamlı yol almanız gerekecek kıyıları belirttim. Bu şekilde ulaşacağınız yerleri isimlendirdim ve Lizbon ile Japonya'daki harika büyük kent olan Quinsay'ın arasındaki uzaklığı mil olarak koydum.”

Kolomb, her nasıl olmuşsa bu mektubu ve sunulan haritayı okuma ve kopyalama olanağı bulmuş. J. G. Leithauser'in söylediği gibi, Amerika'nın keşfine bazı hesap yanlışlıklarının sebep olduğu da söylenebilir.

Bilineni bir kez daha yineleyelim; Kolomb, Atlantik üzerinden Asya'ya ulaşmak için batıya doğru yelken açar, ama Asya yerine Amerika kıtasına ulaşır. Hint bölgesine vardığı düşünceyle bunu hiçbir zaman bilemeyecek.

Dias'ı, Kolomb'u ve ötekileri cesaretlendiren unsurlardan en önemlisi hem gemi inşası hem de yön bulmada teknoloji ve ustalıklar hızla gelişmiştir. Denizciler geminin enlemini hesap-

lamak için önceleri “cross staff” adlı basit düzeneği, daha sonra denizci usturlabı kullanmıştır. Hesaplamalar güneşin ufuk çizgisine açısı gibi açılar ölçülerek gerçekleştirilmiştir. Yönü bulmak için pusula kullanılmıştır. Hâkim rüzgârlar ve akıntılara ilişkin bilgiler ve krokiler de her bir yolculukta birlikte iyileştirilmiştir.

Avrupalı denizciler, Atlantik’e on yıllarca yelken açmıştır. Örneğin 1470’lerde İngiltere’nin Bristol limanından yola çıkan denizciler İrlanda’nın batısındaki “Brazil” adındaki efsanevi adayı aramıştır.

III- VASCO DA GAMA VE HİNDİSTAN YOLUNUN AÇILIŞI

Kristof Kolomb başlığı altında Amerika kıtasının keşif seferlerinde “koloniler” yaratıldı, Avrupalı yerleşimciler keşfedilen topraklara yerleştirildi; kavramın kendisini ifade edersek “kolonicilik” uygulamaya sokuldu. Coğrafi kâşifler hangi eylemin ya da olgunun öncülüğünü yaptı dersek, onlar, istemleri dışında oluşmakla beraber “koloniciliğin” başka bir deyimle “sömürgeciliğin” ve “soykırımın” öncüleri oldular. Önemli bir kâşif olan Vasco da Gama anlatımına koloniciliğin hedef amaçlarıyla başlamanın uygun olacağını düşünüyorum.

Kolonicilik

Kolonicilik 15. yüzyıl sonlarına doğru ortaya çıkmaya başlayan bir olgudur. Avrupa ülkelerinin topraklarını genişletme dönemi geleneksel olarak Amerika’nın Kristof Kolomb’un keşif seferleri sonucunda 1492’deki keşfiyle özdeşleştirilirse de, aslında bu olgu daha önceki yıllarda, özellikle Portekiz’in Atlantik Okyanusunda gerçekleştirdiği bir dizi keşifle oluşmaya başlar; bu girişimler hem Denizci Henrique’nin desteği hem de yeni ve daha etkin denizcilik araçlarının gelişimi ve gemi inşaat tekniklerindeki iyileşmeler sayesinde olumlu sonuçlar

verir. Bu sonuçlar Tordesillas'ta imzalanan antlaşmayla onaylanır ve önce Vasco da Gama'nın (y. 1460-1524) liderliğindeki bir filo denizyoluyla Hindistan'a ulaşır; hemen ardından da Pedro Álvares Cabral (y. 1467-1526) Brezilya'yı keşfeder. Ticaret sermayesinin kaynak tedariki için yeni bölgelerin arayışına çıkarak ufkunu genişletme ihtiyacı bu açıdan da daha da belirleyici rol oynar; tüccarların sayısının giderek artması da rekabeti arttırarak kazanç oranının düşmesine neden olur. Dolayısıyla dönüşüm krizlerine rağmen, en azından niceliksel olarak büyümeye devam eden kapitalizm açısından işlevsel olan yeni toprakların işgal edilip fethedilmesi, ekonomik büyüme açısından elzemdir. Nitekim okyanus ötesine düzenlenen seferleri sayısız İtalyan, Flaman ve Alman tüccar ve bankerler finanse eder.⁴⁶

Hindistan'a Götüren Yol

Vasco da Gama dünyanın ünlü coğrafi kâşifleri arasında en önemsenen figürlerden birisidir. Bartolomeu Dias'ın Ümit Burnunu geçişi sonrası tayfaların isyanıyla Hindistan yolundan dönüşüyle yarım kalanı, ondan on yıl sonra bir başka denizci Vasco da Gama tamamlayacaktır.

İskoç filozof ve ekonomist Adam Smith (1723-1790) 15 ila 16. yüzyıllar arasındaki geçiş döneminin bir çağ dönümü ve Kolomb ile Vasco da Gama'nın dünyayı birleştiren keşifleri sayesinde ancak o noktadan sonra bütün dünyayı kapsar hale gelmiş olan tarihin çarpıcı bir kırılma noktası olduğunu saptar: "Amerika'nın ve Doğu Hindistan'a Ümit Burnu üzerinden giden yolun keşfi, insanlık tarihinin kayıtlarındaki en muhteşem ve anlamlı olaylardır."⁴⁷ 15 ve 16. yüzyılların Portekizli hükümdarları astronomi ve denizcilik araştırmalarının önemini tamamen bilincindedir. Katolikliğe geçmediği için İspanya'dan

⁴⁶ Valdo d'Arienzo, "Kredi Sistemi, Para ve Monte di Pietalar", Umberto Eco (Editör), *Orta Çağ, Keşifler-Ticaret-Ütopya* (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa Yayınları, İstanbul, 2015, s. 174-175
Vittorio H. Beonio Brocchieri, (ed. Umberto Eco), *16. Yüzyıl* (içinde) "Giriş" yazısı, s. 20.

kovulan Yahudi gökbilimci Abraham Zacut, oradan da kovulana kadar Portekiz'e sığınır ve birkaç yıl saray gökbilimcisi olarak çalışır ve Vasco da Gama'nın seferinin organizasyonuna katkıda bulunur.⁴⁸

15. yüzyılın sonlarına doğru Portekiz, Afrika kıyısı boyunca deniz hâkimiyetini çoktan kurmuştu. Artık gözü pek bir denizcinin Portekiz yayılmacılığını Afrika'nın ötesine, Hindistan Yarımadasına taşıma zamanı gelmişti.

Portekizliler böyle bir yolu Prens Denizci Henrique (1394-1460) zamanından beri aramaktaydılar. Henrique ölümü sonrasında tahta geçen krallar da bu tasarımı hayata geçirmek amacıyla filolar donattı, gemicileri desteklediler. II. Joao, ardından gelen I. Manuel Afrika kıtası Ümit Burnunun aşılması ve Hindistan yolunun açılması amacıyla yapılması gereken her ne varsa seferber ettiler.

1488'de Bartolomeu Dias liderliğinde Portekizli bir kâşif heyeti, Afrika'nın güney ucundaki Ümit Burnunu dolaşarak Portekiz'e dönmüştü. Kazanılan bu başarıdan sonra, Portekiz kralı, Hindistan'a bir denizyolu bulmak için yapılan uzun araştırmaların da başarıyla sonuçlanmasının yakın olduğunu anladı. Ancak, Hindistan seferi, çeşitli nedenlerle ertelendikten sonra ancak 1497 yılında başlatılabildi. Kral, keşif grubuna başkanlık etmek üzere, bir aristokrat ailenin çocuğunu, Vasco da Gama'yı atadı.

Vasco da Gama 1460 yılında Portekiz'in Alentejo'da Sines liman kasabasında doğdu. Kentin köklü ailelerinden birisine mensuptu, Alentejo kentinin valisinin oğluydu. Babası Estevao da Gama, Portekiz kralı II. Joao'nun hizmetindeki denizcilerden biriydi. Vasco hayatının ilk yıllarını askeri eğitimle ve bir denizcide olması gereken becerileri edinerek geçirdi.

1492'de II. Joao tarafından Setubal ve Algarve'de bulunan bazı Fransız gemilerini ele geçirmekle görevlendirildi. Bar-

⁴⁸ Antonio Clericuzio, "Bilimin Mekânları: Saraylar ve Hamiler", 16. Yüzyıl (içinde), ed. Umberto Eco, s. 499.

tolomeu Dias'ın Ümit Burnunu keşfetmesinden sonra II. Joao Hindistan'a ulaşma görevini Estevao da Gama'ya verdi. Estevao da Gama'nın 1495 yılında ölümü üzerine keşif gezisinin komutası oğlu Vasco da Gama'ya geçti. Aynı tarihlerde II. Joao da öldü.⁴⁹

Kral I. Manuel tarafından Hint Okyanusu boyunca ticari güzergâh bulmak için bir sefer düzenlenmesi planlandığında, 1488'de Ümit Burnunun çevresini dolaşmış olan Bartolomeu Dias'ın önerisiyle Vasco da Gama seçilmişti. Dias aynı zamanda, Da Gama ve ağabeyi Paulo'nun kaptanlık edecekleri *Sao Gabriel* ve *Sao Rafael* adlı iki geminin de inşasını yönetmişti.⁵⁰

Papa 1481 yılında, Aeterni Regis Fermanı'nı yayınlarak Kanarya Adalarının güneyindeki toprakların Portekiz'e, toprakları ise İspanya'ya bağışlamıştı. 1493 yılındaysa, Kristof Kolomb'un keşiflerinin ardından Inter Caetera Fermanı'yla, bu hattı enlem yerine boylama dönüştürerek, 38. Batı meridyenini sınır olarak belirledi. Buna göre, bu hattın batısında yer alan keşifler İspanya'ya, doğusunda yer alanlar ise Portekiz'e ait olacaktı. 1494 tarihindeki Tordesillas Antlaşmasıyla bu hat, batıdaki 46 derece 37 dakika boylamına kaydırıldı. Dünya İspanya ile Portekiz arasında paylaştırılmış, öbür ülkeler görmezden gelinmişti.

Hindistan seferini yapacak gemilerin boyutlarını ve yelkenlerin durumunu okyanusa yelken açmış Amiral Zheng He'nin filosundaki gemilerle mukayese edelim; birinci bölümden anımsayalım, dünyanın en büyük filosuydu. Zheng He'nin düzenlediği yedi okyanus seferinin en ünlüsü 1431-1433 arasında gerçekleşir. Filosu 280 kadar gemiden oluşur (62'si büyük gemilerdir); Java'dan Mekke'ye kadar 20 ülkenin ziyaret edildiği belgelenen bu sefer sırasında Afrika'nın doğu kıyıları boyunca yol alınır ve Çinlilerin coğrafi bilgileri daha da gelişir. 1962 yılında Ming Hanedanlığı döneminde yapılmış bir devasa dümen bu-

⁴⁹ Turan Tektaş, *Vasco Da Gama*, Parola Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Mayıs 2019, s. 5.

Keşifler Atlası, s. 80.

lunmuş (6 metre uzunluğunda, omurgası 38 santim çapında ve 11 metre yüksekliğinde), yazılı kaynakların bilgileri birleştirildiğinde Amiral Zheng He'nin gemisinin boyutlarının hesaplanmasına olanak tanımış; gemi 140 metre uzunluğunda, tonajı da 1500 ton civarında olmalıydı. Kristof Kolomb'un 1492 yılında Amerika'ya giderken kullandığı *Santa Maria*'dan 30 metre daha uzun, Vasco da Gama tarafından kullanılmış en büyük gemiler yaklaşık 300 tonluktuk. Yelken donanımı: Avrupa gemilerinde olduğu gibi kumaştan değil de, yan yana bağlanmış bambu listelilerinden oluşan Çin yelkenlerinin halatlar, makaralar ve başka mekanizmalar yoluyla güverteden idare edilebildiği, dolayısıyla denizcilerin rüzgârdan en iyi şekilde yararlanmak için gerekli olan, ama aynı zamanda çok tehlikeli olan manevralar için direklerle tırmanmak zorunda kalmadığı göz önüne alınmalıdır.⁵¹ Bu değerlendirmeden yola çıkarak; bu okyanus civarı ve devamındaki ülkelerin liman bölgesi halkları ve denizcileri iki farklı kültürün denizcilik teknolojisi ürünleri konusunda bilgi ve birikim sahibiydi.

Bu değerlendirmeden yola çıkarak; Dias'ın ve Da Gama'nın yaşadığı dönemde gemiler, bir önceki yüzyıla göre oldukça gelişim göstermişti ve yelkenli gemiler rüzgâra 55 derece açıyla yol alabiliyordu. Bunu olanaklı kılan, Latin yelkeniydi. Üçgen biçimindeki bu yelken, mizana direği adı verilen geminin en arka direğine takılıyordu. Latin yelkeni sayesinde gemiler, kare yelkenli gemilerin beş tramolayla yapabildiklerini üç tramolayla yapabiliyordu. Bu durum Ümit Burnu gibi bir yerde, rüzgâra karşı yol alınabilmesini sağlamıştı.⁵²

Portekizlilerce yapılan keşiflerin 1480'lerde yeniden canlanmasındaki ana etkenlerden birisi Latin yelkenin kullanılması ve tabii ki 20 Mayıs Tordesillas Antlaşmasının sağladığı yeni olanaaktı. Ama, İngiltere, Fransa, Almanya ve Hollanda gibi ülkeler açıkça yok sayılmıştı. Katolik ve Protestan ülkeler arasındaki

⁵¹ Isaia Iannaccone, "Çin'de Bilim ve Teknik", ed. Umberto Eco, *Ortaçağ* (içinde) Keşifler-Ticaret-Ütopyalar, s. 524-525.

Tramola; gemiyi çevirerek, rüzgârı bir bordadan öteki bordaya almak.

büyük bölünmeler henüz yaşanmamıştı ancak papa, konu yeni topraklar bulmaya geldiğinde yalnızca İspanya ve Portekiz'in iki önemli güç olduğunu düşünüyor gibiydi. Tordesillas Antlaşmasının, Portekiz'e Brezilya üzerine hak iddia etme fırsatı tanınması nedeniyle çok şanslı bir hamle olduğu kanıtlandı. Bir sonraki sefer, Bartolomeu Dias'ın izinden giderek umutla beklenen Hindistan yolunu keşfetmek için Ümit Burnunun etrafını dolaşmak üzere yola çıkıldığında, tarih 8 Temmuz 1497'di.

Bu kez de komutan Vasco da Gama'ydı. Ele geçirilecek topraklara dikilmek üzere altı tane taş sütun taşıyan dört gemi Lizbon'dan yelken açtı: Bazı Türkçe çeviri kitaplarda gemilerin isimleri ve atamalar konusunda farklılıklar var; Peter Aughton "Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler" kitabında yazdığına göre; Da Gama tarafından bizzat kumanda edilen amiral gemisi *San Raphael*, kardeşi Paulo da Gama kumandasında *San Gabriel*, Nikolas Coelho'nun *San Miguel*'i ve adını bilmediğimiz bir erzak gemisi.⁵³ "Keşifler Atlası"nda yazılana göre; Vasco da Gama'nın gemisi *Sao Gabriel*, kardeşinin kumanda edeceği gemi *Sao Raphael*.⁵⁴ J. G. Leithauser "Dünyamızın Fatihleri" kitabında da Vasco da Gama'nın komutasındaki sancak gemisi *Gabriel*, kardeşi Paolo'nun komuta ettiği *Raphael* teknesi,⁵⁵ olarak yazılmış. Denebilir ki, gemilerin isimleri ve komutanları- birinci kaptanları bu kadar önemli bir sorun mu ki üzerinde duruldu? Evet, ciddi bir sorun, çünkü gemiler ve komuta edenlerin yerleri değişirse, coğrafi keşifler gibi çok önemli tarihi olaylar doğru referanslarla anlatılamaz! Başka bir önemli örnek: Gemilerde o yüzyıllarda sık sık isyan çıkmaktaydı, gemilerin adları yanlış yazılırsa bu olaylar nasıl izlenebilir?

Başlangıçta her şey yolunda gitti. Lizbon'dan ayrılışın birinci haftasında, 15 Temmuz Cumartesi günü, dört gemi ufukta Kanarya Adalarını gördü.⁵⁶

⁵³ Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 77-78.

Keşifler Atlası, s. 80.

G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 121.

Nigel Cliff, *Son Haçlılar*, çev. Deniz Güzelgüngen, Remzi Kitabevi, İstanbul, Birinci basım: Haziran 2013, 158.

Bu yolculuğun ilk ayağına Gine kıyısındaki Portekiz yerleşimine vali olarak gönderilen Bartolomeu Dias kılavuzluk yaptı. Dias, daha sonra Cape Verde Adalarında onlardan ayrılırken, Atlas Okyanusu boyunca güneye, batıdan esen rüzgârlarının gemileri tekrar karaya yaklaştıracığı Ümit Burnu enlemine kadar gitmeleri talimatını verdi. Kıyıya bu kadar uzakta seyahat etme fikri tehlikeli görünüyordu ancak kıyıya yakın seyretmekte ısrar eden önceki kâşifler için seferi zorlaştıran rüzgâr ve kıyı akıntılarıydı. Dias'ın tavsiyesi doğru çıktı ve Vasco da Gama, sorunsuz bir yolculuktan sonra, günümüzdeki St. Helena Körfezinde, Cape Town'dan çok uzak olmayan bir yerde anakaraya vardı. Da Gama, adamlarını burada dinlendirip gemisini önündeki yolculuğa hazırladıktan sonra, yeniden denize açıldı ve Ümit Burnunu başarıyla aştı. Dias'ın karaya çıktığı Mossel Körfezini yeniden buldu. Burada, Dias'la tam olarak aynı sorunu yaşadı. Kafile şiddetli bir fırtınaya rast geldi ve gemiler birbirleriyle irtibatı kaybetti. Sonunda gemiler bağırıldığında duyulabilecek kadar yakın mesafede tekrar bir araya geldiğinde, *San Miguel*'in kaptanı Nicolas Coelho fırtınadan ürküp tayfalara geri dönme-leri gerektiğini söyledi.⁵⁷ Bu öneri gibi görünen talep aynı zamanda bir isyan girişimiydi.

Ümit Burnunu geçiş çok eziyetli bir yolculuk olmuştu. Doksan üç huzursuz gün boyunca kara yüzü görmemişlerdi.

18 Kasım'da Ümit Burnunun karşılarında olduğuna dair kuşkuya yer bırakmayan ilk görüntü önlerindeydi. Görülür görülmez, Ümit Burnunun aşılmasının zorlu olacağı belli oldu. Rüzgârlar güneyden kıyıya doğru esiyordu ve dört gün boyunca gemiler denize açılmak için uğraş verdikçe gerisingeri karaya sürüklendiler. Nihayet, 22 Kasım gününün öğle vaktinde rüzgâr arkalarından esmeye başlayınca burnu dolandılar. Bu sularda daha önce yalnızca bir filika yelken açmıştı ve Bartolomeu Dias bu efsanevi burnu sadece eve dönüş yolunda görmüştü.⁵⁸

⁵⁷ Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s.75-79; *Keşifler Atlası*, s. 80.

Nigel Cliff, *Son Haçlılar*, s. 168.

Sao (San) Gabriel gemisinde tayfalar bilinmeyen sulara girmekten korkuyor ve isyan tehdidinde bulunuyorlardı. Vasco da Gama hem kaptanı hem de seyir subayını zincire vurdurdu; bu arada kardeşi Paulo da diğer gemideki isyanı bastırmıştı.

Da Gama geri dönüş önerisiyle hiç ilgilenmedi. Rotasında devam etti.

Tarih 7 Aralıktı ve gemilerde belirgin şekilde gergin bir heyecan hâkimdi. Bartolomeu Dias'ın eve döndüğü nokta biraz ilerdeydi ve Gama'nın adamları doğanın gizli bölgelerine girmek üzereydi. Birçoğu aşılabilir bir eşiğe doğru ilerlediklerinden emindi ve kısa süre içinde bu en büyük korkuları gerçekleştiriyormuş gibi göründü.

8 Aralıkta gemiler demirli oldukları körfezden hareket eder etmez korkunç bir fırtınanın tam kalbine doğru ilerlediler. Fırtına tam doruk noktasına çıktığı sırada Nicolau Coelho'nun karavelası gözden kayboldu ve en deneyimli denizciler bile sonlarının geldiğini düşünmeye başladılar.

Sonunda gökyüzünün rengi açıldı. Günbatımında gözcüler ufukta, beş fersah gerideki *Bérrio*'yu fark ettiler. Coelho da sonunda onları yakalayabildi.

Filo fırtınada açık denize sürüklenmişti, bu yüzden bir kez daha karaya doğru yöneldiler. Üç gün sonra nöbetçiler bir dizi alçak ada gördüler. Burada Bartolomeu Dias'ın diktiği son sütun vardı.

Ertesi gün, 16 Aralıkta üç gemi Dias'ın isyankâr mürettebatının onu geri dönmek zorunda bıraktığı nehir ağzını geçti. Artık daha önce hiçbir Avrupalının, belki de hiç kimsenin dolaşmadığı sulara yol alıyorlardı.

Kayıtlara göre 21 Aralıkta onlarca yıllık arayış ve yüzlerce yıllık hayallerin ardından Avrupalılar ilk kez Hint Okyanusunda yelken açmıştı.

11 Ocak 1498 tarihinde nöbetçi gözcüler küçük bir nehir ağzı gördüler. Demirleyip karaya çıktılar, Afrikalılar yanlarına geldi. Köylülerle dostça mal değiş tokuşu yaptılar. Bir gün sonra buradan ayrıldılar, dokuz gün süren seyrin ardından bir nehir

ağzına geldiler. Burada da Afrikalı yerliler tarafından çok dostça karşılandılar.⁵⁹

Portekizliler nehirde otuz iki gün kaldı. Adamlar burada iyice dinlendi. Şimdilik Doğu Afrika cennet gibiydi, ama sıcak ve nemli havada tehlike kol geziyordu. Mürettebat ciddi biçimde hastalandı. Evden ayrıldıktan yedi ay sonra korktukları iskorbüt de tanışmaya başladılar. Gemide doktor yoktu ama aynı zamanda berberlik de yapan gemi cerrahı vardı. Sonunda Da Gama yola devam emri verdi. Buraya “Uğurlu Nehir” ismini verip haritaya işaret ettirdi.

Küçük armada 24 Şubat Cumartesi günü yeniden açık denizdeydi.

1 Martta kıyıya yakın, önce gördüklerine göre daha büyük ada grubu görüş alanına girdi. Uygun bir yere demir attılar, adadan kayıklarla gelenler onları yine sevecenlikle karşıladılar.

Portekizliler kısa bir süre sonra gemiye gelen bu adalıların Arapça konuştuğunu fark ettiler. Gemiler limana girip demirlediler, yerel sultan onları evine davet etti, karınlarını doyurdu. Gemiciler burasının Mozambik olduğunu öğrendiler. Buradaki yerli halk iyi giyimli adamlar, ticaret yapan kuzeyli tüccarlardı. Portekizliler bu bölge Araplarına ısrarla Mağripliler diye hitap ettiler.

İlk durak Mozambik’ti. Seyir defterine, 1498 Martında Mozambik’e ulaştıklarında tayfaların birçoğunun iskorbüt hastalığına tutulmuş olduğu yazılmıştı: “Elleri ve ayakları şişmişti ve diş etleri büyüyerek dişlerini öylesine sarmıştı ki, hiçbir şey yiyemiyorlardı.” Taze meyve eksikliği bu hastalığa yol açıyordu, daha sonra bol narenciye ve özellikle limon yendiğinde etkili olduğu kanıtlandı.

Bu seyahatlerin yalnızca denizle, fırtınayla, doğayla mücadele edilerek değil başka ne denli zorluklarla yapıldığını gösteren bir olay iskorbüt hastalığıdır. İki yüz yılı aşkın bir süre boyunca kâşifleri etkilemeye devam eden bir hastalık niteliğini korudu.

⁵⁹ Nigel Cliff, *Son Haçlılar*, s. 176.

Macellan zamanında iskorbüt Avrupa'nın yeni tanıştığı bir hastalıktı, Keşifler Çağının korkunç bir yan ürünüydü. 1498'de Vasco da Gama'nın mürettebatı Afrika sahillerini Portekiz için araştırırken, hastalığın ilk kayda geçmiş patlamasına yakalanmışlardı. Da Gama, Arap tüccarların hasta denizcilere portakal ikram ettiğini, bunları yiyen adamların mucizevi bir iyileşme gösterdiğini de yazmıştı. Vasco da Gama'nın mürettebatı Hint Okyanusunu aştıkları üç buçuk ay içinde bir kez daha iskorbüte yakalanmış, bu kez de otuz adam ölmüştü. Da Gama, "İki hafta sonra gemileri yüzdürecek adam kalmayacak" diye yazmıştı. Karaya ulaşıp hayat veren portakallarla ziyafet çekmeleri kurtuluşları olmuştu. Macellan'ın adamları fare yiyerek de iskorbüte karşı çözüm bulmuşlar, çünkü, insanların tersine fareler C vitamini sentezler ve depolar.⁶⁰

Yeniden Madagaskar'a, bıraktığımız yere dönelim. Sultan gelenlerin Türk olup olmadıklarını merak ediyordu. Da Gama hiç bozuntuya vermedi, Türk değiliz onların o coğrafyadaki başka bir memleketten geliyoruz, dedi. Tüm bu konuşmalar gemide bulunan Arapça bilen bir tercüman (Fernaõ Martins) aracılığıyla oluyordu.

Doğu'dan gelen Arap tüccar gemileriyle burada karşılaştılar. Kısa bir süre sonra iki taraf arasında gerilim ve gerginlik hissediliyordu. Müslümanlarla Hristiyanlar arasındaki haclı savaşları, İspanya ve Portekiz'den Müslümanların kovulmaları bu gerilimi tetikleyen en temel unsur olmakla birlikte, Arap denizci tüccarları daha da tedirgin eden konu Portekiz gemilerinin Hindistan'a varışı sonrası ticari çıkarlarının yok olacağı endişesiydi.

Portekizlilerle küçük adalardan gelen yelkenli kayıklardaki Müslüman savaşçılar arasında gerilim tırmandı. Da Gama ateş açma emri verdi. Hristiyanlarla Müslümanların Hint Okyanusunda bu ilk yüz yüze gelişleri bir anda düşmanlığa dönüşmüş-

⁶⁰ Laurence Bergreen, *Macellan – Dünyanın Ucunu Aşmak*, çev. Ebru Kılıç, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2020, s. 191.

tü. Sultanın kendilerini ilk başta Türk sandığı için sıcak davrandığını anladılar. Ertesi gün yelken açarak adadan ayrıldılar.

İki gün sonra yüksek dağlara sırtını dayamış bir burundan geçerken rüzgâr dindi ve filo olduğu yerde kaldı. Sonraki akşam bir esinti gemileri açık denize taşıdı, ama aynı sabah uyandıklarında güçlü bir kıyı akıntısının onları yine Mozambik Adası'nın gerisine kadar sürüklediğini gördüler. Hristiyanların geri döndüğü haberini alan sultan bu kez onlarla uzlaşmak amacıyla birisini gönderdi. Ama bu adam bir daha görünmedi. Su almak için adaya indiler, iyi karşılanmadılar, yine ateşler açıldı. Sultanla karşılıklı atışmalar sonucunda, Da Gama tüm filikaları silahlı adamlarıyla doldurup, kasabaya saldırmaya karar verdi. Karşısındakiler, ateşli silaha karşı okla, yayla, mızrakla savunmaya hazırdılar. Portekizliler üç saat boyunca kıyıyı topa tuttular. Sultan iki Hristiyan olmuş Hintliyi tutsak etmiş, Da Gama bunların bırakılmasını, gemiden kaçan bir köle olduğunu ve bunun iadesini istiyordu. Bu amaçla kasabaya saldırıp tutsak alıp, Hintlilerle takas etmeyi planladı. Kayıklara silahlı adamlarıyla doluştular, içinde dört Afrikalının olduğu bir kanoyu tutsak alıp, gemiye getirdiler. İçinde tüccar malları olan bir başka kanoyu yağmaladılar. Ertesi gün, yani pazar günü kıyı bomboştı. Portekizliler bu kez direnişle karşılaşmadan su varillerini doldurup gemilerine döndüler. Da Gama gösteriş olsun diye kıyıyı bombalattı. Kendince mesaj vermişti, kıyıdan ayrılarak küçük adaya döndüler. Uygun rüzgâr gelene kadar üç gün burada beklediler.

29 Martta uygun rüzgârla sefere kuzeye doğru devam ettiler ve 7 Nisan Cumartesi Mombasa'nın kuzeyindeki Malindi'ye (günümüzde Kenya) ulaştılar. Seyir defterine burasıyla ilgili olarak, "Mombasa... Nar, Hint inciri, her türden portakal, limon ve ağaç kavunları dikili meyve bahçeleriyle dolu, oldukça hoş bir yer" yazılmıştı.⁶¹ Mombasa'nın üç katlı binalarının sokaklarında dolaştılar, kadınların şıklığına hayranlık duyular.

⁶¹ *Keşifler Atlası*, s. 80.

Mombasa sultanı kendilerine çok konukseverlik gösteriyordu. Ama halk aynı duygu içinde değildi. Portekizlilerin burasını terk etmelerini istiyorlardı. Bu amaçla gemilere saldırdılar. Portekizliler Mombasa nüfusunun yarısının olduğunu sanıyorlar ve hâlâ niçin yardıma gelmediklerine bir anlam veremiyorlardı. Sonunda, Hint Okyanusunu nasıl aşacaklarına dair hiçbir fikri olmayan filo, 13 Nisan günü yelken açtı.

Da Gama, Mombasa'yı ziyaret eden ilk Avrupalı olmuştur; ancak düşmanca karşılanmış ve kısa sürede ayrılmıştır. Arapların arasında iyi davranan da oldu; Malindi Sultanı bunlardan birisi. Da Gama, bu bölgeden ayrılmadan önce, kasabanın tepelerinden birine yanında getirdiği taş sütunlardan birisini dikmek üzere Malindi Kralı'ndan izin aldı.

Burada akıntıları, muson rüzgârlarını bilen bir kılavuza gerek sinim vardı, bulundu; kılavuzun adı Guceratlı Ahmed ibn Mecid.⁶² bu isim bazı kaynaklarda Ahmed Mescit olarak geçiyor, sanıyorum tercümeden kaynaklanan bir hata söz konusu. 27 Nisan 1498'de Malindi'den tekrar yola çıkan filoya Hindistan'ın Karela kıyısına dek kılavuzluk etti. Taha İ. Özel araştırmasında⁶³ kılavuz hakkında ayrıntı veriyor; İbn Macid'in Vasco da Gama'nın seyrine katılması tamamen ilahi bir rastlantıydı. İbn Macid, Hint Okyanusunda seyir için gerekli ayarlamaları yaparken, "kemal" adı verilen, eski bir Arap seyir aleti kullanıyordu. "Hint Okyanusunda seyir yapan Arap ve Hintli denizciler tarafından kullanılan 'kemal' sayesinde yıldızların yüksekliği ve limanların enlem dereceleri ölçülebiliyordu. Sabit bir ufuk çizgisi belirleyen 'kemal', enlemi belirlemek için çok kritik bir rol oynuyordu. Avrupalı gemilerin o dönemde kullandığı açılı ölçme aletleri ve onlardan bir tanesi olan usturlap, gemiler hareket halindeyken çok da güvenilir değildi.

Kara arkalarında kaldıktan sonra, Da Gama'nın gemilerinin Afrika'dan Hint Okyanusu sahillerine ulaşması sadece yirmi üç

⁶² Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 80.

Taha İ. Özel, *İngiliz Doğu Hindistan Şirketi*, Vadi Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 43-44.

gün sürdü. Vasco da Gama 20 Mayıs 1498’de, Malabar sahilinde önemli bir ticaret merkezi olan Calicut’a vardı (bazı kitaplarda Kalküta olarak yazılıyor, bu doğru değil, çünkü Kalküta daha doğuda).

Lizbon’dan ayrılmalarından yaklaşık olarak on ay sonra gemiler Calicut limanına ulaştılar. Bir söylenti, Da Gama’nın kentte Portekizce konuşan bir adam olan Bontaybo’yla karşılaştığında, “Komutanın ve diğerlerinin, yurtlarından bu kadar uzakta dillerini konuşan birisiyle karşılaştıkları için ne denli şaşırdıklarından ve sevinçten ağladıklarından” söz etmektedir.

Sonrasında da Gama Bontaybo’yu kucaklamıştır; Da Gama’nın Afrika kıyılarında karşılaştığı bazı Arap tüccarlarının kıskançlığı sonucu, gemilerinden birisi kaçırılmak istendi, kendisine suikast düzenlendi. İkisinde de başarılı olunamadı. Da Gama Calicut’ta malları indirirken sorunlarla karşılaştı.

Ticari düzenleri için tehdit gören tüccarlar, onu rehin aldılar. Kardeşi Paulo da bölgenin ileri gelenlerinden altı kişiyi kaçırarak misillime yaptı.

Bu durum, Da Gama’nın dört gemiden oluşan filosunun, 50 gemilik bir Portekiz filosunun öncü birliği olduğuyla ilgili yalan bir bilgiyle karışınca düşmanca tavırlar son buldu ve Da Gama serbest bırakıldı.

Ama Hintliler onlara iyi davrandığından Hinduları Hristiyan sandılar, Hindu mabetlerini de kilise.

Gemiler ağustos a kadar Calicut’ta (Kalikut) kaldı. Ardından, doğu rüzgârlarından yararlanarak Afrika’ya doğru dönüş yolculuğuna çıktılar. Rüzgârlar uygun olmadığından Afrika kıyılarına ulaşmaları, Malindi’ye ulaşmaları 132 gün. Dönüş çok sıkıntılıydı, gemiciler hasta düştü ve bazıları iskorbütten yaşamlarını yitirdi.

Seyir defterinde yine iskorbüt hastalığı karşımıza çıkmakta: “Gemilerimizde çalışabilenlerin sayısı sadece yedi ya da sekiz kişiydi.”

Denize her geçen gün daha fazla ceset atılıyordu. Afrika sahilini gördüklerinde çok azı hayatta kalmıştı. Da Gama ge-

milerden birisini *Sao Rafael*'i Malindi'de mürettebat azlığı nedeniyle terk etmek zorunda kaldılar. Üçüne de yetecek tayfa kalmamıştı.

Gemilerden ilki 10 Temmuz 1499 tarihinde Portekiz'e vardı, Da Gama'nın içinde bulunduğu gemi de iki ay sonra limana ulaşabildi. Gemilerin Lizbon'a ulaşması aylar sürdü. Yola çıkan ilk 170 kişilik mürettebattan sadece kırk dört kişi sağ olarak (bazı kaynaklar elli beş kişi demektedir) geri dönebilmişti. Bununla birlikte, Da Gama 9 Eylül 1499'da Lizbon'a geri döndüğünde, iki yıllık yolculuğunun muazzam bir başarı olduğunu hem kendisi hem de kral gayet iyi anlamıştı.⁶⁴

Kayıplarına rağmen Vasco da Gama, Ümit Burnunu aşan ve koyduğu hedefi gerçekleştiren büyük bir kâşif ve denizci olarak değer görmüştür. Da Gama, Doğu'ya denizden ulaşabileceğini kanıtladı ve üstün başarısı, onun bütün zamanların en büyük kâşifleri arasında yer almasını sağladı. Seferi sırasında aldığı yolun toplamı, dünyanın çevresine eşittir.

Ağustos 1499'da ülkesine sefer dönüşünde Da Gama'ya başarıları onurlandırılarak "Hint Denizleri Amiralî" unvanı verildi. Kral I. Manuel ise kendisine, "Etiyopya, Arabistan, Pers diyarı ve Hindistan'ın fethinin, denizciliğinin ve ticaretinin Lordu" şeklinde mütevazı bir lakap almıştı!

Ticari açıdan ise Vasco da Gama'nın bu ilk Hindistan seferi müthiş bir başarıyla sonuçlanmıştı. Hindistan'dan getirdiği baharatlar, seferin maliyetinin tam 60 katına bedeldi ve kral doğal olarak kendisine açılan bu kaynağı sonuna kadar sömürmek istiyordu. Kralın bu denli heyecanlanması normaldi. Çünkü Hindistan'dan İran-Osmanlı-İtalya üzerinden Portekiz'e gelen baharatların tonu Avrupa pazarlarında ortalama 200 sterline satılabiliyorken, doğrudan Hindistan'dan bu malları getirecek olan gemilerin maliyeti yalnızca ton başına 2-3 sterlindi.⁶⁵

⁶⁴ Michael H. Hart, *Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100*, çev. Nurşan Üstüntaş, Neden Kitap, İstanbul, 1. Baskı: Ocak 2006, s. 401.

Taha İ. Özel, *İngiliz Doğu Hindistan Şirketi*, s. 47.

İkinci ve Üçüncü Hint Seferi

Altı ay sonra, Portekiz kralı, Pedro Álvares Cabral kumandasında artçı bir keşif heyeti yola çıkardı. Cabral komutasında 13 gemiden ve yaklaşık 1200 mürettebattan oluşan filoyu 1500 yılında yola çıkardılar. Yine amaç Hindistan'dan baharat getirmektir. Cabral Brezilya yolunu keşfederek Hindistan'a bu yolla ulaştı. Fakat Cabral'ın adamlarından bazıları Calicut'ta (Kalküt) öldürülmüştü.

Vasco da Gama suçlulara cezayı vermek üzere, yirmi gemiden (savaş gemisi olduğu iddiaları da var) oluşan bir filoyla Şubat 1502'de 21 gemisiyle ikinci kez Hindistan'a döndü.

Avrupa keşif çağının belki de en acımasız kâşifi sıfatı yakıştırılan Vasco da Gama'nın bu seferdeki davranışları son derece acımasızdı. Hindistan açıklarında Kannur bölgesinde Mekke'den hacdan dönenleri taşıyan 20 gemiyi ele geçirdi, mallarına el koyduktan sonra Hristiyanların denizlerdeki üstünlüğünü ispat için bir Arap gemisini aralarında kadınların ve çocukların da olduğu yüzlerce yolcusuyla birlikte yaktı. 260 erkek ve 50 kadın feci şekilde sulara gömüldüler. Kadınlar, küçük çocuklarını Avrupalılara doğru uzatarak merhamet diledilerse de, Da Gama gözünü bile kırpmadı. Sadece bu tekneden yirmi kadar erkek çocuğunu Hristiyanlaştırmak ve rahip yapmak amacıyla yanına aldı.

Calicut'a (Kalküt) vardığında Zamorin'den (Kral) bütün Müslümanları limandan sürmesini istedi. Zamorin bu emri yerine getirmekte tereddüt ettiğinden otuz sekiz Hindu balıkçıyı esir aldı, öldürdü, kollarını bacaklarını kesti ve sonra limanı bombardımana tuttu. Vahşet sergilemekten kaçınmayan Da Gama dönüş yolunda Doğu Afrika'da bazı Portekiz kolonileri kurdu.

Vasco da Gama 1503'teki seferinden yaklaşık 1500 ton baharatla Portekiz'e dönmüştü. Bu miktar, Venedik'in Mısır'dan bir yılda alıp Avrupa pazarına sürdüğü miktara eşitti ve elde edilen kazanç ise yüzde 400 civarındaydı.⁶⁶ Başardığı işler ve

⁶⁶ Taha İ. Özel, *İngiliz Doğu Hindistan Şirketi*, s. 48.

kahramanlıkları(!) için Portekiz kralı tarafından cömertçe ödüllendirildi: Kral ona unvanlar, arazi, maaş ve daha başka maddi ödüller verdi. Da Gama yeni Portekiz kralı tarafından genel valiliğe atandığı 1524 yılına kadar, Hindistan'a bir daha gitmedi. Hindistan'a vardıktan birkaç ay sonra hastalandı ve Aralık 1524'te burada öldü. Lizbon yakınlarında bir yere gömüldü. Da Gama evli ve yedi çocuk babasıydı.

Vasco da Gama özet olarak neler yaptı?

- Baharatların ve diğer Doğu mallarının Batı pazarlarına doğrudan ticaretini mümkün kılan denizyolunu keşfetti. Afrika'nın doğu kıyılarının ele geçirilmesinin –temiz su, erzak ve kereste sağlayan limanlarıyla– 1505'te Mozambik'in sömürgeleştirilmesini hedefleyen Portekiz için zorunlu olduğunu fark etti.

Hindistan'daki Portekiz çıkar politikalarını şiddetli biçimde uyguladı ve Calicut Zamorini Krallığı gemilerinden 29'unu yok ettikten sonra zorla ticari imtiyazlar elde etti.

Cabral'la birlikte *dünyanın ilk küresel imparatorluğu* olan Portekiz İmparatorluğunun yolunu açtı.

1497'de Vasco da Gama, doksan yedi gün boyunca kara yüzü görmediği bir yolculuktan sonra, dümenini doğru olarak Ümit Burnuna doğru kıvrılabilmişti, oysa on altı yıl önce Bartolomeu Dias tarafından keşfedildikten sonra herhangi bir Avrupalı Ümit Burnuna varmış değildi.

Da Gama okyanusa açılan ilk Avrupalı denizcilerin yöntemine başvurmuştu. Varacağı noktanın –bu olayda Ümit Burnunun– enlemini biliyordu, çünkü Dias, burayı keşfettiği yolculuğunda, enlemleri ölçmüş ve yazmıştı. Vasco da Gama, sığ sularda karaya oturma tehlikesinin bulunmadığı ve rüzgârların kıyılardakinden daha güçlü ve daha düzenli estiği Atlantik'in ortalarına açılarak varmayı amaçladığı noktanın enlemine güvenlik içinde ulaştı ve bunu kıyıyı izleyerek ulaşabileceği za-

mandan çok daha kısa bir sürede başardı. Sonra gemisinin burnunu tam doğuya döndürerek varmayı umduğu yerin kıyıları ufukta görünene dek ilerledi. Geminin kaptanı gideceği yerin enlemini bildiği sürece, kıyıdan güneyde ya da kuzeyde saptadığı bir noktaya doğru yola çıkıp, bu noktaya vardıktan sonra gemisinin burnunu varacağı yerin durumuna göre doğuya ya da batıya çevirerek, o yerin enlemini tutturuyor, kesin olarak inilecek limana yönelmeye olanak verecek kara parçasının görüldüğü noktaya kadar ilerleyerek, varacağı yeri kolaylıkla bulabiliyordu.⁶⁷

Avrupa gemiciliğinde yapılan büyük teknolojik değişimler ve gelişmeler, yalnızca coğrafi keşifler bakımından kolaylık sağlamadı, zamanın egemen deniz savaşı yöntemlerini de tarihe gömdü. Gemi yapım teknolojisi sonucu çevik manevra yeteneği sağlandığından, Kolomb, Vasco da Gama, Macellan ve bunlar kadar ünlü olmamakla birlikte bunlardan daha az atak olmayan birçok kaptan, tüm yeryüzünün okyanuslarını Avrupa gemiciliğine açtıkları zaman, gemileri başka yerlerde ve Kuzey Atlantik'ten daha az fırtınalı sular için yapılan tekneler karşısında ezici bir teknik üstünlüğe sahip bulunuyordu. Karşılarına çıkabilenler yalnızca Çin ve Japon *cankları*ydı (bir tür yelkenli gemi).

Bu teknik gerçekler, Avrupa'nın denizlerde yayılmaya başlamasında görülen hızın nedenlerinden bir bölümünü açıklamaktadır. Vasco da Gama Afrika'yı dolanarak Hindistan'a yaptığı ilk seyrini 1499'da tamamladı. Bu tarihten on yıl sonra, Portekizliler sayıca çok daha üstün İslam filosunu Umman Denizindeki Diu Limanı açıklarında yenilgiye uğrattılar ve böylece Hint Okyanusunda deniz üstünlüklerini kurma yolunda ileri bir adım atmış oldular.

Portekizliler, Hindistan'da, 1509 yılından itibaren üs ve liman elde etmişler ve Osmanlı'nın Mısır ve İran'ı fethinden

⁶⁷ William H. McNeill, *Dünya Tarihi*, çev. Alaeddin Şenel, Kaynak Yayınları, İstanbul, Birinci baskı: 1985, s. 269-271.

sonra dünyanın en güçlü devletiyle karşı karşıya kalmışlardı. Bu hiç akıllarından geçirmedikleri bir şeydi. 1530'larda bölgedeki Portekiz deniz gücü, 190 savaş ve 210 nakliye gemisiyle muazzam bir seviyedeydi. Ayrıca yerli halktan da asker toplamışlardı. Bu deniz gücü, aynı anda 26 bin kişiyi taşıma kabiliyetindeydi. Osmanlı Devleti ise ilk Hindistan seferine çıktığı 1538 yılına kadar, 21 yılda sadece 76 parçalık bir deniz gücü meydana getirebilmişti. Bu gücün tamamı kadirga adı verilen, Portekiz kalyonlarına göre daha küçük tonajlı iki direkli, hem yelken hem de kürek gücüyle hareket eden gemilerden oluşmakta olup, ateş gücü son derece sınırlıydı. Venedikli arabulucu Duarte Catanho, 1540 yılında Portekiz kralına verdiği raporda, Süveyş'te 46 geminin bulunduğunu, ancak bunlardan bir kısmının okyanusta seyretmeye müsait olmadığını açıkça görüldüğünü yazmıştı.⁶⁸

Hiç zaman yitirmeden, Portekiz'in genç kralı üçüncü seferi Goa'ya (1510'da fethetmişlerdi) yaptırdı, yıl 1524.

Portekizlilerin yıllar itibariyle yaptıkları fetihler; Malakka (1511'de) ve Hürmüz Adası (1515'te) gibi stratejik noktalarda deniz üsleri kurdular. Bir Portekiz akını 1511-1512'de Baharat Adalarının içlerine girdi ve bir Portekizli tüccar 1513'te Kanton'a vardı. Bir kuşak sonra (1545'te) Japonya'yla misyonerlik ve ticaret ilişkileri kurulmuştu. 1557'de de Güney Çin kıyısındaki Makao'da sürekli bir Portekiz yerleşim yeri kuruldu. Portekiz yayılması bu bölgede İspanya'nın Meksika yoluyla Filipinler'e uzanan rakip imparatorluk gücünün yayılma alanına girmiş oldu.

⁶⁸ Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, Dz.K.K. Deniz Basımevi, İstanbul, 2.baskı: Eylül 2009, s. 174.

OKUMA PARÇASI⁶⁹

Vasco Da Gama'nın Belli Başlı Önemi

Avrupa'dan Hindistan ve Uzakdoğu'ya giden ve etkisi birçok ülke tarafından hissedilen denizyolunu açmış olmasından ileri gelir.

Kısa vadede bu olayın en büyük etkisi Portekiz üzerinde görülmüştür. Doğuya giden yeni ticaret yolunun denetimini eline aldıktan sonra, eskiden uygar dünyanın kıyısında köşesinde kalmış olan bu yoksul ülke, kısa sürede Avrupa'nın en zengin ülkelerinden biri haline geldi. Portekizliler Hint Okyanusu çevresinde hatırı sayılır bir sömürge imparatorluğu kurdular. Hindistan, Endonezya, Madagaskar ve Doğu Afrika kıyılarında ileri karakolları vardı. Bütün bunlar ellerinde bulunan Brezilya'daki topraklara ve Batı Afrika'da, Da Gama'nın yolculuklarından çok önce kurmaya başladıkları sömürge imparatorluğunun üzerine eklenen kazanımlardı. Portekizliler bu sömürgelerden birkaçını yirminci yüzyılın ikinci yarısına kadar ellerinde tutmayı başardılar.

Vasco da Gama'nın Hindistan'a yeni bir ticaret yolu açması, daha önce Hint Okyanusundaki ticaret yollarını ellerinde tutan Müslüman tacirler için vahim bir geriye gidiş olmuştu. Müslüman tacirler kısa süre sonra Portekizliler tarafından yenilgiye uğratılmış ve yerlerinden edilmişlerdi. Dahası, Hindistan'dan Avrupa'ya giden karayolları artık kullanılmaz olmuştu, çünkü deniz ulaşımı daha ucuza mal oluyordu. Bu durum doğu ticaretini daha önce denetimleri altında bulunduran Osmanlı Türklerin ve Venedik gibi İtalyan ticaret merkezlerine zarar veriyordu. Ancak, Avrupa'nın diğer ülkeleri için de Uzakdoğu'dan gelen malların eskisinden çok daha ucuz olması anlamına geliyordu.

Ancak, Vasco da Gama'nın yolculuklarının en büyük etkisi Avrupa ya da Ortadoğu üzerinde değil de Hindistan ve Güneydoğu Asya üzerinde olmuştur. 1498'den önce Hindistan Avrupa'dan izole edilmiş bir ülkeydi. Hatta; Hindistan tarih boyunca kendi içine kapanmış, sadece kuzeybatıdan gelen yabancı etkilere açık bir ülke olmuştu. Da Gama'nın seyahatleri Hindistan'ın denizyolları aracılığıyla Avrupa uy-

⁶⁹ Michael H. Hart, *Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100*, "Vasco Da Gama", s. 402-406

garlığıyla doğrudan temas kurmasını sağladı. Avrupalıların Hindistan üzerindeki nüfuz ve güçleri, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında alt kıtanın tamamı İngiliz tacının egemenliği altına girinceye kadar, kararlı bir artış gösterdi. (Bu dönemin, tarihte Hindistan'ın tümünün aynı hükümdar tarafından yönetildiği tek dönem olduğu da belirtilebilir.) Endonezya'ya gelince; önce Avrupa nüfuzuna girdi, sonra da Avrupa'nın denetimine. Bu bölge özerkliğini ancak yirminci yüzyılın ortalarında yeniden kazanabildi.

Vasco da Gama'nın karşılaştırılabileceği açıkça görülen diğer bir kişi de Kristof Kolomb'dur. Bu karşılaştırma bazı bakımlardan Da Gama'nın lehine sonuçlar ortaya çıkarır. Örneğin, yaptığı yolculuk çok daha etkileyiciydi. Hem mesafe hem de süre olarak Kolomb'un yolculuğundan çok daha uzundu – hatta Kolomb'un yolculuğundan üç kat daha uzun sürmüştü! Çok daha iyi bir gemicilik bilgisi gerektiriyordu. (Kolomb'un rotadan ne kadar çıkarsa çıksın, Yenidünya'nın yanından geçip gidemezdi; oysa Da Gama rahatlıkla Ümit Burnunu görmeyip Hint Okyanusunda kaybolabilirdi). Dahası, Kolomb'dan farklı olarak, Da Gama yolculuğun başlangıç noktasına geri dönmeyi başarmıştı.

Tabii ki Vasco da Gama'nın yeni bir dünya keşfetmediği, yalnızca Avrupalılarla üzerinde insanların yaşamakta olduğu bir bölge arasında temas sağladığı da öne sürülebilir. Ama bu önerme Kolomb için de geçerlidir.

Kolomb'un yolculukları nihai olarak batı yarımkürede var olan uygarlıklar üzerinde muazzam bir etki yapmıştır; Da Gama'nın yolculuklarının nihai etkisi ise, Hindistan ve Endonezya'daki uygarlıkların farklı uygarlıklara dönüşümü olmuştur. Kolomb ve Da Gama'nın birbirlerine göre önemlerini değerlendirirken, Kuzey ve Güney Amerika'nın her birinin Hindistan'dan daha büyük yüzölçümüne sahip olmalarına karşın, Hindistan nüfusunun batı yarımküredeki bütün ülkelerin toplam nüfusundan daha fazla olduğu da hatırlanmalıdır!

Her şeye rağmen, Kolomb'un Vasco da Gama'dan daha etkili olduğu açıkmiş gibi görünmektedir. Öncelikle, Afrika'dan Hindistan'a yapılan yolculuğa Da Gama'nın önerisiyle çıkılmamıştır. Bu yolculuğa Portekiz kralı, keşif heyetinin başına Da Gama'yı geçirmesinden çok uzun süre önce karar vermiştir. Kolomb'un seferi ise kendisi ta-

rafından başlatılmıştı ve Kraliçe İsaabella'nın sefere finansal destek vermesi Kolomb'un ikna gücünün sonucuydu. Kolomb olmasaydı Yenidünya'nın (önünde sonunda keşfedilecek olmakla birlikte) çok daha sonra bir başka Avrupa ülkesi tarafından keşfedilmesi olasıydı. Öte yandan, Vasco da Gama olmasaydı, Portekiz kralı keşif heyetine başkanlık edecek bir başkasını seçiverecekti. Seçilen beceriksiz çıkıp başarı kazanamasa da bile, Portekizliler, başarıya bu kadar yaklaşmışken Hindistan'a doğrudan bir yol bulma çabalarından muhakkak ki vazgeçmeyeceklerdi. Üstüne üstlük, Afrika'nın batı kıyısındaki Portekiz üsleri de göz önüne alındığında, başka bir Avrupa ülkesinin Hindistan'a Portekizlilerden önce ulaşması düşük bir olasılıktı.

İkinci olarak; Hindistan ve Uzakdoğu üzerindeki Avrupa etkisi, batı yarımkürede olduğu kadar ezici değildi. Hint uygarlığı Batı'yla temas ettikten sonra zaman içinde büyük bir gelişme göstermişti. Ancak, Yenidünyadaki uygarlıklar, Kolomb'un yolculuğunu izleyen birkaç on yıl içinde hemen hemen harap olmuştu. Ayrıca Hindistan'da; batı yarımkürede Amerika Birleşik Devletlerinin ortaya çıkmasına benzer bir olay da yoktur.

Tıpkı batı yarımkürede olup biten her şeyin bütün hatası ya da sevabı Kolomb'a yüklenemeyeceği gibi, Da Gama'ya da Avrupa'nın Doğu'yla doğrudan temas kurmasının bütün sonuçlarının payesi verilemez. Vasco da Gama aşağıdaki kişilerin oluşturduğu zincirin sadece bir halkasını oluşturmaktadır. Denizci Henrique; Afrika'nın batı sahilinde araştırma yapan bütün Portekizli kaptanlar, Bartolomeu Dias, Da Gama, hemen ardından gelen Francisco Almeida ve Alfonso de Albuquerque gibi kişiler ve daha birçok insan. Vasco da Gama'nın bu zincirin en önemli halkası olduğunu zannediyorum, ancak batı yarımkürenin Avrupalılaştırılmasında rolü olan benzer zincir içinde Kolomb'un öne çıktığı kadar da öne çıkmıyor. Kolomb'a göre bu kadar alt sıralarda yer almasının belli başlı nedeni de budur.

IV- KRİSTOF KOLOMB'UN KEŞİF SEYRİ

Kolomb ve ardıllarının okyanus ötesi keşiflerin koşulları ile olanaklarını kısaca da olsa gözden geçirmeli. 15. yüzyıl başlarından itibaren özellikle Portekiz ve İspanya'da okyanus ötesi

keşiflerin koşulları, dürtüleri ve gerekçeleri oluşmaya başlar; bunların en önemlileri, ekonomik yapısal temel, teknolojik temeli, coğrafi teori ve aygıtların geliştirilmesidir.

Finans, sigortalama, ekonomi ve coğrafya alanında faal olanlar arasındaki işbirliği ilişkileri, deniz seferleri için gerekli zemini hazırlar. Portekiz'in elinin altında İtalyan tüccarların da sermayesi vardır. Bu arada Endülüs'te de Floransalılar, Pisalılar ve Cenevizlilerin desteğiyle ticari vakıflar kurulur. Finansal ve ticari dürtüler, okyanus ötesi keşif seferlerinin başlaması açısından elzemdir. Kolomb'un yapacağı dört seferin de parasal masraflarının kaynağı bu güçler olmuştur.

Para bulmak tek başına yeterli değil, 15. yüzyılın ortalarında, Latin yelkenleriyle donatılmış karavelanın yaygın olarak kullanılmasıyla Portekiz'in yayılması için gerekli olan teknolojik temel de hazır hale gelir. Küçük boyuttaki (30 ile 40 ton) bu geminin manevra edilmesi daha kolaydır ve açık denizler açısından kadırgalardan daha uygundur. Üç direği ve rüzgârı toplayıp gemiyi ileri iten iki dikdörtgen yelkenle hızla dönmesini sağlayan üçgen bir yelkeni vardır. Daha az sayıda mürettebata gereksinimi olup daha çok erzak taşıyabilir ve kıyılardan uzakta yol alıp açık denizlerde uzun süre kalabilir.

Coğrafi teorinin ve tekniklerin gelişimine gelince, 15. yüzyıl ortalarında Batlamyus'un dünya haritasının gözden geçirilip sorgulanması gerektiğine dair ilk belirtiler görülmeye başlanır. Amasyalı tarihçi ve coğrafyacı (Pontos'ta Amesia doğumlu) Strabon (y. MÖ 63-MS 21 sonrası) zaten Afrika'nın çevresinin dönülebileceğini ileri sürmüştü. Venedikli keşiş Fra Mauro (?-1460) tarafından 1459'da çizilmiş bir haritadan da Afrika kıtasının çevresinin dönülebileceğine inanıldığı anlaşılır.

Denizcilik aygıtları da giderek gelişir. İspanyollar pusulaya, başka ülkeler de deniz kuadrantı gibi, enlemi ölçmeye yarayan cihazlara sahiptir.

Bu değerlendirme bize şunu gösteriyor, okyanusa açılmak bir maceraydı ama bu serüveni göze alan Kolomb'un teorisinin güçlü dayanakları olduğu gerçeğini.

Portekiz denizlerde egemenlik atılımına önce başlamıştır ama şimdi Kolomb İspanya adına keşfe çıkacak. Buna göre İspanya'nın yayılma sürecinin temelinde nelerin yattığına bakalım.

İspanya'nın Kristof Kolomb'dan önceki yayılma sürecinin temelinde, Kastilya'nın Kanarya Adalarını ele geçirmesi yatar. Tarihçilere göre Kastilya'nın Kanarya Adalarını işgali, okyanusu aşıp Amerika'ya ulaşmak için bir dayanak ve Kolomb'un dört yolculuğu için bir temel olarak paha biçilmez değere sahiptir.

Kanarya takımadalarının kolonileştirilmesi 1477 ile Portekiz ve İspanya arasında Alcaçovas Antlaşmasının imzalandığı 1479 arasında tamamlanır. Bu antlaşma dünyanın bölünmesi olgusunun ilk aşamasını oluşturur; bu antlaşma temelinde Portekiz Kastilya'nın Kanarya Adaları üzerindeki haklarını, İspanya da Portekiz'in Atlantik Okyanusundaki diğer adalar ile Afrika'nın Bojador Burnunun güneyindeki kıyıları üzerindeki haklarını tanır.

Bu toprakların işgalini haklı kılan ilke, inanç ve kâfirlere karşı savaştır. Daha sonra Amerika'nın kolonileştirilmesine de uygulanacak bir ilke de belirlenir. Kastilya kraliçesi İsabella Kanarya Adaları üzerinde egemenlik haklarını alır, valileri atar, fethi gerçekleştirenlere ve komutanlara *repartimiento*, yani savaş ganimetini ve idari makamları paylaşma hakkını tanır, ama valilere komutanların atandığı siyasal makamları denetleme gerektiğinde geri alma hakkını saklı tutar.

Kolomb öncesi hukuki koşullar da dahil olmak üzere koşullar ve olanaklar ciddi biçimde olgunlaştırılmış.

Sekiz yıl süren sabırlı zaman zaman umutsuzluktan kaynaklanan sabırsız uğraş ve beklemenin sonunda limandan demir alma zamanı gelmişti. Kolomb'un yeni ülkeler bulmak amacıyla batıya yelken açtığı sefer sayısı dördttür. Ama hemen tüm araştırmacılar, biyografi yazarları en popüler seyahati olarak "birinci sefer" üzerinde dururlar. Bunda hiç kuşkusuz gemide bulunan birisinin -kendisinden söz edeceğiz- tuttuğu "Seyir Defteri", aslında günlüğünün ortada oluşudur. Kolomb 1493 ile 1502

yılları arasında üç sefer daha düzenlemiş Hint ülkelerine. Her yolculuk için ayrı bir seyir defteri tutmuş. Dönüşlerinde saraya sunmuş bunları. İlk iki yolculuğun seyir defteri sonradan her nasılsa kaybolmuş. Bartolomé de las Casas adlı bir din adamının elinden çıkma özetten biliyoruz ilk yolculuğun ayrıntılarını. Kolomb'un seferlerini çok yakından bilen, onun serüvenlerinin birçoğuna katılmış, *Brevísima relación de la Destrucción de las Indias*⁷⁰ adlı belgesel bir kitabın yazarı bu kişi. İkinci yolculuğun seyir defteri de kaybolmuş, özeti de yok, yalnız Kolomb'un bir mektubu var elimizde tek belge olarak. Üçüncü ve dördüncü yolculukların seyir defterleri özet değil, doğrudan Kolomb'un kendi yazdıkları ya da yazdırdıkları.⁷¹

Birinci Sefer: 3 Ağustos 1492-20 Nisan 1493

İkinci Sefer: 4 Mayıs 1493-11 Haziran 1496

Üçüncü Sefer: 30 Mayıs 1498-17 Aralık 1499

Dördüncü Sefer: 14 Mart 1502-7 Kasım 1504

Aşağıda Casas'ın notlarıyla oluşmuş *Seyir Defterleri*'nden birinci seferi gün gün değil ama takip edeceğiz. Arşivlerdeki en değerli kaynak bu.

Kolomb Krala yazdığı mektupta; *1492 yılı Mayıs ayının 12'sine rastlayan bir Cumartesi günü Granada kentinden yola çıktım. Palos kentine gittim. Böyle bir girişime uygun üç gemi donattım orada. Aynı yılın 3 Ağustosunda, bir Cuma günü, yeterli yiyecek ve bir hayli adamla gün doğumundan yarım saat önce denize açıldım.* Burada bir ara not yazmalıyım, denizciler o dönemdeki gelenek ya da inanca göre aslında cuma günleri denize açılmazlardı, Kolomb, her nedense bu geleneği veya alışkanlığı yıkmak istemiş. Belki de liman dışında rüzgârı uygun buldu. Yolculuğu Casas'ın günlüklerinden takip ediyoruz.

3 Ağustos, Cuma –1492'nin 3 Ağustos Cuma günü sabahın saat sekizinde Saltes'teki kum setinden yola çıktık. Açıktan esen sert rüzgârla güney yönünde gün batıncaya dek ilerledik ve alt-

⁷⁰ “Kızılderililer Nasıl Yok Edildi”, adıyla Türkçe yayımlandı. Çev. Meryem Ural, Şule Yayınları, 2019.

Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*, s. xi-xii

mış mil yaptık. Altmış mil on beş fersah (bir fersah yaklaşık 5,6 kilometre) ediyor. Sonra da güneybatıya ve Kanarya Adalarının yolu olan güneybatıya çeyrek derece güneye yöneldik.

6 Ağustos, Pazartesi – *Pinta* karavelasının dümeni arıza yapıyor.

6 Eylül, Perşembe – Bugünün sabahı Gomera Limanından yola çıkıp, bundan böyle yolculuk boyunca izleyeceği yöne doğruldu.

9 Eylül, 10 Eylül, 11 Eylül, 12 Eylül, 13 Eylül günlü tutulan notlarda dikkat çeken bir ifade var; Kolomb, alınan yol uzaklığını hep eksik yazmış. Nedeni şöyle açıklanmış: Yolculuk umdugundan daha çok uzar, adamlar da korkuya kapılır cesaretlerini yitirirler kaygısıyla gerçekte aldığı yolu daha az göstermeye karar vermiş. Bunu *Seyir Defteri*’nde tüm yolculuk boyunca sıkça yaptığını okumaktayız.

14 Eylül günlü notlarda ve sonrasında sıkça kuşlara rastladıklarını, yer yer öbek öbek ot yığınları gördüklerini yazmış.

17 Eylül, Pazartesi – Kanarya Adalarından çıktıklarından beri suyun daha az tuzlu olduğunu, havanın gitgide daha yumuşadığını görüyorlardı. Herkes pek memnundu bu durumdan, gemiler birbiriyle yarışıyorlar, her biri karayı ilk bulanın kendisi olmasını istiyordu. Çok sayıda tonbalığı gördüler, *Nina* birini yakaladı.

Amiral dedi ki: “Bütün bu belirtiler günbatısı yönünden geliyor, bu da bana utkular dağıtıcı yüce Tanrı’nın bize karayı pek yakında göstereceğini umduruyor.”

19 Eylül, Çarşamba – (İlerlemeyi sürdürdüler) Burada kılavuzlar ölçüm yaptılar. *Nina*’nın kılavuzuna göre Kanarya Adalarından dört yüz kırk, *Pinta*’ninkine göre dört yüz yirmi, Amiral’inkine göreyse tam dört yüz fersah uzaklıkta olmalıydılar.

25 Eylül, Salı – Havanın durgunluğu bütün gün sürüp gitti, ardından da rüzgâr çıktı. Batı yönünde ilerleyişlerini gece oluncaya dek sürdürdüler.

Amiral, *Pinta* karavelasının kaptanı Martin Alonso’yla üç gün önce ona kendi karavelasında vermiş olduğu bir harita

konusunda görüşüyordu. Anlaşıldığına göre Amiral haritaya o denizdeki birtakım adaları çizmişti. Alonso şimdi onların yakınında olduklarını ileri sürüyor, Amiral de düşündüğünün doğru olduğunu söylüyordu; şimdiye dek bulamamış olmalarıysa gemileri hep kuzeybatı yönüne saptıran akıntılarla açıklanmıyordu...

Güneş daha yeni batmıştı ki Martin Alonso gemisinin kış üstüne (kış kasara güvertesi) çıktı, çok sevinçliydi. Vereceği güzel bir haber karşılığında ödülünü istemek için oradan Amiral'e seslendi, az önce uzaktan karayı seçmişti. Amiral ve personel dualar etti. *Nina*'dakiler ise direklerin, serenlerin üstüne çıktılar. Hepsisi de gördüklerinin gerçekten kara olduğunu söylediler. Amiral de buna inandı, yirmi beş fersah uzaklıkta olması gerektiğini hesapladı. Gece yarısına değin bunun gerçekten de kara olduğu kanısını sürdürdüler.

Bu umutlu haber doğru çıkmadı. Kolomb, yine alınan yolu çok eksik yazdırmış. Böylece bütün yolculuğu boyunca çift hesap tuttu: Bunlardan biri doğru, biri yanlış. Seyir devam ediyordu, ortalıkta kara yoktu. Ama, birden bir umut belirmiş.

7 Ekim, Pazar – Batı yönündeki yolunda ilerledi... Karayı ilk gören olabilmek ve kralların karayı ilk görecek olana vaat ettikleri ödülü alabilmek için yarışarcasına gidiyorlardı. Ne var ki bugün tan ağıırken en iyi yol alan gemi olma savıyla başı çeken *Nina* karavelası, Amiral'in vermiş olduğu buyrukların doğrultusunda karanın görüldüğünü bildirmek için direğine bayrak çekti ve bir pare top attı.

Ne var ki vakit öğle sonunu buldu, ama *Nina* karavelasındaki tayfaların bulduklarını ileri sürdüğü kara bir türlü görünmedi. Umut yine sönmüştü. Ama önünde sonunda kara nasılsa görünecekti!

11 Ekim, Perşembe – Batı-güneybatıya yol aldı. Denizde gördükleri bazı materyaller nedeniyle rahat bir soluk alıyorlar, çünkü karanın yakınlarda olduğunun belirtileri olarak yorumlanıyor.

Pinta karavelası daha hızlı olduğundan ve Amiral'in önünde gittiğinden karayı ilk o gördü ve Amiral'in daha önce ka-

rarlaştırdığı işaretleri verdi. Karayı uzaktan ilk seçen kişi Trianalı Rodrigo adlı bir tayfaydı. Saat on bire doğru “kara” diye bağırmıştır. Şu da var, Amiral’in kendisi akşam saat ona doğru kış tarafındaki köşkte bulunurken ışıklar görmüştü. Aslında her şey öyle karanlıktı ki gördüğünün gerçekten kara olup olmadığını anlayamazdı. Yine de kralın oda hizmetkarı Pedro Gutiérrez’i çağırıp uzaklardan bir ışık gördüğünü söylemiş, bir de onun incelemesini istemişti; gerçekten de ufku inceden inceye araştıran hizmetkâr söz konusu ışığı görmüştü. Haberi kralla kraliçenin sayman olarak atadığı kişiye bildirdi; ama o hiçbir şey göremedi, çünkü o sırada bulunduğu yer görmeye elverişli değildi. Amiral işaret edince aynı ışığı bir iki kez daha gördüler. Amiral, ilk görüp söyleyecek olana ipek bir hırka sözü vermişti. Kralların söz verdiği armağanlar ise çok yüksekti, karayı ilk görecek olana sürekli bir gelir olarak yıllık on bin *maravedí*’ydi bu.

İkramiyeyi bizzat kazanmak için Kolomb sırrını saklamayı tercih etmektedir. Başkalarına göre bu tayfanın adı Juan Rodríguez Bermejo’dur (bu kişi *Trianalı Rodrigue*’dir). Ve kıyıyı sabahın ikisine doğru ön kasaradan fark etmiştir. Kolomb seyir defterine, karayı ilk görenin her halükârda kendi olduğunu kaydetmiştir. On bin *maravedí*’lik ikramiyeyi kendi alacaktır. Kazancın azı çoğu olmaz.⁷² Kolomb, karaya ulaşıldığı kesinlik kazanınca, ışığın kesinkes görüldüğünü yazdı. 11 ve 12 Ekim tarihleriyle ilgili notlar *Seyir Defteri*’nde ayrıca kaydedilmemiştir. Karayı ilk görme onurunu ve on bin *maravedí* tutarındaki yıllık ödenek ödülünü kendine ayırma amacıyla bu olayı uydurmuş olması kuşkusu buradan kaynaklanır.⁷³

Gece yarısından iki saat sonra yaklaşık iki fersah uzaklıkta karayı seçtiler. Cuma sabahı Lucayes Adalarının yerli dilinde *Guanahani* denilen en küçüğüne ulaşılar. Bu adalar Bahama Adalarıydı. Guanahani Adasının güneydoğu kıyısı olan High

⁷² Jacques Attali, 1492, s. 19.

Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo’nun Maceraları*, s. 113.

Cay ve Hinchingsbrooke kayalıklarıydı. Las Casas'ın günlüğüne göre; Kolomb, Guanahani'ye *San Salvador* adını koydu. Hemen ardından çıplak adamlar gördüler. Vardıkları her adada görecekları yerliler kadını erkeği hep çıplak kişiler olarak deftere yazılmış. Tüm yerliler gelenleri “gökten gelen Tanrı'nın gönderdiği, beklenen kimseler” olarak görüp, saygıyla ve sevecenlikle davrandılar. Ama kısa bir süre sonra gemiciler onlara karşı tam tersi davranışlar ve eylemlere yöneleceklerdi.

11 Ekim tarihli seyir notlarında Amiral şunu kayda geçirtmiş:

“Hepsi iri yapılı, güzel yüzlü, huyları iyi... Bunlara en ağır işer gördürülebilir; uyanık adamlar, bakıyorum, dediklerimi hemen yineliyorlar. Onları kendilerine özgü inanışları olmadığına göre dinimize döndürmek kolay olacak sanıyorum. İsa efendimizin izniyle buradan ayrılırken siz yüceler yücesine sunmak için, ayrıca dilimizi öğrensinler diye bunların beş altısını yanıma alacağım.”

İlkel Yerlilerin kullandıkları kayık türünü ve ilk kez peşinde oldukları altının varlığını öğreniyoruz.

13 Ekim, *Cumartesi* – Bir ağaç gövdesinden tek parça oydukları kayıklarla gemime yanaştılar: Çok uzun bir kayık türüdür bu; kırk, kırk beş adam alabilir. Tek bir kişinin sığabileceği çok küçükleri de var. Kürekleri ekmekçi küreklerine benziyordu. Bu sallar nasıl hızlı gidiyor anlatamam.

İçlerinden kimisinde, burunlarına açtıkları küçük bir delikten sarkan altın parçacıkları bulunduğunu gördüm. İşaretlerden anladığıma göre güneye doğru gittiniz mi ya da adayı güneyden dolaştınız mı, varacağınız yerin kralının elinde küpler dolusu bu metalden vardı ve keyfince kullanıyordu... Güneybatıya doğru gitmeyi, altın ve değerli taşlar aramayı kafama koydum.

14 Ekim, *Pazar* – İlerledikleri yönde yine bir adaya rastladılar. Yerliler, “Koşun, gökten gelen adamları görün! Yiyecek içecek getirin onlara!” diye bağıryorlardı.

Kolomb'a göre burası San Salvador Adasından beş fersah ötede bulunuyor. Sayılamayacak kadar çok sayıda ada gördüğünü ve buralara el koymak gerektiğini söylüyor. *Seyir Günlükleri*'ne

yazılanlardan çıkan sonuca göre; baharat konusunu önemsiyor görünüyor, aslında peşinde olduğu yalnızca altın. Çünkü haçlı seferini finanse etmek konusunda İspanya'da krala güvence vermişti. Yelken açmaya devam etti, rastladığı her adaya kendi isim koyuyordu, her yerde yalnızca altın arıyordu. *Seyir Defteri*'nde adaların, kıyıların yerlilerini Hintliler diye tanıtıyor. O hep Hindistan bölgesine ait kara parçalarında seyir yaptığına kendisini inandırmış.

28 Ekim, Pazar – Küba'ya ayak bastı. Yerliler, kendisine el işaretleriyle burada çok miktarda altın ve ini olduğunu anlatmaya çalıştılar. Marco Polo'nun efsanelerinden biriyle karşılaşacağını sanıyordu. Birkaç balıkçı kulübesi ve çıplak yerliden başka bir şey bulamadı.

20 Aralıkta o güne kadar görmediği güzellikte bir körfeze demir attı. Bugünkü Haiti'de Akul koyu. Yerlilerin anlattıklarına göre, bu ada baştan başa altın doluydu.

25 Aralık, Salı – (Denizde olmayacak bir hata yapılıyor ve *Santa Maria* kaza geçiriyor ve artık hareket edemez hale geliyor.) Gece olmuş, kaptan da uyumaya gidiyor, dümeni miçoya bırakıyor. O da dümene hâkim olamıyor ve gemi kum yatağına oturuyor. Amiral de uyanıyor, müdahale ediyor ama gemiyi kurtarmak mümkün olmuyor. Bölgedeki yerliler de yardım etmeye çalışıyorlar yine de tüm çaba boşa çıkıyor. Gemiye tamamen boşaltmaktan başka çare olmadığı için, ne var ne yoksa köyde evlere taşıdılar. Amiral de *Nina*'ya geçiyor.

26 Aralık, Çarşamba – Bölgenin reisi de *Nina*'ya geldi, yarın el büyüklüğünde dört külçe altın getireceklerini söyledi. Karşılığında ıvır zıvır alıyorlardı. Ama yerliler mutluydu. Hristiyanlar öylesine çok altın trampa etmişlerdi ki, herkes şaşkınlık içindeydi.

Amiral'e büyük bir mask getirdiler; kulaklarına, gözlerine, orasına burasına parça parça altınlar takılmıştı. Bunu, başka birtakım mücevherlerle birlikte Amiral'e sundular, reis de kendi eliyle onun boynuna, başına yerleştirdi; birçok mücevheri de oradaki Hristiyanlara dağıttılar.

Amiral bütün bu gördüklerinden çok keyiflendi, rahatladı.

“Birbiri ardından başıma bir sürü iş geldi,” dedi Amiral, “ama bunları bir felaket değil de büyük bir talih saymak daha doğru. Aslında gemim kuma oturmasaydı, iki üç kum katmanıyla tıkanmış büyük bir koyun dibindeki yerde, şu bulunduğum yerde eğlenmez, yolumdan geri kalmazdım. Burada adam bırakmayı düşünmemiştim bu yolculukta; istemiş olsam bile yaşamlarını, korunmalarını sağlayacak bütün bu azlıkları, bütün araç gereçleri veremezdim ki. Doğrusu adamlarımdan birçoğu bu adada kalmak için izin istediler benden. Bu nedenle buraya bir kale yaptırmaya karar verdim: çevresinde geniş bir çukur bulunan adamakıllı sağlam bir kale. Bu kararı yerlilerden korunmak için almadım; daha önce söylediğim gibi elimin altındaki az sayıda adamlarla burayı, Portekiz’den daha büyük, ondan iki kat kalabalık bu adayı kolayca ele geçirebilirim. Bir kale kurdurmayı şu bakımdan uygun görüyorum: İçinde kalacak olanlar siz yüce efendimizin ülkesinden çok ama çok uzaktaki bu topraklarda gerektiği gibi barınabilsinler, bura halkı da siz yüce efendimizin biz kullarındaki beceriyi, ustalığı görsün de hem sevgiyle, hem korkuyla boyun eğsin.

Bütün kaleyi ahşaptan yapmak için gereken keresteyi çevreden sağlamak çok kolay. Adamlarım bir yıldan çok ekmek, şarap ve ekimlik buğdayla kalacaklar. Yanlarına geminin sandalını, bir kalafatçı, bir marangoz, bir fıçı, bir de topçu bırakacağım. Kalmak isteyen çok kişi var; hem siz yüce efendimize hizmet aşkıyla hem de bana yaranmak için altın çıkarılan ocağın yerini öğrenmeye can atıyorlar. Bu ilk yapıyı kurmanın tam sırası şimdi. Nasıl olsa gemi kuma oturdu, hem de nasıl sessizce, sezdirmeden oturdu, inanılır şey değil; oysa ne rüzgâr vardı ne dalga.”

“Ayrıca gemi hantal bir gemi” diye ekliyor.

Santa Maria’nın kirişlerini ve döşeme tahtalarını sökerek sahilde küçük bir kale inşa ettiler.

2 Ocak, *Çarşamba* (1493) – Amiral hemen yola çıkmak üzere gemiye bindi, ama rüzgâr uymadı. Hintlilerin Bohio dedikleri

Espanola Adasında yaptırdığı kalede otuz dokuz kişi bırakıyordu. Gemiden indirilen tüm eşyaları, ayrıca bir yıl yetecek peksimet, şarap, çok sayıda araç gereçle geminin sandalını da onlara verdi. Bu denizciler altın da arayacaklardı. Avrupalıların Amerika kıtasında ilk yerleştikleri bu yer, günümüze kadar isimsiz kaldı.

4 Ocak Cuma günü demir aldı. Yol çok zorlu geçti. Şiddetli fırtınaya tutuldular. *Nina* su aldı.

6 Ocakta kendisinden birkaç hafta daha önce yola çıkmış olan *Pinta*'yla karşılaştılar. Kolomb Haiti sahillerinde birkaç gün daha dolaştı ve burasını *Hispaniola* adıyla vaftiz etti.

16 Ocakta rotayı İspanya'ya çevirdi, çünkü tayfalar arasında disiplinsizlik artmaya başlamıştı.

Haftalarca çalkantılı bir deniz, kaba dalgalar, ters esen şiddetli rüzgâr, yırtılan yelkenler, kısacası denizde olabilecek bütün felaketleri yaşadılar. Sonunda İber Yarımadasına ulaştılar ama Portekiz kısmına.

18 Şubat Pazartesi günü Azor adalarından biri olan *Santa Maria*'nın limanına demir attılar. Burası Portekizlilere aitti.

4 Mart, Pazartesi – Saat üçe doğru ırmağın ağzından *Rastelo*'ya girdi. Amiral hemen kendisinden sekiz fersah uzaktaki Portekiz kralı Joao'ya bir mektup yazdı. Lizbon kentine karavelasıyla birlikte girmek için izin istiyordu.

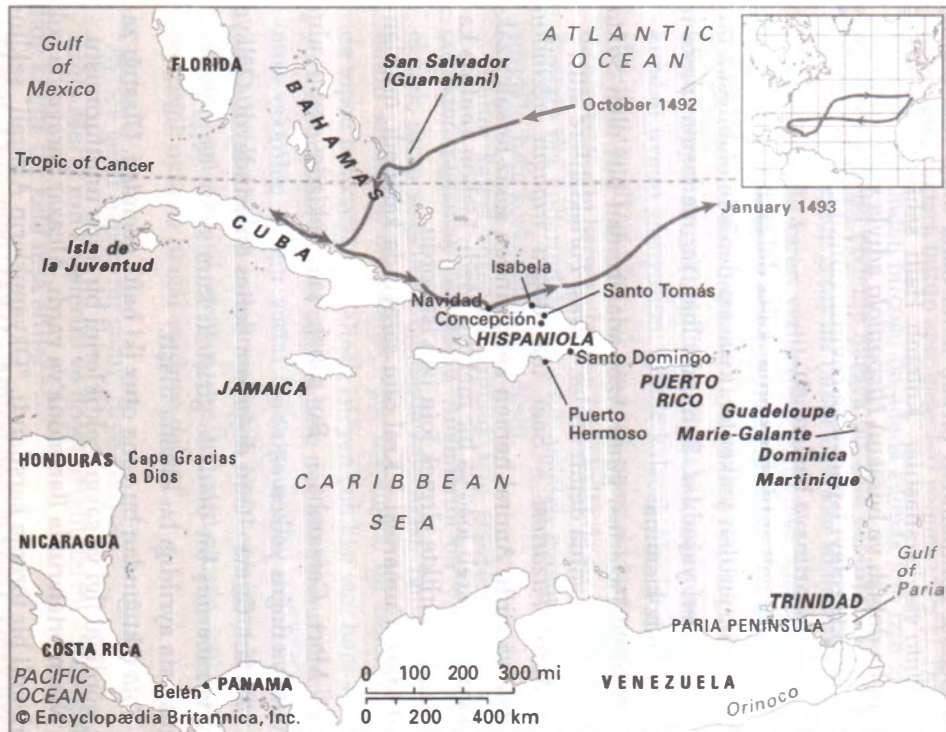
9 Mart, Cumartesi – Kral onu sarayında karşıladı, onurlandırdı.

13 Mart, Çarşamba – Bu sabah saat sekizde demir alıp Sevilla'ya doğru yelken açtı.

15 Mart, Cuma – Gün doğarken Saltes önlerindeydi. Öğleye doğru kabarmış bir denizde girişteki kum setini aşıp, geçen 3 Ağustosta ayrıldığı bu limana ulaştı.

Yola çıktığından bu yana otuz iki hafta geçmişti. Ulaştığı zafer, gördüğü ilgi ve saygı, çektiklerini bir anda unutturmuştu.

Nisan ortalarında Barselona'ya vardı. Alcazar Sarayında çok görkemli bir törenle karşılandı. "Okyanusların Amirali" şeklinde yeni bir unvan verildi.



THE VOYAGES OF CHRISTOPHER COLUMBUS

First Voyage
(1492-93)

Second Voyage
(1493-96)

Third Voyage
(1498-1500)

Fourth Voyage
(1502-04)

Pinta'nın kaptanı kısa bir süre sonra hastalandı ve öldü.

Kolomb'un "birinci seferi"nden "ikinci seferi"ne Umberto Eco'nun yorumuyla geçelim:⁷⁴ "Arka dümenin icadı ve yelken sistemindeki iyileştirmeler olmasaydı Kolomb Amerika'ya ulaşamazdı. Dolayısıyla *yeniçağın başlangıcına ve geleneksel olarak ortaçağın kapanmasına yol açan olay ortaçağda gerçekleşti.*"

Kolomb'un İkinci Seferi

Kolomb, çok daha büyük zenginlikler elde edeceği vaadiyle Amerika kıtasını keşfetmek için üç sefer daha yaptı.

Fernandao (Ferdinand) ve İsabella, 30 Mart 1493 tarihinde Kolomb'a ikinci bir yolculuk için gerekli izni verdiler; dünya keşif tarihinde eşine az rastlanır çapta bir hazırlığa girildi.

Katolik hükümdarları ikna etmek ve ilk keşif yolculuğunu düzenlemek için Kolomb yedi yıl uğraşmıştı. İkincisi için yedi ay yeterli oldu. Sefere çıkacak donanma, Palos Limanı yeterli olmadığı için Cadiz Limanında hazırlandı. Donanma on yedi parçadan oluşuyordu: Üç gemi, on iki kare yelkenli karavela, iki de Latin yelkenli karavela. Karavelaların bazıları, hafif ve sık akarsularda yol alabilecek yetenekteydi. Mercan kayalıkları arasındaki tehlikeli geçitlerde ilerlemek için de elverişliydi. Amiral gemisi –*Marie Galante* diye adlandırılan yeni bir *Santa Maria*– ilk yolculuk sırasında Haiti Burnunda kazaya uğrayandan *daha büyüktü. Muhtemelen iki yüz tonlatoluktu. Gemilerde kaç kişi olduğu tam bilinmiyor. Tahmini rakam mürettebat dahil 1200 ile 1400 kişi arasında değişiyor: denizciler ve karacılar, keşişler ve rahipler.*⁷⁵

25 Eylül 1493 tarihinde Cadiz Limanından hareketle bu kez de rota güneybatıya, Kanarya Adalarına doğruydı. Filo Büyük Kanarya Adasına altı gün ve altı gecede ulaştı. 2 Ekim: Gündüz kısa bir mola. Gece yarısı demir aldıktan sonra 5 Ekim Cumartesi günü donanma San Sebastian de la Gomera'daydı.

⁷⁴ Umberto Eco, *ORTAÇAĞ "Barbarlar, Hristiyanlar, Müslümanlar"*, s. 17.
Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 161.

Atlas Okyanusunu aşmak yirmi bir gün sürdü: 12 Ekimden 2 Kasım'a kadar. 13 Ekimde Kanarya Adalarından hareket eden Kolomb, yolu hemen hemen hiçbir ciddi engelle karşılaşmadan aştı. Yalnızca 26 Ekimde, dört saatlik bir fırtına yaşandı. Geri kalan zamanda deniz neredeyse hep "cılalı mermer gibi kaygandı."

Kolomb yalnızca Amerika'yı eğil, Avrupa ile Amerika arasındaki rotaları da keşfettiği ilk yolculuğun deneyiminden yararlandı. Bu nedenle, ikinci yolculuğun daha geliştirilmiş olan rotasının, daha sonraki dört yüz yıl boyunca, yelkenli gemilerle seyredildiği sürece kullanılmış olmasına şaşmamak gerekiyor.

3 Kasım Pazar gününün şafağında, "Karayı gördük, yani bilinmeyen beş adayı" diye yazdılar. İlk adaya "Dominik" adını verdi. Yanaştığı adaya ise Amiral gemisinin adını verdi: "Marie Galante" Kuzeydoğuda görülen en küçüğünü "Deseada" diye isimlendirdi, çünkü eski dünyaya en yakın konumda olduğundan okyanusu aşan ve de aşacak olan denizciler tarafından "arzu edildi" Kolomb keşfettikleri adaların birisine "Santa Maria di Guadalupe" adını verdi. Adaya krallar adına el koydu, haç diktirdi ve ayin yapıldı. Bu ayin Viking kolonileri döneminde Grönland'da yapılanlardan sonra, Amerika'da ilk ayindi.⁷⁶

Amiral adaların hepsinde durmadı. Navidad'a ulaşmak için acele ediyordu. Portoriko'da sadece bir gün ve bir gece kaldı.

Orta Amerika'daki İspanyol İmparatorluğunun dört büyük dayanağı: Hispaniola ya da Haiti, Küba, Jamaika, Porto Riko. Navidad'a bir an önce ulaşp, asıl hedefi olan Marco Polo'nun efsaneleştirdiği Katay (Çin) ve Hindistan'a ulaşınca kadar keşfedilecek her yeri keşfetmek.

Kolomb, 28 Kasım'da Navidad'a ulaştı ama onu kötü bir sürpriz bekliyordu. Daha önce buraya bıraktığı ve kale inşa ettirilerek yerleştirdiği otuz dokuz denizci feci biçimde öldürülmüştü. Büyük olasılıkla yerli kadınlara aşırı taciz ve tecavüz, yerli erkeklerin canına tak ettirmiş olmalıydı ki, hepsini

⁷⁶ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 163-164.

katletmişlerdi. Denizciler, uzun süre evlerinden uzak kalmanın verdiği psikolojik rahatsızlığın sonucunda dengesiz hale gelebiliyordu. Adalardaki yerli kadınların hem çok güzel oluşları hem de anadan doğma dolaşıyor oluşları ve utanma diye de bir duygularının olmayışı, kaba saba, kural tanımaz denizcilerin kadınlarla rahatlıkla cinsel ilişki kurmalarını sağlamıştı. Ama denizciler anlaşılan o ki, reisin bile kızına karısına saldırınca, olanlar olmuş. Yalnız Kolomb'un tepkisi beklenen gibi olmadı, kendi adamlarını suçlamak yerine, Hristiyan bu tür günah işlemez inancıyla yerlileri suçladı. Şiddetle cezalandırma yoluna gitti. Dolayısıyla kendisinin Kral'a yazdığı mektupta yerlileri sevecen, hoşgörülü, kendilerine hep yardım eden topluluklar diye anlatmışken, şimdi davranışlar, tepkiler tersine dönmüştü. Yetenekli, iyi bir denizciydi ama başarısız, kötü bir lider olduğunu gösterdi. Kolomb buraya akrabası olan Diego de Arana'yı yönetici olarak görevlendirmişti. O da disiplini sağlayamadı, olayların önünü alamadı. Kolomb'da akraba kayırmacılığının – nepotizm– ağır bastığını görüyoruz. Osmanlı tarihinde önemli devlet adamı Sokollu Mehmed Paşa, Osmanlı'ya ilk nepotizmi sokan yönetici diye bilinir. Hatta öldürülme sebebinin de bu olduğu iddialar arasındadır.

Navidad sömürgecilerinin kural tanımazlığının hangi noktaya ulaştığını Las Casas gibi tanıkların şu cümlesinde görüyoruz: “Ölenlerden bazıları, Guacanagari köyünün şefine Hristiyanların yasasının yararsız olduğunu söyleyerek dinimiz hakkında yanlış bilgi verdikleri zaman, amiralin onlara doğruyu açıklaması gerekiyordu.”⁷⁷ Gemide bulunan din adamı Peder Boil bile yerlilerin şefinin cezalandırılmasını istiyordu. Oysa keşfettikleri adalar halklarını Hristiyanlaştırmak gibi ulvi bir amacı misyon edinmişlerdi! Kolomb bu görüşe katılmadı. Doğumla sonuçlanan tecavüz olayları sonucunda ortada çocuklar vardı. Bu çocukların akıbetlerinin ne olduğu konusunda hiçbir araştırma yapılmamış, bu nedenle bilgimiz yok.

⁷⁷ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 171.

Navidad'da yaşananlara tanıklık eden binin üzerindeki denizcinin Kolomb'a saygısı örselenmeye başlamıştı, daha sonra yaşanacaklarla da gittikçe itibarsız hale gelecekti. Navidad'dan 7 Aralıkta ayrıldı, 22 Aralıkta La Isabela kentini kurmak için duracağı yere varmayı başardı. Yol, durgun rüzgâr nedeniyle çok uzun sürmüştü. Bu durum çok kalabalık olan gemi personelinin de bezdirmişti. La Isabela, 2 Ocak 1494 tarihinde Avru-
palıların *Yenidünya*'da kurdukları ilk kent oldu. İlk yaptıkları bina kilise oldu, ardından kendi ölçülerinde kamu binaları, belediye başkanlığı binası inşa ettiler. Bu kent altı yıl içinde harap oldu, yıkıldı.

Yenidünya terimi nasıl ortaya çıktı? Katolik krallarının sarayında Floransa elçisi Pietro Martyr d'Anghiera 20 Ekim 1494 tarihinde, keşfedilen adaları belirtmek üzere ilk *Yenidünya* terimini kullanmıştır. Fikir ortaya atılmıştır: bu *yeni* dünyada, *yeni* bir insan mümkündür. Her şey buradan kaynaklanacaktır.⁷⁸

Öte yandan Hispaniola'da altın arama hırsı tükenmiyordu, iki ayrı grubu dört gün peş peşe altın aramak üzere sahile çıkardı. Yerliler iç kısımlarda Cibao adlı tepe bulunduğunu söylüyorlardı. Bu ad Kolomb'da büyük umutlar uyandırdı. Cibao belki de "Cipangu"ydu ve yerlilerin ağzında bu şekli almıştı.

Bu tepeye gidenlerin altınla dönmesi, Amiral'i yeniden güçlendirdi. Sahildeki birkaç hafta içinde İspanyolların çoğunluğu hastalanmıştı. Kolomb, kolonide kalacakların alıştıkları besini getirmeleri için birkaç gemiyi İspanya'ya gönderdi. Bazı kaynaklar on iki gemiyi gönderdi demekte.

Kolomb, Cibao'nun sandığı gibi Cipangu olmadığını öğrenince düş kırıklığına uğradı ama uzun zamandır aradığı altına kavuşması ona üzüntüsünü unutturdu. İspanyollar, yerlilerin kendilerine gösterdiği konukseverliği berbat biçimde istismar etmeye başladılar, evlerin içine girip kıymetli ne varsa alıyorlar; yerliler önceleri buna ses çıkarmıyorken, kutsal bildikleri eşyaları da yağmalamaya başlayınca, tepkileri sertleşti. Disiplin-

⁷⁸ Jacques Attali, 1492, s. 218.

sizlik had safhaya varmıştı, yağmacılığı önlemek amacıyla Kolomb sert önlemler almaya başlayınca, bu kez tepkiler oluştu. Bu tutumda devam eden birkaç gemicinin kulak ve burunları ceza olarak kesildi.⁷⁹

Kolomb bu sulara yelken açarken, 7 Haziran 1494 tarihinde İspanya ve Portekiz arasında keşfedilen toprakların paylaşılmasına yönelik bir antlaşma imzalanıyordu: sömürgeciliği meşrulaştıran *Tordesillas Antlaşması* (Üçüncü Bölümde anlatılacak). *Tordesillas* antlaşmasının imzalandığı tarihte Portekiz, Afrika ve Güney Asya'yı keşfetmekte epey yol almıştır. Kuzey Afrika'daki Ceuta üssünden güneye yelken açan kâşifler, Batı Afrika kıyılarında bir dizi ticaret üssü kurmuştur. Aşama aşama güneye inildikten sonra Vasco da Gama 1498'de Ümit Burnunu dolaşarak Hint Okyanusuna açılmıştır. Portekiz 16. yüzyılda Hindistan, Sumatra, Burma ve Tayland'da yerleşim alanlarına sahip olmuş ve 1557'de birçok Asya topluluğuyla yapılan ticaret için bir üs haline gelen Makao'da uzun ömürlü bir sömürge kurmuştur.

Antlaşmada belirlenen sınır hattı Güney Amerika'dan geçer. 1500'de kâşif Pedro Álvares Cabral, antlaşmaya göre Portekizlilere bırakılan kesimde Brezilya kıyılarına çıkmış ve Portekiz adına hak iddia etmiştir. Portekiz böyle koloniler yaratırken İspanyollar da Amerika anakarasını istila ediyorlardı. *Tordesillas* Antlaşmasını değerlendirirken J. Attali bir alıntıyla ilginç bir değerlendirmeye yer vermiş: “*Enayi pazarlığı: Asya'nın bölündüğü sanılmakta oysa Amerika paylaşılmaktadır.*”⁸⁰

Kısaca toparlayalım; Kolomb 24 Nisandan 29 Eylül 1494'e kadar üç karavelayla Küba'nın güney kıyısı boyunca bir yolculuğa çıkarak Jamaika Adasını keşfetti. Hispaniola'nın güney sahilini, en doğu ucunu aşıncaya kadar izleyerek geri döndü. Kolomb'un hırsı uğruna yalan söyleyebildiğini, gerçeği gerçek olmaktan çıkarabildiğini gösteren önemli bir olay yaşandı; 12

⁷⁹ G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 83-84.
Jacques Attali, 1492, s. 217

Haziranda karavelalar Küba'nın batı ucundaki San Juan Adası'na ulaştılar. Kıyı burada tekrar güneye döndüğü için, Kolomb, Küba'nın Asya'nın doğu ucu olduğu tahmininin kanıtlandığını düşündü. Eğer yüz mil daha ilerlemiş olsaydı yanıldığını anlayacaktı. Üstelik bu elle tutulacak kadar yakın olan yere gitseydi, yalnızca bir denizin ayırdığı zengin Meksika'yla karşılaşacak, yıllarca aradığı altını bulacaktı. 12 Haziran günü çağrılan *kraliyet noterine üç karavelanın Kaptanları, kılavuzları ve gemi subaylarının, bu toprakların Hindistan'ın başlangıcı, yani anakara olduğu konusunda sorgulanmalarını emretti. Eğer aksi düşüncede olan çıkarsa, amiral onu hatası konusunda ikna edecekti. Ama mürettebat ifade verdi, beyanlarını imzaladı. Aksini söyleyecek olurlarsa 10.000 maravedí ödeyecekler ve dilleri kesilerek cezalandırılacaklardı. Hindistan'a ulaştıklarını kanıtlayan bir belge imzalattı.*⁸¹ Aralarında Juan de la Cosa dahil kırk iki kişi doğudan batıya uzunluğu 335 fersahı bulan bir ada asla görmediklerini, duymadıklarını beyan ettiler. Gerçekten de, Küba'nın uzunluğu (yüzölçümü değil) İngiltere'ninkinden ve Avrupa'da herhangi bir adaninkinden fazladır. Demek ki Küba anakaranın parçasıydı ve daha da ilerleseler hemen "dünyayı bilen uygar ve zeki insanlarla" karşılaşacaklardı. Böyle ifade verip imzaladılar.⁸²

Bugün böyle bir davranış garip karşılanır; Kolomb'u çekıştirenler da alay etmişti bu davranışla. Aslında daha önce başka kâşifler tarafından da uygulanmış bir yöntemdi. Bartolomeo Dias, Afrika'nın güney burnunu aşip Hindistan'a giden yolu kesin olarak bulduktan sonra mürettebat onu geri dönmeye zorlayınca aynı şeyi yapmıştı. Kristof Kolomb bunu çok iyi bildiğine göre, o dönem için garip bir yanı yoktu bu işlemin. Noterin de tasdik etmesi böylesine hızlı ve beklenmedik bir kararın sebebini bizlere açıklamaya yardımcı olabilir. Kolomb yalan söylüyor, yalan söylediğini de biliyordu. Yalan söylediğini çok iyi bildiği

⁸¹ Pierre Marc, Michael Brix, *Yenidünya'nın Keşfi KOLOMB*, s. 109; Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 184.

Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 184.

için, büyük keşfin en önemli olaylarından birinin kahramanı olan kişileri lekeleyerek yalanı kılıfına uydurmak, yasallaştırmak istiyordu.⁸³

Birinci seyahatte kralların ortaya koyduğu para ödülünü alabilmek amacıyla 11 Ekim günü karadaki ilk ışığı tayfanın değil kendisinin gördüğünü de belgeletme çabasını bir kez daha anımsayalım.

Kolomb, Küba'nın Asya'nın bir yarımadası olduğunu umut etmiş, 11 *Haziranda* bir yerli kılavuzdan Küba'nın denizle çevrili olduğunu öğrenmişti. Acı gerçeği kabullenmek zorundaydı; Küba Malakka Yarımadası değil, bir adaydı. Buna karşın 12 *Haziranda* belge imzalatma olayını planlıyordu.

29 Eylülde Isabela'daki koloniye döndüklerinde, Kolomb imzalatıp cebine koyduğu yalan yeminli belgeye karşın anakarayı ve Hindistan'ı henüz bulamadığını biliyordu. Isabela'da üst üste birikmiş problemler önüne geçilemez bir hadde varmıştı; Kolomb'un emri altındaki yedi yüz serüvenci kısa zamanda zengin olmak hevesine kapılmışlardı.

Gemiciler, altın elde etmek için kendi aralarında bile her türlü ahlaksızlığa başvurmaya başladılar. Bunları önlemek için aldığı sert önlemler ise, Kolomb'a düşman kazandırmaktan başka işe yaramadı.

Hispaniola, büyük bir adaydı. Ama asıl kıta, koca Asya kara parçası nerelerdeydi? Hispaniola'nın civarında olması gerekiyordu! Kolomb koloninin işlerini yönetmek için bir konsül kurduktan sonra, 24 Nisan günü başta sancak gemisi *Nina* olmak üzere üç tekneyle ana kıtayı aramak ve Büyük Han'ın ülkesine varabilmek üzere denize açıldı.

Önce Küba'nın doğu ucundan dolandı. Buranın Asya kıtasına bağlı bir yarımada olması için Tanrı'ya dualar ediyordu. Önce Küba, sonra Jamaika sahilleri boyunca keşif gezileri yaptı.

Isabela'ya dönüldüğünde, bir sedyeyle Kolomb'u kıyıya taşıdılar. Ağır hastaydı, gut hastalığı ilk belirtilerini göstermeye

⁸³ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 184.

başlamıştı. Kardeşi (Barthelomew) Bartolomeo'nun gelmiş olmasına çok sevindi. Bartolomeo, İngiltere'den İspanya'ya gelmişti, Katolik hükümdarlar kendisine "Don" unvanı verdiler ve Hispaniola'ya gidecek erzak yüklü üç karavelanın da kumandasını vermişlerdi.

Isabela'da kötü haberler bekliyordu, çünkü adamları arasındaki karışıklık tam bir isyan halini almıştı. Kolonide güvenliği sağlamakla görevli birlik yerlilere saldırmış, ellerindeki altını gaspetmiş, kadınlara taciz ve tecavüzde bulunmuşlardı. Çapulcuların liderine uyarılarda bulunulunca çok sinirlendi, üç gemiyi çalıp İspanya'ya kaçtı, orada kamuoyunu Kolomb'un aleyhinde kışkırtmaya başladı.⁸⁴

Adanın dört bir yanını yağmalayan denizciler artık tamamen disiplinsiz hale gelmiş, Kolomb yönetimi elinden kaçırmıştı. Yerliler de isyan edip, gemicilerle çatışmaya başladılar. Ama Kolomb önyargılı davranışla gemicileri değil yerlileri cezalandırma yoluna gitti. Hasta yatağından kalkan Kolomb isyan eden yerlilere saldırdı. Tanrı tarafından seçildiğine inanan koyu din-dar Kolomb'un yerlilere karşı en ufak hoşgörüsü yoktu.

Kentin yönetimine kendi kardeşlerini ve oğlunu getirmişti, birisini vali, ötekisini de vali yardımcısı yaptı. Kolomb denizci olarak hayranlık duyulacak birisi olmakla birlikte; insani değerler bakımından ise tam tersi niteliklere sahip olduğu görülür. Biyografilerinde çok tamahkâr birisi olduğu; hatta İsabella'yı ikna etmekte karşılaştığı güçlüklerden en önemli nedeninin bu olduğu ortaya konmuş. Anlaşma sürecinde son derece hâris davranmış. Kızılderililere, keşfettikleri kara parçalarındaki yerlilere zalimce davranmıştır. Şu söylenebilir; Kolomb'a yönelik bu ifade ediliyor ama Kraliçe İsabella'nın da Yahudilere ve Müslümanlara karşı uyguladığı politikanın Amiral ve adamlarından pek farkı yok; tabii ki, 15. yüzyılda insanların ve toplumların davranışlarını 21. yüzyıldaki değer yargılarıyla yargılamak bizi farklı sonuçlara götürür –gerçi günümüz dünyasında

⁸⁴ G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 86.

da ötekileştirme, farklı olana saldırı ve soykırım devam ediyor-; coğrafi keşiflerde yer alan kâşiflerde asalet aranmamış, bu girişimde başarılı olup olamayacaklarına bakılmış.

Kolomb yetkilerini kötüye kullanmıştı, hükümdarları kızdırdı. Böylesine yüksek unvanı naip değil, ancak kendileri verebilirdi. Aynı zamanda İspanyolların gururunu incitmişti.

Hastalık, açlık bunlardan kaynaklanan ölümler tam bir felakete dönüşmüştü. Daha önce, Kolomb, sarayın temsilcisi ve 17 geminin ikinci kaptanı Antonio de Torres'le 30 Ocak 1494 tarihini taşıyan olayların gelişimini raporlayan mektubunu göndermişti. Torres 1494 sonbaharında İspanya'dan dönerek Hispaniola'ya içinde erzaklar, ilaçlar ve mühimmat taşıyan dört karavelayla imdatlarına yetişiyordu; 16 Ağustos tarihli kralların mektubunu yanında getirmişti.

Krallar verdikleri yanıtta bazı istekler ve önerilerini yazmışlar, sınır çizilmesi başta olmak üzere önerilerini sunmak üzere, Amiral'i geri dönmeye davet ediyorlardı. Bununla birlikte, Eğer dönüşünüz için engeller söz konusuysa ve eğer herhangi bir şekilde beklentilerinize zarar verecekse, erkek kardeşiniz ya da bilgi sahibi, başka herhangi bir kişi de olabilir; onu, yazılı, sözlü olarak ya da haritayla bilgilendirin ve anavatana dönen ilk karavelayla gönderin.”⁸⁵ İspanya'ya dönebilirdi ama dönmedi. Torres'le krallara altın ve baharat göndermeyi çok istemesine karşın, yeterli miktarda bulamamıştı. O halde, köleler gönderebilirim diye düşündü, tasarladı ve İsabella'ya yakalayıp tutsak ettiği 1500 köleden 500'ünü “en iyi erkekler ve kadınları” seçti, 17 Şubat'ta dört karavelanın ambarına doldurdu. Acımasızca verdiği bu kararıyla aslında bu köleleri ölüm yolculuğuna çıkardığını kendisi de biliyordu.

Torres'in kumandasındaki dört karavela 24 Şubat 1495 tarihinde İspanya'ya dönmek üzere yelken açtı. Gemide Kolomb aleyhinde kanıt toplamış ve bunları krallara iletmış olan din

⁸⁵ Seyahatlerinde krallara yazdığı rapor-mektupların tam metni için Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*'ne bakılabilir.

adamı Boil ve iki kişi daha vardı, bunların söylediklerinin çürütülmesi, Amiral'i sarayda temsil etmesi ve söylenenlere karşı kanıtlar sunması amacıyla da kardeşi Diego Kolomb da (bir oğlunun adı da Diego'dur) dönüyordu. İspanya'ya varmadan 200 yerli öldü, cesetlerini denize attılar. Oldukça kısa sürede Cadiz'e vardılar. Sağ kalan köleleri, köle pazarında anadan doğma çıplak oldukları halde satışa çıkardılar.

Adada ise hastalıkla boğuşan Kolomb'a karşı bazı yerli kabileleri isyan etmişti (savaş tarihi 24 Mart 1495 olarak kayıtlara geçti), bazı kabile reisleri ise ırkdaşlarına ihanet edip Kolomb'dan yana oldular. Las Casas'ın notlarında, İspanyolların yalnızca kılıçla saldırıp yerlileri katletmediklerini, yabandomuzu avında kullandıkları vahşi köpekleri de saldırttıklarını yazıyor. Savaşın tarihi 24 Mart 1495 olarak kayıtlara geçti, adı Vega Real çatışması olarak kondu. Buradaki vahşice imha taktiği İspanyolların ve Portekizlilerin Amerika anakarasında ayak bastıkları her yerde uygulanacaktı.

10 Mart 1496 tarihinde, Kolomb ikinci keşif yolculuğuna son verip İspanya'ya dönüşe geçti. Pek çok kişinin suçlamalarına karşı krallar önünde kendisini savunması gerekiyordu.

Beri yandan Bartolomeo güney sahiline yöneldi. Altını bol ırmakların aktığı bir doğal liman buldu. Yeni sömürgeye Santo Domingo adını verdi; bu babasının ismiydi, ama Kolomb Yeni Isabela demeye devam etti.

İkinci yolculuğun dönüşü olağanın üstünde uzun sürdü. 11 Temmuzda Cadiz körfezinde tamamlandı. İki yüz yirmi beş Hristiyan ve Isabela'dan hareket ederken gemiye binmiş otuz yerliden geriye kalan birkaçı vardı gemilerde. Kolomb hemen huzura çıkmak amacıyla talepte bulundu ancak saraya davet için sonbahara kadar bekletildi. Krallar onu dinlediler, hakkın-da yapılan şikâyetleri dikkate almadılar. Yeniden güvenlerini kazanmıştı. Kolomb'un tasarısının doğru olduğunu savunan, arkasında duran sarayda Kral'ın çok saygı duyduğu birisi vardı; Katalan kozmograf ve cevahirici Jaime Ferrer. Bu kişiyi de unutmamak gerekiyor.



THE VOYAGES OF CHRISTOPHER COLUMBUS

First Voyage
(1492-93)

Second Voyage
(1493-94)

Third Voyage
(1498-1500)

Fourth Voyage
(1502-04)

1496 sonbaharında, üçüncü yolculuktan söz edilmeye başlandı. 1498 Mayısına kadar Kolomb ikinci yolculukta karşılaştıklarından çok daha ağır sorunlarla karşılaştı. Ama nihayet, inatçılığı sayesinde sonuca ulaşmayı başardı. 30 Mayıs 1498'de üçüncü yolculuğu için hareket etti.

Bu yolculuğun rotasını birlikte izleyeceğiz ama önce 1494 yılında yapılmış bir antlaşmayı anımsamalıyız; İspanya ile Portekiz arasında yapılan *Tordesillas* Antlaşmasının Amerika kıtasının keşfinin, sömürgeciliğin yerleşmesinin, Kolomb'un deniz yolculuklarını da teşvik eden etkenin meşruiyet temeli olduğunu da belleğimizde tutmalıyız.

Üçüncü Keşif Yolculuğu

Kolomb'un üçüncü yolculuğu 30 Mayıs 1498 ile 15 Eylül 1499 arasında gerçekleşti.

Kristof Kolomb'la Amerigo Vespucci dosttular. Üçüncü büyük keşif yolculuğu hazırlığı içindeyken, iki büyük denizciyi yan yana görüyoruz. Bu dostluk ve saygıya dayalı ilişkinin kışkuya yer bırakmayan gerçek bir belgesi var: 5 Şubat 1505 tarihli oğlu Diego'ya yazdığı mektup.⁸⁶

Yola çıkmadan önce mülkünü ailesi arasında paylaştırmış ve bir de vasiyetname yazmıştı. Bu vasiyetnamede, Hispaniola'da bir kilise ve hastanenin inşa edilmesini şart koşuyordu. Bu kilisede çalışacak rahiplerin başlıca amacı, Hristiyanlığı yerliler arasında yaymak olmalıydı. Kolomb, bu isteklerinin gerçekleşmesi için gereken parayı da ayırmıştı. Fakat ne çare ki bu kilise kurulduktan sonra adada Hristiyan dinine çevrilecek tek bir yerli kalmayacaktı.⁸⁷

31 Temmuz 1498, öğle vakti Trinidad keşfedildi. Bastıkları toprak parçası Amerika'nın ta kendisiydi. Ama farkında olmadılar. Filo, Paria Körfezini geçtikten sonra Paria Yarımadasındaki küçük limanlardan birinde demirlediler. İspanyollar, Ameri-

⁸⁶ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 214-215.

⁸⁷ G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 89-90.

ka kıtası topraklarına ilk olarak burada ayak bastılar. Boynunda at nalı büyüklüğünde altın kolyeli kadınlar dolanıyordu etraflarında, ama Kolomb bunun gerçek olduğuna inanmadı.

1 Ağustos 1498, Çarşamba – Üç geminin denizcileri ilk kez Güney Amerika kıtasını fark ediyor. Hiç kimse bunun anakara olduğunu hayal etmiyor. Kolomb bu toprağa (Y)Isla Sancta (Kutsal Ada) adını veriyor.⁸⁸ Burası Venezuela'ydı.

Amerika kıtasının gerçek keşfi olarak tarih kitaplarına geçecek bugün, 1 Ağustos 1498 tarihiydi. John Cabot, Amerika kıtasının kuzey kıyılarına bu tarihten ve Kolomb'dan bir buçuk yıl önce ayak basmış olmasına rağmen, tarih kitapları Kolomb'u Amerika'nın gerçek kâşifi sayacaktı.⁸⁹

4 Ağustos 1498, Cumartesi – Üç gemi Paria Yarımadasının ucunda, yani anakara dibinde demir atıyor. Ne var ki kimse bunu bilmiyor. Hepsi yarımadanın bir ada olduğunu sanıyor. Kolomb bu toprağa, İspanya Sarayında kendisini sonuna kadar desteklemiş olan Monsenyör Geraldı'nın annesine saygı belirtisi olarak Isla de Gracia adını veriyor.

Bu kıyılarda dolaşıyorlar, gemilerden karaya çıkıyorlar, yerlilerle temas kuruyorlar, ama burasının yeni bir kıta olduğunun farkında olmuyorlar.

14 Ağustos, Salı – “Amiral” diye doğruluyor Las Casas, “dün pazartesi ve bugün salı günü, otuz ya da kırk fersah ilerlemeye devam etti. Kuzey sahilinin güneydekine oranla, batıya doğru oldukça fazla genişlediğini fark etti. Demek ki Paria'nın güneyindeki koyun kuzeye çıkışı yoktu. Bunun üzerine, bu kadar büyük bir toprağın ada değil, anakara olması gerektiğini kabul etti.”

14'ü ve 15'i sabahı, sakın bir denizde, hızla süzülen geminin kamarasında, kâşif, hükümdarlarına hitab eder gibi, büyük yeniliğin haberini yazıyor ya da yazdırıyordu: “Bunun, bugüne kadar kimsenin bilmediği çok geniş bir kara olduğunu sanıyo-

⁸⁸ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 220.

⁸⁹ G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 92.

rum. Beni bu düşünceye büyük ölçüde yönelten sebep, böylesine büyük bir ırmağın ve suyu tatlı bir denizin varlığı.”

Kolomb, 31 Ağustos 1498 tarihinde Hispaniola sömürgesinin yeni merkezi olan Santo Domingo'ya vardı. Burada durum karmakarışık, çünkü isyan çıkmıştı, iki başlı yönetim oluşmuştu. Birisi kardeşi Bartolomeo Kolomb'un grubu, Hispaniola'nın orta ve güney bölümünü kontrol ediyordu. Bartolomeo'ya isyan etmiş olan Roldan da batıyı yönetiyordu. Kale komutanlarından birisi Kolomb'a Roland'la barış yapılarak isteyenlerin Kastilya'ya dönmelerine izin verilmesini önerdi. İsyanıcı Roland'ın tüm istekleri kabul edilmişti. Burada olaylar durulmuyordu. Yerliler yabancılardan nefret ediyor, onları istemiyorlar, İspanyollar da yabancı gördükleri Kolomb kardeşlerden nefret ediyorlar. İsyan bastırılmıyor.

Kolomb, günlüğünde yazdıklarına göre, başlangıçtaki gücünü ve isteğini yitirmişti. Bu durum karşısında asilere ödün vermekten ve onlarla uzlaşmaktan başka çare bulamadı. Bu anlaşmanın, adına ve ününe büyük ölçüde zararı dokundu. İspanya'ya vaat ettiği geliri sağlamak amacıyla altın yerine yeniden büyük miktarda köle göndermeye başladı.

Kolomb'un yönetimi altındaki koloniden yükselen hoşnutsuzluk ve şikâyet sesleri, sonunda Atlantik'i aşarak İspanya kral ve kraliçesinin kulaklarına kadar vardı. Saray, durumu incelemekle yaşlı komutan Francisco de Bobadilla'yı görevlendirdi ve onu, büyük bir askeri kuvvetin başında Hispaniola'ya gönderdi. Bobadilla, 1500 yılı Temmuzunda Santo Domingo'ya vardı. Kolomb, o sırada, yeni bir isyan girişimini bastırmıştı. Limana giren Bobadilla'nın ilk gördüğü manzara, asi İspanyolların kıyıda kurulu darağaçlarında sallanan cesetleri oldu.

Bobadilla, Kolomb ile kardeşlerini adanın yönetiminden uzaklaştırmak için zor kullandı, zor kullanmadan yapamazdı. Onları tutuklayıp hapse attırdı. Büyük keşfin devletin yararına olması amacıyla bunu yapmak zorundaydı.

Devletin yararı: İşte bütün olan bitenlerin gerçek, tek anahtarı. Yeni toprakların denetimini ve gelirini hükümdarlar ile

Kolomb ailesi arasındaki bir tüzel ortaklığa veren Santa Fe anlaşmalarını iptal etmek gerekiyordu. Bu garip özel ortaklığın yerine, Taht'ta, yalnızca Taht'ta simgeleşen devleti yerleştirmek gerekiyordu.⁹⁰ Türkçede bir söz vardı; “Ya devlet başa ya kuzgun leşe”, bu dünya siyasi tarihinde yönetim söz konusu olduğunda hep geçerliydi demek ki.

Kristof Kolomb işte bu yüzden Bobadilla tarafından hapse atıldı. Hispaniola'nın –Yeni Topraklar'daki sömürgecinin temel direği– yönetimini onun yerine ele alan kişi, devletin bir temsilcisi, kral ve kraliçenin bir memuruydu.

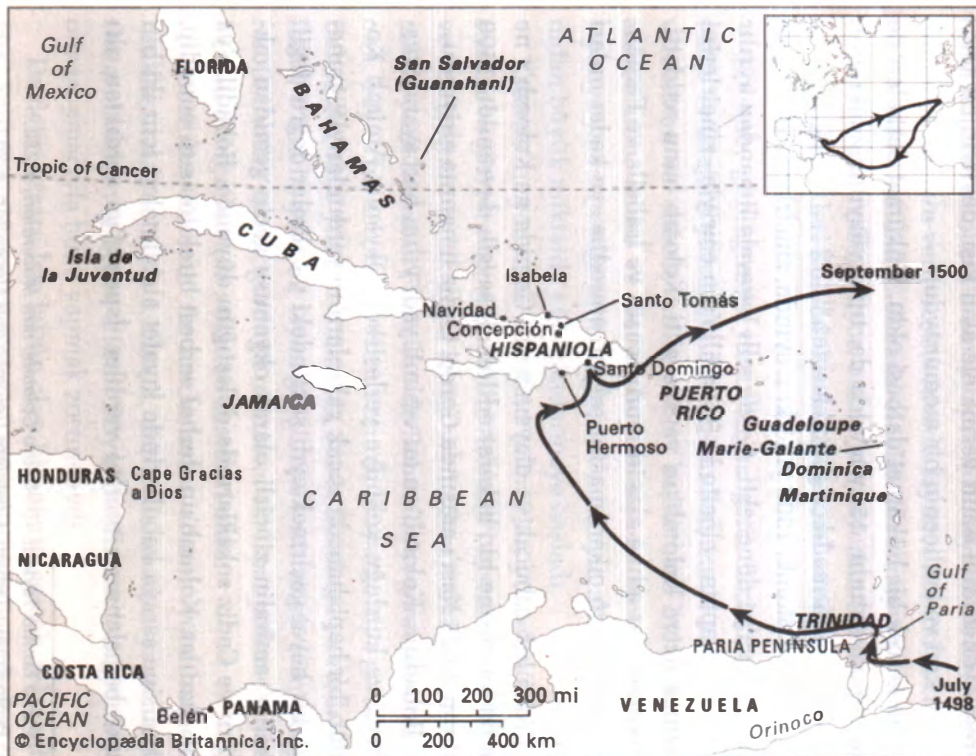
Bu gerçek bir hükümet darbesi oldu. Hükümet darbeleri de her zaman aynıdır. 15. yüzyılda da, tıpkı yüzyılımızdaki gibi, kuvvete başvurmamakla gerçekleşmez.⁹¹

Kristof Kolomb, 1500 yılı Ekim ayında, zincirlere vurulu olarak İspanya'ya dönecekti. *Gorda* adlı karavela limandan ayrılır ayrılmaz, kaptan –elbette ki Bobadilla'nın emriyle– zincirlerini çözmek üzere Kolomb'un yanına gitti. Kolomb bunu reddetti. Hükümdarlar adına zincire vurulmuştu ve İsabella ve Fernando zincirlerin çıkarılmasını şahsen emredinceye kadar onları taşıyacaktı.

Yolculuk çabucak ve olaysız geçti. Gemide ne Kolomb'a ne de iki kardeşine hiç hakaret edilmedi, saygılı davranıldı. 1500 yılının 20-25 Kası'ı arasında *Gorda*, Cadiz limanına giriyordu.

Bobadilla, Kolomb'un en verimli yedi yılını harcayarak keşfettiği ve kurduğu koloniye yerleşirken Okyanus Amirali Kolomb, bir hapisanede ancak yakınlarının yardımlarıyla, acınacak bir hayat geçirmekteydi şeklindeki yazılanlar doğru değil. Krallar, amiralin zincirli olarak okyanusu geçip gemiden çıktığını ve Cadiz sokaklarında dolaştığını duyunca, Bobadilla'ya çok kızdılar. Kolomb'un derhal serbest bırakılmasını emredip, kendisine saraya kabullerinde kıyafet alabilmeleri için iki bin duka bağışlanması emrini verdiler. İspanya'ya vardıkdan altı

⁹⁰ Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 232.
Paolo Emilio Taviani, *Cristoforo Colombo'nun Maceraları*, s. 232.



THE VOYAGES OF CHRISTOPHER COLUMBUS

First Voyage
(1492-93)

Second Voyage
(1493-96)

Fourth Voyage
(1502-04)

hafta sonra kral ve kraliçe kendisini afetti 17 Aralık 1500 tarihinde huzura kabul edildi. Granada'daki Elhamra Sarayına gitti.

Dördüncü Keşif Seferi

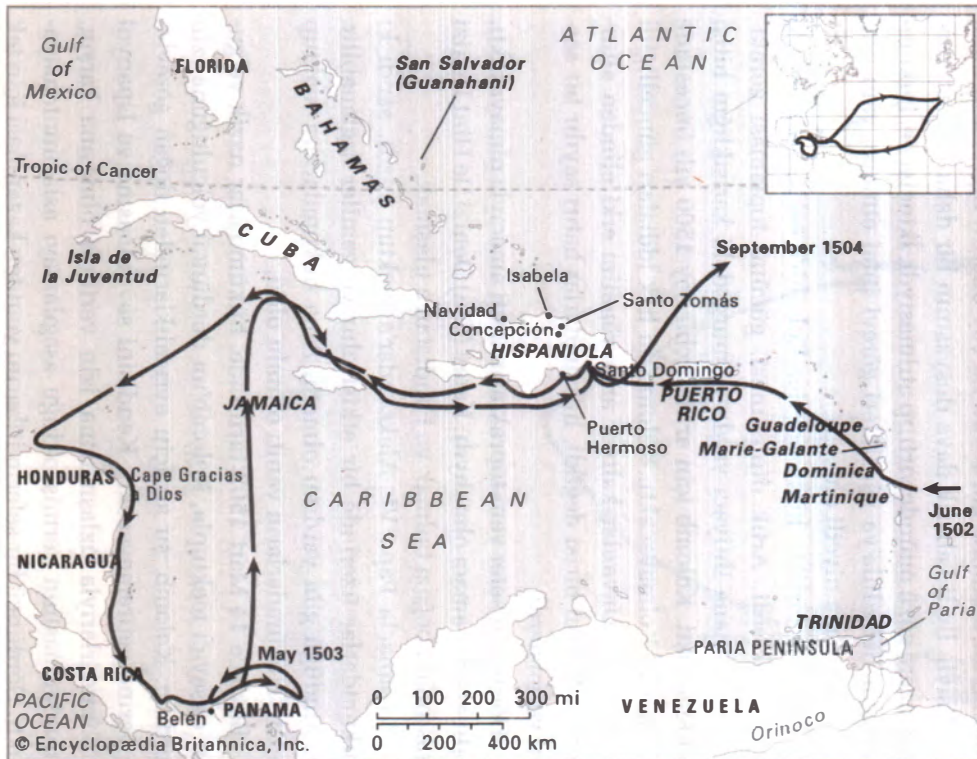
Özel görüşmeler sırasında Kolomb diz çöküp hüngür hüngür ağlamış, İsabella'nın gözyaşları da onun- kine katılmış. Kolomb'un incinmiş gururunu iki şey onardı: En önemli olan, kendisiyle ilgili kabarık dava dosyasının bir daha asla açılmamak üzere gözü önünde yırtılıp atılmasıydı. İkincisi de, hükümdarların Bobadilla'ya verdikleri görevi iptal etmeye, yani onu geri çağırma- ya niyetli oluşları.

Bununla birlikte hükümdarlar Kolomb'a eski görevini iade etmeyeceklerdi. Artık dinlenmesi, gücünü toplaması gerekiyordu. Zamana ihtiyacı vardı. Sömürge- deki karışıklığın bitişi beklenecekti. Kolomb için artık hiçbir şey 1500 yılı öncesinde olduğu gibi olmayacaktı. Kolomb'un hak iddiaları güncelliğini yitiriyordu. Unvanlar kalıyor ama yönetim erki elinden alınıyordu. Yoksul birisi değildi, hükümdarlar hatırı sayılır bir servet vermişlerdi.

Dördüncü sefer yeni toprakların keşfi amacıyla olmayacaktı. Yalnızca bir amacı olmalıydı: Katay (Çin) Denizi ile Hint Denizi arasındaki boğazı bulmak ve Hindistan'a ulaşmak.

Bu amaçla Papa VI. Aleksander'a mektup yazdı, sandı ki hükümdarlar üzerinde bir etkisi olur ve gemiler sağlanabilir. Düşündüğü gibi yardımı olmadı. Ama hükümdarlara mektup yazdı. Hükümdarların yanıtı olumlu oldu.

Böylece 14 Mart 1502 tarihinde, hükümdarlar nazik ve gurur okşayıcı mektupla, Kolomb'un dördüncü yolculuğuna izin verdiler. Kolomb, şu an için ayrıcalıklarından doğan görevleri yerine getiremeyecekti. Kendisini savunmasına ve İspanyol hükümdarlarıyla uzlaşmasına izin verilmiş olmasına karşın, tutuklanmasının vermiş olduğu aşağılamayı asla unutamayacaktı. Dördüncü bir seferin itibarını yeniden kazanması için tek



THE VOYAGES OF CHRISTOPHER COLUMBUS

First Voyage
(1492-93)

Second Voyage
(1493-96)

Third Voyage
(1498-1500)

Fourth Voyage
(1502-03)

şansı olduğuna inanarak 13 yaşındaki oğlu Fernando ve kardeşi Bartolomeo'yla birlikte 9 Mayıs 1502'de Cadiz'den yelken açtı.

Filo dört gemiden ve yalnızca 150 personelden oluşuyordu. Kolomb yine Asya'ya ulaşacağı ve İspanya'ya giden ticari yolları keşfedeceği konusunda emindi. 1502 yılı 29 Haziranında yaşanan korkunç bir fırtına sırasında Kolomb'un Santa Domingo limanına girme talebi vali tarafından reddedildi. Yoluna devam etmek zorunda bırakılan Kolomb, Panama'ya ulaştı ve ekibiyle birlikte Orta Amerika'yı keşfeden ilk Avrupalı oldu. Tüm keşifler çeşitli tesadüfler sonunda ortaya çıkar ama hiçbir karşılaşma tesadüf olsun diye olmuyor, bazıları olumlu bazıları olumsuz sonuçlanıyor ve bedelleri ağır oluyor. Günümüzde Honduras, Nikaragua ve Kosta Rika toprakları olan bölgeyi araştırarak iki ay geçirdi. Panama'da adamları, yerel halk tarafından gemilere dönmeye zorlanmadan önce biraz altın çıkarmayı da başardı.⁹²

Filo, yiyecek ve içecek sıkıntısından ötürü çaresiz bir şekilde Hispaniola'ya yöneldi; ancak gemi tahtalarını kurtçuklar delik deşik etmişlerdi ve sağlam kalan iki gemi de 1503 yılı Haziranında Jamaika kıyısında yan yana kumsala çekilmişti. Büyük keşfin efsanesi Santa Gloria'da son buluyor. Bu sahilde, Kolomb tam bir yıl kalmıştır; 25 Haziran 1503'ten 28 Haziran 1504 yılına kadar. Enkazda hayatta kalan mürettebat, kendileri için bir kurtarma ekibinin gelmesine dek bir yıl beklemek zorunda kaldı. Hastalık, yorgunluk, umutsuzluk ve doyurulması gereken yüz on altı kişi. Çevredeki yerlilerin reisleriyle uzlaşma sağladılar, yiyecek bulmayı başardılar.

7 Temmuz 1503 tarihinde hükümdarlara uzun bir mektup yazdı. Mektubu iki adamıyla, çok güç koşullarda denizle boğuşacak olan iki kanoyla Hispaniola'ya doğru denize açıldı. Deniz olağandışı sakindi. Ağustosta Hispaniola'ya ulaştılar. Ancak 1504 yılı Mayıs ayında satın aldıkları bir gemiyi yiyeceklerle yükleyip amirale gönderdiler. Kolomb çok hastaydı, yataktan kalkacak mecali kalmamıştı, bu bekleyiş sırasında bazı adamlar is-

⁹² Keşifler Atlası, s. 89.

yan etti, kalan erzakları yağmaladılar. Kırk sekiz asi kanoları ele geçirip yola koyuldu; adanın en uç noktasına ulaştılar ve yerli kürekçilerle hedef Hispaniola'ya denize açıldı. Yolda rüzgâr şiddetlendi, deniz kabardı, kanolar su almaya başladı. Ağırlik-ları atmaya başladılar yine de başa çıkmadılar, ağırlik yaptıkları düşüncesiyle yerlilerden kurtulmak amacıyla on sekizini de öldürdüler. Asiler Jamaika sahiline geri dönmek zorunda kaldılar. Daha sonrası Kolomb'a sadık adamlarla savaştılar ama kaybettiler. Sonunda asiler teslim oldu; 20 Mayıs 1504. Kolomb'un Santa Domingo'ya gönderdiği adamı İspanya'dan gelen üç gemiden birini küçük karavelayı kiraladı, Jamaika'ya gönderdi. Bu sadık adam başka gemiyle cebinde Kolomb'un mektubuyla İspanya'ya döndü.

Küçük karavela Santa Gloria'ya ulaştı ve 28 Haziranda dost düşman gemiciler bu gemiye doluşarak, yelken açtılar.

Kristof Kolomb, 7 Kasım 1504 tarihinde İspanya'ya döndü. Jamaika onu fiziksel olarak çok yıpratmıştı. Günlüğünde durumunu, "Kafamda ak düşmeyen tek bir saç bile kalmadı ve bedenim çok halsiz" şeklinde belirtmişti.

Kolomb hayata veda ediyor

28 Haziran 1504'te kazazedeler oradan alınıp Hispaniola'ya getirildiler. Kolomb oradan 12 Eylülde hasta ve yorgun bir halde İspanya'ya doğru son yolculuğuna çıktı. İspanyol hükümdarlarına yazdığı mektupta şöyle diyordu: "Bugüne kadar yakınlarıma hep merhametli davrandım. Artık Tanrı da bana merhamet etsin ve toprak merhametini esirgemesin, çünkü ağrılar içerisindeyim, hasta ve yalnız olarak ölümü gözlüyorum. Kutsal inançlarımı kaybedeli çok oldu, eğer şimdi şurada ruhum bedenimden ayrılacak olsa, Tanrı bile belki onu tanıyamayacak."

Kasımın ilk günlerinde onu İspanya'da karaya bir sedye üzerinde çıkardılar. Sevilla'da bir ev tuttu ve hükümdarların önüne çıkabilmek için güç toplamaya çalıştı. Bu kez hiçbir şey getirmemişti; ne bir yerli, ne bir papağan ne de bir gram altın. Majesteye yazdığı mektupta şöyle diyordu: "Şunu veya bunu

başaramadımsa, bu ya olanaksız olduğu içindi ya da benim gücümün üstündeydi.”

Kolomb'un gelişinden üç hafta sonra Kraliçe İsabella öldü. Bu Kolomb için şok oldu, hastalığı ve üzüntüsü arttı.

1505 Mayıs'ında Segovia'da kral onu kabul etti. Krala, haklarına saygı gösterilmediğinden yakındı ve daha başka haklardan söz etti. Sonunda, işi öyle ileri götürdü ki, Kudüs'e sefer düzenlemek için 10.000 şövalyeden ve 100.000 askerden oluşacak bir ordunun neler yapabileceğini hesaplamaya kalkıştı.

Hâlâ eski hayalciliğinden kurtulamamıştı. Kral acıyarak onu gönderdi ve bir daha da ondan hiç söz ettirmedi.

Kolomb Segovia'da tam bir yıl yaşadı. Bedeninden çok ruhandan kaynaklanan acılar ve ateş onu yatağında bile rahat bırakmıyordu. Kendi kendini yiyip bitiriyor, fakirlikten ve unutmaktan çok korkuyordu. Nisan ayı sonunda onu Valladolid'e oğullarından birinin evine taşıdılar. Orada evin birinci katındaki bir odada yaşamının son günlerini geçirdi.

20 Mayıs 1506 tarihinde öldü. Yanında oğulları ve iki dostu vardı. Sarayda hiç kimse, hele de kral onun ölümünü duymadı bile. Kent tarihçisi, Kolomb'un ölümünü bile kaydetmedi. Son arzusunun uyularak, bir zamanlar İspanya'ya getirilirken onu bağladıkları zincirle sarılmış tabutu, birkaç arkadaşı, birkaç Fransisken papazı tarafından San Fransisken Manastırının yeraltı mezarlığına gömüldü.

Fransız yazar Victor Hugo bir yazısında şöyle der: “Kolomb'un yaptığı en büyük iş, hedefine ulaşmak değil, çıpayı çekmiş olmasaydı.”⁹³

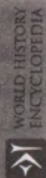
V-AMERIGO VESPUCCI VE YENİ KİTAYA İSMİNİN VERİLMESİ

Kristof Kolomb oğluna yazdığı mektupta Vespucci'yi övmekte ve “hak ettiği ödülleri alması gerektiğini” söylemekte.

⁹³ Pierre Marc, Michael Brix, *Yenidünya'nın Keşfi KOLOMB*, s. 118.

based on the Waldseemüller Map of 1507, overlaid onto a modern map of the world. This was the first map to name the New World "America" after Amerigo Vesputcci.

based on the Waldseemüller Map of 1507, overlaid onto a modern map of the world. This was the first map to name the New World "America" after Amerigo Vesputcci.



Amerigo Vespucci (1454-1512) Floransa'da doğdu, Medici ailesinin sahip olduğu bir bankacılık şirketinde çalıştı, denizarsını ticarete girdi (bankerlik yaptığı da söylenmekte) ve birkaç İspanyol ve Portekiz seferinde gemi kaptanlığı yaptı. Seferlerini çok canlı ve uzun bir biçimde kaleme aldı. Vespucci'nin kaleme aldığı mektuplar Avrupa'nın dört bir yanında kopyalanmış, tercüme edilmiş, basılmış ve satılmıştır. Mektuplarından bazıları 1505 yılında basılı kitap olarak yayımlanmıştır.

1483'te güçlü Medici ailesine çalışmaya başlamadan önce bilimle uğraşmayı sürdürdü. Medicilerin değişik ticari şirketlerinde güvenilir bir şahsiyet oldu; ancak devasa ve yeni keşfedilen bir kıtaya adının verilmesi şöyle dursun, günün birinde ünlü bir denizci olacağına dair hiçbir belirti yoktu. Vespucci'nin Medicilerle çalışması, onu, 1496 yılında gemiciliğe başlayacağı İspanya'nın Sevilla kentine taşıdı. Kristof Kolomb'un seyahatleri, kentin o günlerde konuştuğu tek şeydi ve Vespucci de yeni keşiflere katılma konusunda kararlıydı. Kırk yaşlarında olmasına ve daha önce hiçbir deniz tecrübesi olmamasına karşın İspanyol kâşif Alonso de Ojeda'nın seferinde astronom ve haritacı olarak görev almayı başardı.⁹⁴

1499 Mayıs ayında İspanya'dan ayrılan Vespucci, Ojeda'nın şirketinden Karayipler'de bir yerde ayrılarak güneydoğuya yol alan başka bir gemiye katıldı. Çok geçmeden "her bir yanı ağaçlarla dolu olağanüstü" bir kıyıya ulaştı. Ne var ki bölgedeki sık bitki örtüsü mürettebatın karaya çıkmasını engelledi, bu yüzden gemi "denizde fevkalade bir şey; karadan 180 kilometre uzakta temiz su kaynağı olan bir nehir bulduk ve ondan içerek tüm kaplarımızı doldurduk" dediği yeri bulana dek gemiyle kıyı boyunca ilerlemeye devam ettiler. Vespucci, büyük olasılıkla, Amazon Nehrinin Atlas Okyanusuna döküldüğü muhteşem çağlayanların bulunduğu noktaya ulaşmıştı. Vespucci'nin, Hindistan'a giderken tesadüf eseri gördüğü Brezilya'yı keşfeden Portekizli büyük denizcilerden biri olan Pedro Álvares Cabral'ın

⁹⁴ Keşifler Atlası, s. 94.

(y. 1467-1520) 1500 Nisanında karaya çıktığı ünlü yerin hemen öncesinde mi yoksa hemen sonrasında mı Brezilya'da karaya ayak bastığı kesin olarak bilinmemektedir.⁹⁵

Amazon'un ikiz ağzına ulaştıktan sonra, Vespucci iki tekne içerisinde yirmi adamla birlikte bu çok büyük nehri keşfe çıktı. Hep birlikte “çok değişik biçimlerde ve renklerde sayısız kuşlar...” gördüler ve “ağaçlar o derece güzeldi ve hoş kokuyordu ki hepimiz dünyadaki bir cennete girdiğimizi sandık.”

Vespucci, günümüzdeki Brezilya'da yer alan Resife (Recife) ulaştıktan sonra geri döndü ve kuzeye Trinidad Adasına doğru ilerledi. Orinoco Nehrinin ağzından (günümüzde Venezuela) geçip Karayipler'deki Hispaniola Adasına devam ettikten sonra Vespucci 1500 yılında İspanya'ya döndü.

Eski işverenleri Medicilere yazdığı bir mektupta, Venezuela sahillerindeki yolculuğunu ayrıntılarıyla anlatırken bu “yeni dünya”nın harikalarından övgüyle söz eder ve “bir kıta keşfettiğini” ileri sürüyordu. Tıpkı Kolomb'un ilk mektubu gibi, Vespucci'nin mektubu da birçok kez, birçok değişik dilde yayımlandı.

1502 yılında ikinci bir sefere daha katıldı, bu kez Gonçalo Coelho komutasında Portekiz adına yola çıktı. Vespucci, bu yolculuğun 5000'den fazla adanın ve yaklaşık 2000 fersah kıta kıyısının planını ortaya koyduğunu iddia etmişti. Bu doğru olması durumunda Patagonya'ya dek güneye gitmiş olmamaları gerekecekti ki, bu da Rio de la Plata Nehri ağzından hiç söz etmediği için olasılık dışıymış gibi görülmektedir.⁹⁶

Vespucci'nin başarıları, kendi yazdığı iddia edilen mektuplar tarafından gölgede kalmıştır. *Mundus Novus* (Yeni Dünya), 1501-1502 yılında yaptığı yolculuğu konu edinmektedir ve Medicilere gönderilmiştir. (Amerigo Vespucci'nin Dört Seyahatinde Yeni Keşfedilen Adalarla İlgili Mektup) 1497 ile 1504 yılları arasında yapılan dört yolculuğu anlatmaktadır ve Piero Soderini'ye gönderilmiştir. Her iki mektubunda da günümüzde

⁹⁵ *Keşifler Atlası*, s. 94.

⁹⁶ *Keşifler Atlası*, s. 95.

Vespucci'nin kendisi tarafından değil de, destekçileri tarafından yazıldığı düşünülmektedir ve bu mektuplar birçok kişinin eline geçmiştir: kısmen içeriklerindeki büyüleyici betimlemeler sayesinde. Bu bol ayrıntılar suyu daha da bulandırmıştır. Vespucci Yenidünya'yı keşfetmiş olduğunu iddia etmeyip bu onuru Kolomb'a bırakmıştır. Amerika'nın hikâyesine katkısı, Alman haritacı Waldseemüller'in yaptığı haritada tesadüfen üretilen adı değil, yeni bulunan toprakların başlı başına bir kıta olduğunu fark etmesidir.

Baskıları çeşitli dillerde yapılan Vespucci mektuplarında ve haritalarda günümüzde Güney Amerika denilen bölgenin üzerinde “Yeni Dünya” ifadesinin yanı sıra “Amerika” sözcüğü de görülmeye başlandı. İsmi ilk kullanan kişi, Alman harita yapımcısı Martin Waldseemüller (1470?-1522) kararını şu yorumla savunuyordu: “Yeni kıtaya, onu keşfeden kişinin adını vermemek ve ona Americus dememek için bir neden göremiyorum. Avrupa ve Asya'nın (Europa ile annesi Asia, Yunan yarıtanrıçalarıydı) adları kadınlardan geldiğine göre Amerige ya da America olmalı, yani Americus ülkesi.” Her ne kadar Waldseemüller bu adı 1513'te basılan atlasından çıkardıysa da “Amerika”, o zamana kadar çoktan kabul görmüş ve başka haritalara da gireceği bildirilmişti.⁹⁷

Leonardo da Vinci –Vespucci ailesini uzun zamandan beri yakından tanımakta ve resimlerini yapmaktadır– 1514'te “Amerika” adını yeniden ele almıştır. Flandre'da Mercator da 1438 tarihli projeksiyonunda, kıtanın bütününe “Amerika” demiştir. Sonra bu ad önce İngiltere ve Almanya'da olmak üzere, sonunda kendini kabul ettirmiştir. İspanya ise hâlâ “Hindler”den yadır. “Amerika illeri”nden ancak 19. yüzyılda söz edilecektir, “Latin Amerika” ise ancak 20. yüzyılda söylenecektir.⁹⁸

Birkaç yıl sonra Waldseemüller dahil bütün harita yapımcıları (tıpkı Johannes Schöner'in 1515'te ve Peter Apian'ın 1524'te

⁹⁷ Beau Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, s. 29.
Jacques Attali, 1492, s. 231.

basılacak olan haritaları gibi) yanıldıklarını ve Kolomb'un aynı yere Vespucci'den önce ulaşmış olduğunu anladılar; haritalardan "Amerika" adını çıkarmak istediler, ama ad bir kere tutmuştu.⁹⁹

Waldseemüller'in 1000 adet basılan haritasının tüm kopyaları birkaç yüzyıl içinde kayboldu. 1901'de Baden-Württemberg'deki Wolfegg Kalesinde bir araştırma çalışması yürüten Joseph Fischer adlı Cizvit bilgin, Schöner'in kullandığı bir dosya dolusu doküman buldu. Bunların arasında Waldseemüller'in eşsiz başyapıtı da vardı. Bu, bilinen tek kopyadır ve 2003 yılında ABD Kongre Kütüphanesi tarafından satın alınmıştır.¹⁰⁰

On altıncı yüzyıl boyunca İspanyolların ve Portekizlilerin Yenidünya'nın içlerine doğru ilerleyişleri ve tıpkı Macellan örneğinde olduğu gibi dünyanın çeşitli bölgelerine açılmaları sonucunda haritalar giderek daha ayrıntılı hale geldi. Ticaret Odası'nda çalışan Diego Ribero çok önemli haritalar yaptı. Macellan'ın dünya turunun (1519-1522) ayrıntılarının da işlendiği yani Büyük Okyanusun gerçek enginliğini ortaya koyan ilk harita, 1529 tarihli ilk Padrón Real'de kendine yer bulmuştur.¹⁰¹

Waldseemüller'in 1507'de Vespucci'nin keşifler yürüttüğü topraklara "Amerika" adını verme kararında, coğrafi keşiflerin yeni bir yönünün birdenbire kavranmasının payı vardı; çok kısa sürede kıtanın tamamı Amerika olarak anılmaya başladı. Eponim (şeylere insanların adlarını verme) daha önce yaygın bir âdet değildi. Bunun hiç bilinmediği elbette söylenemez. Nitekim Hristiyanlık sözcüğü, İsa'nın (Batı dillerindeki) adından gelmedir. Aynı modelden hareketle, sapkın akımlara fikir babalarının adları verildi. Donatusçuluk ve Ariusçuluk bunun örnekleridir. Kurucularının adlarıyla anılan bazı kentler de vardı: İskenderiye'nin adı İskender'den, Caesarea'nın adı

⁹⁹ Merry E. Wiesner-Hanks, *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789*, çev. Hamit Çalışkan, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1. Baskı: Temmuz 2009, s. 342.

¹⁰⁰ Beau Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, s. 29.
Beau Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, s. 29.

Augustus Caesar'dan, Konstantinopolis'in adı Konstantin'den gelir. Önemli bir astronomi tabloları dizisinin Alfonso tabloları olarak anılmasının sebebi, hazırlanışına Kaştilya kralı X. Alfonso'nun (1221-1284) destek sağlamasıdır.¹⁰² Yalnızca keşfedilen yeni adalar ya da kıtalara değil bazı hastalıklara da bunu bulan kişilerin adları verilmiştir, "Behçet hastalığı" gibi; yıldızlara, gezegenlere de ilk keşfedenlerin adlarının verilmesi de önemli örneklerdir.

Bu durum, yeni toprakların gerçek kâşifi olan Kristof Kolomb ve John Cabot gibi kişilere karşı büyük haksızlıktı. John Cabot, Newfoundland seyahatinden Bristol'a döndüğünde, kendisinin kraliyet mutemedinin ismi Richard Ameryk'di ve bu durum, Amerika kıtasının adlandırılması konusunda alternatif bir teori olarak ortaya atıldı.¹⁰³ Venedikli John Cabot (Giovanni Caboto) (y. 1450-1498), İngiltere kralı VII. Henry'den "Hristiyanların bu zamana kadar varlıklarını bilmedikleri bütün adaları, ülkeleri, bölgeleri veya illeri bulma, keşfetme, inceleme" konusunda kraliyet onayı aldı. Bu izni aldıktan sonra J. Cabot 1496 yılında harekete geçti, *Matthew* adlı üç direkli bir karavela ve 18 denizciden oluşan bir ekiple yola çıktı, seferi on beş gün sürdü. Kolomb gibi Asya'ya kısa bir yol arıyordu. Ama Kuzey Amerika sahilinde Newfoundland'a ulaştı. Keşfettiği topraklara İngiliz bayrağı, bir haç ve kendisinin ait olduğu Cenova bayrağını dikiyordu. 1498 yılında beş gemiyle yine sefere çıktı ama bunun hakkında pek bilgi yok, Cabot'un sefer sırasında yolda öldüğü sanılıyor. Oğlu Sebastian Cabot da babası gibi kâşiftir, 1509 yılında iki gemi ve 300 mürettebattan oluşan bir ekiple Amerika'ya gitmek üzere babası gibi Bristol'dan ayrıldı. Seyahati hakkında ayrıntılı bilgiye sahip değiliz. Kolomb'un oğlu gibi babasının seyahati hakkında bilgileneceğimiz bir kitap yazmamış, babasının keşfettikleri toprakları sanki kendisi keşfetmiş gibi yazmıştır.

¹⁰² David Wootton, *Bilimin İcadı*, s. 103.

Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 111.

Vespucchi birincisi 1499-1500, ikincisi 1501-1502 arasında gerçekleşen iki deniz yolculuğu sırasında Güney Amerika kıyıları boyunca, Guyana'dan Patagonya'ya kadar yol alır ve bu geniş toprak parçasının Asya'nın bir parçası olamayacağını, yeni bir dünya olması gerektiğini kanıtlar.

Flaman kartograf, matematikçi ve yerküreyi düz bir zemin üzerinde göstermek için yaygın olarak kullanılan projeksiyon aletini icat etmiş olan alet yapımcısı Gerardus Mercator (1512-1594), 1538 yılında çizdiği dünya haritasında ilk kez her iki kara parçası için Amerika adını kullandı; "Kuzey" ve "Güney" daha sonra eklendi.¹⁰⁴

Demek ki Amerika o sıralarda denizlere egemen olan İspanya ve Portekiz tarafından değil, ekonomi-dünyasına egemen olan İtalya ve Flandre tarafından Lorraine'de seçilen addır. Yeni kıtanın adı anlamlı bir rastlantıyla, matbaanın icat edildiği ve ilk *yerkürenin* imal edildiği yerin hemen yanı başında seçilmiştir.¹⁰⁵

Mektuplar ve abartmalı söylemlerden hangisi doğru olursa olsun, ikinci seyahatinde karşısına çıkan insanlar, bitki örtüsü ve fauna, Vespucchi'nin Asya kıyısı boyunca yol almadığı, yepyeni bir kıtaya ulaşmış olduğuna inanmasına yetmişti. İspanya'ya dönükten sonra baş kaptan olarak atandı, bu unvan onun İspanyol donanmasında baş eğitmen olarak görev yapmasını sağlamıştı. 1512 yılında Sevilla'da öldü.

Bu iddialı girişimler, güçlü ekonomik çıkarlar ve Batılıların karayollarının kapanmasından sonra Doğu'yla ticareti sürdürmek için yeni güzergâhlar oluşturma zorunluluğunun yanı sıra, doğrudan uygulamalar ve deneylere daha olumlu bir yaklaşımı temel alan yeni doğa felsefesinden de beslenir. Denizcilik sanatı ve haritacılıktaki ilerlemeler, tanınmayan bir kıyıdaki bir noktanın enleminin, hatta bazen bir geminin denizin ortasındaki konumun belirlenmesine olanak tanır; Avrupa'daki tersanelerden giderek daha büyük boyutta, çok miktarda mal taşıyabilecek, Batılı ve Doğulu deneyimleri başarılı bir şekilde bir araya

¹⁰⁴ Merry E. Wiesner-Hanks, *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789*, s. 342.
J. Attali, 1492 s. 231

getiren bir yapıya sahip gemiler çıkar; pusula, hareketli dümen ve daha geniş yelkenler denizcilere daha çok güvenlik sağlar, denizyoluyla yeni topraklara ulaşma umudunu besler. Bu arada ağır silahlarda görülen hızlı gelişmeler, düşmanlarına göre daha etkili silahlara sahip olan Avrupalılara bir rahatlık duygusu verir. 1517’de yola çıkan Ferdinand (Magellano) Macellan’ın (1480-1521) yolculuğunun planlandığı koşullar bunlardır; gemilerinden biri üç yıl sonra, dünyanın çevresini dolaştıktan sonra Avrupa’ya dönecektir.¹⁰⁶

Vespucci’nin yolculuklarının iki önemli özelliği vardı. Birincisi, Yenidünya’daki keşiflerin önemi konusunda, devlet meselesine dönüşmesi, kralların ilgisini çekmesi gibi basit bir sebeple bir görüş ayrılığı yoktu. Hükümetlerin ciddiye aldığı şeyi bilginler nasıl göz ardı edebilirdi ki? İkincisi ve hatta daha önemlisi, bu keşifler *yeniydi*. Onun adıyla yayımlanan yolculuk anılarından hareketle, Vespucci’nin sunduğu bilgilerin tek kelimeyle benzersiz olduğu apaçıktı; derhal ele alınmalarına gerek vardı.¹⁰⁷

Matbaayla birlikte keşfin icadı, bulgu ve teori arasındaki dengeyi değiştirerek, eski savları yeniden yorumlamaktan uzaklaşarak, yeni bulguları elde etmeye ve yorumlamaya yönelişi sağladı. İki-küre teorisi açısından (toprağın ve suyun tek bir küre oluşturduğu yönündeki yeni anlayış 1538’den itibaren, gerek Protestan gerekse Katolik astronomlar arasında katı bir inanç haline geldi), Vespucci’nin yolculukları ölümcül bir darbeydi. Yeni olgular öldürücü olgulardı. Aslında, 13. yüzyılda üniversitelerin kurulmasından beri, felsefi bir teorinin bir olguyla yıkılışının ilk örneği idi bu.¹⁰⁸ Dünyaya ilişkin iki-küre teorisi 1475’te felsefecilerce ve astronomlarca genelde savunulurken, 1550’ye doğru her grup bilim insanı ve araştırmacı tarafından terk edildi.¹⁰⁹

¹⁰⁶ Giovanni Di Pasquela, *Yolculuklar, Araştırmalar, Keşifler*, Umberto Eco (Editör), **Orta Çağ**, (içinde), s. 445.

D. Wootton, *Bilimin İcadı*, Çeviren: Nurettin Elhüseyni, s. 137

¹⁰⁸ D. Wootton, *Bilimin İcadı* s. 138

¹⁰⁹ D. Wootton, *Bilimin İcadı*, s. 131

Coğrafi keşiflerin artışı “Yeni dünyalar” için yeni haritaların çizimini de zorunlu kıldı.

Dünyanın ilk haritasını MÖ 6. yüzyılda Yunan filozof Miletli Anaksimandros'un çizdiğine inanılmaktadır. Anaksimandros'un coğrafya üzerine yaptığı bilimsel çalışma, aynı zamanda dünyayı bir disk biçiminde gösteren bir haritayı da içermekteydi. Antik Yunan dünyasında sadece birkaç kişi fiziksel verilere dayalı harita çizmişti; birçoğu dini inançların ve efsanelerin yorumlanmasına dayalıydı. Bununla birlikte MÖ 2. yüzyılda Yunan matematikçi Eratosthenes, gezegenin küre şeklinde olduğu düşüncesine dayalı göreceli doğrulukla dünyanın çevre uzunluğunu hesapladı. MS 2. yüzyıla gelindiğinde Claudius Ptolemaios, Roma İmparatorluğu sınırları ötesinde kalan bölgeleri gösteren bir dizi haritayı içeren *Geographia* adlı eserini yayımladı. İmparatorluğun dört bir yanına giden yolları gösteren *Tabula Peutingeriana*'nın da aralarında olduğu Roma dönemine ait çok az sayıda harita günümüze dek ulaşmıştır.¹¹⁰

Ptolemaios'un haritaları günümüze dek ulaşmasa da onları çizerken yaptığı hesaplamalar 14 yüzyıl boyunca coğrafi düşünce biçimine katkı sağlamıştı. Çalışması, MS 800'lerden sonra İslam dünyasında pek çok kişi tarafından bilinmekte ve 9. yüzyılda İslam medeniyetinin altın çağlarında muazzam bir ilerleme kaydeden Arap bilim adamları tarafından korunmuştu. Üç yüz yıl boyunca dünyanın en doğru haritası, Endülüslü coğrafyacı El-İdrisi tarafından 1134 yılında çizilen, Avrasya'nın ve Kuzey Afrika'nın tamamını gösteren *Tabula Rogeriana*'ydı. Bu, Sicilya kralı II. Roger için güneyi haritasının sol kısmına ve kuzeyi de haritanın alt kısmına konumlandığı bir dünya haritası çizimiydi.

Yunan matematikçi Pisagor dünyanın yuvarlak olduğuna dair bir teori geliştirmişti (İÖ 490). Yunanlı filozof Aristoteles, MÖ 350'de Anaksimandros tarafından çizilen haritaları bir araya getirdi. MS 600'de Sevilalı Isidorus, *Etymologiae* adlı ese-

¹¹⁰ *Keşifler Atlası*, s. 98.

rinde dünyayı yuvarlak hatta bir disk şeklinde betimledi. 1350 yılı itibariyle *portolon* olarak bilinen haritalar, Akdeniz'i çevreleyen liman ve civarındaki mesafeleri gerçekçi bir şekilde gösteriyordu. 1375 yılında "Katalan Atlası" geldi; Mayorkalı önde gelen kartograflar tarafından çizilen "Katalan Atlası", *ortaçağın en önemli haritalarından biriydi*. Astronomik, kozmolojik ve astrolojik en son verilerin yanında haritanın orijinali altı parşömen yaprağına çizilmişti ve Marco Polo'nun *Mucizeler Kitabı* da dahil olmak üzere dini ve edebi alıntılar içermekteydi.¹¹¹

Birinci bölümde anlatılan deniz haritası anlamına gelen *portolonların* ve *rüzgârgüllerinin* evet doğum yeri Akdeniz'dir. Bu deniz için "Derin bir mezardır" der Bosna-Hersekli yazar Predrag Matvejević (1932-2017), "ve rüzgârlar Akdeniz'in Tanrılarıdır."

Uygarlık tarihinin tüm bu olağanüstü çoklu birikimin yarattığı eserler doğal olarak 15. yüzyılın ortalarından itibaren daha da uygun hale gelen koşullarla, dünyayı daha doğru ve daha eksiksiz şekilde betimlemek için daha elverişlidir. Ptolemaios'un *Geographia* adlı eserinde haritalara ayrılan bölüm, bilgi alanındaki gelişmelerden en uzak olan bölümdür; Ptolemaios'un eserinin matbaadan çıkan yeni nüshaları çok güzeldir, ama içerikleri güncelliğini kaybetmiştir. (Ptolemaios'un bilgilerine dayalı ilk dünya haritası İtalya'nın Bologna kentinde 1477 yılında basılmıştır.) Dolayısıyla 1482'den itibaren Ptolemaios'un metnine daha doğru ve daha güncel haritalar dahil edilir; 1513'te yayımlanan harikulade Strasbourg baskısı 11'i yeni olmak üzere 47 harita içerir ve Abraham Ortelius'un (y. 1528-1598) *Theatrum Orbis Terrarum*'a (Dünya Tiyatrosu) (1570) kadar dolaşımdaki en iyi coğrafya atlasını oluşturur. Antikçağ yazarlarının yetkinliğinin doğrulama süreçlerine tabi tutulması gerektiği düşünölmeye başlanır, şüpheyi temel alan ve başka araştırma alanlarını da kapsayan yeni bir inceleme yöntemi geliştirilir. Yeni topraklar konusundaki bilgiler yayıldıkça dünyanın Avrupalıların gözündeki imgesi değişir ve bu,

insanlığın bilgi dağarcığının nasıl bir dönüşümden geçmekte olduğunu gösterir. Yeni tasvirler bilinen toprakları hakikate daha yakın bir şekilde yansıtma zorunluluğuyla karşı karşıya kalır ve dünyayı küçük bir küre modeli yoluyla tasvir etme düşüncesi kabul görür. 15. yüzyıl sonlarında Nürnberg’de haritacı Martin Behaim (y. 1459-1507), yeni keşifler yapıldıkça bu toprakların üzerine çizilebileceği küçük yerküreler üretir. Bu piyasa, yerküre yapımında uzmanlaşan Hollandalı haritacıların ve coğrafyacıların tekeline girer (bu konuya Üçüncü Bölümde de değinilecek).¹¹²

13. yüzyılda Akdeniz coğrafyasına sokulan deniz haritaları, gemilerin sığınabilecekleri limanları, kıyıları, adaları, ve ikmal yerlerini gösteriyordu. Nem ve tuza dayanıklı olsunlar diye koyun veya ceylan derisinden yapılıyordu. Enlem ve boylamların yerine rüzgârgülleri vardı. Rüzgârgülllerinin köşe sayısı 8-32 arasında, rüzgâr sayısına göre değişirdi. Portolonlarda genelde on dört rüzgârgülü bulunuyordu. Çoğunlukla bir ölçek göstergeleri olurdu. Zaten ölçek kavramı ilk defa portolonlarla ortaya çıkmıştı. Mesafeler pergelle işaretlenir, bölge adları büyük harfle, yer adları ise küçük harfle kıyı çizgisine dikey olarak kara tarafına yazılırdı. Yazıların rengi genelde siyah, bazen de kırmızıydı. Kıyılar yeşil ve maviydi. Adalar farklı renklerde, kayalıklar siyah, sığ yerler ise kırmızı noktalarla belirlenirdi. Venedik Avrupa’nın, İstanbul ise Osmanlı’nın haritacılık merkeziydi.¹¹³

Avrupa’da hayal gücü, 15 ve 16. yüzyıllar boyunca okyanusların çekimine kapıldı. Kolomb Hindistan’a varmak umuduyla Amerika’ya, Vasco da Gama Ümit Burnuna ulaştı. Doğu’ya giden yeni yolların bulunması, yeni toprak ve kıtaların keşfiyle Eskidünya’nın kalbi Akdeniz, önemini yitirmeye başladı. Sırayla Portekizli, İspanyol ve Hollandalı denizciler yeni sulara yelken açtılar. Bahriye kitapları ve portolonlar da böylece yeni

¹¹² Giovanni Di Pasquella, *Yolculuklar, Araştırmalar, Keşifler*, Umberto Eco (Editör), *Orta Çağ*, (içinde), s. 446.

Feray Coşkun, *Sultanın Haritaları*, s. 104.

sulara odaklandı. Denizciliğin ve haritacılık teknolojisinin merkezi Venedik'ten Amsterdam ve Londra'ya kaydı.¹¹⁴

Avrupa'nın harita basım merkezlerinde üretilen yeni haritalar, denizcileri neredeyse şaşmaz doğrulukla menzillerine ulaştırıyordu. Kitaba konu olarak seçtiğimiz ilk kâşif Macellan olasılıkla Bartolomeu Dias'ın yararlandığı haritanın benzeri bir haritayla ya da haritalarla yelken bastı.

VI- FERDINAND (MAGALLANES) MACELLAN DÜNYA ÇEVRESİNİ DOLAŞIYOR

Portekiz, Keşifler Çağı'nda Avrupa'ya öncülük ettiği için alkışlansa da Portekiz kralları kahraman denizcilerini sık sık hayal kırıklığına uğratmışlardı. II. Joao'nun hükümranlılığı sırasında 1488'de, Bartolomeu Dias, Afrika'nın en güney ucuna ulaşmış, bugün Ümit Burnu diye bilinen burnu aşmıştı; onun bu yolculuğu Portekiz ticareti ve fetihlerine yeni kapılar açmıştı. Dias Portekiz'e döndüğünde, bu başarısı için bir ödül isteme girişiminde bulunmuş, ama hiçbir ödül alamamıştı. On yıl sonra Kral I. Manuel tahta çıktığında Vasco da Gama, Dias'ın izinde gitti, Afrika'nın en güneyindeki uç noktasını aşarak güneydoğu sahilindeki Mozambik'e ulaştı; burada erzak aldıktan sonra daha doğuya giderek Hindistan'a uzanan bir deniz rotası bulmaya çalıştı. Da Gama krallık tarafından Hindistan valisi olarak atandı; Kral Manuel ona "Gine Lordu, Etiyopya, Arabistan, Pers ülkesi ve Hindistan denizlerinin ve ticaretinin Lordu" unvanını verdi; bunların hepsi de Vasco da Gama sayesinde gerçekleşmişti. Avrupa'nın diğer kralları Manuel'i "Bakkal Kral-Baharat Kralı" diye küçümsemiş, Vasco da Gama, taca yaptığı hizmetler karşılığında yeterince ödüllendirilmediği kanısına varmıştı. Zamanla o da bu gösterişçi kraldan soğuyan kâşifler arasına katıldı.¹¹⁵

Portekiz'in içinde de İspanya'da olduğu gibi Yahudilere karşı sert davranıldı, antisemitizm 1506'da Lizbon'da Yahudilere

¹¹⁴ Feray Coşkun, *Sultanın Haritaları*, s. 106.

L. Bergreen, *Macellan*, s. 17-18.

yönelik bir katliama yol açtı. Kral Manuel sorumluları cezalandırdı, ama bu olayın yarattığı burukluk varlığını sürdürdü, birçok Yahudi ülkeyi terk edip Hollanda'ya yerleşti.

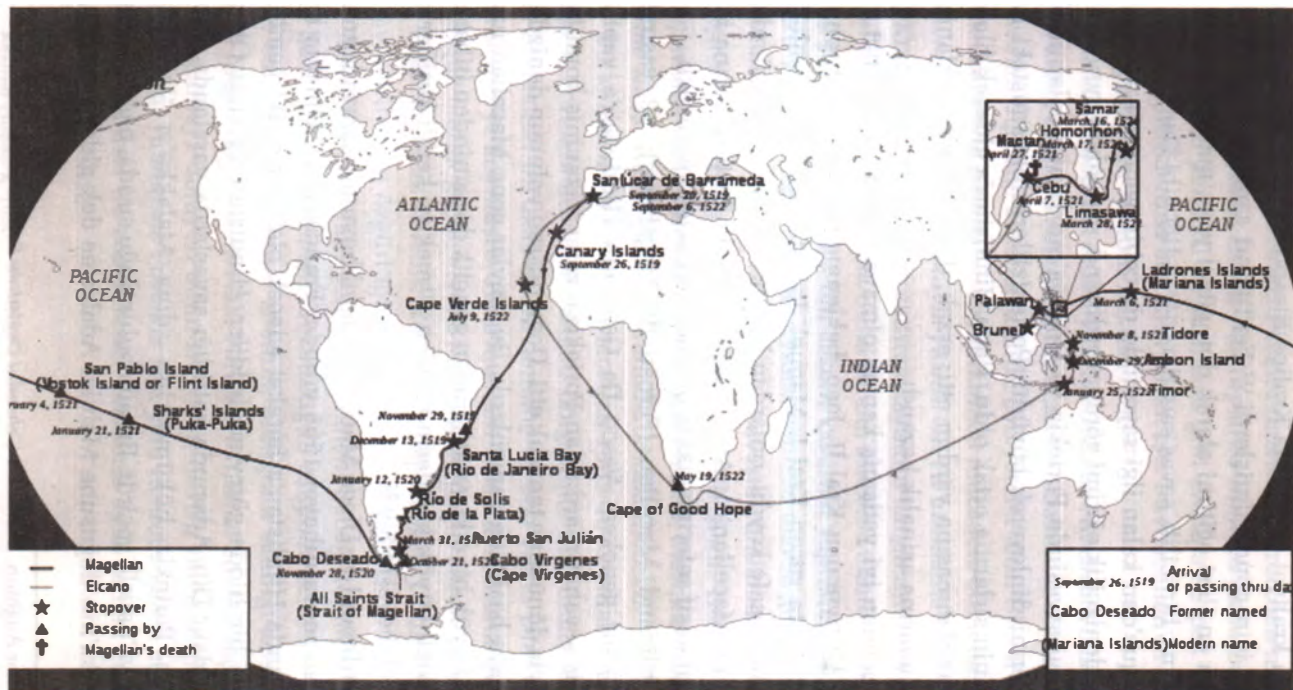
Portekiz bütün bu çalkantı içinde baharat ticaretini Arapların elinden alma, Baharat Adalarına ulaşmadan hevesinden vazgeçmedi. Cüretkâr, hatta pervasız denizciler bu hedefe ulaşmak amacıyla kralın huzuruna çıkıp bu egzotik ve tehlikeli yeni dünyalara yapacakları keşif seferleri için destek istediler. Çoğu hayal kırıklığına uğradı, zira Portekiz sarayı bir entrika, kuşku, ikili oyun ve kıskançlık yuvasıydı.

Sarayın kapısını en ısrarlı çalanlardan biri de Afrika'da Portekiz İmparatorluğuna uzun süre, inişli çıkışlı hizmet etmiş, önemsiz bir soyluydu: Fernão de Magalhães, yani Ferdinand Macellan (y. 1480-1521). Çoğu anlatıya göre Macellan 1480'de, ailesinin çiftliğinin bulunduğu Sabrosa adlı ücra bir dağ köyünde doğmuştu. Çocukluğunu Portekiz'in kuzeybatısında, Atlantik'in köpüklü dalgalarının dövdüğü kıyılarda geçirmişti. Babası Rodrigo de Magalhães, soylarının on birinci yüzyılda yaşamış Fransız haçlı De Magalhais'e uzandığını ortaya çıkarmıştı; De Magalhais, Burgundiya dükünün bir araziyle ödüllendireceği kadar seçkin bir asker olmuştu. Rodrigo ise önemsiz bir Portekiz soylusuydu, Aveiro limanının yöneticisiydi o kadar.¹¹⁶

Macellan'ın annesi Alda de Mesquita hakkında bilinenler daha azdır; ilginç spekülasyonlarda bulunabilir. "Cami" anlamına gelen Mesquita ismi, Yahudi kökenlerini gizlemek isteyen Portekizli *conversos* (din değiştirmişler) arasında yaygın bir isimdi. Macellan'ın annesinin Yahudi kökenli olması muhtemeldir, eğer öyleyse Yahudi hukukuna göre Ferdinand da Yahudidir. Ama aile kendisini Hristiyan görüyordu, Ferdinand Macellan da kendisini dindar bir Katolikten başka biri olarak görmemişti hiç.

Ferdinand Macellan on iki yaşına geldiğinde, babasının ölümünün ardından o ve kardeşi Diogo Lizbon'a gönderildi,

¹¹⁶ L. Bergreen, *Macellan*, s. 18-19.



<https://www.worldhistory.org/image/14247/map-of-ferdinand-magellans-circumnavigation/>

burada kraliyet sarayında Kraliçe Eleanor'un maiyetinde uşak olmak için gönderilmişlerdi.¹¹⁷ Ferdinand sarayda Portekiz'de verilen en ileri eğitimi alarak din, güzel yazı, matematik, müzik, dans, binicilik, savaş sanatları öğrendiği gibi Denizci Prens Henrique'den kalan ilgi sayesinde de cebir, geometri, astronomi ve denizcilik eğitimi gördü. Ferdinand, saraydaki ayrıcalıklı konumu sayesinde Portekiz ve İspanya'nın Hint Adalarındaki keşiflerini dinleyerek büyüdü, Portekizlilerin okyanustaki keşiflerinin sırlarına ortak oldu. Hatta Hindistan'a gidecek filoların hazırlanmasına yardım etti; erzak, donanım ve silahlanma hazırlıklarına aşinalık kazandı.

Macellan iyi yetişmiş kaptan olmaya hazırdı, ama 1495 yılında koruyucusu Kral II. Joao, beklenmedik anda öldü; onun yerine tahta geçen Kral I. Manuel, Joao taraftarı görünenlerle arasına mesafe koydu, onlardan kuşkulanıyordu, bu kişilerden birisi de Macellan'dı. Anlaşıldığı kadarıyla Portekiz adına büyük bir keşif seferine çıkma planları gerçekleştiremeyecekti.

Ferdinand Macellan (Fernão de Magalhães), 19 yaşında (1499) bir gençken, Vasco Da Gama'nın Hindistan'a yaptığı müthiş seyahatin ardından Portekiz'e zafer kazanmış komutan edasıyla dönüşüne tanıklık etti. Doğu ticareti yolunun denizden açılmaya başladığı zamanlardı. Bu olaylar genç Macellan üzerinde büyük bir etki yarattığından gençlik döneminden itibaren Portekizli büyük kâşiflerin izinden gitmek ve kendi keşiflerini yapmak hevesindeydi.

Ferdinand ve Diogo Macellan, on yıl boyunca saraya hizmet ettikten sonra nihayet 1505 yılında, Francisco de Almeida komutasında Hindistan'a hareket edecek olan yirmi iki gemilik devasa bir filoda görevlendirildiler. Hindistan ve Hint Okyanusundaki Diu Adasında katıldığı savaşlarda yaralandı. 1511 yılında Portekiz hükümdarlığı adına Malakka'yı (bugünkü Malezya'da) ele geçirdi. Burada bulunduğu sırada, o güne kadar Malakka'nın doğusuna Maluku Adalarına dek gidebilmiş olan

¹¹⁷ Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 115.

tek Avrupalı olan Portekizli kâşif Fransisco Serrao'dan mektuplar almaya başladı. Gelen mektuplarda Maluku'larda bulunan biber, tarçın, zencefil ve sarmısak gibi Avrupa'da pek değerli olan zenginliklerden söz ediliyordu. İşte bu Macellan'ın kariyerinde gerçek bir dönüm noktası oldu.¹¹⁸

Macellan sonraki sekiz yılı, Portekiz'in Hindistan'daki varlığını kalıcı kılmaya çalışarak, bir ticaret noktasından diğerine, bir savaştan diğerine koşarak geçirdi; çok yaralar aldı. Ülkesi adına, çok uzaklarda cesaret ve dayanıklılıkla mücadele etti ama servetini de bir ortaklık nedeniyle yitirdi. On yıl uzaklarda hizmet ettiği Kral Manuel'e mektup yazarak kaybının karşılanmasını istedi, kral hiç oralı bile olmadı. Buna karşın, ülkesine döndükten sonra beş yüz gemi ve on beş bin askerle çıkarma yaptıkları küçük Fas'a 1512 yılının Temmuz ayında gönüllü olarak gidip savaştı, yaralandı, bacağından sakat kaldı. Savaşta yaralanan Macellan, düşmanla ticaret yapmakla suçlanmaya başladı. Her ne kadar suçlamalar daha sonra asılsız çıkacak olsa da, Maluku Adalarına gitme isteği Kral I. Manuel tarafından reddedilecekti.

Bir köleden söz edelim; Macellan 1505-1513 yılları arasında ülkesi Portekiz adına Malakkalı bölgesinde bulunmuş, ülkesine Malakkalı bir köle-esirle dönmüş ve ona vaftiz ismi olarak Henrique'yi koymuştu. Henrique adı bazı kaynaklarda Enrike-Enrique olarak geçmektedir. Klasik köle değil, süreli sözleşmeye bağlı maaşsız köledir. Belli bir zaman sonra ya da belli bir olayın ardından özgürlüğüne kavuşacak demektir.

Macellan orta yaşa gelip dayanmıştı, bacağı topaldı, itibarı da haksızca lekelenmişti. Yoksulluğun eşiğinde sendeleyip duran bu kısa boylu esmer adamın, olduğunu sandığı aristokratlıkla hiçbir bağı yoktu. Hâlâ Portekiz'e hizmet ederek seçkin bir yere gelmeyi umuyor, adını duyurup devrin önemli kişilikleriyle, Hint Adalarına Portekiz için yeni ticaret rotaları açan, bu arada kendileri de zenginleşen kâşiflerle aynı saflara çıkmaya özlem duyuyordu.

¹¹⁸ *Keşifler Atlası*, s. 139.

Kral Manuel'i ikna edebilmek için yanında bir destek kişiye gerek olduğunu fark eden Macellan o kişiyi buldu: Matematikçi, astronom ve denizcilik bilgini Ruy Faleiro'ydu bu. Uzun sözün kısası Faleiro tam bir Rönesans adamı, bir kozmologdu. Faleiro'nun kardeşi de kendisi gibi denizcilik konusunda dönemin önemli bir akademisyeniydi. Macellan ve Faleiro birlikte saraya gidip planlarını açıkladılar ama önemli bir sorun vardı; kral zaten ikisine karşı da önyargılıydı.

Bu olumsuzluğa ek olarak, Macellan bir deniz seferi önerisiyle geldiğinde, kral o sıralar elli bir yaş civarında ve sarayda çok ciddi bir yönetim ve oğluna taht devir krizi içindeydi.

Macellan öykülere konu olan, ama hakkında çok az bilgi bulunan Baharat Adalarına bir denizyolu keşfetmek üzere Hint adalarına bir deniz yolculuğuna kraliyet izni alabilmek için üç kez başvuruda bulundu. Yirmi yılı aşkın bir süredir Macellan'dan hoşlanmayıp ona kuşkuyla bakmış olan kral, bu talepleri üç kez de geri çevirdi. Sonunda Eylül 1517'de başka bir yerde Portekiz'e hizmet edip edemeyeceğini sordu, kral da onu hayretler içinde bırakan bir yanıt vererek istediğini yapmakta özgür olduğunu söyledi. Sonrasında da elini bile öptürmedi. Gururu kırılan Macellan hayatına artık başka bir ülkede rota çizecekti. Tıpkı Kolomb gibi.

Portekiz kralının onu kesin olarak geri çevirmesi sonrasında Macellan, hayatının alacağı yönü birden keşfederek kendi hevesleri ve tarihin gelgitleri eşliğinde hızla hareket etti. 20 Ekim 1517 tarihinde İspanya'nın güneybatısındaki Endülüs'ün (Andalusia) en büyük kenti olan Sevilla'ya geldi. Aralık ayında Ruy Faleiro ve kardeşi Francisco da ona katıldı. Macellan, Sevilla'ya geldikten birkaç gün sonra kendisini Kastilya'nın (İber Yarımadasında eski bir krallık) ve genç Kral I. Carlos'un (geleceğin Kutsal Roma Germen imparatoru ve İspanya kralı V. Carlos -Şarlken Türkçe telaffuzu- Charles) tebaası kılan belgeleri imzaladı. Artık Fernão de Magalhães değildi; İspanya'da Hernando de Magallanes diye tanınacaktı.¹¹⁹ Anımsanacaktır,

¹¹⁹ L. Bergreen, *Macellan*, s. 24.

Kristof Kolomb da aynı serüveni yaşamıştı. Bir devleti yöneten tepedeki kişinin vizyonsuzluğu ile başka bir devletin yöneticisinin vizyonu, ikinci devletin tarihsel şansı olarak yazılıyordu. Tarihte ve günümüzde bunun örnekleri çoktur. Macellan Kolomb'un yapacağını iddia ettiği ama başaramadığı tasarımı, başarabileceğine, okyanusta batıya giderek doğuya yani Hint bölgesine ulaşacağına inanıyordu.

İspanya ile Portekiz arasındaki gerilim o kadar yüksekti ki, bu rota üzerinde yapılacak bir keşif seferi uluslararası çatışmayla sonuçlanabilirdi. Portekiz, denizlerdeki imparatorluğuyla ilgili olarak planlarını tamamen saklamayı tercih etmişti. Portekiz kralının 13 Kasım 1504 tarihinde duyurulan bir kararına göre, keşif seferleriyle ilgili planları ya da keşifleri açıklayan kişiler infaz edilecekti. 1500 ile 1550 arasında, en azından Portekiz'de, Portekiz'in keşifleriyle ilgili tek bir kitap bile yayımlanmadı. On altıncı yüzyılın büyük bölümü boyunca bireylerin Hindistan ticareti ve ilgili konularda malzemeler bulundurmasına izin verilmedi. Portekizlilerin çizimleri ve haritaları gizli bilgi olarak görülüyor, devlet sırrı muamelesine tabi tutuluyordu. Macellan Portekiz adına yelken açmış olsaydı, dünyanın etrafında yaptığı deniz seferi tarih sayfalarında kaybolmuş olabilirdi.¹²⁰

İspanyollar ise farklı bir yöntem izlediler, Yenidünya'nın keşfiyle ilgili, izlenen rotayı, haritaları, çizimleri yayımladılar.

Macellan, Portekiz'in en değerli, en hassas sırrını da yanına getirmişti: Gizli keşif seferleriyle ilgili bilgiler, Portekiz'in Hint Adalarındaki faaliyetlerinin ayrıntıları ve Portekiz'in Avrupa'nın ötesindeki dünyaya dair sahip olduğu seyrüsefer bilgisinin dokümanları. Denizci Henrique'nin kurduğu kraliyet geleneğinde eğitim görmüş ender biriydi, bir kâşifti. Ama desteğe ihtiyacı vardı.

Macellan'ın "yozlaşmış din adamları" grubunun yönettiği bu toplumda kendisini ve tasarısını kabul ettirmesi çok zor görünüyordu, hiç kuşkusuz kendisi gibi başka bir hanedandan gelip

¹²⁰ L. Bergreen, *Macellan*, s. 25.

İspanya tahtına oturmuş I. Carlos onun şanslıydı ama yine de çok güçlü bir desteğe gereksinim vardı.

Macellan Sevilla'ya gelişinden kısa bir süre sonra, buraya on dört yıl önce yerleşmiş olan bir başka Portekizliyle, Diogo Barbosa'yla ahbaplık kurmuştu; Barbosa artık başka unvanların yanı sıra Santiago Tarikatı Komutan Şövalyesi'ydi. Diogo'nun yeğeni Duarte, Portekiz adına yelken açmış bir denizciydi. Macellan Diogo'nu kızıyla da evlenince birden Sevilla'da önemli bir sponsor, ayrıca maddi bir destek bulmuştu, çünkü eşi Beatriz 600.000 *maravedi*'lik bir çeyizle gelmişti. Bu şansa ek olarak, Ticaret Odası da bu keşifleri destekleyen bir kurumdu. Macellan Ticaret Odası mensuplarına yanaşıp Baharat Adalarının İspanyol yarıküresinde bulunduğu kanısında olduğunu söylerken, onlara tam da duymak istedikleri, hatta duymaya *ihtiyaç duydukları* şeyi söylüyordu: "Bu iş olumlu sonuçlanırsa baharat ve değerli taş ticaretini Doğulular ile Portekizlilerin elinden alırız."¹²¹

Daha 1494 yılında imzalanmış Tordesillas Antlaşması aslında bu projenin önünde bir engeldi. Batıya yelken açarak Doğu'ya varış güzergâhı Portekiz haklarının çiğnenmesi anlamına geliyordu, kaçınılmaz olarak Portekiz'le çatışmaya girilebilirdi. Portekiz donanması da dönemin en güçlü donanmasıydı, bunu da göz ardı edemezlerdi. Ticaret Odasının üyeleri çok tedirgin olurken, Macellan bu antlaşmanın kendilerine, İspanya ve Portekiz'e denizlerden diğer tarafın topraklarına ulaşma özgürlüğü veren maddeyi anımsattı. Oda'nın genç hırslı bir üyesi sorunu çözdü; Juan de Aranda, Portekizli denizciyi bir kenara çekip elde edilecek kazancın yüzde 20'sine karşılık keşif seferinin düzenlenmesi için kulis faaliyeti yapmayı önerdi. Macellan istemese de bu işbirliğini kabul etti. Ama bu kez de Ruy Faleiro bu işbirliğine şiddetle karşı çıktı. Aranda yine de vazgeçmedi ve Macellan ile I. Carlos'u Kastilya'nın başkenti Valladolid kentinde (Kristof Kolomb'un öldüğü kent) buluşturmayı ba-

¹²¹ L. Bergreen, *Macellan*, s. 26-29.

şardı. Macellan 20 Ocak 1518 tarihinde Ruy Faleiro ve kardeşi Francisco'yla birlikte Sevilla'dan Valladolid'e doğru yola çıktı.

Burada bakanlara ve kralın danışmanlarına ayrıntılı sunum yaptı. Valladolid'deki görüşmenin hemen ardından keşif seferinin olası başkanları, krala talepleri listesi sundular, saygılı bir dille kaleme alınmış olsa da talepti bunlar. Aralarında on yıl boyunca Baharat Adalarına kendisinden başka kimsenin seyahat etmemesi ayrıcalığıyla, “keşfedilecek bütün diyarlardan” alınacak kira ve gelirlerin yüzde 5'i ve krala vergi ödemek koşuluyla kendi hesaplarına ticaret yapma izni yer alıyordu. Altı adadan fazlasını keşfetmeleri halinde bazı adaları kendi ellerinde tutma, ayrıca yeni keşfettikleri bu toprakları “vârisleri ve haleflerine” devretme izni de istemişlerdi.¹²²

Kral Carlos (henüz 18 yaşındaydı) 22 Mart 1518'de Valladolid'deki kraliyet sarayında Macellan ile Faleiro'ya “Baharat Adalarının keşfiyle ilgili” bir sözleşme önerdi. Bu belge, İspanya adına yeni bir dünya keşfetmeyle ilgili bir anlaşmaydı. Kral Carlos, Macellan ve Faleiro'nun Tordesillas Antlaşması çerçevesinde Portekiz'in egemenlik haklarına saygı göstermelerini buyuruyordu. Çünkü Portekiz kralı Carlos'un kız kardeşiyle evlenmiş, bu nedenle gerilim ve gerginlik olsun istemiyordu. Bu hanedanlar arası stratejik evlilik iki ülke arasında savaş olasılığını ortadan kaldırıyor ama rekabet etmelerini engellemiyordu.

Kral Carlos, Macellan'a beş gemi sözü vermişti: “Her biri 130 tonluk iki, her biri 90 tonluk iki gemi ile bir tane 60 tonluk gemi ve bunların mürettebatı, erzakı, cephanesi; söz konusu gemiler iki yıl boyunca tedarik edilecek, gerekirse başka insanlar gönderilecektir.” Filoya Baharat Adalarının Endonezya dilindeki adıyla *Maluku Armadası* denmişti.¹²³ Ne var ki kral, bu gemilerin iyi denizcilerle donatılması için ödeme yapmayacak (zaten gırtlığına kadar borçluydu) ve Macellan, yolculuk için adamlarını İspanya'nın Akdeniz sahilindeki limanlarda bulu-

¹²² L. Bergreen, s. 33.

L. Bergreen, s. 35.

nan ayaktakımından toplamak zorunda kalacaktı.¹²⁴ Keşif maliyetini karşılamak için Ticaret Odası, daha önce İspanya'dan kovulmuş bir Yahudi bankerden (değiştirilen ismiyle Cristobal de Haro) borç aldı.

Bir liman olarak Sevilla'nın kısıtlı yönlerinden biri, Guadalquivir Nehrinin sığ olmasıydı, gemilerin Atlantik'e açılan bu dar denizyolundan geçebilmek için yeterince küçük ve hafif olmaları gerekiyordu. Bu nedenle Macellan'ın bayrak gemisi *Trinidad* 100 tondur, erzakın büyük bölümünü taşıyan *San Antonio* 120, *Concepcion* 90, *Victorio* 85, keşif için kullanılacak *Santiago* ise sadece 75 tondur.¹²⁵ P. Aughton ise, iki gemiyi biraz farklı veriyor; *Trinidad* 110 tonluk, *Santiago* yaklaşık 80 tonluk.¹²⁶ Öteki gemiler aynı tonajda.

Trinidad sancak gemisiydi, İspanya bayrağıyla birlikte Macellan kendi bayrağını da asmıştı. *San Antonia* gemisine Juan de Cartagena, *Concepcion*'a Gaspar de Quesada komuta etmekteydi. *Santiago*'nın komutanı ise deneyimli bir kaptan olan Portekizli Juan Rodriguez de Serrano'ydu. Beşinci gemi, bu yolculuktan geri dönebilecek biricik tekne olacaktı; *Vittoria* (Zafer) Louis de Mendoza komutasındaydı.¹²⁷

Karavella olan *Santiago* dışında gemilerin hepsi de, aslında sadece gemi anlamına gelen *naso* sınıfındandı. Gemilerin her birinin üç yelken direği vardı ve bunlardan birinde Latin bir yelken dalgalanıyordu.

Kral hem Macellan'a hem de Faleiro'ya kaptan unvanı verdi. Bu görevlendirmenin sorunsuz olduğu, herkesin mutlulukla karşıladığı düşünülmesin, tam tersine kıskançlık, çeşitli komplolar, Portekiz kralının Macellan'ı bu seferden caydırmak, Portekiz'e geri dönmesini sağlamak amacıyla bir adamını casus olarak göndermesi, İspanyol denizcilerin bir Portekizlinin emir kumandası altına girmekten hoşnutsuz oluşları gibi çok sayıda

¹²⁴ Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 117.

L. Bergreen, *Macellan*, s. 36.

P. Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 117.

G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 135.

olay yaşandı. Ama Macellan yılmadı. Sevilla'da yükleme yaparken kavga çıktı, bazı denizciler bıçaklandı, hatta Macellan da bıçaklanacaktı.

Kral Carlos 8 Mayıs 1519'da demir alma hazırlıkları iyice hız kazanmışken Macellan ile Faleiro'ya seferle ilgili son talimatlarını verdi; talimatlar çok ayrıntılıydı. Bu keşif seferi, hiçbir şekilde bir köle seferi değildi. Macellan baharat ve toprak aramaya gidiyordu. Talimatların ayrıntısı, Kolomb'un seferlerinde yerli halkla yaşananlardan ders alındığını gösteriyordu. Bu arada, Portekiz kralı I. Manuel son bir hamle daha yaparak Macellan'a adamını gönderip çeşitli çok cazip vaatlerde bulundu ama o yolundan dönmedi. Macellan'ın Portekiz'de kalan akrabalarına da eziyet edilmesi emrini verdi. Beklenmedik bir aksilik çıktı, Carlos'un yolculuk hazırlıklarını görüp rapor etmekle görevlendirdiği adamı Roy Faleiro'nun ruhsal durumunun bozuk olduğunu rapor etti. Gemi personeli İspanyol subaylar da olumsuzluk gösterince, Kral Carlos 26 Temmuz 1519'da Faleiro'nun Macellan'la birlikte denize açılmayacağı yönünde ferman ilan etti. Faleiro'nun elindeki tüm pusuladan usturlapa, saatlere kadar ne akla geliyorsa denizci aygıtları ve aralarında çok gizli haritaların da (24 haritanın altısını Faleiro çizmişti) olduğu tüm materyal Macellan'a verildi. Daha ilk etapta Ticaret Odası üyesi pazarlıkçı Aranda'yı anımsıyoruz; onu Yüce Divana çıkardılar, Macellan'dan para alarak suç işlediğini ilan edip kınama cezası verdiler. Böylece o da saf dışı edilmiş oldu.

Bu sefere katılanlar arasında, yolculuğun ayrıntısını yazacak tarihçiler de vardı; ayrıca bazı personel de günlük tuttuğundan, Macellan'ın bu seferi hakkında geniş bilgi arşivlerde bulunmakta. Gemilerin olduğu limanlarda bazı kişiler de defter tutmuşlardır.

Antonio Pigafetta günlüğüne "Ağustosun onunda, gerekli her şeyle donatılan beş gemide farklı uluslardan toplam iki yüz otuz yedi kişi taşıyan filo Sevilla'dan ayrılmaya hazırdı... bütün toplarımızı ateşledik ve sadece veleni yelkeniyle denize açıldık", diye yazmıştı. Pigafetta'nın günlüğünde yirmi kişi eksik

yazılmış.¹²⁸ J. G. Leithauser ise iki yıllık erzak yüklü beş tekneyle 234 kişilik mürettebatın Macellan'ın emrine verilmesiydi,¹²⁹ şeklinde yazmış. Anlaşıldığı kadarıyla, personel sayısındaki farklılığın nedeni, ilk belirlenene göre gereksinimler doğrultusunda değişmiş oluşu. Eksiliyor ya da fazlalaşıyor. Gerçi İspanyol kaynakları arşiv konusunda titizdir.

Armadadaki beş gemi 20 Eylül 1519 tarihinde Guadalquivir Nehrinin ağzından çıkarak Atlantik Okyanusuna açıldı. Esir Henrique bu kez hizmetli ve çevirmen olarak onun yanındaydı. 1521 yılı ortasında Macellan'ın gemileri, Henrique'nin doğmuş olduğu Singapur civarına ulaştığında, hep batıya doğru giderek dünyayı dolaşmış ilk insan Henrique oluyordu.

Afrika'nın batı sahili boyunca güneye ilerleyen ekip, Ekim 1519'da *ekvatoru* geçerek güneybatıya yöneldi.

Macellan Atalantik'i iki hafta sonunda aştı 13 Aralık 1519 tarihinde Brezilya'daki Guanabara Körfezine (Rio de Janeiro) uğradı. Buraya Brezilya şeridi denmesi daha sonra 1511 yılında olacak, ilk kez 1499 yılının son günlerinde İspanyol denizci Vicente Yanez Pinzon Brezilya'nın en doğusundaki sahillerde keşfe çıkmış, Amazon Nehrinin ağzına girmiş ama İspanyol yerleşimi olmamıştı. Aylar sonra Portekizli kâşif Pedro Álvares Cabral bölgenin tamamı üzerinde kralı ve ülkesi adına hak iddia edecekti.

Beş farklı gemi, detaylı bir gündüz haberleşme sistemiyle sürekli temas halindeydiler. Geceleri ise bir *Trinidad*'a yeterli ölçüde yaklaşıyordu ve nöbetçiler, amiral gemisini selamlıyordu. Yolculuk ilerledikçe, Macellan'ın otoriter tavrına karşı ciddi bir öfke gelişmeye başlamıştı. Kaptanlardan ikisi Macellan'a karşı isyan başlattı. Ancak yeterli sayıda tayfayı yanlarına çeke-mediklerinden başarısız oldular.¹³⁰

Vittoria'nın süvarisi Sicilyalı Antonio Salamon'u kamarotla cinsel ilişkiye girdiği için telle boğularak idama mahkûm etti.

¹²⁸ L. Bergreen, *Macellan*, s. 63.

¹²⁹ J. G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 135.

Keşifler Atlası, s. 140.

İnfaz uygulandı. Kamarotu da denize atarak öldürdüler.¹³¹ Gerçi, uzun süre denizlerde dolaşan, kapalı yerlerde kalan denizciler arasında eşcinsel ilişki yaygındı ama genelde görmezden gelinirdi. Fakat İspanya'da yasalara göre bu ilişkinin cezası da ölümdü.

27 Aralık 1519 tarihinde Rio de Janeiro'dan ayrılan Maluku Armadası 8 Ocak 1520'ye kadar seyrine gece gündüz devam etti. Macellan Atlas Okyanusundan çıkış boğazını arıyordu. Filo 3 Şubat 1520'de güney rotasına bu amaçla girdi. Keşif seferinin kaderi boğazı bulmasına bağlıydı. Bu arada gemiler kabaran denizin, şiddetli fırtınanın, palamarları kopan geminin baş-kıç vurmasından, sığ suların açtığı büyük engellerden zor kurtuluyordu. Hatta Macellan'ın içinde bulunduğu gemi neredeyse parçalanacak, hepsi ölecekti. Macellan'ın en büyük derdi, hangi kaptanların ve mürettebatın ona bağlı olduğu sorusuna yanıt bulmaktı.

Komutanlarla arasındaki otorite paylaşımı konusundaki sürüşmede Macellan ödün verme niyetinde olmadığını, Juan de Cartagena'yı hemen tutuklatarak gösterdi.

Seyahat güneye doğru ilerledikçe, her şeyin yolunda gitmediği anlaşıldı. Öncelikle denizciler bir bilinmeze doğru yol almaktan korkuyordu. 1520'nin gecikmiş Paskalya sabahında (nisan ayının başı) Macellan, gemilerden üçünün, *Concepcion*, *San Antonio*, *Vittoria*'nın kaptanlarının talebiyle karşılaştı.

Durum bir isyanın eşiğine gelindiğini gösteriyordu. Beş gemiden üçü ona karşıydı, sayı ve ateş gücü üstünlüğüne sahip olmayışına karşın talebi reddetti ve kaptanları gemilerine geri gönderdi. Ardından karanlık çökünce, *San Antonio*'nun hakkından gelmeleri için filikalarla silahlı adamlar gönderdi ve aynı anda *Vittoria*'nın kontrolünü ele geçirmek için sadık adamlar sevk etti. *San Antonio*, demir zincirini keserek kaçmaya çalıştı ancak Macellan toplarını atışa hazırlamıştı ve ani bir yayılım ateşiyle gemiyi durdurdu. *Concepcion* durumu görünce teslim

¹³¹ L. Bergreen, *Macellan*, s. 84-94.

oldu. Diğer taraftan, sıkı disiplinin önemini biliyordu, bu işlerde şakasının olmadığını göstermek için *Concepcion*'un kaptanının kafasını, onun en sadık adamlarından birisine kestirtti. İsyanın ele başlarından biri olan Luis de Mendoza'yı da kendi gemisinin seren direğine astırdı ve bocurgatla parçalatılmış cesedini herkesin görmesi için uzun süre orada asılı kaldı.¹³²

Macellan günler sonra, hayatta kalan tek İspanyol kaptan Cartagena'nın bir kez daha isyan çıkarmak üzere *San Antonio* vaizi rahip Sanchez de la Reina'yla kumpas kurduğunu anladı. Cartagena'nın üçüncü isyan girişimiydi. Bu iki kişiyi çekindiği bazı nedenlerden dolayı idam edemedi ama daha kötü bir ceza verdi; filo hareket ederken onları Port Saint Julian'ın yaban hayatında kendi kaderlerine terk etti. Genel olarak bakıldığında Macellan'ın isyan sırasında ve sonrasında gösterdiği davranış biçimi Nicollò Machiavelli'yi hatırlatır; mümkün olduğunda incelikli ve hesaplı, gerektiğinde acımasızdı. Macellan sınavı geçmiş, galip çıkmıştı.¹³³

Baş gösteren bir sonraki sorun *Santiago*'yla ilgiliydi. Mayıs ayına gelinmişti, boğazı arayan gemi taze yiyecek bulunca burada altı gün oyalanarak Santa Cruz Nehri civarına demirlemiş olan *Santiago* yelken açtı ve boğazı aramak için güneye doğru ilerledi. 22 Mayıs'ta rüzgârlaşmaya başlayan hava ve kabaran deniz gemiyi sığ bir kayalığa sürükledi. Deniz öylesine çalkantılıydı ki gemi yön değiştirmeye olanak bulamamış ve dalgaların saatlerce dövmesinin ardından enkaza dönmüştü. Hava koşulları o kadar kötüydü ki *Santiago*'nın kaybının haberi Macellan'a dört ayda ulaştı; mürettebatı bulmak ve kurtarmak daha da uzun sürdü. Mürettebat yine de şanslıydı, otuz yedi kişilik mürettebat sürüne sürüne gemiden kendilerini kayalıklara atmayı başarmıştı. Bu sırada Patagonya'da mevsim kıştı ve kar yağmaya başlamıştı, inanılması güç bir serüvenin ardından aylarca süren mücadelenin sonunda hepsi kurtulmuştu. Macellan

¹³² P. Aughton, *Dünyamızın Çehresini Değiştiren Seyahatler* s. 118-119.
L. Bergreen, *Macellan* s. 137.

şimdilik elinde kalan dört geminin kaptanlığına, süvariliğine akrabalarını ve yakınlarını getirerek kendini güven altına almayla çalıştı ama bu davranışı Portekizli gemicileri daha da kinlendirdi. Mürettebatta Baharat Adalarına ulaşma umudu gittikçe zayıflamıştı, daha doğrusu umutsuz hale gelmişti. Her an bir isyanın patlamak vermesi de kaçınılmaz görünüyordu.

Macellan 24 Ağustosta demir alınmasını emretti. Port Saint Julian'da geçirilen beş aylık asap bozucu molanın ardından Maluku Armadası denize açıldı. Macellan isyancı Cartagena ile vaiz Reina'yı 11 Ağustosta Port Julian'da küçük bir adaya kaderlerine bıraktı.

Armada Port Saint Julian'dan ayrıldığı andan itibaren güneye güneye doğru rota verdi ama çok büyük zorluklarla karşılaştı. Neredeyse Santiago'nun akıbetine uğrayacaklardı. Filo Santa Cruz Nehrine sığınarak kurtuldu. 18 Ekim 1520'de, Macellan yeniden açık denize açılma emri verdi.

21 Ekimde seyir defterine önemli bir olayın kaydını düştüler; "Körfeze benzeyen bir açıklık gördük, girişinde, sağda çok uzun bir kum tepciği vardı, bu tepcikten önce keşfettiğimiz buruna (On Bir Bin) Bakire Burnu adını verdik..."¹³⁴ Armadanın atlattığı onca badireden sonra bu boğazın bulunması gerçekten de mucize gibi bir şeydi.

On Bir Bin Bakire Burnu, Macellan'ın iki yılı aşkın bir süredir aradığı boğazın girişiydi. Ama herkes şu soruyu soruyordu. Macellan bu boğazın varlığını nereden biliyordu? Çeşitli açıklamalar olmakla beraber, gerçek şu ki, Macellan bunu çizilmiş olan bir haritada görmüştü.

Sonunda boğazı bulmuş olan Macellan'ın önünde üç yüz millik bir seyir kâbusu vardı. Macellan bu suyolunda hareket etmenin ne denli güç olduğunu da denizin onlara ne denli zorluk çıkardığını da yaşayacaktı. Gemiler batıya yöneldiler, boğaz çok derindi, demir atılamazdı. Direğe tırmandırılan gözcü Pasifik'i henüz görememişti. Boğazdan geçerken yerlilerin yak-

¹³⁴ L. Bergreen, *Macellan*, s. 155.

tıkları ateşleri gördüler, buraya Tierra del Fuego, Ateş Ülkesi adını verdiler. Burası hem Atlantik hem de Pasifik Okyanusu dalgalarının dövdüğü üçgen bir adadır.

Macellan boğazdan geçerken binlerce yıllık buzulların çatırdamasını da duyuyorlardı. Seyir çetin geçiyordu. Armada boğazın içindeki iki dar geçidi aştı ama Macellan sonrasındaki tehlikelerin tedirginliğini yaşıyordu. Haritası çıkarılmamış boğazın sularında keşif yapması için iki gemi gönderdi: *Concepcion* ve *San Antonio*. Dehşetli fırtınaya tutuldular, karaya oturmaktan zor kurtuldular. Boğazın devamına çıkan bir kanala çıkışları üç gün sürdü.

Macellan, boğazı keşfettiği için coşkuya kapılmış olabilir ama onu yine de büyük tehlikeler bekliyordu. Macellan filosunu Pasifik'e açılan basit kestirme bir yol yerine, denizcilik becerilerini nihai bir sınamadan geçirecek, bilinmeyen bir labirente soktu.¹³⁵

Keşfettikleri su yolları yeterince genişti (en az 180 metre ve genellikle birkaç milden fazla), ama yine de tehlikeliydi. Filo fiyortlarda süzüle süzüle ilerliyordu. Macellan üç ay yetecek yiyecek stokları olduğunu öğrenince, boğazı rahatlıkla aşacaklarını ve Maluku'ya ulaşabileceklerini düşündü. Bundan cesaret alan kaptanlar ve dümenciler yola devam etmeyi desteklediklerini belirttiler ama bir kişi aynı düşüncede olmadığını söyledi.

San Antonio'nun dümenciliğine atanan Estevao Gomes. Kısaca öne sürdüğü tez şuydu: Boğazı bulmuşlardı, geri dönüp İspanya'dan daha donanımlı bir filoyla gelmeliydiler. Daha Pasifik Okyanusuna çıkmamışlardı ve bu okyanus bilinmedik felaketlerle, feci fırtınaların kaynaşmasıyla doluydu. Gomes'in muhalefeti yeni bir isyanı hazırlıyordu. Gomes 1517'de Macellan'la birlikte kaçmış bir Portekizliydi, yani problem ilk büyük isyanda olduğu gibi İspanyalı Portekizli çekişmesi değildi. Gelecek beklentisi ve kariyerle ilgili bir çatışmaydı. Bu arada *San Antonio* Magdalen kanalına girdi. Macellan gemilere geri

¹³⁵ L. Bergreen, *Macellan*, s. 163.

dönüp rapor vermeleri için dört gün süre tanımıştı, ama altı gün geçmişti, iki gemi de geri dönmemişti. Diğer denizin burnunda keşif yapmaları için daha iyi donanımlı *Vittoria*'yı gönderdiler, bu gemi üç gün sonra döndü. Adamlar Pasifik'i görmüşlerdi. Ama *San Antonio* ortada yoktu. Yaptıkları değerlendirme sonucunda *San Antonio*'nun gerçekten de İspanya'ya yelken açtığı, daha da beteri, Macellan'ın sadık adamı kaptan Mesquita'nın esir alındığı sonucuna vardılar. *San Antonio*'nun isyankâr mürettebatı, ellerine fırsat geçtiğini düşündükleri anda kaptanlarını etkisiz hale getirdiler ve Macellan'ın olayı fark edip müdahale etmesine zaman bırakmadan İspanya'ya doğru yelken açtılar. Macellan'ın artık üç gemisi kalmıştı. Filonun en büyük gemisi yiyecek stokuyla birlikte gitmişti.

Bu muhteşem boğazı aşıyorlardı, buraya bir isim verme yarısına girdiler, öneriler yapıldı, "Patagonya Boğazı" dediler ancak 1527'de keşif seferinin son bulmasından altı yıl sonra boğaz bugünkü adını aldı: Macellan Boğazı. 38 günde çıkabildikleri Macellan Boğazının toplam uzunluğu 350 mildir, Atlas Okyanusu girişi Virgenes Burnu ile Espiritu Santo Burnu arasındadır. Büyük Okyanus'a çıkış, Desolation Adasındaki Pillar Burnundadır.

Vittoria kaptanı San Martin, Macellan'a mektup yazarak onları bekleyen büyük tehlikeye dikkat çekiyor, Baharat Adalarına, ulaşamayabiliriz diyordu. Haritaların işe yaramadığı da ortada; "Ocak ayına kadar zaman ver, o zamana kadar hedefe ulaşamazsa İspanya'ya geri dönelim." Bu uzunca kaleme alınmış mantıklı önerilerde bulunan mektup 22 Kasım 1520 tarihini taşıyordu. Macellan ertesi gün demir alma emrini verdi. Sonunda Pasifik'in insanı büyüleyen suları görüldüğünde boğazı bulmuş olduklarını anladılar. 28 Kasım 1520 tarihinde boğazdan ayrılarak Pasifik'e daldılar. Macellan sadece 38 günde Atlantik'ten Pasifik Okyanusuna ulaşmayı başarmıştı.

Macellan ve mürettebatın ve kozmografların Pasifik Okyanusunun büyüklüğü hakkında bir bilgi birikimleri yoktu. Dünya yüzeyinin üçte birini oluşturan Pasifik, Atlantik Okyanusunun iki katı kadar bir alanı kapsar ve Atlantik'in iki katından fazla

su hacmine sahiptir. Gezegendeki kuru alanların tamamından büyük. Bu enginliğe serpiştirilmiş yirmi beş bin adası var.

Baharat Adalarına kısa sürede varacağı umudunu taşıyan Macellan'ın filosunda kalan üç gemideki mürettebat sayısı 200'den azdı. Uzaklığın yaratacağı tehlikelerin neler olabileceği hakkında öngörülerini yoktu. Seyir defterine "1 Aralık 1520 tarihinde, sabah tepecik benzeri küçük kara parçaları gördük" diye yazdılar.

Macellan 18 Aralık 1520 tarihinde rotayı değiştirdi, Güney Amerika'dan uzaklaşarak Pasifik Okyanusuna daldılar. Haritalarda yer almayan adaların aralarından ya da uzaklarından seyre devam ediyorlardı. Susuzluk ve açlık mürettebatı yıldırmıştı. Erzak durumu anlatılacak gibi değil; gemilerde her zaman yaşayan fareleri tutup parayla satmaya başladılar, onlar bile bulunmaz olmuş. Denizde en çok korkulan hastalığa, iskorbüte yakalanmaya başladılar, her geçen ölüyorlar, cesetleri denize atılıyor. Filonun tarihçisi-vakanüvisti Pigafetta hastalıktan ölenlerin sayısını yirmi dokuz olarak veriyordu; bir de esir olarak tuttukları, geri kalan tek yerli yolcu vardı. Yirmi beş otuz kişi de çeşitli hastalıklardan mustarıptı.¹³⁶ Macellan ve Pigafetta dahil birkaç kişinin iskorbüte yakalanmayışının sebebinin, sürekli ayva ve ayva reçeli yemelerine bağlı olduğu iddia ediliyor.

Üç ay boyunca Pasifik'te yelken açtılar, filo karayı ilk kez 24 Ocakta gördü. Ama burası bir ada ya da kara parçası değil, bir atoldü. Bundan on bir gün sonra bir adacık fark ettiler. Kuzeye doğru o kadar hızlı ilerliyorlardı ki 13 Şubat'ta ekvatoru geçtiler. 6 Mart 1521 tarihinde artık karayı kesin olarak gördüler. Burası Guam Adasıydı. Pasifik geçişi doksan sekiz gün sürmüştü. Burada ve daha sonra adalarda görecekları yerlileri Hintli sandıklarından yanlış bir ifadeyle "İndio" yani Hintli dediler. Gemilere kanolarla yaklaşan yerliler güverteye çıktılar, orada ne buldularsa yağmaladılar, mürettebatla aralarında arbede yaşandı. İkinci bir yerli dalgası ise açlıktan ölmek üzere olan gemici-

¹³⁶ L. Bergreen, *Macellan*, s. 190.

lere yiyecek getirdi. Sonrasında Macellan'ın kayığını çaldılar, o da çok sert tepki gösterdi, kırk adamıyla adaya çıktı, yerlilerin mallarını yağmalattı, evlerini yaktırdı, yedi kişiyi öldürdüler.

Macellan'ın "Hırsızlar Adası" adını verdiği bu adadan armada 9 Mart 1521 tarihinde ayrıldı. Filo Batı Pasifik sularına daldı ama Baharat Adalarına nasıl gideceklerini bilmiyorlardı, hani denir ya, körlemesine gitmek, işte öyle.

16 Martta gözcü Filipin Takımadalarından Samar'ı gördü. Burada demirlediler, dinlendiler; 25 Martta demir almalı emrini verdi. Ertesi gün bir adaya vardılar, Macellan'ın kölesi Henrique yerlilerle Malay dilinde konuştu. Filipinlilerle tanışma böyle başladı. Macellan Filipinli yöneticiyle dostluk kurdu, hatta kan kardeşi oldular. Bu dostluk, ada yöneticisi için düşmanı olan öteki kabilelerle savaşmaya karar veriş başlarına ne iş açacaktı, belli değildi. Adanın kralı onlara Cebu'da çok yiyecek olduğunu söyleyince rotayı oraya kırdılar. 7 Nisan Pazar günü Cebu'ya vardılar. Henrique'yle birlikte Macellan üvey oğlunu Cebu kralına gönderdi. Buradaki halkı ve öteki bazı adalardaki yerlileri vaftiz etti. Macellan bu Hristiyanlaştırma eylemini baharat bulma, keşif yaparak o toprakları İspanya adına mülk ilan teme hedefinin çok üstünde tuttu. Niyeti çevre adaların halklarını İsa'nın yoluna davet etmektir, hepsinin Cebulular gibi kolay olacağını düşünmüş olmalı ki, komşu Mactan Adasının ikinci ortak kralı direnince iş başka boyuta taşındı.

Bu adanın şeflerinden birinin adı Sula, Macellan'a çok sayıda keçi göndermek istemiş, ötekisi Lapu Lapu bunu engellemiş; Lapu Lapu Hristiyanlığa geçmeye inatla direnen, Macellan'ın köyünü yakıp yıktığı şefti. Sula ile Lapu Lapu arasında yapılacak savaşa Macellan üç filika dolusu zırhlı asker gönderme sözü verdi. Bunda bir tuhaflik oluştu, Sula'nın savaşçıları Macellan emrine verileceğine, Macellan adamlarını savaşmaları amacıyla gönderiyordu. Ayrıca Sula'nın kız kardeşi Lapu Lapu'yla evliydi.

Savaşma kararı armadanın teyakkuza geçmesine neden oldu. Macellan'ın yakın çevresi, keşif seferinde bir başka dönüm noktasına geldiklerini hemen kavramışlardı. Bu yemyeşil

adalara geldiklerinden beri ilk kez Macellan'ın muhakemesini, hatta akıl sağlığını ciddi ciddi sorguluyorlardı. "Omuzlarında bu kadar ağır bir yük taşıyan birinin gücünü sınamasına hiç gerek yoktu", değerlendirmesinde bulunuyordu Ginés de Mafra: "Zafer ona pek az şey kazandıracaktı ama tam tersi olursa, armada, ki o daha önemliydi, riske atılmış olacaktı." Talihsiz *Santiago*'nın kaptanı Juan Serrano, gereksiz bir savaşa girmeye canla başla karşı çıkıyordu. Yerlilerin dinini değiştirmek iyiydi, güzeldi, ama asıl görevleri Baharat Adalarına varmaktı, Kral Carlos'tan aldıkları emirler böyleydi. Serrano, Macellan'a zaten çok fazla kayıp verdiklerini, daha fazla can kaybını kaldıramayacaklarını hatırlattı. Adalılara karşı koyacak kadar büyük güç toplamak, gemilerin hemen boş kalması, dolayısıyla saldırıya açık olması anlamına geliyordu; en kötü senaryoya göre, savaşı ve gemilerini kaybedebilirlerdi. Macellan'ın en coşkulu yandaşlarından Pigafetta bile onu Lapu Lapu'ya karşı ciddi ve gereksiz önlemler almaması konusunda uyardı. Ama barışçı ve pratik bir strateji konusunda ne kadar uyarıldıysa da Macellan geri adım atmaya yanaşmadı. "Ona gitmesin diye tekrar tekrar yalvardık, ama o iyi bir çoban gibi sürüsünü terk etmeye yanaşmadı."¹³⁷

Macellan eleştiriler karşısında iki küçük taviz vermişti. Adamlarının sayısını azaltmış, gemilere de sahilden açıkta beklemelerini emretmişti. Bu önemli stratejik kararlar, savaş ilerledikçe keşif seferini büyük ölçüde bir dezavantaja sokacaktı.

Genel kaptan saldırıya hazırlanma emri verdi; "Gece yarısı, altmışımız zırhlar ve miğferler içinde, Hristiyan kral, prens, bazı şefler yirmi otuz *Balanghai*'yle hareket ettik. Şafak sökmeden üç saat önce Mactan'a vardık."

Suyun sığ olması filikaların kıyıya yanaşmasını engelliyor, gemilerin açıkta demirletilmiş oluşu da topların ve arbaletlerin işe yaramaması demek oluyordu. Cebulular Macellan'ın emriyle hareket ediyor, hafif *Balanghai*'lerin içinde oturup müdahale etmeyecekler talimatı almışlar.

¹³⁷ L. Bergreen, *Macellan*, s. 254-255.

Pigafetta kendisi de kıyıya çıkanlar arasında olayları kayıt altına alan kişi olarak canlı tanıklık etmekteydi; Macellan'ın emriyle kırk dokuz adam dizlerine kadar çıkan suda 600 metre yürüyerek karaya çıktılar. Gözleme göre, Mactanlılar bin beş yüz kişi civarındaydı.

Çarpışma başladı, Avrupalıların (çünkü yalnızca İspanyollar yok, çeşitli Avrupa halklarından da gemiciler vardı) arbaletler ve misket tüfekli adamların açtıkları ateşler yetersiz ve etkisiz kaldı. Her geçen an durum aleyhlerine dönüyordu. Macellan, "Ateşi kesin!! Ateşi kesin!" diye bağırdıysa da kimse kulak asmadı. Yerlilerin attıkları oklar, mızraklar, taş ve çamurlar, gemicileri bunalttı; kendilerini savunamaz hale geldiler. Zırhların koruması içinde sahile ulaşmaya çalışıyorlardı; Macellan Mactanlıları daha da çileden çıkaracak bir emir verdi: "Evlerini yakın." Yerliler Avrupalıları tuzağa çekmişler, öldürüyordu. Pigafetta; "O kadar fazla ok atıldılar ki Genel Kaptanı zehirli bir okla bacağından vurdular." Zırhlar içinde yalnızca bacakları çıplaktı, yerlilerin usta okları da oraya isabet ediyordu. Macellan iş işten geçtikten sonra, verdiği emirlerin, aldığı kararların ne kadar yanlış olduğunu anlamıştı. Kırkı aşkın Avrupalı kaçabildikleri kadar uzağa kaçarken, yaralı Macellan ve birkaç kişi oldukları yerden kıpırdamadan yoğun ok ve mızrak atışına direnmeye çalıştı. Gemiler uzakta olduğundan müdahale gelemedi, Cebulu Macellan'ın yardımına koştu ama bu kez de gemiler ateşe başlayınca doğal olarak kaçıştılar. Avrupalılar da bir an önce kayıklarına doluşmaya çabalıyordu. Yerliler Macellan'a oklar mızraklar yağdırdılar, sonunda üstüne çullandılar, palalarla öldürdüler: 27 Nisan 1521. Bunu gören yaralı durumdaki gemiciler de kayıklara ulaşmak için yarıştılar. Olayları kayıt altına alan Antonio Pigafetta da başından zehirli ok yarası almıştı.

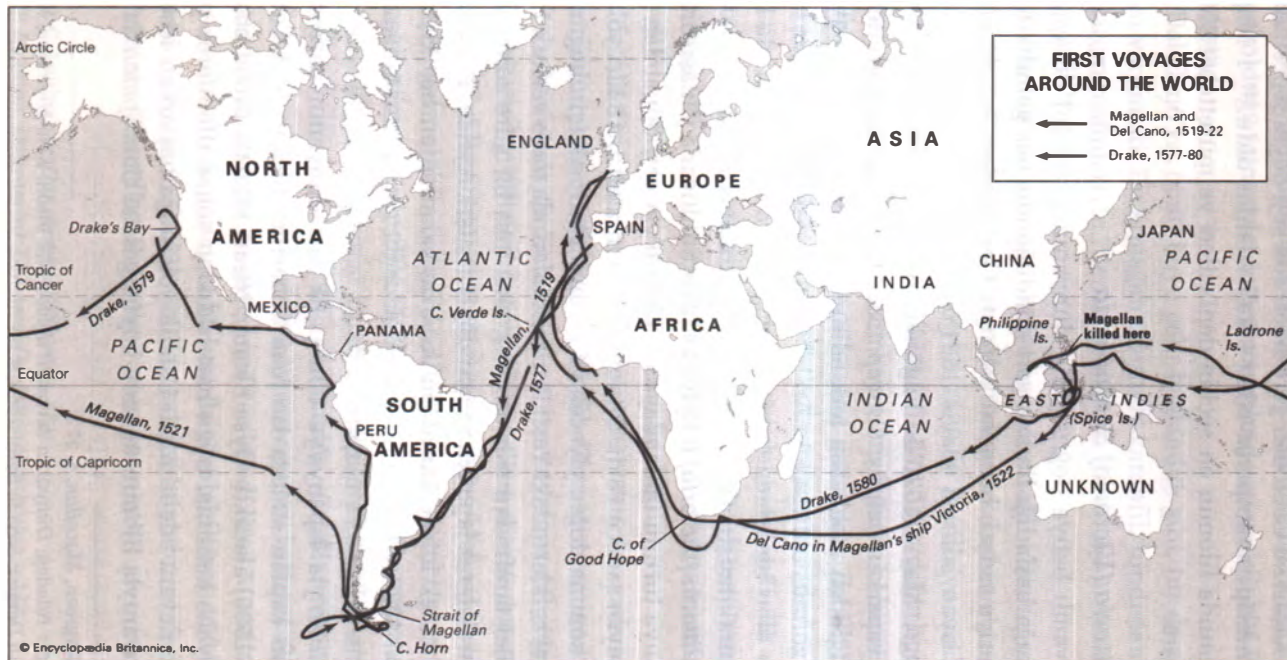
Macellan, seküler bir deniz adamı gibi davranmayıp, din yayıcısı bir dinsel bağnaz kılığına bürününce kendisinin Sevilla'da çerçevesini çizdiği şekliyle dindarca ölemedi. Seferin gerçek amacı ve hedefini unutmuş, kendi kurguladığı çıkmaz bir yolu seçmişti. Yerlileri Hristiyanlaştırma hiç kuşkusuz

Papa'nın, eğer hayatta olsaydı Kraliçe İsabella'nın takdirleriyle, iltifatlarıyla kutlanırdı ama Kral Carlos'un stratejik hedefi kendisine talimat olarak verilmişti: gidilen yerlerde yağmacılık yapılmayacak, yerli kadınlarla ilişki kurulmayacak, ulaşılan yerlerdeki insanlarla dostluk kurulacak. O verilen talimatı hiç anımsamadı. Yerlilerin korkacağını varsayarak verdiği emirle yerlilerin evlerini yaktırıp, onlara bu yolla Hristiyanlığı kabulendireceğini düşünmek akıldışı bir taktiğin eseri idi.

1 Mayıs 1521 Katliamı ve İspanya'ya Dönüş

Macellan'ın ölümü ardından gemilere komutan belirlenmesi de sıkıntılı oldu, yine çatışma unsuru haline geldi. Ama sonuçta bir şekilde eş başkanlık yaratılarak uzlaşıldı. Duarte Barbosa ve Kaptan Juan Serrano. Bundan hoşnut olmayan da vardı. Asıl büyük problem köle Henrique'yle yaşandı. Kendisi efendisi öldüğü için artık özgür olduğunu savunurken, filonun yeni lideri Barbosa buna şiddetle karşı çıktı. Serrano da ağır tehditler savurdu. Bunun üzerine Henrique gemiden ayrılıp Cebulu Hristiyan krala (Humabon) gitti; gemidekilerin kendisine ve köyüne komplo kurduklarını, mallarını yağmalayacaklarını söyledi, onu inandırdı. Bir plan yaptılar, Humabon 1 Mayıs Çarşamba günü armada liderlerinin bir ziyafete katılmalarını rica ediyordu. Henrique gelip daveti ilettili. Sözde, yemekte mücevherler ve başka hediyeler de takdim edilecekti. Çoğu subay yaklaşık otuz kişi bu daveti kabul etti, aralarında eş komutanlar Barbosa ve Serrano da vardı. Ziyafet sofrası kuruldu, yemeğin bitişine doğru daha önceden planlandığı şekliyle saklanmış adamlar ortaya çıkarak Avrupalıların hepsini öldürdüler.

Maluku Armadasındaki üç siyah gemi daha sonra demir aldı, yelken açtı ve olabildiğince hızlıca Cebu limanından çıktı. Katliamı durdurmak, cesetleri geri almak ya da geride kalanları aramak, hatta ihanetlerinden ötürü Henrique'yi cezalandırmak için bir kurtarma ekibi göndermek düşünülmeydi. İspanya'dan ayrılmış 260 adamdan geriye 115 kişi kalmıştı, emniyetli sulara



Kaynak: <https://www.britannica.com>

doğru kaçarken Cebu'dan gördükleri son şey, dağın tepesindeki haçı indirip paramparça eden öfkeli adalılar oldu.¹³⁸ 1 Mayıs katliamında filonun en seçkin denizcileri ve mürettebat öldürülmüştü.

Vittoria (Victoria) Sanlúcar'da

Devamlı batıya doğru gidip dünyanın çevresini dolaşarak yolculuğa başladığı limana geri döndüğünde, beş gemilik filodan geriye sadece bir gemi kalmıştı. Gemilerden *San Antonio*, çıkan isyan sonrası Mayıs 1521'de İspanya'ya geri dönmüş; *Santiago*, Mayıs 1520'de bugünkü Arjantin kıyılarında keşif seferi yaparken batmış; *Concepcion*, Mayıs 1521'de mürettebat eksikliğinden mecburen terk edilip yakılmış; *Trinidad*, büyük hasar görmüş olduğu için Aralık 1521'de şimdi Endonezya toprakları olan bir adada tamir edilmek üzere mürettebatıyla birlikte bırakılmıştı. Dünya turunu tamamlayarak dönebilen tek gemi *Vittoria (Victoria)* 6 Eylül 1522'de Sanlúcar'a yanaşıyordu.

Dünya turunu tamamlayarak *Vittoria*'yla geri dönebilen gemici sayısı sadece 18'di. Bu sayı daha sonra arttı: 12 kişi yolculuğun sonuna doğru yiyecek ve yardımcı bulmak için bugünkü Senegal açıklarındaki Yeşil Burun Adalarında mola verince Portekizliler tarafından esir alınmış, ama kısa bir süre sonra serbest bırakılarak İspanya'ya geri dönebilmişti. Ayrıca, *Trinidad*'ı tamir etmek için Güneydoğu Asya'da kalanlardan beş kişinin dönüşü 1525 yılını bulmuştu. Böylece dünya turunu tamamlayanların sayısı 35'e ulaşmıştı.¹³⁹

Vittoria'yla İspanya'ya dönüp ilk kez dünyanın çevresini dolaşan kaptan sıfatını ise Juan Sebastian Elcano (del Cano) (1486-1526) alacaktı. Oysa Elcano, Nisan 1520'de filoda başlayan isyana katılmış, isyan bastırıldıktan sonra affedilerek yolculuğa devam edebilmişti. Üstelik yolculuğa başlarken lostromo unvanıyla filonun üçüncü büyük gemisi *Concepcion*'da alt

¹³⁸ L. Bergreen, *Macellan*, s. 272.

¹³⁹ Özgür Adadağ, *Dünyanın çevresini dolaşan ilk insan: Köle Henrique*, NTV Tarih Dergisi, Sayı 8, Eylül 2009, s. 69-71.

bir görevdeydi. Yolculuk boyunca üst kademedeki denizcilerin hepsi öldüğü için, yolculuğun son yılında en yetkili kişi Elcano olmuştu.

Del Cano'ya, ömür boyu gelir bağlandığı gibi, bir de aile arması verilmişti. Bu armağan üzerinde karanfil, hindistancevizi ve tarçın resimleriyle “Benim etrafımda ilk dolaşan sensin” yazısı vardı.¹⁴⁰

Sebastian Elcano'nun komutası altındaki *Vittoria* gemisi, Doğu Hint Adaları'ndan karanfil yüklenererek İspanya'ya doğru yoluna devam etti. *Vittoria*, Eylül 1522'de Sevilla'ya vardı. Gemideki karanfil ve 33 ton baharat altından daha değerliydi. Seyahat boyunca uğranılan bütün kayıplara rağmen baharatlar, bu keşfe arka çıkanlara yeterince kazanç getirmişti. Bu ilk dünya turunu sadece 31 kişi tamamladı. Yıllar sonra *Trinidad*'ın memleketine dönmesiyle, bu sayıya 4 kişi daha eklendi. İlk dünya turuna çıkan 280 kişiden sadece 35'i sağ kalarak turu tamamlayabilmişti.¹⁴¹ 1525 yılında Elcano ikinci bir dünya turuna çıktı ancak Pasifik'i geçtiği sırada hayatını kaybetti.

Macellan'ın dünya turunun önemi tabii ki yadsınamaz. Amerika'nın güneyinden geçip Büyük Okyanusa açılan bir deniz yolu keşfetmiş ve Kolomb'un ortaya koymaya çalıştığı fakat sonuç alamadığı girişimi, batıya doğru yelken açarak doğuya ulaşabileceğini kanıtlamıştı. Bu tez antikçağdan beri söyleniyordu, Hint bölgesine gidiş coğrafi keşiflerden çok önceki yüzyıllarda gerçekleştirilmişti; örneğin Büyük İskender'in seferlerinde olduğu gibi. Dünyanın çevresi karadan dolaşarak değil, ancak deniz yoluyla dolaşılabilirdi; bu kanıtlarınca yüzyıllarca Kilise'nin ortaya attığı akıldışı teoriler de böylece ortadan kalkmış oldu.

Hiçbir yere ya da bölgeye ismi verilmedi ama Macellan, sadece dünyanın en güney noktalarında görülebilen ve 150 bin ila 200 bin ışık yılı uzaklıkta yer alan galaksi kümelerini keşfetmiş ve bunlara “Macellan Bulutları” adını vermişti.

¹⁴⁰ J. G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, s. 154.

P. Aughton, *Dünyamızın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 123.

VII- ABEL TASMAN VE JAMES COOK'UN AVUSTRALYA İLE YENİ ZELANDA'YI KEŞFİ

Coğrafi keşifler Kolomb sonrası da, Mac(g)ellan sonrası da bitmedi, onlarca farklı millettten kâşif ve denizci arayışlarını sürdürdü; denizlerde yol arayışı, denizlerde egemenlik savaşı gittikçe hızlandı; köle ticareti, sömürgecilik kurumsallaştırıldı.

Kolomb Yenidünya'yı bulduktan sonra başkaları onun açtığı yoldan giderek araştırmaya başladı ve başka keşifler yaptı. Kolomb'un ilk yolculuğundan yalnızca beş yıl sonra, Jhon Cabot, on sekiz kişinin sığılabileceği kadar küçük bir gemiyle İngiltere'den batıya doğru yelken açtı. İtalyan olmasına rağmen (gerçek adı Giovanni Caboto'ydu) İngiltere kralı VII. Henry adına sefere çıkmıştı. Kral, "Hristiyanların bilmediği bütün bölgelere, ülkelere ve denizlere" yolculuk yapması için yetki vermişti. Cabot büyük olasılıkla Hint Adalarına kuzeyden, Kolomb'un keşfettiği kara parçasının çevresinden dolaşan bir yol arıyordu. Kanada'nın doğu kıyısında, aslında Newfoundland Adasında karaya çıktı ve orada insanların yaşadığına dair işaretler olduğunu fark etti. (Jhon ve Sebastian Cabot başlığı altında daha ayrıntılı okuyacağız.)

Dünya iki büyük devlet arasında pay edilmişti; İspanyollar Amerika'yı Portekizliler de Asya'yı yağmalayıp durdular. İspanyolların denizasırlı kolonileri, kendi coğrafyalarına yakın olduğundan askeri anlamda egemenlik kurmaları daha kolay olurken, Portekiz coğrafi uzaklık nedeniyle sömürgeleri üzerinde mutlak egemenlik kuramadı. İspanyollar egemenlik kurabilmek amacıyla milyonlarca insanı vahşice öldürmekten de kaçındılar.

Bir dönem Akdeniz'in, sonra Atlantik'in ve ardından Hint Okyanusu ve Büyük Okyanusun fatihleri olarak, ilk ticaret deniz imparatorluklarını ve güçlü savaş donanmalarını kurmuş iki ülke İspanya ve Portekiz deniz gücü yerine denizcilik gücü konsepti geliştirip bu ekseninde olmak üzere strateji geliştiremeyişleri yüzünden egemenliklerini ve hüküm sürdükleri sömür-

ge alanlarını yavaş yavaş başka iki ülkeye bırakacaklar; Hollanda ve İngiltere'ye.

Afrika kıyıları, Amerika kıtası, Hindistan yolu Akdeniz'in iki denizci devletinin siyasi, dinen ve finans olarak desteklediği kâşifler tarafından keşfedildi ve fethedildi. Oysa birkaç yüzyıldır varlığı bilinen ama 15 ve 16. yüzyıl kâşiflerince yelken açılmayan başka kara parçaları vardı; sonradan adına Okyanusya denecek beşinci büyük kıta Avustralya ve yanı başındaki Yeni Zelanda uzaklardan gelecek cesur denizcileri bekliyordu.

Bu iki ülkenin keşiflerle haritada yerlerini alışları Hollanda ve İngiliz yayılcılığı ve sömürgeciliğinin en önemli *simgesi* olmaya adaydı.

Kuzey ve Güney Amerika belirlendikçe, Asya ve Afrika'nın ana hatları daha bir kesinlik kazanamamış olmasına karşın Batılı harita çizimcileri düş güçlerini kullanarak boş Antarktika'yı dünyaya yerleştirdiler.

1605'te Vereenigde Oost-Indische Compagnie'nin yöneticileri, Doğu Hint Adalarındaki Hollanda ticari etkinliklerinin merkezi olan Batavia (Cakarta) valisine "Baharat Adalarının doğusundaki uzak bölgelere yönelik keşiflerin ve harita çıkarma işlemlerinin artırılması gerek" diye mesaj gönderiler ve "Büyük Okyanusa açılan yeni yolların araştırılmasını" talep ettiler.¹⁴²

Hemen ertesi yıl bir keşif seferi düzenlendi. *Duyfken* adlı küçük yelkenli seyrüsefere çıkarıldı, bu geminin personeli Avustralya'ya ilk ayak basan Avrupalılardı; bu konu aşağıda bir başka başlık altında ayrıntılı anlatılacak.

Büyük bir olasılıkla Hollandalı denizcilerin en önemlisi olan Abel Tasman (1603-1659) 1642 yılında, Hollanda Doğu Hint Adalarının valisi olan Anthony van Diemen tarafından görevlendirilerek "Güney Büyük Kıta'yı (Avustralya) keşfedecekti. Bu bölgenin büyük olasılıkla "iklimi ılıman ve toprakları bereketliydi... belki de burada çok özel meyveler ve ölümsüzlük ateşi de var olabilirdi." Hem bu hem de bundan sonraki

¹⁴² B. Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, s. 46.

yolculuğunda Abel Tasman, Avustralya'nın çevresini denizden dolaşmış ve bunun efsanevi Güney Kıtasının bir bölümü olduğunu ileri sürmüştü.¹⁴³

Kaptan James Cook'ın keşif seyahatini anlatmadan önce "Büyük Güney Topraklarının" Hollandalı kâşifi Abel Tasman'ın seyahatini görmeliyiz.

I- Tasmanya ve Yeni Zelanda'nın Kâşifi Abel Tasman

Tasman, 1603 yılında Hollanda'nın kuzeydoğusundaki Lutjegast'ta doğdu. 1633 yılında Dutch East India Company'e girdi (Duç lisanına göre *Indies* ismi Endonezya sömürgeleştirildiğinde konulan addır). Hollandalılar oldukça kazançlı olan baharat ticaretinden pay almak için 1602'de bir şirket kurdu. Başlangıçtaki adı VOC – Vereengide Oostindische Compagnie'ydi. Sonradan Dutch East India Company (Hollanda Doğu Hindistan Kumpanyası) adını aldı. 17. yüzyılın ortalarında Hollandalı şirket, dünyadaki en zengin özel kuruluş haline geldi.¹⁴⁴

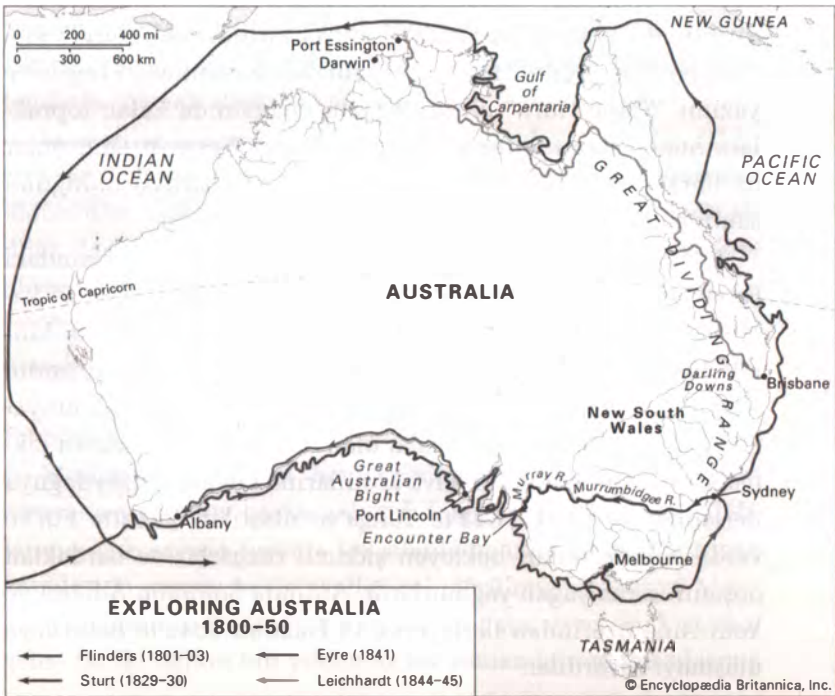
1638'de gemisi *Engel*'le Batavia'ya (bugünkü Cakarta) doğru yola çıktı. Şirketin ticaret alanını genişletmek için oldukça hevesli olan Batavia valisi Anthony Van Diemen, 1642'de Abel Tasman'ı "Büyük Güney Toprakları"nı keşfetmesi ve Güney Amerika'ya giden kullanışlı bir rota bulması için görevlendirdi. A. Tasman 14 Ağustosta *Heemskrik ve Zee-Han*'la yola çıktı ve güçlü rüzgârların yardımıyla batıya, Mauritius'a kadar gitti. 24 Kasım'da "Van Diemen Adası" olarak adlandırdığı Tasmanya'ya (İng. Tasmania) vardı. İç bölgelerde yükselen dumanlardan başka bir şey görünmüyordu ve yerlilere dair hiçbir iz yoktu. Tasman notlarına şöyle yazmıştı: "Kumlarda bir kaplanı andıran vahşi yaratıkların ayak izlerine rastladım... yalnızca bir garnizon kurabildik..."

¹⁴³ Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, İş Bankası Kültür Yayınları, çev. Fa-toş Dilber, İstanbul, 1994, s. 270.

Abel Tasman'ın öyküsü için: *Keşifler Atlası*, s. 160-161' bakılabilir.

Avustralya'nın güneyinde orta büyüklükte bir ada olan Tasmanya, buzul çağının sona erdiği yaklaşık MÖ 10.000'de deniz seviyesinin yükselmesi sonucu Avustralya anakarasından kopmuştu. Adada kalan birkaç bin avcı toplayıcının, Avrupalılar 19. yüzyılda adaya gelene kadar diğer hiçbir insan grubuyla bağlantısı olmamıştı. 12 bin yıl boyunca kimse Tasmanyalıların orada yaşadığını bilmiyordu, Tasmanyalılar da dünyada başkalarının olduğundan haberdar değildi. Bu süreçte adada savaşlar, politik çekişmeler, toplumsal dalgalanmalar ve kültürel gelişmeler meydana gelmedi. Tasmanyalılar kendi hallerinde yaşıyorlardı.¹⁴⁵

Van Diemen Adasından (Kendisinden sonraki nesil buraya Tasmanya adını vererek, tarihsel adaleti sağlamış oldu. O



Kaynak: <https://www.britannica.com>

¹⁴⁵ Yuval Noah Harari, *SAPIENS*, s. 173.

dönemlerde Abel Tasman, Yeni Hollanda kıtasının bir parçasını keşfettiğini sanmıştı. Tasmanya'nın gerçek bir ada olduğu, ancak iki yüz yıl kadar sonra fark edildi) ayrıldıktan sonra Tasman Solomon Adalarını bulmak amacıyla doğuya ilerledi. Onun yerine 13 Aralıkta “yüksek ve geniş toprakların” – Yeni Zelanda'nın kıyılarına ulaştı.

Tasman, Yeni Zelanda'ya “Baş Eyalet (Hollanda) Toprağı” anlamına gelen “Staten Land” adını verdi. Bu toprakların Horn Burnuna kadar uzandığından ve ondan yirmi yedi yıl önce, vatandaşları Jacob Le Maire ve Willem Schouten tarafından keşfedilen başka bir “Eyaletler Toprağı”yla birleştiğinden emindi. 1616'da Le Maire ve Schouten, onlara Horn Burnuna doğru geçiş veren, şimdi Le Maire Boğazı olarak bilinen bir boğaz keşfetmişti. Hollanda'daki doğum yeri nedeniyle *Hoorn* Burnu adını veren Le Maire'di ancak burnun çevresinde kısmen boynuz biçimli mıntıka yüzünden yaygınlaşan İngilizce yazımı, “Cape Horn” oldu. Boğazın doğusunda kalan topraklara Staten Land adını vermişler ve Abel Tasman gibi, onlar da burasının güneydeki büyük kıtanın bir parçası olduğunu sanmıştı.¹⁴⁶

Yoğun nüfuslu bir yer olarak kaydettiği Güney Adasındaki Farewell Burnuna demir attı. Birkaç gün sonra, bir Maori kanosu yaklaşarak *Zee-Han*'a ait bir destek botuna saldırdı. Mürettebattan dört kişi öldü ve geri kalanlar da yüzerek kurtuldu. Tasman hızla Kuzey Adasına yöneldi. Temiz su ve erzak ihtiyacına rağmen, “ellerinde sopalar olan onlarca adam” karaya çıkmalarını engelledi. Kötü hava koşullarına rağmen kuzeydoğuya ilerlediler ve Ocak 1643'te Tonga'ya ulaştılar. Şubat'ta Fiji'ye vardıklarında onları bekleyen şiddetli rüzgârlar ve bardaktan boşanırcasına yağan yağmurlardı. Ardında Solomon Adaları ve Yeni Gine üzerinden ilerleyerek 15 Haziran 1643'te Batavia'ya ulaşmayı başardılar.

¹⁴⁶ P. Aughton, *Dünyamızın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 198-199.

Yeni Zelanda'nın gerçek ev sahipleri Morioriler

Günümüzde Maori ve Yeni Zelanda bütünleşik olarak bel-
leğimizde yer alır; tarihe kısa bir yolculuk yaparak Maoriler
kimdir? Nereden gelmişler? sorularına Jared Diamond'ın “Tü-
fek, Mikrop ve Çelik” yapıtından¹⁴⁷ ilginç bir olayın anlatımıyla
yanıt arayalım.

Yeni Zelanda'nın 500 deniz mili doğusundaki Chatham
Adalarında *Moriori* halkı yüzlerce yıllık bağımsızlığını 1835
yılı Aralık ayında akıl almaz bir vahşet sonucu yitirdi. O yı-
lın 19 Kasımında silahlı, sopalı, baltalı 500 Maori'yi taşıyan bir
gemi gelmiş, 5 Aralıkta bunu 400 Maori taşıyan bir başka gemi
izlemişti. Maoriler gruplar halinde *Moriori* yerleşim yerlerine
geliyor, *Moriorileri* esir aldıklarını ilan ediyor, karşı çıkanları
öldürüyorlardı. *Morioriler* örgütlü bir direniş gösterebilirlerdi Ma-
orileri o zaman yenebilirlerdi çünkü sayıları onlarınkinin iki
katıydı. Gelgelelim *Moriorilerin* anlaşmazlıkları barışçı yön-
temlerle çözmek alışkanlıkları vardı.

Morioriler henüz bu önerilerini sunmadan Maoriler saldı-
rıya geçti. Bunu izleyen birkaç gün içinde yüzlerce *Morioriyi*
öldürdüler, pek çoğunu pişirip yediler, geri kalanlarını esir al-
dılar, ileriki birkaç yıl içinde çoğunu da canlarının istediği gibi
öldürdüler.

Yeni Zelanda'nın kuzey adasından gelen Maoriler sürekli
olarak kıyasıya savaşlar yapan, nüfus yoğunlukları fazla olan
çiftçi bir toplumun üyeleri idi, iyi silahlanmışlardı, güçlü bir
liderleri vardı.

Moriorilerin felaketi hem çağdaş dünyada hem de eski
dünyada yaşanmış başka pek çok felakete benziyor, iyi silah-
lanmış çok sayıda insanla iyi silahlanmamış az sayıda insan
karşılaştığı zaman bu felaketler çok görülmüştür. Maori-Mori-
ori çatışmasının bizim için aydınlatıcı yanı, aynı ortak atadan
gelen bu iki halkın bin yıldan az bir zaman içinde farklılaşmış

¹⁴⁷ Jared Diamond, *Tüfek, Mikrop ve Çelik*, çev. Ülker İnce, TÜBİTAK Yayınları,
İstanbul, 2013, s. 53-70.

olmasıdır. Her ikisi de Polinezya halkıydı. Çağdaş Maoriler, Yeni Zelanda'ya MS 1000 yılı dolaylarında yerleşen Polinezya çiftçilerinin torunlarıydı. Bundan kısa bir süre sonra bu Maorilerin bir bölümü Chatham Adalarına gelip yerleşti ve Moriori oldular. Bu iki grup birbirlerinden ayrıldıktan sonraki yüzyıllarda birbirlerine karşıt yönde gelişme gösterdiler, Kuzey Ada Maorileri daha karmaşık, Morioriler daha az karmaşık teknolojilere ve siyasal örgütlenmeye sahip oldu. Morioriler avcılığa ve yiyecek toplayıcılığına döndü, Kuzey Ada Maorileriye daha yoğun şekilde çiftçiliğe.

Yeni Zelanda'da kalan Maoriler nüfusları 100 binin üzerine ulaşınca kadar çoğaldılar. Komşu toplumlarla kıyasıya savaşan, yerel olarak nüfus yoğunlukları yüksek toplumlar haline geldiler. Maori ve Moriori toplumları aynı ortak atadan gelip farklı yönlerde gelişim gösterdi. Sonuçta ortaya çıkan iki toplum birbirlerinin varlığını unuttu ve yüzyıllarca birbirleriyle ilişkileri olmadı, belki de 500 yıl.

Biz, bugün Yeni Zelanda'nın folklorik öğelerini Maorilerin savaşçı ruhlarını yansıtan ünlü "haka" dansıyla pek de sempatiyle izlemekteyiz. Ben, Melbourne'da stadyumda ilk kez izlediğimde, televizyon ekranlarındaki gibi sempatik değil, tam anlamıyla her an atak yapmaya, saldırmaya hazır savaşçı ruhunun ben de dahil tüm seyirciye geçtiğini bizzat yaşadım.

Abel Tasman'ın devam eden yolculuğu

Abel Tasman'ın yolculuğu Hollanda'nın açık denizdeki tecrübelerini arttırmıştı. Ancak, Güney Amerika'ya giden kazançlı ticaret yolunu bulamaması başarısızlığının kanıtıydı. Burasının Güney Amerika toprakları değil küçük bir ada olduğunu 1643'te Hendrik Brouwer kanıtlamış, Hollanda'nın Zeeland bölgesine ithafen Nova Zeelandia ismi verilmiş. Daha sonra bu ad İngilizceleştirilip New Zealand olmuş. 1644'te Yeni Gine ve Avustralya'nın aynı kıtanın parçaları olup olmadığını araştırmak üzere yeniden görevlendirildi ancak ikisini ayıran Torres Boğazına ulaşmadan geri döndü. Bu yolculuk 126 yıl sonra

James Cook gidinceye kadar Avustralya'ya düzenlenen son sefer oldu ve Dutch East Indias Company'nin "Büyük Güney Toprakları"ndaki son umutları da tükenmiş oldu.

Torres Boğazını fark etmeden Carpentaria Körfezine vardı. Buradan gemisini batıya çeviren Tasman, daha önce bilinmeyen yüzlerce kilometrelik kıyı şeridinin haritasını çıkardı ve bu bölgeye Nova Hollandia (Yeni Hollanda) adını verdi. Tasman'ın yolculuklarını izleyen dönemde çok az ayrıntının görüldüğü birtakım haritalar ortaya çıktı. Nova Hollandia'nın büyük bir kısmı da dahil olmak üzere Hollandalıların yaptığı keşiflerin boyutu, ancak Fransız bilimci Melchisédech Théventont'un 1663'te yaptığı haritayla anlaşılabilirdi.

Sözünü ettiğimiz bu dönemde Hollandalılar, Avustralya ve Yeni Zelanda'yı tamamen ilgi alanlarının içine dahil etmiş gibi görünseler de, bir nedenden ötürü Tasman'ın keşiflerini sürdürmeyi yeğlemediler. Batavia'daki üsleri, Büyük Okyanusun öte yanına yaptıkları neredeyse tüm seferler için bir kalkış noktasıydı ve bu sayede, Büyük Okyanustaki adaları ve büyük kara parçalarını keşfedip kolonileştirme konusunda herhangi bir Avrupa ülkesine göre daha iyi durumdaydılar. Şayet Hollandalılar bu keşiflerin devamını getirseydi, dünya tarihi çok daha farklı olurdu. James Cook'un Avustralya ve Yeni Zelanda'ya ilişkin çalışmalarını tamamlaması ve güney yarımküredeki kara parçalarının gerçek yapısını ortaya koyması ise, Hollandalıların bu keşiflerinden en az yüz yıl sonra gerçekleşecekti.¹⁴⁸

Abel Tasman, Avustralya'nın kuzey sahilinin haritasını çıkardı ve coğrafi koşullar üzerine gözlem yaptı; Avustralya'nın çevresini, kıtayı hiç görmeden dolaşmıştı. Bu saçma gelebilir, ama Tasman yalnızca kendisine verilen yolculuk talimatlarını uyguluyordu ve aslında böylece bir düşüncenin yanlışlığını da kanıtlamıştı. Onun zamanında Avrupalılar ekvatorun güneyinde, kuzeydeki büyük kara parçalarını dengeleyecek muazzam bir "Büyük Güney Anakarası" olduğunu düşünüyordu. Tasman'ın

¹⁴⁸ P. Aughton, *Dünyamızın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 200.

yolculuğu, ne kadar büyük olursa olsun Avustralya'nın bu efsanevi karanın bir parçası olacak kadar büyük olmadığını ortaya koymuştu.¹⁴⁹

Hollandalılar ne adada ne de Avustralya'da katliam yapmadılar ama Britanya'dan göçmen getirilince hayat Tasmanlar (Tasmania'nın yerli halkı) açısından facia oldu. Tasmania'ya iki yüz yıl önce gelen Avrupalılar binlerce yıl önce yaşanan kültürle tanıştılar. Adadakilerin zengin bir toplumsal ve törensel yaşamları vardı ama hâlâ taştan yapılma kaba aletler kullanıyorlardı. 1800'lerin başlarında, Britanyalı göçmenler, "Kara Savaş" olarak adlandırılan bir savaşta neredeyse bütün Tasmanları yok etti. Onların izini köpeklerle sürüyor, hayatta kalanları kıyıda fazla uzakta olmayan bir adaya götürüyorlardı. Tasmanlar orada çok geçmeden hastalık ve uygarlık yüzünden ölüyordu.¹⁵⁰

Tasmanlar on bin yıl değişmeden kalırken, Avustralya yerlileri daha karmaşık bir kültür geliştirdi. Ağaçtan saplara keskin taşlar bağlamayı öğrendiler, mızrak atacağı kullandılar. Bugün bile mızrak atacağı kullanan bazı Avustralya yerlileri yaklaşık 30 metreden yaptıkları dört atıştan üçünde bir kanguruyu öldürebiliyor. Tabii bir de herkesin bildiği bumerang var; fırlatıldığında geniş bir kavis çizerek fırlatıldığı noktaya geri dönen bu sopayı da Avustralya yerlileri icat etmişti.¹⁵¹

Avrupalılar Abel Tasman'dan sonra Avustralya'ya ve Tasmania'ya yüz yıl sonra ilgi gösterdiler. Böylece karşımıza kâşif James Cook çıkmış olacak. Cook keşiflerine giriş yapmadan önce, buraya çok daha yakın olan Çin'in büyük Amiral Zheng He'yi bu denizi keşfetmek amacıyla sefere çıkarmayışı sorusunun da yanıtlanması gerekiyor. Gerekmiyor mu?

¹⁴⁹ James C. Davis, *İnsanın Hikâyesi*, çev. Barış Bıçakçı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 4. Baskı: Aralık 2009, s. 169.

James C. Davis, *İnsanın Hikâyesi*, s.7

James C. Davis, *İnsanın Hikâyesi*, s.7

II- Kaptan JAMES COOK'ın keşifleri

Acaba Avrupa'nın yaklaşık kuzey tarafından gelip dünyanın en altında coğrafi oluşumlar arayanlardan önce büyük Çin amirali Zheng He seferlerine devam etseydi buralara gelemeydi? Avustralya ve Yeni Zelanda'yı keşfedemez miydi? Hiç kuşkusuz bu seferleri yapabiliyordu, ama neden girişimde bulunmadı? Bu soruya yanıt arayanlardan birisi de Ramez Naam¹⁵² olmuş; Kolomb'dan 90 yıl önce ve Kolomb'un üç tekne ve 90 kişilik mürettebatına karşın Zheng He'nin filosu 300 gemi ve 25 binden fazla mürettebatla bugünün Irak, Suudi Arabistan ve Afrika'nın doğusu olan yerleri keşfetti. Hindistan'a pek çok kez demir attı. Vietnam'ı, Tayland'ı, Kamboçya'yı, Malezya'yı ve bugünün Endonezya'sını keşfetti. Seferler devam etseydi çok büyük ihtimalle Yeni Zelanda ve Avustralya'yı keşfedecekler ve Ortadoğu'da süren Avrupa haclı seferlerini görecektiklerdi. Zaman içinde, Amerika kıtasını Kolomb'dan yıllarca önce keşfedeceklerdi ve dünya bambaşka bir yer olacaktı. Bunun yerine 1424'te bu gemiler yakıldı ve bu büyük seferler de Ming Krallığının kısa bir gezisi olarak kaldı.

Zheng He'nin bu sözünü ettiği seferleri yapamayışının en önemli nedeni, Avrupalı denizcilerin şansı olan, banker finansörleri ve tüccarları bulamayışındır. Kısacası, Çin hükümdarlarının vizyonu, tarihsel kültürleri, devlet ve hanedan gelenekleri ile Avrupa hanedan gelenek ve anlayışlarının farkıdır.

Abel Tasman'dan sonraki yüzyılda, İngiliz Doğu Hint Şirketi'nde çalışan bir İskoç coğrafyacı bu "Büyük Güney Kıta"yı bir tutku haline dönüştürmüş ve o güne dek ortaya atılan en ayrıntılı ve en bereketli tartışmayı başlatmıştı. Alexander Dalrymple (1737-1808) denizleri ve denizlerdeki akıntıları gösteren bir deniz haritası yapmış ve 1795 yılında da donanmanın ilk hidrografi uzmanı olmuştur. Daha 1767 yılında yazdığı "1764 Yılına Dek Güney Pasifik Okyanusu'nda Yapılan Keşifler" ki-

¹⁵² Ramez Naam, *Sınırsız Kaynak*, çev. Gökçe Ergin, Ege Candemir, Nail Kitabevi, İstanbul, 2013, s. 29.

tabında, “Hem doğanın kıyaslanmasından hem de eski keşiflerden bir sonuç çıkartıldığında”, diye söze başlayarak Güney Kıtasının uçsuz bucaksız uzantısını tanımlamış; “Ekvatorun güneyindeki toprakların kuzeyi dengelemesi ve Dünya’nın devinim için gerekli olan dengeyi koruması için bu kıtanın keşfi gereklidir” diye belirtmişti.¹⁵³

Bu bölgeye gemi göndermek için bir bahane aranırken bulundu; Venüs gezegeninin 3 Haziran 1769 günü Güneş’i çaprazlama geçeceği hesaplanmıştı. Dünya üzerindeki birbirinden çok uzak noktalardan bu olgunun gözlemlenmesi sayesinde Dünya’nın Güneş’ten olan uzaklığına ilişkin daha doğru ve geçerli rakamlarla yıldızlara bakarak yön belirlenmesi üstüne daha gelişmiş bilgiler söz konusu olacaktı. Bundan ötürü de Londra’daki Kraliyet Topluluğu Tahiti’ye bir keşif gezisi tasarlamaktaydı. Hükümet bunu yeni bir girişim için bir bahane olarak değerlendiriyordu. Eğer böyle bir kara gerçekten söz konusu bile değilse bu konu da böylelikle kapanacaktı.

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi’nde yönetimde bulunmuş ama Pasifik Adasındaki iş ilişkilerinde başarılı olamadığından ayrılmış olan birisi, Kraliyet Akademisi üyesi usta matematikçi Alexander Dalrymple, kendisini haritada olamayan kıtanın öncüsü olarak değerlendiriyor ve keşif yolculuğunu yöneteceğini umuyordu. Haritada olmayan denizlerde iki yıllık bir keşif yolculuğu oldukça tehlikeli bir yolculuktu. Fakat donanma atamalarından sorumlu Amiral Lord Hawke, onun bir sivil gözlemci olarak bu yolculuğa katılmasına izin verilmesinden yanaydı. Ama komutanlık için söz konusu olacak kişinin subay olması gerekiyordu. Bu nedenle istemeyerek de olsa Dalrymple geri çekilmek zorunda kaldı.¹⁵⁴

17. yüzyılda ve 18. yüzyılın başlarında, Batı Pasifik’e ege- men olanlar artık Hollandalılar ve Britanyalılardı. 1743’te devasa büyüklükteki İspanyol hazine kalyonlarından biri, İspanyol-

¹⁵³ Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 271.

Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 271-272.

lara karşı başka bir önemli ekonomik darbe indiren Britanyalı komutan George Anson tarafından Manila'da ele geçirildi. Fransız kâşif Louis de Bougainville, Fransızlar bölgeye gecikerek girerken ulusunun Pasifik'i dolaşan ilk mensubuydu. Pek çok keşif gezisi yapılmış ve ticaret artmışken hâlâ Pasifik'in büyük bir kısmı keşfedilmeyi bekliyordu. İşte burada sahneye, tarihteki Pasifik denizcilerinin en büyük ismi Kaptan James Cook çıkıyor.¹⁵⁵

Sonunda çok az kişinin tanıdığı James Cook (1728-1779) adlı bir onbaşıyı seçti. Cook, Yorkshire North Riding'deki Cleveland'ın Morton köyünde İskoç bir göçmen işçinin çocuğu olarak doğmuştu. Babası ırgattı. Yaşlı bir kadın tarafından yönetilen bir okulda eğitim görmüştü. Cook on yedisine geldiğinde, Staithes'teki rıhtımın yanında bakkal çırağı olarak sürdürdüğü ilk işini yaparken, hem denizciler hem de doğu kıyılarına sürekli seferler düzenleyen gemi sahipleriyle tanıştı. On sekiz yaşındayken Kuzey Denizde taşkömürü taşıyıcılarından yerel bir gemi sahibi (Whitbyli John Walker) Cook'u gemici yardımcısı olarak işe aldı. Boş zamanlarında sürekli matematik çalışıyordu. James Cook kısa sürede hem usta bir denizci oldu hem de o geminin ikinci kaptanlığına atandı, yirmi altı yaşındayken o geminin kaptanı oldu. Kuzey Denizindeki gemilerde kaptanlığı sürdürmek istemedi, bu yüzden de ilk üç direkli gemilerden birincinin kaptanlığı önerildiğinde bunu geri çevirdi. 1755 yılında Kraliyet Donanmasına gönüllü olarak katıldı. Yedi Yıl Savaşları sırasında Cook'un rütbeleri artıyordu.¹⁵⁶

İngiliz deniz kuvvetlerinin Tahiti keşif yolculuğuna yönetici komutan olarak Cook'u ataması şaşırtıcı olmamıştı. Çünkü, savaştan sonra beş yıl boyunca kendi haritasını çizmek için uğraştı; 1766 yılında bulunduğu Ternöv kasabasında güneş tutulması izlerken yaptığı hesapları Londra'daki Kraliyet Akademi-

¹⁵⁵ James Stavridis, *Deniz Gücü*, çev. Nil Tuna, Varol Ataman, Epsilon Yayınevi, İstanbul, 1. Baskı: Ocak 2021, s. 40.

¹⁵⁶ D. J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 272 ve P. Aughton, *Dünyamızın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 249-250.

sine gönderdi. Görüldüğü gibi, astronomiyle ilgili gözlemleri de göz önünde bulundurulursa, sıradan bir denizci değil. Kaptan James Cook, üç seyahat yapacak.

Britanyalılar 1750'lerin ortasına doğru kelimenin tam anlamıyla küresel düşünmeye başlayınca, bir şeyi açık ve net bir biçimde kavradılar; Deniz gücünü geliştirmek ve küresel bir nüfuz sahibi olmak istiyorlarsa Pasifik Okyanusunun haritasını çıkarmak zorundaydılar.¹⁵⁷

Birinci yolculuk

Bu keşif yolculuğuna çıkacak geminin seçimi de onun önerisiyle oldu. İngiliz deniz kuvvetlerine yaptığı bir öneriyle dört yaşında, 368 tonluk bir kömür gemisi bu keşif yolculuğuna verilecekti. Geminin görünümü hiç de güzel değildi; ama içinde hem geniş alanları vardı hem de oldukça sağlamdı. 32 metre uzunluğundaki bu gemi kısa ve bodur olsa da ufak adalara ve resiflere yaklaşmasını sağlayacak sığ batma mesafesine sahipti. Bazı denizcilere göre dünyanın yarısını dolaşacak Kraliyet Donanması için bu gemi gösterişli değildi. Baş armada aslan figürü bile yoktu!

1768 yılının Mayıs ayında, Cook, yüzbaşılığa terfi ettirildi. Kömür gemisine törenle *Endeavour* adı verildi, gerekli onarımlar yapıldı ve on sekiz ay yetecek erzakla dolduruldu. Gazeteci John Ellis raporunda şöyle yazmıştı. “Doğa Tarihi için hiç kimse denize bu kadar iyi hazırlıklı açılmamıştı.” Kraliyet Topluluğunun başkanı olacak Joseph Banks'ın¹⁵⁸ (1743-1820) sayesinde bu yolculukta botanik ve zoolojiyle ilgili önemli bilgiler de sağlanmıştı. Kraliyet Topluluğu, Tahiti'de gereksinimleri olabilecek tüm bilimsel cihazları gemiye yükledi, ama gemide tek bir kronometre bile yoktu. (Muhtemeldir ki, ikinci ve üçüncü seyahatlerinde bulundurmuştur.) 1765 yılında enlemi bulmak

¹⁵⁷ James Stavridis, *Deniz Gücü*, s. 41.

Joseph Banks sıradan birisi değildi. Dönemin ünlü kolejlerinde eğitim gördükten sonra Oxford Üniversitesinde eğitim gördü. 1778-1820 arasında Royal Society'nin başkanlığını yürüttü.

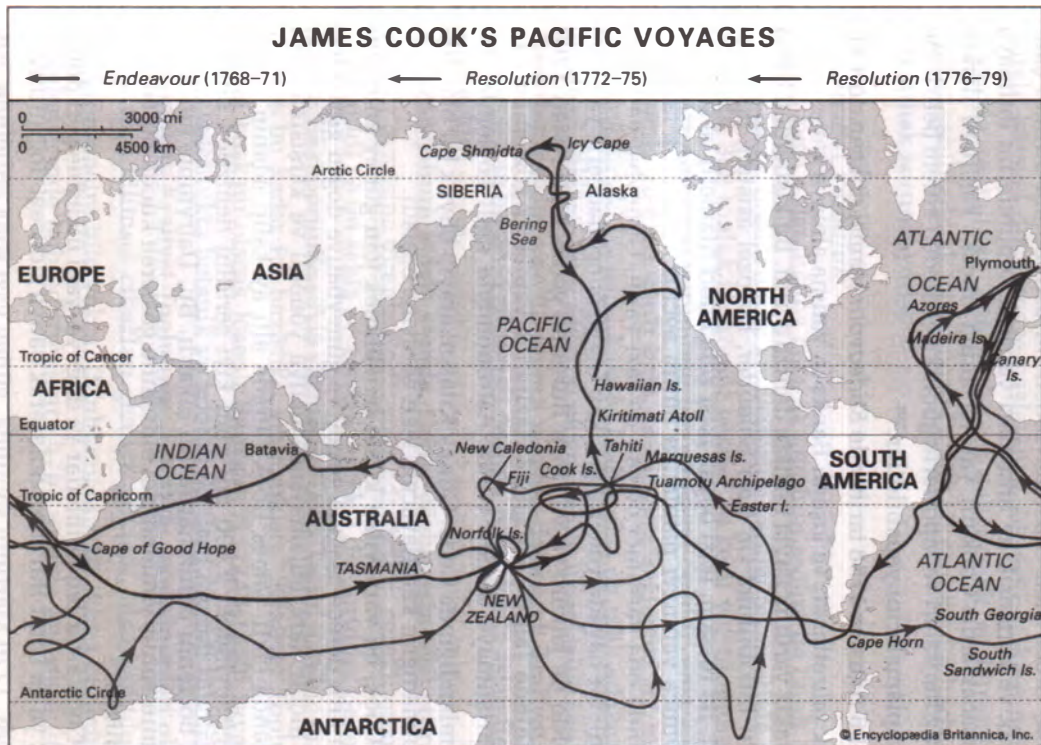
için açık denize çıkmaya elverişli saati bulan John Harrison ödüllendirilmekle birlikte, İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı gemiye bunlardan birini bile almamıştı. Enlemi bulmak için Cook, Greenwich Gözlemevinden bir astronomla birlikte çalışacak ve karmaşık ay hesapları yaparak konumlarını bulmaya çalışacaklardı. Cook'un yanına aldığı önceki keşiflere ilişkin deniz haritaları ve raporlarla güçlük çekmeden enlem belirleme hesaplamalarını yapabildiler.¹⁵⁹

26 Ağustos 1768 tarihinde *Endeavour* gemisi doksan dört kişilik mürettebatı ve Joseph Banks'ın yanına almaya karar verdiğini sekiz yardımcısıyla birlikte denize açıldı. Bu kişilerden birisi ünlü bitkibilimci Dr. Cari Solender, bir özel asistan, iki botanist, iki ressam, ikisi beyaz ikisi zenci dört hizmetli ve seyahat boyunca yapmayı planladığı bütün avcılık ve atıcılık faaliyetlerinde ona yardımcı olacak iki tazi vardı. Güneybatıya doğru ılımlı bir havada yolculuğa çıkan Cook, önce Madeeria'ya sonra da Rio de Janeiro'ya ve Horn Burnunu geçerek 10 Nisan 1769 tarihinde Tahiti'ye ulaştı. 3 Haziranda yapılacak gözlemler için hazırlanmaya zaman vardı. Astronomiyle ilgili gözlemler tamamlandığında Cook, Güney Kıtasını arayıp büyük bir olasılıkla olmadığını kanıtlayacağı gizli görevine başladı.

Cook, bu varsayılan kıtayı bulabilmek için güney enleminin kırk derece aşağıda güney ve güneybatıya doğru gitti. Orada hiçbir kara bulamayınca batıya yöneldi ve karşısına Yeni Zelanda çıktı. James Cook burada altı ay kalıp adanın kuzey ve güneyindeki 2.400 mil olan kıyı şeridini denizden dolaşarak bölgenin deniz haritasını çıkardı. Bu, Dalrymple'nın ipuçlarının yanlış yönlendirici olduğunu gösteren küçük bir adımdı yalnızca.

Cook'a verilen talimatlar ya doğuya, yani ülkesine geri dönecek ya da Ümit Burnunu dolaşarak batıya gideceği doğrultusunda daydı. 1770 Martının sonunda, güney yazı sona erdiğinde, Antarktika enlemleri doğrultusunda gemiyle yolculuk etmek bela

¹⁵⁹ D. J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 272-273.



aramakla eşdeğerdi. Böylelikle Yeni Hollanda'nın (Avustralya) doğu kıyılarını keşfetmek için batıya dönmeye karar verdi, sonra da Doğu Hindistan'daki bölgelerden geçip Ümit Burnunu dolaşacak ve ülkesine geri dönecekti.

Cook'un ilk yolculuğuna kadar, mercan, Avrupalılar tarafından bilinmiyordu. Eski deniz haritalarında bu bölge tehlikeli diye geçmekteydi aslında. Cook farkında değildi, ama haziran ayında gemisiyle Büyük Mercan Kayalıklarından geçiyordu. Buradan geçerken *Endeavour* mercan kayalıklarına oturdu. Geminin gövdesi delindi, su alıyordu, çok büyük mücadele vererek kurtuldular. Mürettebat gemiyi kurtarmak için çıpaları attılar sonra da, kayıtlar doğruysa, elli tonluk yük attılar. Geminin batmaması için tüm personel tulumbalarla su boşalttı durdu. Bu gemi eğer güçlü kuvvetli bir Whitby kömür gemisi olmasaydı, kuşkusuz batacak ve içindekiler boğulacaktı. Büyük bir mercan parçasını da en büyük deliği kapatacak bir tıkaç haline getirdiler. Bütün bu çabalar sonucu *Endeavour* yakınındaki bir nehrin ağzındaki kumsala kadar çekilebildi ve orada tamir edildi. Bu arada Cook ve mürettebatı tropik bölgede yaşamayı öğrendi. Kanguru eti, kuş, kaplumbağa ve balık yiyerek hayatta kalmaya çalıştılar. Cook'un oradan tehlikeli geçişi Avustralya'nın kuzeyde Yeni Gine'den ayrılmış olduğunu onaylıyordu.

Endeavour York Burnunda Avustralya'nın en kuzey noktasına ulaşmış oldu. Cook 17 Nisan 1770 tarihinde karaya çıktı ve Kral 3. George adına ülkeye el koyup New South Wales (Yeni Güney Galler) adını verdi. Kuzey Galler'in neden göz ardı edildiğini açıklamadı. Gemi üç ay boyunca yol aldıktan sonra, en sonunda tamir edileceği Batavia'ya ulaştı. Hollanda İmparatorluğunun ileri karakolu, kanalları ve büyük evleriyle bir Hollanda kenti gibi planlanmıştı. Batavia sıtma ve tropik hastalıkların kaynağı diye ün salmıştı. Cook, yolculukta ilk kez adamlarını kaybetmeye başladı. İlk fırsatta Batavia'dan ayrıldı ve taze yiyecekler almak Üzere Prens Adalarında durdu. Kendisi de bu arada dizanteriye yakalandı. Hint Okyanusunu geçerken günbegün adam yitirmeye başladı. Cape Town'da demirlediği sıra-

da otuzdan fazla adamını kaybetmişti. İki yıldan fazla bir tek adamını bile iskorbütten yitirmemiş bir kaptan için bu korkunç bir kayıptı.¹⁶⁰

Hem Yeni Zelanda'nın hem de Avustralya'nın aynı yolculukta keşfedilip haritalandırılmaları son derece şaşırtıcıdır.

Cook, Doğu Hindistan bölgelerindeki Batavia ile Java'ya gitti, Ümit Burnunu dolaştı ve 12 Haziran 1771 tarihinde, yola çıkışından iki yıl on bir ay sonra, İngiltere'ye döndü. Dönüşünde Kral III. George'nin huzuruna çıkarıldı ve komutanlığa terfi ettirildi.¹⁶¹

İkinci Yolculuk

Cook'un ilk yolculuğuna gösterilen yoğun ilgi, çevrecilerin topladığı zengin bitki örneklerinden kaynaklanıyordu. Artık Joseph Banks onları ikinci bir keşif yolculuğu için sıkıştırmaya başlamıştı. Banks'ın adamlarının sayısı sekizden on beşe çıkmıştı. Bu yolculuk için Banks büyük bir gemiyle yola çıkmak isterken Cook, emektar kömür gemisi Whitby'de ısrar ediyordu. Ne var ki Whitby, Banks'ın isteklerini yerine getirebilecek bir gemi değildi. Banks, Cook'a içerleyerek tek başına İzlanda'ya doğru yola çıktı.

Cook, 462 tonluk *Resolution* 430 tonluk *Adventure* adlı yeni inşa edilmiş iki Whitby taşkömürü gemisini kendine bağladı. Yanına doğa tarihi uzmanı Alman asıllı Johann Reinhold Forster' (1729-1798), oğlu Georg'u ve onlara yardım eden İsveçli Anders Sparrman'ı aldı. Ayrıca her gemide Boylam Heyeti'nden bir astronom da bulunacaktı ve boylamı bulmak için dört kronometreyi de yanlarına alacaklardı. Cook, bu aygıtlara, *bizi düş kırıklığına uğratmayan kılavuzlarımız ve güvenilir dost* adlarını takmıştı. Cook'un planı, Büyük Güney Kıtası sorununu kökünden çözmekti. Bu yolculuğun amacı mümkün olabilecek en güneydeki enlemde Dünya'yı denizden alabildiğince dolaşa-

¹⁶⁰ Peter, Aughton, *Dünyamızın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, s. 258.

D. J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 275.

bilmekti. Cook eğer bu gizemli kıtanın bir bölümünü bulacak olursa, İngiltere adına keşfe çıkacak ve kıtada oturan halka maddalya dağıtacaktı. Yeni adaların da keşfedilmeleri ve üstlerinde bir hak iddia edilmeleri gerekiyordu. Ama, *ne olursa olsun, tüm mürettebat bu yolculuğa ilişkin hiçbir şey söylemeyecek ve gemiler geri dönmeden de tüm seyir defterlerine el konulacaktı.*¹⁶²

13 Temmuz 1772 tarihinde Plymouth'dan yola çıkan Cook'un iki Whitby kömür gemisi, kuşkusuz, en uzun yolculuklarından birisine çıkıyordu. Bu gerçekten de keşif tarihinin en uzun yolculuğu olmuştur. Ama yine de birçok bakımdan alışılmışın dışında bir yolculuktu. Daha önce tek bir amaca yönelik ve böylesine uzun bir yolculuk hiç söz konusu olmamıştı. Ne Eldorado'yu bulmak, ne altın ya da gümüş bulmak, ne değerli mücevherler ele geçirmek ne de yeni esirler-köleler elde etmek için böylesi bir yolculuk yapılmıştı. Cook'un ilk yolculuğu gibi daha önceki keşif yolculuklarında uzak yerlerde astronomi gözlemleri yapmayı hedeflemişti. Dias, Gama, Kolomb, Magellan ve Drake istenilen hedefe ulaşmak için ya en kestirme yolu ya da en güvenli yolu aramışlar ve defineler ele geçirmek için stratejik yerler bulmayı ümit etmişlerdi. Cook, şu soruyu yanıtlamak için yola çıkıyordu: Hakkında bu kadar çok konuşulan şu Güney Kıtası gerçekten var mıydı?¹⁶³

Bu soru, Cook'u dünyanın en vahşi bölgelerine taşıdı ve daha önce hiç görmediği güzellikte deniz manzaralarıyla karşılaştırdı. Antarktika, tehlikeli bir şekilde, kuzey kutbundan farklıydı. Cook, ılıman Avrupa ikliminin tersine buzlarla kaplı dağlarla karşılaştı.

23 Kasım 1772 tarihinde *Resolution* ve *Adventure* adlı gemiler, Cape Town'dan güneye doğru yola çıktılar; iki hafta içinde de güney kutup dairesi (66 derece 33 dakika güney enlemi) içine girmişlerdi. Cook, Güney Kutbu kıtasının yetmiş beş mil içine girmiş, ama sisten onu görememişti ve kıyıdan denizin

¹⁶² D. J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 276.

D. J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, s. 277.

haritasını çıkarmaya çalışmakta da ümitsizdi. Cook kuzeye döndü ve bir süre sonra da doğuya doğru gitti. İki gemi birbirinden ayrıldı ve güney kışını geçirmek üzere Yeni Zelanda'nın güneybatısındaki Dusky Körfezinde buluşmak üzere ayrıldılar. Kıyı çevresinde dolaşarak doğuya, batıya ve bazen de güney kutup dairesinin altına doğru gittiler. Değişen bir şey olmadı. 30 Ocak 1774 tarihinde Cook'un ulaşabileceği en güney noktasına geldiklerinde buzdağları yollarını tıkadı, sisten göz gözü görmüyordu ve Cook seyir defterine şunları yazdı: "Bu bölgede doksan yedi buz tepesi veya dağı saydık ve bunların çoğu inanılmaz derecede büyüktü... daha uzaktaki güneye gidemedik ve yolumuzu daha fazla uzatmamız için de herhangi bir neden yoktur."¹⁶⁴

Cook bundan sonraki kışı Güney Pasifik'te keşifler yaparak geçirdi. Atlas Okyanusundaki Ümit Burnuna giderken Güney Sandwich Adalarıyla Güney Georgia'yı keşfetti. Yola çıktıktan üç yıl on yedi gün sonra, 30 Temmuz 1775 tarihinde, İngiltere'ye geri döndü. Seyir defterine başarısıyla ilgi şunu yazacaktı: "... Yolculuğumun amacının yerine getirilmesinden gururlanıyorum. Güney Yarımküre keşfedilmiş, Güney Kıtasını arama işine son verilmiştir."

Cook'un seyahatinin büyük kısmı, İspanyolların 16. yüzyılda keşfettiği Espiritu Santo gibi kayıp adaları aramakla geçti. Pasakalya Adasını, Markizler'i, Yeni Hebridler'i, Yeni Kaledonya'yı ve Tonga Adalarını ziyaret etti. Büyük Okyanustaki bu kara parçacıklarını bulmayı, haritalarını çıkarmayı, enlem ve boylamlarını tam kesinlik derecesinde tespit etmeyi başardı.

İkinci yolculuğundan döndükten sonra 1776 yılının Şubat ayının sonlarına doğru Kraliyet Topluluğuna üye seçildi ve bu topluluğun en önemli ödülü olan *Copley Medal*'ı uzun yolculuklarında mürettebatının sağlığını en iyi şekilde koruduğu için aldı.

¹⁶⁴ D. J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar* s. 278.

Üçüncü Yolculuk

İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Cook'a vermeyi düşündüğü bir görev daha vardı. Kuzeybatı Geçidi diye bir şey gerçekten de var mıydı? Amerika'nın keşfinden beri Atlas Okyanusundan Pasifik'e kadar kuzey denizyolu denizcilere hep çekici gelmişti. İkinci yolculuğundan geri dönüşünden yaklaşık bir yıl kadar sonra Cook, orada olabilecek (ya da olmayacak) bir geçidi bulmak için yeniden yola çıktı. *Resolution* adlı gemi yolculuğa hazırlandı, bu kez de ona *Discovery* adlı ikinci bir gemi eşlik edecekti. Cook Ümit Burnundan doğuya döndü, Hint Okyanusunu geçti ve Amerika'nın kuzeybatı kıyılarına doğru yola koyuldu. Bering Denizinden Kuzey Buz Denizi sınırlarına kadar uzanan bu yolculukta istenilen başarı elde edilemedi. Kuzeybatı Geçidi diye bir geçit yoktu. Dönüş yolunda kısa bir süre dinlenmek için Hawaii'ye uğrayan, fırtınalara, mercan kayalıklarına, Kuzey Kutbu'ndaki buzlara göğüs geren bu yürekli adamın sonu tıpkı iki yüz elli yıl önce Filipinler'de bir kavgada ölen Mac(g)ellan'ınki gibi olacaktı. Güney Pasifik'teki Polinezya halkıyla dostluk kurmak için çok uğraşmıştı. Polinezyalılar demire hayrandılar. Gemilerde demirden yapılmış her şey onların ilgisini çekiyordu. Geminin altına dalarak geminin alt kaplamasını tutan çivileri bile söktüler. Büyük sandallardan biri çalındığında, Cook, artık dayanamadı. Silahlı bir muhafızla ya sandalını kurtarmak ya da onun yerine bir rehine almak için sahile çıktı. Öfkeli Kealakekua Körfezinin yerlileri Hawaiiililer ona bıçak ve sopayla saldırdılar ve boğuluncaya kadar da başını suyun altında tuttular. Çok temkinli, disiplinli birisi olmasına karşın, yaptığı az hatalardan birisinin kurbanı oldu.

Cook'u tüm zamanların en önemli (kimisi büyük de diyebilir) deniz kâşifi olarak adlandırmak için yeteri derecede kanıt var. Yerküre üzerindeki konumunu birkaç deniz millik farkla bilen ilk kaptandı. İskorbüt sorununu çözmüştü. Hazırladığı harita ve çizimler örnek niteliğindeydi ve pek çoğu ölümünden yüz yıl sonra bile kullanılmaya devam etti.

Cook'un haritaları o zamana dek yapılmış en nitelikli deniz haritalarıydı. Bunda onun ustalığının yanı sıra, sekstant ve Harrison kronometresi gibi en yeni ölçüm aletlerinin de rolü vardır. Cook eksiksiz denebilecek haritalara imza atmıştı. Yepyeni yöntemler ortaya çıkana kadar haritalarına kısıtlı miktarda yeni bilgi eklenebilmiştir.

Cook'un ölümünden altı yıl sonra Fransız denizci Pérouse kontu Jean-François de Galoup, Paskalya Adasından Kamçatka'ya kadar Büyük Okyanus boyunca birçok yere uğradı. Yaptığı haritaların çoğunu Fransa'ya gönderdikten sonra 1788'in başlarında Botany Körfezinden son yolculuğuna çıktı. Gemisinin Vanikoro Adası açıklarında kaza geçirip battığı ancak on yıl sonra anlaşılabildi. Pérouse'nin tuttuğu kapsamlı gezi notları ve çıkardığı haritalar, Cook'un seferlerinde üretilen haritalara çok değerli eklemeler yapmıştır.¹⁶⁵

III- Abel Tasman ve James Cook Keşifleri Sonrasında Avustralya'ya Denizaşırı Göç

Beşinci kıta olarak adlandırılan Avustralya'ya tıpkı Amerika kıtasına olduğu gibi yoğun denizaşırı göç akışı oldu. Güney Amerika'da, Kuzey Amerika'da yerlilere karşı beyaz göçmenlerin yaptığı soykırıma Avustralya ve Yeni Zelanda'da sahne oldu. Aborijinler ve Maoriler yok edildi.

Avustralya göçmenler tarafından yaratılan, göçün her şeye damgasını vurduğu bir ülke. Avustralya'nın yerli halkı olan Aborijinlerin kıtaya 50 bin yıl önce bugün Indoneisa denilen topraklardan ayak bastıkları tahmin ediliyor. İlk gelenlerin Northern Territory'deki Kakadu National Park yakınında Oenpelli'de yerleştikleri belirlenmiş. Bu yerleşmenin MÖ 48 binde olduğu hemen hemen biliniyor. Radyokarbon tarihleri saptanmış merkezlerin pek çoğu 40 bin ile 30 bin yılları arasında Avustralya/Yeni Gine'de insan olduğuna tanıklık etmektedir.

¹⁶⁵ B. Riffenburgh, *Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR*, s. 47.

Başka bir iddiaya göre yerliler, “Avustralya’ya bir zamanlar kuzeybatıda var olduğu düşünülen kayıp kıta Lemuria’dan gelmişlerdir.

Günümüzde gerçekleştirilen genetik çalışmalar, Aborijinlerin çok eski bir Hint topluluğu olan David halklarının soyundan geldikleri kuramını desteklemektedir. Yine de bu çalışmaların yeterli yanılma payı bulunmaktadır.

Son yıllarda sıkça tartışılan ve büyük ilgi uyandıran bir diğer teoriye göre ise insanoğlunun ayrı bir evrimleşme süreci de bu kıtada başlamıştır ve Avustralya yerlileri de u sürecin bir parçasıdır. Eğer bu teori doğruysa, insanlık tarihinin yeniden yazılması gerekecektir.” (Eser Coşkun, Son Aborijinler, s.4)

Bir görüşe göre; Avustralya’da yapılan araştırmaların sonucuna göre; o zamanlar deniz seviyesi çok düşüktü ve Yeni Gine’den Tasmanya’ya neredeyse ayaklarınızı ıslatmadan gelmek mümkündü. Buna itirazlar da var, örneğin James C. Davis “İnsanın Hikâyesi” yapıtında görüşünü ortaya koymuş: Günümüzden 50 bin yıl önce Afrika’ya, Asya’ya ve Avrupa’ya yayılmış durumdaydık. Artık daha önce hiçbir insanın ayak basmadığı diğer üç kıtaya gelme zamanı gelmişti.¹⁶⁶

Bunlardan en hayret verici olanı, Güneydoğu Asya’dan Avustralya’ya geçiştir. İlk insanların bunu nasıl başardığını anlamak zor. Bir “kara köprüsü”nün Asya anakarasını Endonezya’ya bağladığı zamanlarda, Endonezya adalarına ulaşmaları çok güç olmasa gerekti. (Kara köprüleri, yeryüzündeki suların büyük kısmının donarak buzula dönüştüğü, böylece deniz seviyesinin düştüğü bir buzul çağı sırasında sığ denizlerde ortaya çıkan kara parçalarıdır.) Endonezya’dan yakındaki Yeni Gine adasına hayvan postundan teknelerle veya sazlardan yapılma sallarla çıkmış olabilirler.

Oysa Yeni Gine’den Avustralya’ya gitmek için açık denizde yaklaşık 100 kilometre yelken açmaları ya da kürek çekmeleri gerekiyordu. Bir kara parçasına ulaşacaklarını bilmeleri olanak-

¹⁶⁶ James C. Davis, *İnsanın Hikâyesi*, s. 5-7.

sızdı, dolayısıyla böyle tehlikeli bir şeye neden kalkıştıklarını anlamak güç. Büyük olasılıkla bu geçiş istemeden oldu, fırtınayla Avustralya'ya sürüklendiler. Avustralya'ya ayak basan bu insanların torunları günümüzde "Aborijin", yani yerli olarak adlandırılıyor; oysa yerli sözcüğünün anlattığının tersine, "baştan beri" Avustralya'da değillerdi.

"Son Aborijinler" yapıtının (Eser Coşkun) "Önsözünde" (s.XIII), "Avustralya yerlileri genel olarak Aborijin olarak anılır. Bu, Latince'de, bir yerin asıl sahibi, ilk orijin veya "yerli" anlamına gelen ve beyazların yakıştırdığı bir sözcüktür.

Oysa tüm kıtaya uyarlanacak insan veya halk anlamına gelen hiçbir yerli sözcük yoktur. Onlar kendilerini, yönlerine ve ait oldukları topluluklara özgü farklı isimlerle anarlar.

En az 40 bin yıldır bu kıtada yaşayan ve dünyada varlığını sürdüren en eski insan toplulukları olan Aborijinler, bu nedenle, insanın en eski geçmişini, inançlarını, geleneklerini, yaşam ve üretim biçimini, özetle her şeyini gözler önüne seren canlı tarih sayılırlar..."

Öncülerin bir kısmı Avustralya anakarasından, o çağda anakaranın güneyinde bir yarımada olan Tasmanya'ya doğru ilerlemiş olmalı. Tasmanya'daki insanların başına gelenler ilginç ve aydınlatıcı. Diğer Avustralya yerlileri gibi buradakiler de basit avcı-toplayıcılar olarak yaşıyordu. Sonra, günümüzden yaklaşık on bin yılı aşkın bir süre önce, okyanus yavaş yavaş yükseldi, anakarayla bağlantı sular altında kaldı. Tasmanya artık bir ada olmuştu.

Avustralya yerlileriyle ilişkisi kesilen adadakiler on bin yıl boyunca ilkel yaşamlarını sürdürdü. İki yüz yıl önce adaya gelen ilk Avrupalılar uzak bir geçmişin yaşayan örnekleriyle karşılaştılar.

Sydney'in batısında bulunan Nepean Nehri civarında bulunan taş aletler 45 bin yaşında, şu anda Melbourne Havaalanı olan yerin yakınında 40 bin yıl önce yerleşim olduğunun işaretleri var; Hobart'ın batısında Bluff Mağarasında bulunan kalıntılar 30 bin yaşında gibi görünüyor. Bu kitabın yazarı da bu

ifade edilen yaşlardaki mağara resimlerini ve yüksek dağlardaki kayalar üzerine çizilmiş figürleri gördü.

35 bin yıl önce yakılmış bir kadının kemikleri New South Wales – Yeni Güney Galler’in batısındaki Mungo Gölü yakınlarında bulundu. Dünyanın bilinen en eski ölü yakma işlemiydi. Yaklaşık 15 bin yıl önce göller kuruyana kadar bu kadın Avustralya’nın ilk kenti olabilecek yerde yaşıyordu ve bu yer bol miktarda yerel balık ve hayvanı pişirmek için fırınların olduğu bir yerdi.

Pasifik Okyanusu, çağın kâşiflerine ve denizcilerine hiç de çekici gelmiyordu. Bunun başlıca nedeni, bu büyük su kütlelerini aşan herhangi bir ana ticaret yolunun bulunmamasıydı. Avustralya kıtasına rastlayan gemiciler, bu toprakları önceleri Yeni Gine’nin kuzey ucundaki okyanus adalarından biri sanmışlardı. Avustralya’nın keşfedilmesini ve ayrı bir kıta olarak tanınmasını geciktiren sebeplerden biri de, bu sulara yapılan birçok geziyi kapsayan belgelerin Portekiz devlet arşivlerinde ya da Batavia’daki Hollanda arşivlerinde kaybolmasıydı. Bu yüzden Portekizli gemicilerin Moluku Adalarından yola çıkarak Avustralya’nın kuzey kıyılarına ayak basıp basmadıkları bilinmemektedir. Kesinlikle bilinen tek nokta, Portekizli Godinho de Erédia’nın Melville Adasından yola çıkarak 1601’de Avustralya’ya ulaşmış olduğudur.¹⁶⁷

Geçen yüzyıllarda Avustralya’yı ilk ziyaret edenler, her yıl “trepang” (bir tür denizhiyarı) avı içi gelen Endonezyalıları. 1600 yıllarında İspanyollar ve Danimarkalıları da birçok noktadan Avustralya’ya girdiler. Ama kendilerine çekici gelecek ne altın ne de başka kıymetli bir şey bulamadılar.” (Eser Coşkun, Aborijinler, s.5)

Avrupa’ya bu kıtayla ilgili bilgileri, Hollandalı denizciler getirmişti. Okyanusun o tarihe kadar tanınmayan bu kısmını Hollandalılar aydınlığa kavuşturdu. Bu bölgede ticaret olanak-

¹⁶⁷ Joachim G. Leithauser, *Ufku Ötesindeki Dünyalar*, çev. Derin Türkömer, Doğan Kitap, İstanbul, 2. Baskı: Ağustos 2002, s. 117.

ları ve büyük gelir kaynakları olmamasına rağmen, Hollandalı denizciler ve bilim adamları Tasmanya, Yeni Zelanda, Fiji ve daha yüzlerce adanın dünya haritasına eklenmesini sağlamıştı.

Doğu Hindistan Hollanda Şirketi, 1605'te kaptan Willem Janszoon'u Yeni Gine haritasını çıkarmakla görevlendirdi. Bu büyük kara parçası ilk olarak 1526'da görülmüştü. Kaptan Janszoon'un yaptığı yolculuk sırasında Avustralya sahillerindeki Carpentaria Körfezini dolaştığı bilinmektedir. Ertesi yıl dönemin en önemli keşiflerinden biri yapıldı ancak bunun haberini İspanya kralının yanındaki birkaç görevliden başkası duymadı. Luis Vaez de Torres, ilk olarak 1567 yılında görülmüş olan Solomon Adalarına gitmek için 1605'te yola çıktı. Bu yolculuk boyunca güneyden bir rota izleyerek Tahiti, Manihiki ve kendi adını taşıyan Torres Adalarını keşfetti. Buradan daha da batıya yol aldığı Louisiade Takımadalarını keşfederek Yeni Gine ile Avustralya arasındaki bugün yine kendi adını taşımakta olan Torres Boğazından geçti. Böylece Yeni Gine'nin herkesin sandığı gibi güney kıtasının parçası olmayıp başlı başına bir ada olduğu anlaşıldı.¹⁶⁸

Yaklaşık 500 yıl önce daha kuzeyden gelen bazı denizciler Avustralya'ya yelken açmaya başladı. Bunlar Avrupa'dan resmi göçmen olarak olmasa bile gönderilen ilk gruplardı ve *Duyfken* adlı bir Hollanda gemisinin Mart 1606'da şu anda Pennefather River olarak bilinen nehrin ağzında Queensland'in kuzey ucunda yerleşik yerlilerle karşılaştılar. Gemi kaptanının günlüğündeki kayıt şöyleydi: "Karaya her çıkış denemesi elleri mızraklı misafirperver yerlilerin muhalefetiyle karşılandı..." (Eser Coşkun, *Aborijinler*, s.5)

Başka bir Hollandalı Dirk Hartog 1616 yılında Batı Avustralya'da Shark Bay denilen yere gemiyle geldi ve buraya Eendrachtsland dedi. Bir ağaca kalaylı bir levha çivileyerek burasını Hollanda'nın toprağı olarak tescilledi. Bu plaka şimdi Amsterdam'daki Rijksmuseum'da durmakta. Hollandalılar kıta-

¹⁶⁸ Joachim G. Leithauser, *Ufkun Ötesindeki Dünyalar*, s. 117.

nın batı ve güney kıyılarının ayrıntılı haritalarını hazırladılar ve James Cook'ın gemisi *Endeavour* İngiltere'den 1768'de yola çıktığında, burada bir Hollanda kolonisi yerleşik düzene geçmişti.

Bugünkü modern anlamdaki göç ise 1778 yılında başlamıştır. İngiltere'de sanayi devrimi sonrası ortaya çıkan kır-kent göçünün yol açtığı aşırı yoksulluk suç oranında patlamaya yol açar, hapishanelerde yer kalmaz. Ekmek çalmak gibi basit suçlardan bile mahkûm olanların yanı sıra, suçlu bulunan İrlandalılar hem buraya hem de Amerika'daki İngiliz kolonilerinde cezalarını çekmeye gönderilirler.

Ancak Kuzey Amerika'daki kolonilerin İngiltere'ye karşı verdiği bağımsızlık savaşını kazanmaları sonucu suçluların yerleştirilmesi için yeni topraklara duyulan gereksinme artar. Avustralya yeni hapishane olarak seçilir. 1788'de Sydney Körfezine yerleşen 11 geminin taşıdığı mahkûmların karaya ayak basmasıyla kıtaya beyaz adamın göçü de başlamış olur. 26 Ocak 1788'de Kraliyet bayrağı, marşlar ve top sesleri arasında göndere çekildi. Yeni bir İngiliz kolonisi kurulmuştu. Bu mahkûmların çok kötü koşullarda zaman zaman işkence edilen o ilk tutuklu kaldıkları hapishane bugün turistlere gezdirilen bir mekândır; bendeniz de Ağustos 2019'da bir kez daha gidip gördüm. Bu mahkûm göçmen indirme işleminin sona erdiği 1867 yılına kadar 160 bin kişi bu anakaraya yerleşir. Beyaz adamın Avustralya'ya ayak basışı, Aborijin katliamının da başlangıç tarihi olur. 1788'de 500 bin civarında olduğu tahmin edilen Aborijin nüfusu 1900 yılında 20 bine düşer. Aynen Amerika kıtasında yerlilere olduğu gibi bağımsızlıklarının olmadığı hastalık mikroplarının bulaştırılması, hem de öldürülmeleri sonucu nüfus yok edilmiştir. Alkole ve uyuşturucuya da alıştırılmışlar. 1950 yılına kadar bir Aborijin kellesi getirene 50 dolar verilmiş; ancak bu yıl parlamentoda yasayla bu vahşet yasaklanmış. 1995-1996 yıllarında Melbourne'da yaşadığım dönemde (doktora araştırmamı göçmenlik üzerine yaptım) ve daha sonraları da gittiğim zamanda Aborijinlerin içinde yaşadıkları kötü ko-

şullara, alkol ve uyuşturucu alışkanlığıyla ne hale düşürüldüklerine tanık oldum.

1830'a gelindiğinde özellikle yün sanayiinde işgücüne duyulan gereksinme artar. İngiltere, Avustralya'ya serbest göçü teşvik için yardımlı göçü başlatır. İşadamları, çiftçiler göç için teşvik edilirler.

New South Wales'de kurulan ilk koloniyi 1825'de kurulan Tasmania kolonisi takip eder. 1829'da Western Australia, 1835'te Victoria, 1836'da South Australia ve 1859'da Queensland kolonileri kurulur.

Avrupa'da 1845 ve 1846'da büyük bir felaket yaşandı, bir hastalık patatesleri vurdu. Neredeyse tamamen patates tarımıyla geçinen İrlandalı köylüler, akınlar halinde İngiltere ve Amerika'ya göç etmeye başladı. Bu sancılı yıllarda Avustralya'ya kafiler halinde gelmeye başladılar.

1850 yılı 200 küsur yıllık Avrupalı göçmenlerin yerleşim tarihlerinin en önemli dönemlerinden birisidir. Avustralya'da altın bulunmuştur. 1851 yılında 437 bin 665 olan beyaz nüfus, 1861'de 1 milyon 168 bin 585'e fırlar. Dünyanın her yerinden maceraperestler, altın avcıları Avustralya'ya üşüşür. Altın arayıcıları sonraki yılların işçileri olurlar, yeni göçmen alımının da en büyük düşmanları. Altına hücum döneminde gelişen ve katliamlara yol açan Çinli düşmanlığı, daha sonraları Avustralya'nın resmi göç politikası olan *White Australia* (Beyazların Avustralyası), ırk ayrımcılığı politikasının ilk adımı olacaktır.

1901 yılı, kolonilerin federal bir çatı altında birleşmelerine, federal hükümetin bugünkü Avustralya'nın kuruluşuna sahne olur. Federal Hükümetin ilk aldığı kararlardan biri, Pasifik Adaları yerlilerinin Avustralya'dan zorla sınır dışı edilmeleri olur. Türkiye'den resmi göç antlaşmasıyla, Avustralya'ya gönderilen göçmenlerin bu kıtaya ayak basma tarihleri 1968 yılıdır. 1967 yılına kadar insan yerine konmayan Aborijinlerin vatandaşlık hakkı da yoktu.

İngiltere Genel Valisi'nin yönettiği ülkeye, Avrupalı beyazların adaya ayak basmasının 200. yıldönümü görkemli törenler-

le kutlanırken, en az 50 bin yıllık tarihleri görmezden gelinen Avustralya'nın yerli halkı Aborijinler, 200. yıl kutlamalarını büyük ölçüde protesto ettiler, kutlamalar sırasında karşılıklı arbede yaşandı, II. Dünya Savaşı sonrası göçmen gelen gruplar olayları izlemekle yetindiler.

Bugün Aborijinlerin vatandaşlık hakları var, parmakla sayılabacak kadar az da olsa akademisyeni, sporcusu, çok yetenekli sanatçıları var. Tasmanya'da, kıtanın doğusunda ve güneyinde, Murray vadisi bölgesinde daha yoğun nüfus olarak yaşıyorlar. Aborijinlerin resmi olarak kabul edilmiş bayrakları da var: ortada güneşi temsil eden sarı, siyah renk terli halkı, kırmızı renk de toprağı temsil ediyor. Resmi kabulü 1995 yılında yapıldı.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

COĞRAFI KEŞİFLERİN UYGARLIK TARİHİNE ETKİSİ

Coğrafi keşiflerle birlikte uygarlık ve insanlık tarihi açısından kazançlarımız, kayıplarımız neler oldu? Bu sorunun yanıtının ardını kovalamak 21. yüzyılın hem sıradan bir bireyi olma hem de düşünürü olmak çabası içinde olarak, tam da görevimizdir diye değerlendiriyorum. Gerçekten, yüzlerce denizcinin, toprakların gerçek sahibi olan milyonlarca yerlinin ve kaç milyonunun öldüğünü bilemediğimiz Afrikalı kölenin canına mal olan, denizlerde çatışmaların yaşandığı, tahtlar arası kavgalara yol açan bu coğrafi keşiflerin bedeli ne oldu?

Denizlerde insanoğlunun salla, kanoyla, kayıkla, triremle, yelkenle, kadirgayla, kalyonla, karavelayla dolaşımı eskiçağlardan itibaren var. İnsanın merak duygusu, gözlerinin ufka takılması, uzakların cazibesi, onu önce ırmaklara sonra denizlere çekti. Birinci ve İkinci Bölümde anlatmaya çalıştım.

Modern keşifler Portekiz ve İspanya'nın denizleri aşabileceklerini farketmesiyle başlamıştır demek abartı olmasa gerek. Portekiz Asya'ya, İspanya Amerika'ya acımasızca ve açgözlülükle saldırdı. Arkalarından Hollanda ve İngiltere –Britanya demek daha mı doğru–, göreceli daha zayıf olarak Fransa onların izlerini takip etti, ama her üçü de İspanya ve Portekiz'den daha hızlı yayıldı, daha uzun süre kalıcı oldular.

Coğrafi keşiflerin, 21. yüzyıl insanının sahip olduğu yetkinlik ve yetişkinliğinin getirdiği bilgi ve bilincin sonucunda ortaya çıkan tortuya göre, utançlı üç olayı yaratmış olduğunu

söylüyoruz; birisi *köle ticareti*, ikincisi *sömürgecilik*, üçüncüsü **soykırım**.

Lisede öğrenciyken (yıl 1971) edebiyat öğretmenim Mukadder Halkacı, bana okuma ve sınıfta anlatma ödevi olarak verdiği (ışıklar içinde uyusun; öğrencilere tam bir rol modeliydi) bende derin izler bırakmış olan Fransız düşünür *Michel de Montaigne* (1533-1592), 1572'den 1591'e kadar yirmi yılı aşan bir sürede yazdığı, ünlü, çağları aşan **“Denemeler”** kitabında “Amerika'nın bulunuşu” başlığı altında anlatısından bir kısım, bu bölüme giriş için, hepimize yol gösterici olacağına inançla, bana sözcülük etsin:

Dünyamız az önce bir başka dünya buldu. Bunun sonuncu kardeş olduğunu kim söyleyebilir: Bugüne dek inlerin cinlerin bildiği yoktu bu yeni dünyayı... Kusko ve Meksiko şehirlerinin akıllara durgunluk veren ihtişamı... Gözüpekliğe, yiğitliğe gelince, acılara, açlığa, ölüme karşı dayanmaya, yürek sağlamlığına, sözünün eri olmağa gelince, bunlardan yana bizim dünyamızın geçmişindeki en ünlü örneklerin onlarinkileri hiç de aşmadıklarını söylemekten çekinmem. Çünkü onları alt edenlerin nelerden yararlandıklarını düşünelim: Adamları kandırmak için ne kurnazlıklara, ne dala-verelere başvurmışlar! Sonra bu milletlerin haklı şaşkınlığı; birdenbire karşlarına sakallı birtakım insanlar çıkıyor; dilleri, dişleri, biçimleri, davranışları bir başka türlü; üstünde insan bulunabileceğini hayal etmedikleri uzak bir yerden gelmişler; hiç at görmemiş, hatta sırtında insan ya da yük taşıyan hayvan görmemiş kimselerin karşısına bilinmedik koca ejderler üstüne binmiş olarak çıkmışlar; bizimkilerin sırtında göz kamaştıran zırhlar, ellerinde keskin, parıl parıl kılıçlar; onlarsa bir aynanın ya da bir bıçağın mucizeli pırıltısına karşılık avuç dolusu altın ve inci vermeye can atıyorlar. Bizim çeliğimizi delebilmek için ne yeterince bilgileri var, ne gereçleri; toplarımızın tüfeklerimizin çıkardığı yıldırımları, gök gürültülerini de katın bunlara, Roma İmparatorunu bile afallatacak olan o gümbürtüleri; bunların karşısında çıırılçıp-lak insanlar, sadece pamuktan yapabildikleri bir parça giysileriyle; bütün silahları da yaylar, taşlar, sopalar ve ağaçtan

kalkanlar, sözde dostluğumuza, iyi niyetimize güvenip acayip şeyler görme meraklarıyla faka basan insanlar... İki dünya arasındaki bu ayrılığı hesaba kattınız mı bizim fatihlerin bunca zaferi zafer olmaktan çıkıyor.

Erkek, kadın, çocuk, kaç binlerce insan tanrılarını ve özgürlüklerini korumak için kendilerini ne yiğitçe tehlikelere atıyorlar; onları hayasızca aldatanların köleliğine katlanmaktansa bütün belaları, işkenceleri, ölümü ne yiğitçe bir direnişle seve seve göze alıyorlar; böylesine alçakça zafer kazanan düşmanlarının elinden ekmek yemektense açlıktan kırmaya nasıl razı oluyorlar! Bunlara bakınca öyle sanıyorum ki bu insanlara silah, görgü ve sayı eşitliğiyle başa baş saldırsalar gördüğümüz bütün savaşların daha da belalıasına uğrarlardı.

Bari bu soylu ülkeyi Büyük İskender, Eski Yunanlılar, Romalılar fethetmiş olsaydı; bunca krallıkları ve halkları böylesine büyük değişikliğe uğratacak eller, onların vahşi yanını tatlılıkla törpüleseler, doğanın orada ürettiği güzel tohumları güçlendirip geliştirseler, toprakların işletilmesine, şehirlerin donatılmasına gerekli olduğu ölçüde kendi dünyalarının sanatlarını katmakla kalmayarak Yunan ve Roma erdemlerini o ülkenin erdemleriyle karıştırsalardı! Bizim oraya götürdüğümüz ilk örnekler, davranışlar o halkları erdeme hayran etse ve özendirse onlarla bizim aramızda kardeşçe bir toplasma ve anlaşma kurabilse bütün o yeni ülkede ne yaman bir evrim, bir ilerleme sağlanabilirdi! Biz tam tersine bilgisizliklerinden, görgüsüzlüklerinden yararlanıp onları bizdeki kötü örnekleriyle kallesliğe, sefihliğe, cimriliğe, her türlü insanlık dışı davranışlara, işkencelere alıştırdık. Kim, ne zaman bezirganlığı, alışverişi böylesi bir sömürüye götürmüştür? Bunca şehir dibinden yıkılıyor, bunca milletin kökü kurutuluyor, milyonlarca insan kılıçtan geçiriliyor, dünyanın en zengin, en güzel ülkesinin altı üstüne getiriliyor, niçin? İnciler, biberler alıp satacağız diye. Aşağılık makine zaferleri bunlar!¹

Montaigne yaşadığı yıllar içinde bazı keşiflere tanıklık etti, çoğunluğunu ise matbaanın gelişmiş oluşu sayesinde hemen

¹ Montaigne, *Denemeler*, çev. Sabahattin Eyüboğlu, s. 68-72.

yayımlanmış olan “seyir günlüklerinden” ve hatıratlardan okumak şansı buldu. Özellikle İspanyolların yaptıklarının ne denli barbarca yıkım ve kıyım olduğunu bize anlatıyor.

Yine de, coğrafi keşiflere yalnızca kaşiflerin yaptıkları katliamlar, yakıp yıkmalar olaylarına bakarsak yanılırız; uygarlık tarihine, insanlığın gelişimine olan katkılarını, itici gücünü de değerlendirmezsek eksik bırakmış oluruz.

Ekonomi tarihindeki değişimi, denizcilik teknolojisindeki gelişmeyi, ortaya çıkan hastalıkları, Hristiyanlığı yayma çabalarının yarattığı kaosu; haclı seferleri zihniyetinin yanı sıra bilim ve sanatın gelişmesindeki farkında olmadan yaptığı katkıyı da ortaya koymalıyız. Rönesans olarak adlandırılan “yeniden doğuş”, eski Roma ve Yunan’ı anımsayıp esinlenerek yeni düşüncenin yaratılmasına katkıdan daha çok yayılmasına aracılık etmiştir.

Ekonomist bilgi birikimiyle, keşifleri, ticaretin yayılması bağlamında değerlendiren Mahfi Eğilmez’e kulak verelim:

Coğrafi keşiflerin başlaması ve devam etmesiyle deniz ticaretinin yaygınlaşmasının yanı sıra denizaşırı ülkelerde sömürgeler kurulmasına denizaşırı imparatorluklara altyapı hazırlandı. Bu gelişmelerin sonucunda emperyalizm denilen olgu ortaya çıktı. Böylece feodaliteyle başlayan tarım kapitalizmi giderek ticaret kapitalizmine ve emperyalizme dönüşmeye başladı.²

Coğrafi keşiflerin sonucunda üremiş ve türemiş olan sömürge, sömürgecilik, emperyalizm kavramlarının tanımları üzerinde duracağız.

Coğrafi keşifler sonucu Avrupa’ya altın ve gümüş taşındı, bir anda zenginleşme oldu, ticaret uluslararası hale geldi, enflasyonla tanışıldı, menkul kıymetler borsası fikri gelişti, ekonomide ekollerin doğuşu başladı (örneğin merkantilizm), gibi bir dizi yenilik insanlığın yaşamına girdi.

Bununla birlikte, İspanyol fatihlerinin Meksika’ya (1519-1521’de) ve Peru’ya (1531-1535’te) girişleri, Amerika kıtalarında

² Mahfi Eğilmez, *Tarihsel Süreç İçinde Dünya Ekonomisi*, s. 81

yerlilerin kültürlerinde beklenmedik ve onarılmaz bir yıkıma yol açtı. Aztek ve İnka uygarlıklarının yerle bir oluşu, İspanyollar tarafından yönetilen ve kendilerini hem yerlilerin ruhlarını kurtarma hem de Amerika madenlerinden çıkarılan gümüşü ve altını ihraç etme davalarına adanmış büyük bir kara imparatorluğunun kurulmasına ortam hazırladı. Amerika Yerlileri büyük bir uysallıkla İspanyol önderliğine boyun eğdiler. Eski dinsel ve kültürel ülküler yalnızca köy düzeyinde ya da İspanyol hükümetinin gücünün ve misyoner kurullarının ulaşamadığı uzak, bol yağmurlu orman, dağ ve çöl bölgelerinde varlığını sürdürebildi. Böylece Yenidünya'da, görünümü İspanyol, dini Katolik olan, fakat hemen sesini hiç duyuramayan milyonlarca yerlinin emeğine dayalı yeni bir toplum biçimi ortaya çıktı.

William H. McNeill'in iddiasına göre; Avrupa'nın denizlerde kazandığı yeni üstünlük, Eskidünya'da buna benzer hiçbir sonuç doğurmamıştı. Bununla birlikte, dünya okyanuslarının Avrupa gemiciliğine açılışının neden olduğu üç önemli sonuç, Eskidünya'nın tüm uygar toplumlarını etkilediği gibi, birçok barbar ve ilkel halkın yaşam koşullarını da değiştirdi. Bunlar (a) Amerika kıtalarından bol miktarda Eskidünya'ya akan gümüşün ve altının yarattığı fiyat devrimi, (b) Amerika'daki tarım ürünlerinin Eskidünya'ya yayılması ve (c) Hastalıkların yayılmasıydı.

Tüm bu anlatılanların her biri üzerinde durulması gerekiyor.

Avrupa Ekonomi Yapısının Değişimi

Ortaçağda parasal dolaşım ile ilgili olaylar, pazarların ve takas ekonomisinin oynadığı önemli rolün bir kanıtını daha oluşturur. 6 ila 7. yüzyıllar arasında Roma İmparatorluğunun devlet ve finans yapısının çöküşüne bağlı olarak takas edilen ürünlerin değerinde ve miktarında görülen azalmanın paranın kullanımındaki azalmaya neden olduğu tartışılmalıysa da, bir ürünün başka bir ürünle değiş tokuşu anlamında basit takas sistemine dönüşün gerçekleşmediğine dikkat çekmek gerekir. Nitekim pa-

ranın dolaşımı asla durmaz. Paranın değerinin ölçü işlevi sürer: Paralar, üzerine simgeler basılmış altın ve gümüş parçalarından oluşur, çünkü ortaçağ toplumlarında paranın, dolayısıyla da alım gücünün gerçek değeri, içerdiği değerli metal miktarından oluşur.

Batı ile Doğu arasındaki veya başka uzak mesafeli yerler arasındaki ticarete yüksek değerde işlemler gerçekleştiği zaman kabul edilen tek değer, hem para şekliyle hem de külçe veya mücevher şekliyle altındır. Oysa yerel ve bölgesel pazarlarda, alım gücü altının onda biri kadar olan gümüş paranın dolaşımı egemendir. Dolayısıyla gümüş, feodal piyasanın ödeme aracı haline gelir.

Amerika kıtasının keşfi sonrası Avrupa'ya akan altın ve gümüş, daha Şarlman-Charlemagne (742-814) 794 yılında yapmış olduğu önemli reform sonrası para piyasa anlayışında bir denge oluşmuşken ve Roma İmparatorluğunun çöküşünden sonra oluşmuş kaostan çıkışı sağlamışken, yeni daha büyük kaos ortaya çıkmış oluyor.

a) Avrupa'ya altın ve gümüş akımı nasıl başladı?

“Altın harika bir şey! Ona sahip olan istediği her şeyin efendisidir! Altın sayesinde ruhlara Cennetin kapıları bile açılabilir...”, Kolomb 1492'den itibaren, onu duymak isteyen herkese böyle haykırmaktadır.

Her şey İspanyolların yerlilerin yüzyıllar boyunca biriktirdikleri küçük altın stoklarını toplamaya başladıkları Hispaniola'da başlamıştır. Sonra keşfettikleri ilk maden olan Cibao'yu işletmeye başlamışlardır. 1520'de tapınaklardan çalınan ve madenlerden veya nehirlerden çıkartılan toplam altın miktarı otuz ile otuz beş ton arasındadır; bu toplama işlemi adalardaki yüz binlerce Kızılderilin hayatına mal olmuştur.

Avrupalılar Amerika kıtasını tesadüfen buldular, ama bu luş tesadüf değil. Avrupa ve özellikle Batı Avrupa ekonomisi eski bir değerli maden darlığının sınırı içinde hapsolünmüş haldeydi. “Haçlı seferleri” zamanına kadar giden yüzyıllar için-

de Avrupa'da ağır, fakat önemli gelişmeler olmaktaydı. Nüfus çoğalıyor, şehirler büyüyor, ticaret canlanıyor, krallar despotik hükümdarlar haline gelmeye başlıyorlar, ama para bunalımı içindeydiler.

Amerika kıtasının keşfinden sonra Güney Amerika'da altın ve gümüş madenlerinin bulunuşundan önce, Avrupa'daki madenlerden 500 bin veya 750 bin dolar değerinde altın ve gümüş çıkarılabildiği ve bir o kadarının da Batı Afrika'dan sağlandığı tahmin edilmektedir. 15. yüzyıl sonlarında Avrupa'da dolaşımda olan sikkelerin toplam değerinin de 170 veya 200 milyon dolar tutarında olduğu tahmin edilmektedir. 1520 sıralarında bunun 250 milyon dolar olduğunu tahmin edenler var. Bundan başka kişilerin elinde eşya, süs veya gömülü servet halinde altın ve gümüş de vardı. İhtimal ki o zamanki Avrupa'nın altın ve gümüş ihtiyatı, bugünkü değerle ancak yarım milyar dolarlık bir servete karşılıktı. Bu rakamlar Avrupa ekonomisinin o zamanki darlığını gösterir.

1520'den sonra bu durum değişmeye başladı. Bu tarihten sonra İspanyollar Aztek ve Inka hazinelerinin yağma edilmesinden ve Peru, Bolivya ve Meksika'da bulunan madenlerin işletilmesinden büyük miktarda gümüş çıkarmaya başladılar. 1500 ile 1550 yılları arasında Avrupa'da gümüş ve altın üretiminin dört kat arttığı tahmin ediliyor. Afrika'dan sağlanan altın ve gümüş de bunların tamamına denk bir miktarda tahmin edilmektedir.

Tordesillas Antlaşması sayesinde İspanya Kralı, Avrupa'daki hiçbir büyük ülkenin hayal bile etmediği bir imparatorluğun başına geçti; öyle bir imparatorluktu ki bu, üzerinde "güneş hiç batmıyordu," 1545'te birkaç gözü pek, Potosi Dağlarında bilinen büyük gümüş madenlerini buldular. Avrupa'nın yıllık üretiminin 60.000 kilo olmasına karşılık, burada 266.200 kilo gümüş üretilmekteydi. Altına gelince, Avrupa'da yılda 1000, Afrika'da da 2000 kilo üretildiği halde, Amerika yılda 5400 kilo altın ürettiyordu.

İspanya'ya altının gelişi 1551-1560 arasında, gümüşün gelişi 1591- 1600 arasında zirvesine varmıştı. 1545'ten 1600

yılına kadar geçen 50 yıl içinde Amerika'dan Avrupa'ya her yıl 2 milyon pound (sterlin) değerinde kıymetli maden geçtiği tahmin ediliyor. Her defasında geçen miktar çabucak tükeniyor, ama arkasından yenisi geliyordu. Yalnız İspanya darphanesinin 1500 ile 1520 arasında 45.000 kilo gümüş bastığı halde, 1545 ile 1560 arasındaki 15 yıl içinde darphanenin para olarak çıkardığı gümüş 6 misline, yani 270.000 kiloya çıkmış; 1580'den 1600'e kadarki 20 yıl içinde 340.000 kiloya, yani 1520 yılındakinden 8 misli fazlasına çıkmış. 1800 yılına kadar Amerika'dan Avrupa'ya geçen gümüş ve altın miktarı büyük yekûnlara varmıştı. Bazı tarihçilerin tahminine göre 1493 ile 1800 arasında Amerika'dan sağlanan değerli madenler iki buçuk milyon kilo altın, 90 veya 100 milyon kilo gümüş olmuştur.

Kuzey Meksika'da ve Peru'nun And Dağlarında gümüş madenlerine ulaşılması da fetihlerin hızını artırdı. Avrupa'daki sikkelerin büyük kısmı gümüştü ve insanlar bunlarla aynı zamanda vergilerini ödüyordu. Daha fazla gümüş daha fazla zenginlik demekti. Bu da, hem madenciliği hem de ticareti vergilendiren hükümet için daha fazla vergi demekti. Bu nedenle, gümüş çıkarma işlemi yüzde 25'i devlete verilmek koşuluyla özel sektöre devredildi. Gümüşü çıkarmak için Kızılderilileri kullandılar. Kızılderililere aynı zamanda zorla, gümüş cevherinden gümüşü ayırmak için gereken, ama çok zehirli bir madde olan cıva da çıkarttırılıyordu. Misyon papazları bu zorlu taleplere bazen karşı çıkıyorlardı, ama hükümet onları emirleri uygulamaya daha istekli papazlarla değiştiriyordu.

Ancak İspanyol yönetimi mikropların yayılması konusunda hiçbir şey yapamıyordu. Madenlerdeki tehlikeli koşullar ve gümüş tasfiyesinde kullanılan cıvadan zehirlenme, hastalıklarla birleşince insanlar daha çabuk ölüyordu. Kızılderililer de fırsatını bulduklarında dağlara kaçıyorlardı, İspanyol askerler sayıca azlıkları nedeniyle peşlerinden gidemiyorlardı. İşgücü eksikliğini Karayipler'deki sömürgelerde yaşayan Afrikalı köleleri getirerek kapattılar.

Afrikalı kölelerin And Dağlarında kökleri olmadığı için kaçmıyorlardı. Böylece daha sonraki yıllarda maden kasabaları civarında evlilik nedeniyle, karma bir toplum ortaya çıktı. Böylelikle Orta ve Güney Amerika'da *casta* veya *mestizo* denilen karışık ırktan insanların sayısı giderek arttı.

Gümüş, Latin Amerika'daki *mestizo* toplumunun gelişmesini hızlandırdığı gibi, küresel ticaret bağlantılarının gelişmesini de hızlandırdı.

Gümüş yalnızca Amerika'dan gelmedi, Asya'dan da geldi ama ölçek olarak daha az olmakla birlikte Çin ve Japonya'dan da geldi. Çin ticaret gemileri Asya sularında sürekli seyir halindeydi. Çin'de kesilen sikkenin gümüş madeni Japonya'dan getiriliyordu. Portekizliler bu kazançlı ticaretin farkına vardılar, ama Çin'in Portekiz gemilerine izin vermesi uzun zaman aldı. 1540'larda Japonya ile Portekiz arasında ticaret başladığında Çin yetkilileri silahlı Portekiz gemileriyle Japon gümüşünün güvenli olarak taşınabileceğini gördüler. Portekizli tüccarların üzerindeki kısıtlamaları gevşettiler; tüccarlar da Avrupa ve Afrika'nın yanı sıra, bütün Doğu ve Güneydoğu Asya'ya mal taşıyarak zenginliklerini arttırdılar. 16. yüzyılın sonlarında Portekiz gemileri, Japon gümüşünün yanı sıra, Pasifik Okyanusunu aşan İspanyol gemileri tarafından Filipinler'e getirilen Amerikan gümüşü, tatlı patates ve mısır gibi yeni Amerikan tarım ürünlerini de taşıyordu.

b) Altın ve gümüş akımının sonuçları

1519'da Hernán Cortés ve yanındaki fatihler o zamana kadar yalıtılmış bir dünya olan Meksika'yı işgal etti. Kendilerini Aztekler olarak adlandıran bu toplum, kısa süre içinde yabancıların belirli bir tür sarı metale olağanüstü ilgi gösterdiğini fark ettiler. Hatta sürekli bundan bahsediyorlardı. Yerliler hem görüntüsü güzel hem de kolay işlenebilen altından habersiz değildi, altını zaten mücevher ve heykel yapmak için ve altın tozunu da bir değişim aracı olarak kullanıyorlardı. Ancak Aztekler bir şey satın almak istediğinde ödemeyi kakao taneleri veya kumaş

toplalarıyla yapıyordu. İspanyolların altın takıntısı çok mantıksızdı; yenemeyen, içilemeyen, dikilemeyen, alet ve silah yapımı için fazla yumuşak bir metal neden bu kadar önemliydi ki?! Yerliler Cortés'e neden İspanyolların altına böylesine tutkun olduklarını sorduklarında ünlü fatih şöyle cevap verdi: "Çünkü ben ve arkadaşlarım ancak altınla giderilebilen bir kalp hastalığından mustaribiz."

İspanyolların geldiği Afrika-Asya dünyasında altın takıntısı gerçekten salgın halindeydi. En azılı düşmanlar bile aynı kullanışsız sarı metalin peşinde koşuyordu.

16. yüzyıl istilacılarının Amerika'da bulduğu altın ve gümüş, Avrupalı tüccarların Doğu Asya'dan ipek, porselen ve baharatlar satın almasını, böylelikle ekonomik büyümenin hem Avrupa'ya hem de Doğu Asya'ya yayılmasını sağladı. Meksika ve Andlar'dan çıkarılan altın ve gümüşün çoğu Avrupalıların ellerinden geçerek Çinli ipek ve porselen üreticilerinin ceplerine girdi.

Avrupa'ya büyük miktarlarda gümüş ve altın madeninin gelişi, eski değerli maden darlığını sona erdirdi. Gelen altın ve gümüşün önemli miktarı para basımına gitti. 1500 ile 1600 arasında Avrupa'da 1 milyar dolar değerinde para basıldığı tahmin ediliyor, yani eskisinin dört kat fazlası para piyasaya çıkıyor. Avrupa'da önemli servet artık toprak, mal mülk, mücevherat ve lüks değil; nakit para serveti olmuştur.

Yeni kıtadan gelen değerli madenin devrimsel rolünün fazla büyütüldüğünü, son zamanlarda ileri sürenler olmuştur. Bunlara göre, Avrupa'da Romalılar zamanında 1.700 ton, ortaçağda 500 ton altın çıkarılmış. 1500 yılı sıralarında Avrupa'da 3.000 ton altın vardı denebilirmiş. Amerika'dan gelen altının bunun ancak yarısı kadar olduğu yolundaki tahmin doğru ise, diyorlar, gelen yeni altın iddia edilen etkiyi yaratamazdı. Bu iddianın üç zayıf yanı var: (1) Eski dünyanın altın toplamının çoğu istif edilmiş servet veya Doğu ülkelerine akmış servetti; (2) Yeni altının dolaşım hızının görülmedik ölçüde artması onun ekonomik hayata etkililik derecesini eski dönemlerle kıyaslanamayacak

ölçüde arttırmıştır. (3) Asıl devrimsel etkiyi yapan altın değil, gümüş stokunun birdenbire kabarması olmuştur.

Ekonomide böyle bir artışın her zaman yaptığı etki şudur: gümüş ve altın ucuzlar. Bu kıymetli madenlerle yapılan alışveriş mallarının fiyatı yükselir.

Bu bize çok tanıdık gelecek olan bir kavramı yarattı; *enflasyon*. 1500'lerden başlayarak yaklaşık 100 yıl süren bir dönem boyunca Meksika'dan İspanya'ya ve öteki Avrupa ülkelerine taşınan zengin gümüş kaynakları Avrupa'da büyük bir para bolluğu yaratarak enflasyonun doğmasına yol açtı. Bu derin enflasyonist etki İspanya'dan başlayarak bütün Avrupa ülkelerine, Osmanlı İmparatorluğuna yayıldı. Madeni para bolluğunun yarattığı bu fiyat artışlarının etkisi bir süre sonra Çin'de de hissedildi. Ming Hanedanı döneminde Çin porselen endüstrisinin teknik gelişmişliği, Avrupa piyasalarına ihraç edilmek üzere ilk defa seri seramik üretimini olanaklı kılmıştır. Ticarete bu büyümenin etkisi tamamen olumlu olmamıştır; Avrupalılar ipek, vernik eşyalar ve porselen gibi Çin ürünlerini satın alırken Amerika kıtaları ve Japonya'dan getirilmiş gümüşler kullanılmış ve Çin piyasasına yoğun gümüş girişi enflasyona neden olmuştur.

İspanya'da fiyatlar yüz yıllık süre içinde dört kat arttı. Devletler, bu hızlı enflasyon karşısında eriyen mali güçlerini onarabilmek için yeni gelir kaynakları bulmaya çabaladılar. İşin ilginç yanı o dönemde enflasyonu yaratan şeyin gümüş miktarındaki ve dolayısıyla basılan madeni para miktarındaki artış olduğunu anlayan çıkmadı.

Fiyat Devrimi

Amerika'da çıkarılıp Doğu'ya götürülen gümüşle, sömürgelerdeki madenler ve şeker plantasyonları için alet ve gerekli olan malzemeler ile kölelerle takas etmek için Batı Afrika'ya götürülen silahlar ve aletler satın alınıyordu. Amerikan gümüşü ve altını, enflasyonu körükleyen "fiyat devrimi"ne katkıda bulundu ve çoğunlukla imparator seçilmesini finanse etmek için

V. Carl'a veya savaşlarını yürütebilmeleri için İspanyol krallarına borç para veren Alman bankerlerin eline geçti.

Kolonicilik 15. yüzyıl sonlarına doğru ortaya çıkmaya başlayan bir olgudur. Portekiz ve İspanya'nın *Tordesillas Antlaşmasıyla* (ne olduğu, içeriği aşağıda anlatılacak) dünyayı paylaşımı sonucu, keşfettikleri topraklarda *kolonicilik* başlar. Ticaret sermayesinin kaynak tedariki için yeni bölgelerin arayışına çıkarak ufkunu genişletme ihtiyacı bu açıdan daha da belirleyici bir rol oynar; tüccarların sayısının giderek artması da rekabeti arttırarak kazanç oranının düşmesine neden olur. Dolayısıyla dönüşüm krizlerine rağmen, en azından niceliksel olarak büyümeye devam eden kapitalizm açısından işlevsel olan yeni toprakların işgal edilip fethedilmesi, ekonomik büyüme açısından zorunludur. Nitekim okyanus ötesine düzenlenen seferleri sayısız İtalyan, Flaman ve Alman tüccar ve bankerler finanse eder.

"Fiyat devrimi", yani 15. yüzyılın ikinci yarısında, tarımsal ürünler başta olmak üzere, fiyatların giderek artmasıyla sonuçlanan süreç de bu genel bağlam içerisinde ele alınmalıdır. Bu enflasyon olgusunun nedenleri arasında, değerli metallerin daha kolay bulunması ve bankaların gelişimiyle desteklenen parasal dolaşımdaki artış gibi çeşitli faktörler vardır. Avrupa'nın gelişim dinamiğini iyice anlamak için bu iki neden üzerinde durmak gerekir. Her ne kadar Gine ve Sudan başta olmak üzere, Afrika altın pazarına doğrudan erişim Portekiz'in kontrolündeysen de ve Orta Avrupa'daki gümüş madenlerinin işlenmesi istikrarlı ve daha verimli bir şekilde yürütülürse de, değerli metallere olan talep, hem modern devletlerin acil gereksinimlerinden hem de bankerlerle tüccarların ve tüketicilerin kendi taleplerinden dolayı hızla artar. Amerika kıtasından kaynaklanan değerli metallerin bu bağlamda henüz kayda değer bir katkısı söz konusu değildir; Brezilya'dan gelen altınla Meksika ve Peru'dan gelen gümüşün Eski Kıtada dolaşan stok üzerinde fazla bir etkisi olmaz; böyle bir etki 16. yüzyılın ikinci yarısında ve 17. yüzyılda hissedilecektir.

“Fiyat devrimi” en önce ve en sert biçimde İspanya’yı etkilemişse de, çok geçmeden ve şiddetini pek fazla yitirmeden Avrupa’nın öteki ülkelerine de yayıldı. Doğu Akdeniz’deki Osmanlı İmparatorluğu da, Meksika gümüşü daha öncelere oranla çok daha bol madeni paranın ortaya çıkmasına yol açtığı için Çin de etkilendi. Hindistan üzerinde herhangi bir etkisinin olup olmadığı bilinmiyor. Fiyat devriminin Yenidünya hazinelerinin ilk indiği yerler Avrupa –özellikle de İspanya– limanları olduğu için, Avrupa üzerindeki etkisi büyük olmayabilir. Dikkatli araştırmalar İspanya’daki fiyatların yüz yıl içinde dört kat kadar arttığını göstermiştir. Avrupa’nın başka yerlerinde görülen artışlar bu kadar büyük değildi, bununla birlikte artışlar her yerde geleneksel ekonomik ilişkileri kökten sarsacak kadar fazlaydı. Değişmez gelirli kişilerin satın alma gücü büyük kayıplara uğrarken, iş yaşamına atılmış kimseler, mallarının fiyatları artma eğilimi gösterdiği için bu artışlardan genellikle kazançlı çıktılar.

Avrupa’da fiyatların 1500-1600 yılları arasında hızla değiştiği bir çağda, geleneksel toplumsal-ekonomik ilişkilerin yol açtığı kökleşmiş yaşamın sağladığı tüm belirlilik yok oldu. Hükümetler, her yerde, geleneksel gelir kaynaklarının yetmemeye başladığını gördüler ve gelirlerini artıracak yeni yollar, yeni yöntemler aramak zorunda kaldılar. En küçük bir zanaatçı ya da birkaç yumurtasını pazarda satan yoksul köylü bile fiyat devriminin etkisinden kurtulamadı. Kuşkusuz, hiç kimse gümüş kaynaklarındaki artışla fiyatlardaki artış arasındaki ilişkiyi kavrayamamıştı. Fakat fiyat devrimi, bazılarının refahını artırırken, birçok kişiyi bu olanaktan yoksun bırakarak tüm toplumu etkilediği zaman ve –zengin olsun yoksul olsun– herkes geleceğinin ne olacağını bilemeyişinin sıkıntısını çekmeye başladığında, çoğu insan, açgözlülüğün ve kötülüğün dünyada kol gezmeye başladığı sonucuna vardı. Bu inanç, Avrupa tarihinin bu dönemini daha önceki ve daha sonraki dönemlerden ayıran olağanüstü sert dinsel ve siyasal çatışmalara yol açtı.

İspanyollar Amerika’yı, Portekizliler Asya’yı yağmalayıp durdular. Bunu sağlayan, bir antlaşmadan kaynaklanan meş-

ruiyet söz konudur. Kolomb'un keşiflerini anlatırken, Üçüncü Bölümde yer vereceğimi ifade ettiğim ve yukarıda da adı geçen *Tordesillas Antlaşması*dır bu.

Tordesillas Antlaşması

İspanya ve Portekiz, 7 Haziran 1494'te İspanya'nın Tordesillas kentinde yeni keşfedilen toprakların egemenliğine dair anlaşmazlıkları çözüme kavuşturan bir antlaşma imzalamıştır.

Hükümdarlar, Cape Verde (Yeşil Burun) Adalarının 1550 kilometre batısındaki meridyeni sınır hattı olarak belirlemiştir. Bu meridyenin batısındaki tüm topraklar İspanya'ya, doğusundaki tüm topraklar ise Portekiz'e ait olacaktır. Sınır hattı, konumu nedeniyle seçilmiştir. Portekiz'e ait olan Cape Verde Adalarıyla 1492'de Kolomb'un İspanyolların adına hak iddia ettiği Karayip Adalarının, kabaca, tam ortasından geçer.

1490'lar itibariyle her iki ülke de Yenidünya'da önemli kara parçaları ve adalar keşfetmiştir, ama Avrupalılar bu noktada Amerika kıtalarının büyüklüğü ve genişliği hakkında fikir sahibi değildir. İspanya kralları, Kolomb'un yolculuğunu finanse etse de İspanya'nın keşfedilen topraklar üzerindeki hak talebi belirsizdir. İspanya'nın Katolik hükümdarlarıyla Portekiz arasında yapılan 1479 tarihli Alcaçovas Antlaşması, Kanarya Adalarının güneyinde yeni keşfedilen tüm toprakları Portekiz'e bırakmıştır. Kolomb ilk yolculuğundan sonra Lizbon'da Portekiz kralı II. Joao'nun huzuruna çıkarak İspanyol destekçileri adına Haiti ve Küba üzerinde hak iddia etmiştir. II. Joao zaman yitirmeden İspanya'nın hükümdarlarına bir mektup yazarak Karayip Adalarına kendi gemilerini göndermeye hazırlandığını bildirmiştir.

Her iki ülke de egemenliğin meşrulaştırılmasına çalışmış. Her yeni keşifte gündeme gelen bu tür anlaşmazlıkların önüne geçmek için iki ülkenin liderleri Alcaçovas Antlaşmasının koşullarını gözden geçirmeye karar vermiştir.

1479'daki antlaşmada olduğu gibi papalık yine devreye girmiştir. İspanyol kökenli Papa VI. Alexander müşterek bir ku-

zey-güney ve doğu-batı hattı çizilmesini önermiştir: Azor ve Cape Verde adalarının 555 kilometre batısı ve güneyi sınır hattı olarak belirlenecek ve bu sınır hattının batısı ve güneyindeki topraklar İspanyollara bırakılacaktır. II. Joao rakiplerinin lehine olduğunu düşündüğü bu öneriyi reddetmiştir. Sonunda tüm taraflar, Cape Verde ve Karayip Adaları arasından geçen meridyen üzerinde anlaşmaya varmıştır. İmzalanan antlaşma gelecekteki sömürgeleştirme gündemini belirlemiş ve dünyanın geniş bölgelerinin kaderini değiştirmiştir.

Tordesillas Antlaşmasının imzalandığı tarihte Portekiz, Afrika ve Güney Asya'yı keşfetmekte oldukça uzun yol almıştı. Kuzey Afrika'daki Ceuta üssünden güneye yelken açan kâşifler, Batı Afrika kıyılarında bir dizi ticaret üssü kurmuştur. Aşama aşama güneye inildikten sonra Vasco da Gama 1498'de Ümit Burnunu dolaşarak Hint Okyanusuna açılmıştır. Portekiz 16. yüzyılda Hindistan, Sumatra, Burma ve Tayland'da yerleşim alanlarına sahip olmuş ve 1557'de birçok Asya topluluğuyla yapılan ticaret için bir üs haline gelen Makoa'da uzun ömürlü bir sömürge kurmuştur.

Antlaşmada belirlenen sınır hattı Güney Amerika'dan geçer. 1500'de kâşif Pedro Álvares Cabral, antlaşmaya göre Portekizlilere bırakılan kesimde Brezilya kıyılarına çıkmış ve Portekiz adına hak iddia etmiştir. İstilacılar yerli halkları şeker kamışı yetiştirmeye ve daha sonra kahve üretimi ve altın çıkarmaya zorlayarak yeni koloniden faydalanmıştır. Sömürgecilerin getirdiği hastalıklar ve sergilediği acımasızca muamele yüzünden çok sayıda yerli ölmüştür ve onların yerini almak üzere Afrika'dan köleler getirilmiştir. 16. yüzyılın ortalarından itibaren Portekiz genel valileri tarafından yönetilen Brezilya 19. yüzyılın başlarına kadar sömürge olarak kalmıştır.

İspanyollara gelince: Kolomb'un Atlantik ötesi yolculukları ve *Tordesillas Antlaşmasının* yürürlüğe girmesinin ardından İspanya, Amerika'ya gittikçe daha çok yönelmiş ve keşifleri fetih ve sömürgeleştirmeye birleştiren seferleri desteklemiştir.

Tordesillas Antlaşması, İspanya'nın Amerika'daki etkinliğini onaylamıştır. Ancak ne İspanya ne de Portekiz baharat ve lüks ürünlerin potansiyel kaynağı olan ve Avrupalı tüccarlara büyük servet kazandıran Doğu Asya'ya ulaşmanın yollarını aramaktan vazgeçmiştir. Portekiz Krallığı adına çalışan İtalyan denizci Amerigo Vespucci bu keşfi daha da ileri taşıyan ilk kişilerden biri olmuştur. Güney Amerika kıyılarını keşfetmiştir. Portekizli denizci Macellan aynı rotayı bu kez İspanya adına izlemiştir. Macellan antlaşmada belirlenen sınır hattından batıya doğru ilerlendiğinde Baharat Adalarının dünyanın yarıçapından daha kısa mesafede olabileceğine inanmıştır. Bu durumda İspanya bu topraklar üzerinde hak iddia edebilecektir.

1529'da rakip krallıklar Zaragoza'da yeni bir antlaşma imzalamış ve bu antlaşmaya göre Filipinler İspanyollar'ın, Molük Adaları Portekiz'in olmuştur.

Antlaşmanın yarattığı sıkıntılara gelince: Papa *Tordesillas Hattı*'yla dünyayı Portekiz ve İspanya arasında bölmüş olabilir, ama taraf olmayan Avrupalı ülkeler bu antlaşmayı tanımamış ve çok geçmeden kendi imparatorluklarını geliştirmek için harekete geçmiştir. Macellan'ın Filipinler'de öldürülmesinden tam bir hafta önce Martin Luther (1483-1546), V. (Carlos) Carl'ın (1500-1558) (Macellan'ı destekleyen kral) karşısına çıkmış, dinle ilgili konularda bağımsız olduğunu (31 Ekim 1517 Protestanlığı ilan edişi sonrasında Reform olarak adlandırılan büyük değişim dönüşüm başlayacak) ilan ediyordu. Protestan reformu Avrupa'nın yarısında papanın hâkimiyetini sona erdirdi. İngiltere ve Hollanda gibi Protestan ülkeler papanın dünyayı bölmesini kabul etmek için bir neden göremiyorlardı. Kendi seferlerinde keşfettikleri yerler üzerinde hak iddia ettiler; hatta Fransa gibi Katolik ülkeler bile sonunda *Tordesillas Hattı*'nı görmezden gelmeye başladılar. Avrupa ülkelerinin toprak üzerinde hak iddia etmesi papaların çizdiği hayali hatlardan çok seferlerle, askeri güce ve sömürgeler kurulmasına dayanıyordu.

Örneğin, Britanya Kuzey Amerika'yı sömürgeleştirmiş, Hollanda Baharat Adalarına yerleşmiş ve çeşitli Avrupalı devletler

Karayipler'de koloniler kurmuştur. Yine de antlaşma dünyanın önemli bir kısmını etkilemiştir. Avrupa'da zenginlik ve nüfuzun eski Orta Avrupalı güçlerden, yeni bölgelerde imparatorluk kuran donanma-armada sahibi güçlerin eline geçmeye başladığını vurgulamıştır. Bu denizaşırı imparatorluklar İspanya ve Portekiz'e muazzam zenginlikler kazandırmış ve önemli küresel miras bırakmıştır: Güney ve Orta Amerika'nın büyük kısmı İspanyolca konuşur ve Brezilya başta olmak üzere Afrika ve Asya'nın çeşitli bölgelerinde ciddi bir Portekiz mirası vardır. Papanın çizgisi boylamın 38. derecesindeyken, Tordesillas'ta kabul edilen çizgi ondan sekiz derece daha batıya, 46. boylama kaydı.

Üç yüz yıl boyunca, İspanyollar tarafından işgal edilen sömürgeler için bu çizgi dayanak noktası oldu. Onun doğusunda, bu rastlantı sonucu, Orta ve Güney Amerika'da Portekizce konuşulan tek yer olarak Brezilya kaldı.

Baharat Keşif Yolculuğu

Keşif yolculuğuna yelken açılışının altına ve gümüşe ulaşmanın dışında iki nedeni daha var; birisi baharat, ötekisi ise Hristiyanlığı yayma.

Avrupa'da önemli servet maddelerinden birisi baharattı. Büyük coğrafi keşiflerin nedeni olarak Osmanlıların İstanbul'u alışı, Anadolu yoluna hâkim olarak, baharata ulaşmanın güçleştiği gösterilir. Bunun öyle abartıldığı gibi doğru olmadığını Kolomb başlığı altında gördük.

Osmanlıların söylendiği ya da abartıldığı gibi engeli yoksa, tarihin akışı öyle tek bir olaya bağlı olamayacağına göre, başka nedenleri olabilir.

Önce Mısır'daki taht kavgaları gelir ki, Memlukları hayli sıkıntıya sokar bu. Bedeviler, bundan yararlanıp kervan yollarını keserler. 1497'den başlayarak, Kahire pazarları kapanmak zorunda kalır; çünkü, Doğu'dan mal gelmemektedir artık. Aynı dönemde, İtalya, bir iktisadi bunalıma girer: Roma'da,

Venedik'te bankalar birbiri ardından kapanır. Bunalıma yol açan da, Venedik devletinin, Osmanlılara ve Fransızlara karşı savaşta kullanmak üzere, büyük bir kredi istemesidir. Bir başka neden, gitgide artan nakit kıtlığı olmalı. Portekizliler, Sudan altınını, Afrika'nın Atlantik kıyılarından kendilerine çekiyorlardı; böylece, bu, normal olarak Akdeniz'e gelmiyordu. Öte yandan, Mısır'daki karışıklıklar, baharat miktarını azaltıyordu. Alman tacirler de, Venedik'e, Orta Avrupa madenlerinden az gümüş götürüyorlardı. Bundan dolayı da bankalar iflas ediyordu. Ancak, bu bunalımın ortaya çıktığı sıralarda, büyük coğrafya buluşları bir süre önce başlamıştı. *Aslında Portekizlilerin, Afrika kıyıları boyunca ilerlemeleri, salt baharat adına değildir.* Altının dışında, el emeğine, kölelere, dokumalar için boya maddelerine, yiyecek maddelerine, buğdaya, şekere, balığa gereksinimleri vardı.

Avrupa üç kıtaya ulaştıktan sonra, bunları sahiplenmektedir. Önce yerlere ve halklara *ad vermektedir* –kendi kelimeleriyle ve önyargılarıyla– Sonra onları *belirlemekte*, nihayet *işgal etmektedir*. Ama her birini farklı biçimde. Avrupalı hükümdarlar Yenidünya'da toprakları ve madenleri, insanları ve zenginlikleri paylaştırmaktadırlar. Avrupalı tüccarlar Afrika'da, yalnızca kıyılarda ticari şube kurmaktan başka bir şey yapmayarak, altın götürmekle ve köle almakla yetinmektedirler. Her iki durumda da bazı halklar, devletler, imparatorluklar, uygarlıklar ortadan bütün bütüne silinmektedirler. Avrupalı rahipler Asya'ya önce *Hristiyanlaştırmak* için gitmişler, bayrak onlardan burada yalnızca *ticaret yapmak*'la yetinen tüccarlara geçmiştir; Doğu devletleri Avrupalıların kendilerine saygı duymalarını sağlamayı bileceklerdir: tabii ki önce nüfus boyutundaki korkutma ile.

Böylece “uygarlık” kölecilik aracılığıyla, “gelişme” katliam yoluyla yerleşmeye başlamaktadır. Bu durum bazı kurtuluş mücadelelerine rağmen, hemen her yerde geriye döndürülemez nitelikte olacaktır. Tarih tiranlardan kurtulunduğunu, ama dillerinden kurtulunamadığını, onların askerlerinden kurtulunduğunu, ama mallarından kurtulunamadığını öğretmektedir.

Kısacası, Server Tanilli'nin özetlediği şekliyle; Portekizlileri, arkasından da İspanyolları okyanuslar ötesi serüvene götüren üç şey oldu: *İncil, zafer ve altın*.

Hedefleri buydu ama bunun beklenmedik olumsuz sonuçlarından birisi de bulaşıcı salgın hastalıklar oldu.

Salgın Hastalıklar

İspanyolların Güney Amerika'daki askeri zaferin teknolojik etkeni tüfekler, yani etkili ateşli silahlar ve Aztek, İnka devletinde taht kavgası nedeniyle ortaya çıkan iç savaş sonucu olduğudur. Bundan daha önemlisi bağışıklığı olmayan yerlilere bulaştırılan Avrupa'dan taşınan "mikroplardır" Bu konuda çok önemli araştırmalar yayımlanmıştır. Özellikle Jared Diamond'un "Tüfek, Mikrop ve Çelik" kitabı önemlidir, bununla birlikte Avrupa tarihi ve tıp tarihi konusunda yazılmış olan tüm yapıtlarda bu konu üzerinde durulur. Dönemin en önemli gözlemcisi, gemilerde de yolculuklara katılmış olan Bartolomé de Las Casas'ın "Kızılderililer Nasıl Yok Edildi" eseri birinci elden göz tanığıdır. Umberto Eco'nun editörlüğünü yaptığı dört ciltlik "Orta Çağ" tarihini ve "16. Yüzyıl" tarihini anlatan muazzam yapıtlardaki bazı makaleler bu konuyu incelemekte.

İnsanlık tarihi boyunca salgınlarla karşılaşıldı. Avrupa'da da zaman zaman salgınlar oldu. 14. yüzyıldaki, Kara Ölüm olarak bilinen çok büyük salgından sonra ölüm oranı çok yüksek bir hastalık olan veba, 18. yüzyılın ortalarına kadar, özellikle yoğun nüfuslu şehir ve limanlarda çok kez yinelenir. 16. yüzyılda ve özellikle 1560'lı ve 1590'lı yıllarda, Avrupa'nın en büyük kentleri sık sık ticari yollar üzerinden gelen ve farelerin pireleriyle yayılan veba salgınlarına sahne olur. Otuz Yıl Savaşı sırasında (1618-1648) dalga dalga veba salgınları olur.

Veba kadar ölümcül olmasa da, Avrupa'nın başına gelen bir diğer felaket de, muhtemelen oranın endemik hastalığı olduğundan, Yenidünya'dan dönen Kolomb'un denizcileriyle Avrupa'ya ulaşan frengidir.

Kolomb'un Amerika seferi sırasında kurduğu koloni Hispaniola'da, İspanyolların üçte biri frengiye yakalanmıştı. Amerika'ya adım atan Kristof Kolomb'un denizcilerinin, yerli kadınlardan kaptıkları frengi, yüzyıl sonlarında yayılmaya başlar. Kolomb 28 Ekimde (1494) Küba'ya varmıştı. İspanyol gemicileri buradan *tütünün* yanı sıra Avrupa'ya hiç de hoş olmayan ve uygar dünyayı bir süre sonra büyük felaketlere sürükleyecek bir şeyi de getirdiler: Frengi. Her gittikleri yerde Kızılderililer kendilerini göklerden yeryüzüne inmiş tanrılar olarak karşılıyor, kadınlar ve kızlar ellerini, ayaklarını öpüyordu. Gemiciler geçirdikleri uzun ve yalnız yolculuktan sonra kendilerine gösterilen bu açıkkalplilikten bol bol yararlandılar. Kızılderili kadınlar bu tanrısal konukları memnun etmek için ellerinden geleni yaptılar. Fakat sonuç çok kötü oldu. Yerliler arasında yaygın olan frengi, Avrupa kıtasına atladı ve burada kapanması güç yaralar açtı. Özellikle Amerika'nın keşfini izleyen yüzyıl içinde, her sınıf halk arasında büyük bir felaket niteliğinde kendini gösterdi.

Haksızlık yapmamak için, Kuzey ve Güney Amerika Yerlilerine kötülük yapanların yalnızca İspanyol askerleri olmadığını söylemek gerekir. İspanya'nın komşusu Portekiz'den, ardından İngiltere'den sömürgeciler Amerika kıtalarının başka bölgelerine gittiler ve yerlilere çoğunlukla İspanyolların davrandığı gibi davrandılar.

Kızılderililerle ilişkilerinde Fransızlar, İspanyollara oranla daha az acımasız ve daha gerçekçiydiler. Jacques Cartier (1491-1557), René-Robert de La Salle (1643-1687), Louis Jolliet'ye (Cizvit tarikatı mensubu) eşlik eden rahipler, Fransa'dan ayrılmadan önce inançlarını güçlendirebilmek için, kendilerinden önce bu bölgelere gitmiş kişilerden öğrendikleri yaşam koşullarına direnebilme iradesi gösterecek ve zorluklara fiziksel olarak dayanma konusunda özel olarak yetiştirilen, büyük çapta dayanma güçleri ve sabırları olan insanlardı.

Amerika yerlileri de bir biçimde Eskidünya'dan öçlerini aldı. Bütün tarihçiler böyle düşünmüyor, ama gerçekler böyleymiş

gibi görünüyor. İspanyollar gelmeden önce Amerika yerlilerinin başlarına bela olan az sayıdaki hastalıklardan biri frengiydi ve anlaşıldığı kadarıyla bu hastalığın hafif atlatılan bir türüydü.

Bu hastalık denizcileri tarafından Amerika'dan getirilir ve VIII. Charles'ın (1470-1498) ordusuyla İtalya'ya düzenlediği sefer sırasında İtalya'ya yayılarak kısa sürede Avrupa'nın tamamını etkisi altına alan bir salgına dönüşür. Başlangıçta ölüm oranları çok yüksek olsa da, hastalık zamanla endemik hale gelir. Bu hastalığın Amerika'dan kaynaklanmış olduğu görüşü hekimler arasında uzun süre tartışma konusu olmuştur. Kimi zaman hastalıklarda rastlandığı gibi, frengi nitelik değiştirdi ve çoğunlukla öldürücü olmaya başladı.

Bir Fransız ordusu 1494'te Napoli'yi ele geçirince, askerler ve onların kadınları bu yeni hastalığı kaptılar. Daha sonra, Napoli'den çekildiklerinde hastalığı İtalya ve Fransa'ya yaydılar. Buradan bütün Avrupa'ya, Afrika'ya ve Asya'ya hızla yayıldı. Her ülke hastalığa, onu kapma onurunu yaşadığı yere göre ad verdi. Fransızlar, "Napoli hastalığı" dedi, İtalyanlar, "Fransız hastalığı". İngilizler ise, "Fransız çiçek hastalığı" veya "İspanyol hastalığı" diyorlardı. Doğu Avrupa'ya yayıldığında Polonyalılar "Alman hastalığı" adını verdiler ve sıradaki Ruslar da, "Polonya hastalığı" demeyi uygun buldular. Ortadoğu'da hastalık, "Frenk (Avrupalı) hastalığı" olarak anıldı. Çinliler "Guanğcoğ-Guangzhou hastalığı" adını koydular (Guangzhou liman kentinin adıdır) ve ardından Japonlar, "Çinli hastalığı" dediler. Bütün bu ülkeler Avrupa'nın Yenidünya'yı fethetmesinin bedelini bir biçimde ödedi. Bu nedenle yerlilerin intikamı dendi.

Avrupalılar 1490'ların sonlarında ve 1500'lerin başlarında Orta ve Güney Amerika'nın içlerine gittiklerinde, hastalıklar çoğunlukla kâşif ve asker gruplarından önce oralara ulaşmış oluyordu. Mikropların bulaşması için birkaç, hatta tek bir yerlinin bile kıyıya çıkan İspanyol grubuyla temas kurması, arkasından köyüne dönerek yemek yapmak, çocuk taşımak gibi normal işler yapması veya gördüklerini başkalarına anlatması yeterli oluyordu. İnsanlar hemen hastalanıp ölüyordu; öyle ki,

Avrupalı askerler birkaç hafta veya birkaç ay sonra bir bölgeye gittiklerinde zayıf düşmüş ve sayıları azalmış insanlarla karşılaşıyorlardı. Nüfustaki bu çarpıcı düşüş İspanyolların ve Portekizlilerin ve daha sonra da Fransızların, İngilizlerin ve Hollandalıların bir dizi ticaret sömürgesi yerine, kara imparatorlukları kurmalarına da olanak sağladı. Askerlere ve kâşiflere, vali veya kraliyet görevlisi gibi makamlar verildi, kısa bir süre sonra da yerleşimciler geldi.

16. yüzyılda çiçek hastalığı Avrupa'nın büyük kısmında mevcuttur ve Yenidünya'ya taşınınca çok yüksek sayıda Amerika yerlisinin ölümüne neden olur.

Toplar ve mikroplar, nüfusları milyonlara varan iki en büyük Yenidünya imparatorluğunu, Orta Meksika'da Aztekleri ve And Dağlarındaki İnkaları fethetmekte önemli rol oynadı. Bu imparatorlukların İspanyollar karaya çıkmadan önceki büyüme biçimleri küçük Avrupa kuvvetlerinin nasıl bu kadar kolay başarılı olduklarını açıklamaktadır. Bir örnek; İnkaların güçlü imparatoru Huayna Capac (y. 1493-1525) bir veba salgınında –mikrobu Amerika'ya muhtemelen İspanyollar taşımıştı– kısa zaman önce öldüğünden İnkalar kendi aralarında bölünmüştü ve İnkaların liderlerinden Atahualpa da toplumca desteklenmediğinden iç savaş çıktı, İspanyollar da kolay bir zafer kazanıp katliam yaptılar.

O tarihlerde okyanus ötelerinden geldikleri anlaşılmaksızın, hemen yayıldı bu hastalıklar. Genel olarak, gemiler okyanuslarda gidip gelmeye başlar başlamaz malların yanı sıra mikropları da bir limandan ötekine taşıdıkları açık. Bu olayın insan yaşamı açısından bazen çok önemli sonuçları oldu. Örneğin Avrupa tekneleri –içlerinde büyük bir olasılıkla sarıhumma ve sıtma gibi musibetlerin de bulunduğu– birçok hastalığı Afrika'dan, sivrisineklerce taşınan hastalık türlerinin Orta ve Güney Amerika'nın bazı bölgelerinde insanların yaşama olanağını hemen hemen yok ettiği Yenidünya'ya taşıdılar. Üstelik, Avrupa halkları arasında eskiden beri görülen, çiçek, kızamık, suçiçeği gibi hastalıklara karşı hiçbir kalıtsal ya da sonradan

kazanılmış bağışlıkları bulunmayan Amerika Yerlileri arasında yayılmalarının son derece yıkıcı etkiler yarattığı görüldü.

1600'lerde hastalıklar, savaş ve açlıktan bile daha öldürücüydü. Ortaçağda, salgın hastalıkların en kötüsü vebaydı. 1348, 1349 ve 1350'de veba bazen yavaş bazen hızlı yayılarak Avrupa'nın büyük bölümünü etkisi altına aldı. Hemen bir ad eklendi: Kara Ölüm. Yaklaşık yüz yıl boyunca hortladı durdu. Altıncı salgın 1410'da yaşandı. Avrupa'nın büyük bölümünde 1450 yılına kadar veba salgını devam etti. 1600'lerde yalnızca veba değil, çiçek, dizanteri ve kısmen tifüs.

Tıbbi uygulamalar son derece ilkel ve hâlâ somut bilimsel bilgiden ziyade, 18. yüzyılın halk hekimliği geleneğine dayanıyordu. Zenciler aşırı beyazlarla aynı tepkiyi verdiler fakat köle tüccarları genellikle işlerini, zencilerin beyazlardan farklı bir tür olduğu yönündeki acınası bir mazeretle meşrulaştırmaya çalışırlardı. Şöyle bir savunma geliştirmiş riyakâr çiftlik sahipleri: "Fakat hiç şüphesiz, Tanrı onları sizin kullanmanız ve bize yararları dokunması için nasip etti. Aksi takdirde Takdiri İlahi, özel bir işaret ya da simgeyle kendini belli ederdi." Acının açık işaretleri ve köleler arasında sıkça görülen intihar vakaları, demek ki "Tanrı'nın İşareti veya Simgesi" olarak görülmemiştir.

Bu alandaki bilgilerimizin kıtlığına karşın, mikropların okyanusları aşan gemilerle yayılmasının yarattığı bazı genel sonuçları saptayabiliriz. Bunların içinde hepsinden önce, en büyük kayıpları keşiflerinden önce topraklarına pek ayak basılmamış toplulukların verdiğini belirtmeliyiz. Örneğin, *1519'da Cortés Orta Meksika Yaylası'nı istila ettiği zaman on bir milyon olan nüfusun, 1650'de bir buçuk milyona düştüğü hesaplanmıştır* ve bu rakamın içinde buraya yerleşen İspanyollar da var! Pasifik'in küçük adalarında ve yeni hastalıklara karşı dayanıklı olamayan yoğun nüfuslu bölgelerde de aynı biçimde büyük nüfus azalmaları görüldü.

Kolomb'un keşfettiği topraklara İspanyollar, yeni keşfettikleri bu ülkenin üzerine bir felaket gibi çökmüşlerdi. Kolomb'un ayak basışından sonra Hispaniola'da 300 bin yerlinin yaşadığı

sanılmaktadır. 1494-1496 tarihleri arasında üçte biri *imha* edilmişti. 1508'de sayıları 60 bine düşmüş; 1512'ye kadar bunların da üçte biri öldürülmüştü. 1548 yılında adada yaşamakta olan yerlilerin sayısı, 500'ü geçmiyordu. Orta ve Güney Amerika'da da durum daha farklı değil; Meksika'nın toplam Kızılderili nüfusu 1519'daki 25 milyondan, 1605'te bir milyona düşmüştür. İnka'nın 1530'da sahip olduğu uyruklarından 1600'de geriye sadece bir milyon üç yüz bin kalmıştır.

Hastalıkların okyanus ötesi karalara yayılmasının etkilerinin şaşılacak ölçüde Avrupalıların yararına olduğu açık. Avrupa nüfusu onarılmaz herhangi bir büyük kayba uğramayıp, çok geçmeden o zamana kadar benzeri görülmemiş bir oranda artmaya başlarken, Amerika kıtalarında ve dünyanın uzak bölgelerinde hastalıkların yol açtığı beklenmedik yıkımlar, yerli halkların direncini kırdı Avrupa egemenliğine karşı gösterdikleri direniş hareketini aksattı. Eskidünya'da uygar toplumların silahlarına karşı başarıyla karşı koyan son Orta Asya göçebe federasyonunun (1757'de) yıkılması bile, toplumların değil çiçek hastalığının zaferiydi.

***Kolomb (Columbus) Değişimi/Takası* (1492 sonrası)**

Kolomb'un (Columbus) Amerika'ya ulaşması, Kolomb (Columbus) Değişiminin başlangıcına işaret eder. 1490'larda ilk Avrupalıların Kuzey ve Orta Amerika'ya ulaşması, binlerce yıldır izole halde gelişen ekosistemleri yeniden birbirine bağlamıştır.

"Kolomb takası", besleyici olanların yanı sıra keyif veren maddeleri de içeriyordu. Daha önce şeker Asya'dan Amerika'ya getirilmişti, Azteklerin cennetten geldiğine inandıkları çikolata ise ters yönde gitti. Aztekler ve Mayalar çikolatanın yapıldığı kakao bitkisinin tarımını yapıyorlardı. Cortés kakao bitkisini İspanya'ya götürdü. Aztekler şekerli içerken İspanyollar şekerle içme alışkanlığı edindiler, buradan kakao içme alışkanlığı Fransa ve İngiltere'ye sıçradı; bu ülkelerde 1600'lerde insanlar Arabistan ve Afrika'dan ithal edilen kahveyi, 1650'lerde de Hindistan ve Çin'den ithal edilen çayı içiyorlardı.

1600'lerin başlarında kakao, çay ve kahvede bulunan kafein maddesi gibi, alışkanlık yapıcı bir başka maddenin daha küresel ticareti yapılıyordu: Nikotin. Amerikan yerlileri Kolomb'dan çok önce tütünü yetiştirip içiyorlardı. Kolomb dönüştürme İspanya'ya tütün tohumu götürdü ve İspanyol çiftçiler tütünü insanların rahatlamalarına yardımcı olarak kullanmak üzere yetiştirmeye başladılar. Fransa'ya tütün kullanımı ilk kez enfiye olarak girdi.

Avrupa'da Osmanlı devletine de tütün gelmekte gecikmedi. İstanbul'da edinilebilecek lüks maddeler, pahalı giysilerle ve mücevherlerle sınırlı değildi. 17. yüzyıldan itibaren bir başka lüks ürün, şehrin pazarlarında boy göstermeye başladı ve İstanbul halkı tarafından zevkle benimsendi. Peçevi'ye göre, rutubetin yol açtığı hastalıklara çare diye "İngiliz kafirler" tarafından satılan bu ürün tütündü ve 1600 yılında imparatorluğa getirilmişti. Tütünün gelişi için daha geç bir tarih olan 1606'yı veren Naima, tütün Avrupa'dan şehre geldiğinde, cazip olup olmadığına dair bir kıyamet koptuğunu, ancak buna rağmen, kısa sürede yaygın bir bağımlılık halini aldığını söyler. Gelişinden kısa süre sonra tütün, tıbbi amaçlar dışında kullanılmaya başlanmıştı.

İngiliz tüccarlar, tütünü Osmanlı'ya götürdüler; bir süre sonra burada kahvehaneler yaygınlaştı ve bir yerleşik kültür oluştu. Osmanlı İmparatorluğunda ulema, kahvehanelerin insanları dini görevlerini yerine getirmekten alıkoyduğundan şikâyet etmeye başladı; bunun üzerine Sultan IV. Murad kahveyi ve tütünü yasakladı, ama bu önlem etkili olmadı.

Pek çok kişi için haz kaynağı olan tütün, kimileri içinse büyük şer kaynağıydı ve bunu lanetleyen yalnızca Peçevi değildi.

Kahve ve kahvehane konusu neredeyse devletin en önemli problemi haline gelmişti.

İstanbullular, 16. yüzyılın ortalarında kahveyle tanıştılar. Habeshistan Beylerbeyi Özdemiş Paşa'nın kahveyi İstanbul'a getirdiği rivayet edilir. Kahve İstanbul'a tartışmaları da beraberinde getirdi. İstanbul uleması arasında hararetli tartışmalar oldu. Ka-

nuni Sultan Süleyman devrinin şeyhülislamı Ebussuud Efendi kahvenin “Allah’ın emirlerini tanımayan sapkınların içeceği” olduğu yönünde fetva verdi. 16. yüzyılın sonlarına doğru ise bu kez Şeyhülislam Bostanzade Mehmed Efendi, kahvenin sarhoşluk verici bir içecek olmadığı gibi sağlığa faydalı bir içecek olduğu yönünde bir fetva vererek kahve içimini helal hale getirdi.

Kahve Müslüman toplumlarda kahvehane isimli yeni bir toplanma mekânını da ortaya çıkardı. Kahvehaneler tütün içilen yer olarak önceleri kahve içilen mekân olarak tasarlanmış. İlk kahvehane 1511’de Mekke’de bir caminin yanında kuruldu. İlk kahvehaneyi açanlar ve kahveyi içecek olarak kullananlar tarikat mensubu dervişlerdi. Peçevi’ye göre, İstanbul’da kahve, ilk olarak Halep’ten Hakem adında bir adam ile Şam’dan Şems adında birisinin 1554 yılında bir kahve dükkanı açmasıyla görüldü.

Kahvenin gelişinden sonra İstanbul’da çok sayıda kahvehane açıldı. Fakat 16. yüzyılın ortalarından itibaren birçok defalar kahvehaneler kapatıldı. En uzun süreli yasak IV. Murad devrinde oldu.

IV. Murad, ödünsüz bir tütün karşıtıydı. Tütünü yasaklayan bir kanun çıkararak, her kim tütün içerken görülürse öldürüleceğini ilan etmişti. Tebdil-i kıyafet gezdiği bir sırada, aralarında devlet memurlarının da olduğu on dört kişiyi oturmuş tütün içerken yakalayınca hepsini öldürtmüştü.

1633 yılında İstanbul’da çok büyük bir yangın oldu, kentin üçte ikisini yok etmişti. Kahvehanelerde bu olay nedeniyle yönetimden hoşnutsuzluk dile getirilmeye başlanmıştı. İktidar eleştirilip muhalefet ses yükseltmeye başladığında IV. Murad otoritesini daha yeni kuruyordu. Padişahın asıl ürkme sebebi buydu. Bu durum karşısında Padişah, Şeyhülislam’dan fetva alarak 1633 yılında kahvehaneleri kapattı. Bir ferman yayınlarak, kahve ve tütün içilmesini yasakladı.

Ancak padişahın azmi tütün içilmesini bütünüyle engellemeyemedi, çünkü Naima’ya göre insanlara doğruyu zorla kabul ettiremezsiniz, onları boğazlasanız bile bağımlılıklarından vazgeçmezlerdi. Naima ile aynı dönemde yaşamış olan Katip Çele-

bi de, cezalandırmanın boşuna olduğu görüşünü destekliyordu. Hatta o, bir şeyi yasaklamanın onu olsa olsa daha da cazip kıla-
cağını savunuyordu. IV. Murad kahvehanelerle birlikte tütün
de tamamen yasaklamış, bunu “fukaraya da zenginlere de öyle
bir iyilik ve ihsanda bulundular ki, kıyamete kadar teşekkür
etseler yine kafi gelmez” diye yorumlayan Peçevi’den böylece
bolca övgü almıştı.

Bir yıl sonra 1634’te meyhaneler de kapatıldı ve içki yasağı
başladı. Onun hükümdarlığı döneminde de kahvehaneler ka-
palı kaldı. Nikris hastası olan IV. Murad’ın ölüm sebebi de aşırı
içkiden dolayıdır.

Her padişah IV. Murad gibi tütün içtikleri, kahvehane açtık-
ları için öldürülmüyordu. Avcı Mehmed³ (1642-1693) tahta
geçtikten sonra kahvehaneler açıldı, İstanbul halkı bundan çok
hoşnut oldu.

Peçevi’nin dışında da tütünü lanetleyenler vardı. Ecdatları-
nın tütün yüzünden pek çok insan öldürdüğünü savunan 1703
isyanının liderleri, şeyhülislamdan bu maddeyi yasaklayan bir
fetva bile istediler. Şeyhülislam bunu onaylamadı, fakat tütü-
nün kamusal alanda kullanılmasının yasaklanmasını kabul etti.

Kahve ve tütün içmek insanların öyle vaktini alıyordu ki, bir
şiire göre, insanların namaz kılmaya vakitleri kalmaz olmuştu.
19. yüzyıl başlarında, Ramazan’da kılınan teravih namazı için
camiye gitmek yerine kahvehanelerde oturma modası öyle ya-
yıldı ki, 1809’da halkın bunu yapması resmen yasaklandı ve
kahvehane sahipleri uyarıldı. Kahvehanelerde yakalananlar
Ağa Kapısı’na yollanıyorlardı ama rüşvetle serbest kalıyorlardı.

Bıraktığımız yerden konumuza devam edelim; “Kolomb
(Columbus) Değişimi/Takası” adı verilen bu süreçte yüzyıllar-
dır aşama aşama farklılaşan hayatlar ve ekonomiler yeni mah-
suller, hayvanlar, teknoloji ve patojenlerin akışıyla birdenbire
dönüşmüştür. O dönemde hem Avrupalılar hem de Amerikan

³ IV. Mehmed’in dünyada başka örneği olmayan muhteşem saltanat kayığı
İstanbul Deniz Müzesindedir.

Yerlileri bu etkilerin birçoğunu öngörmemiş ve yanlış anlamıştır ama karaya ilk ayak basıldıktan sonra bu sürecin geri dönüşü olmamıştır.

Ürünler takas edilmek üzere dünyanın her yerine gönderiliyordu, ama bunlar genellikle Batı Avrupa gemilerinde taşınıyordu. Bu onlara büyük kazançlar sağlıyordu ve sömürge imparatorluklarının bulunmadığı yerlerde bile, ticaret koşullarını dayatmalarına olanak sağladı. Avrupalılar giderek şeker, değerli madenler ve kereste gibi işlenmemiş veya yarı işlenmiş hammaddeler karşılığında işlenmiş mal ihraç etmeye başladığından, bu ticaret aynı zamanda, Avrupa'da gemi yapıcılığından tekstile birçok sanayi kolunun büyümesini sağladı. Uluslararası ticaret ve işlenmiş Avrupa mallarına olan talep, Avrupa'nın belli bölgelerinde zaten canlanmaya başlamış olan ekonominin büyümesini sağladı.

Besin ve Çiftlik

Yerlilerin demografik açıdan çöküşünün asli nedeni olan Avrupalıların peşinden gelen mikrop dalgası, tarihçilerin "Kolumb (Columbus) takası/değişimi" dediği Eski ve Yeni Dünyaların ekosistemlerinin melezleşmesinin tek unsuru değildir. İki tarafın hem biyolojik, hem kültürel açıdan karşılıklı olarak birbirlerine uzak olduğu dönem boyunca, bir taraftan Amerika'da, öbür taraftan Avrasya ve Afrika'da, fauna ve flora çok farklı şekilde evrim geçirmiş ve bu iki büyük bölgenin insanları çok farklı tarımsal sistemler geliştirmiştir. Ortadoğu ve Çin merkezli neolitik devrimlerin temeli olan tahıllar, yani buğday, arpa, darı, pirinç ve diğerleri Amerika kıtalarında bilinmezdi.

Avrupalılar Amerika kıtalarına yerleşmeye başladığında kendi gıdalarını ve evcilleştirilmiş hayvanlarını da getirmiştir. Koloniciler mahsullerini yetiştirmek ve hayvanlarını beslemek için geniş ormanlık bölgeleri yok etmiştir. Bu bölgelere özgü bazı doğal türler, doğal yaşam ortamlarını kaybetmiştir. İstenmeyerek de olsa karahindiba ve boğadiken gibi yabancı otların tohumları, Amerika arazilerine bulaştırılmıştır.

Hem iklimsel, hem kültürel nedenlerden dolayı temel besin maddesi bitkilerin yeni ortamlarına uyum sağlaması her zamana kolay ve hızlı olmaz. Avrasya'nın tahılları, Amerika'nın ancak ılıman bölgelerinde uygun arazi bulacaktır ve İspanyolların kendi gıda alışkanlıklarının temel unsurları olan zeytin yetiştiriciliğini ve bağıcılığı tropikal bölgelerde uygulama girişimleri de büyük zorluklarla karşılaşacaktır. Öte yandan Avrupa'ya geçen mısır ve patates büyük bir başarı yakalayacaktır. Nitekim geleneksel tahıllara göre alan birimi başına daha fazla ürün verme avantajına sahiptirler ve özellikle patates örneğinde, görece besleyicilik düşüklüklerini telafi edecek şekilde, sert iklimlere ve dağlık arazilere uyma kapasiteleri daha fazladır.

Yeni temel gıda ürünleri, Atlantik'in her iki yakasındaki insanların hayatını dönüştürmüştür. Karbonhidrat yönünden zengin ve kolayca yetiştirilebilen patates ve mısır, Avrupa'daki kronik gıda kıtlığının aşılmasına katkıda bulunmuştur. Bu ürünler, amonyak ve tatlı patatesle birlikte Afrika ve Asya'ya yayılmıştır. Yenidünya'da buğday, Kuzey ve Güney Amerika'nın ılıman bölgelerinde ve Meksika'nın dağlık bölgelerinde yetiştirilmiş ve on milyonlarca yerleşimcinin temel besin kaynağı olmuştur.

Amerika'nın sunduğu başka ürünler de vardır. Bu gıdalar niceliksel olarak Avrupalıların gıda rejimlerine daha az etki etse de, beslenme zevk ve alışkanlıklarını derinden değiştirirler. Domates, biber, çeşitli fasulye tipleri, kakao ve sözde gıda olan tütünü hatırlamak yeterlidir.

Faunaya gelince; hem iş hayvanı hem de gıda ve hammadde sağlayan hayvanlar açısından Amerika kıtaları epey yoksuldur. Büyükbaş hayvanlar, küçükbaş hayvanlar, domuzlar ve at familyası gibi büyükçe hayvanlar hiç yoktur; bu da Kolomb öncesi ekonomiler için önemli bir eksikliktir. Yenidünya'ya atların getirilmesi, seyahati ve nakliye kolaylaştırmanın yanı sıra daha etkili ve seçici avlanmaya olanak tanıyarak devrim etkisi yaratmıştır. Sömürge kurma sürecinin en başından beri bu türler Avrupa'dan ithal edilir ve olağanüstü derecede yayılırlar. O

kadar ki, bazıları yabanıl hale bile döner. Eskidünya'da epeyce yaygınlaşmış olan tek Amerikan hayvan türü hindidir.

Değişimin diğer yönünde ise patates, domates, tatlı mısır, fasulye, balkabağı, kabak ve tütünün yanı sıra hindiler ve hintdomuzları Eskidünya'ya götürülmüştür.

Biyolojik Afet

Daha önce analtıldığında da görüldüğü gibi, Kolomb (Columbus) *Değişiminin/Takasının* doğrudan ortaya çıkan en yıkıcı etkisi, Amerika kıtalarına yeni hastalıkların taşınması sonucunda yaşanmıştır.

Koloniciler ve beraberinde getirdikleri tavuklar, sığırlar, sıçanlar ve sivrisinekler hiçbir savunma mekanizmasına sahip olmayan yerli halka hastalıklar bulaştırmıştır. Amerikan yerlilerinin bağışıklık sistemleri *çiçek hastalığı, kızamık, suçiçeği, grip, sıtma* ve *sarihumba* gibi yabancı hastalıklarla başa çıkamamıştır. Bu hastalıklara maruz kaldıklarında yüz binlercesi ölmeye başlamıştır. 1738'deki çiçek hastalığı salgınında Çeroiki halkının yarısı ölmüştür ve bazı kabileler tamamen yok olmuştur. Avrupalı kâşifler de *chagas* hastalığı gibi Amerika kıtalarına özgü hastalıklara yakalanmış ve bunları Eskidünya'ya taşımıştır. Ancak bu hastalıkların etkisi, Eskidünya patojenlerinin Yenidünya'daki etkilerinin yanında hiç kalır.

Kültürel Değişim

Ateşli silahlar ve alfabe kullanan, küçük ve büyükbaş hayvanlar yetiştiren, arıcılık yapan Eskidünya toplumlarıyla karşı karşıya geldiklerinde Yenidünya halkları halen taş devri araçları kullanmaktadır, tekerlekli araçlara sahip değildir ve çok az evcil hayvana sahiptir. İki taraf doğaya "sahip olma" ve mülkiyete karşı çok farklı tutumlara sahip olduğu için özellikle Amerika kıtalarında kültürel değişimler daha da karmaşık hale gelmiştir; bu tutum farklılığı, Amerikan yerlilerinin Avrupalılarla ilişkilerinde önemli sonuçlar doğurmuştur. Yenidünya'ya atların getirilmesi, Büyük Düzlükler bölgesinin güneyine egemen

olan yeni bir göçebe Kızılderili kabilesinin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Hristiyanlık Yenidünya'ya yayılmaya başlamış ve bazı unsurları eski İnk ve Aztek bölgelerindeki Kolomb öncesi inançlarla birleşmiştir. Batı Afrika dini de Yenidünya'ya ulaşmıştır. Öte yandan okuryazarlık ve metal araçlar ve makineler gibi yenilikler eğitim ve tarımda ilerlemelere ve savaşların daha da yıkıcı olarak evrilmesine yol açmıştır.

Değişim Ekonomisi

Eskidünya kâşifler ve koloniciler aracılığıyla ithalat ve ihracat yapıyorken; yerleşik halklar arasında takasla ticaret yapan Yenidünya keşfedildikten sonra, Eskidünya'dan kâşifler ve koloniciler aracılığıyla ithalat ve ihracat yapar hale geliyor.

17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa'da ekonomik büyümenin işaretleri ivme kazanmıştır. Esnafılık ve tarımda emeğin üretkenliği, Hollanda gibi bölgelerde belirgin biçimde artmıştır. Merkez Bankaları ve anonim ortaklıkları gibi yeni mali kurumlar, modern kapitalizmin temellerini atmıştır. Karmaşık deniz ticaret ağları, Amerika kıtalarındaki Avrupa kolonilerini Avrupa, Afrika ve Asya'ya bağlamıştır. Çoğunlukla *Batı Afrika'daki Avrupalı tüccarlar tarafından satın alınan köleler*, kalabalık gruplar halinde kolonilerdeki çiftliklere aktarılmış ve Yenidünya'nın bazı bölgelerinde Afrika kökenlilerin sayısı hem Avrupalıları hem de yerli nüfusu geride bırakmıştır. Avrupalılar kendi kıtalarında Çin ve Hindistan'dan lüks eşyaları ve Karayipler ve Brezilya'daki çiftliklerden şeker ve kahve gibi ürünleri tüketmiştir. Kuzey Amerika, Batı Hint Adaları ve Hindistan sömürgeciler arasında rekabete sahne olmuştur; Moğol İmparatorluğunun ani çöküşü, Hindistan'ın çeşitli bölgelerini Avrupalıların fetihlerine açmıştır.

“Kolomb (Columbus) Değişimi” en başından itibaren güçlü bir ekonomik etmen içerir. Altın ve gümüşten kahve, tütün ve şeker kamışına kadar çok çeşitli ürünler geniş ölçekte nakledilmiş ve çoğunlukla Avrupalı tüccarlar ve çiftlik sahipleri kazanç sağlamıştır.

Çok geçmeden *köle ticareti* de bu ağın önemli bir parçası haline gelmiştir. Çok sayıda insanın kıtadan kıtaya taşınması, tarifi imkânsız baskı, sefalet ve birçok kuşağın erken ölümü pahasına yeni ekonomilere sürekli işgücü sağlamıştır. Kolomb (Columbus) Değişiminin Atlantik'in her iki yakasındaki dramatik ve geri çevrilmez etkileri, hayatları yüzyıllarca şekillendirmeye devam etmiştir.

KÖLE TİCARETİ

Portekizlilerin keşifleriyle birlikte insanlık tarihinin, özelde de Avrupa tarihinin o günden bugüne en utançlı olayı Atlantik köle ticaretinin başlatılmış oluşudur. Köle ticareti ilk kez yapıyor değildi ama binlerce yıllık insanlık tarihinde bu denli vahşicesine ilk kez tanık olunuyordu.

15. yüzyılda Portekizliler Asya'ya giden denizyolları aradılar. Bu süreçte Afrika sahilini keşfettiler. Buralarda ticaret merkezleri kurdular. Batı Afrika krallıklarıyla çeşitli ürünleri takas ettiler. Bu ilişki belirli ölçüde eşit bir temelde kurulmuştu.

Bartolomeu Dias Afrika'nın güney ucunu dolaştıktan sonra, bir başka Portekizli kâşif olan Vasco da Gama Avrupa ve doğu arasında deniz ticaret yolları açtı. Hindistan'a üç yolculuk yaptı. Portekiz Hindistan'ın valisi oldu. Böylece Portekiz, bu zengin pazarı ilk kez eline geçirmiş oluyordu.

Avrupa'nın Afrika'yla ilişkileri sırasında sınırlı bir köle ticareti söz konusuydu. Bu, dünyanın diğer bölgelerinde olduğundan çok da farklı değildi (Ortaçağın başlarında, milyonlarca insan Araplar, Vikingler, Franklar ve Yunanlar tarafından köleleştirilmiştir). Afrikalı kölelerin Atlantik üzerinden taşınması esas olarak 14. yüzyılın sonlarında ve 15. yüzyılda başladı. Bu dönemde öncelikle Portekizliler ve İspanyollar, sonraları ise Alman, İngiliz ve Fransızlar Yenidünya'da koloniler kurdular.

Portekizli tüccar ve kâşif Antao Gonçalves, 1441'de Batı Afrika'dan aldığı kölelerle, bu ticareti başlatan ilk Avrupalı oldu. Portekizliler Hindistan'a uzanan ticaret yollarını geliştir-

mek istiyordu ve bunun için Afrika'nın Hint Okyanusu kıyıları-
nı da keşfediyorlardı.

Avrupa ve Afrika arasındaki teması sağlayan en önemli et-
ken, esir alınan Afrikalı köleler oldu. Yenidünya'nın pamuk,
tütün ve şeker tarlalarındaki artan işgücü ihtiyacı, Batı Afrika
sahillerinde korkunç bir ticaretin başlamasına neden oldu.

Köle Ticareti, Aslında İnsan Ticareti Neden Yapıldı?

Lakabı Denizci olan Prens Henrique (Henry) ilk denizcilik
okulunu kurdu, burada konuyla ilgili her alandaki uzmanları
topladı, keşiflerde çok önemli öncü rol oynadı demiştik; aynı
Henrique ilk planlı köleciliği de başlatan kişidir.

1443'te Henrique, Kral Duarte'nin ölümünden sonra tahtı-
nın vârisi olan kardeşi Pedro'yu, Bojidar Burnunun güneyine
yapılacak tüm gemi seferlerinin kendi tekeline verilmesine ikna
etti. Okyanusun kendi malı olduğunu iddia edecek kadar hırs-
lıydı. Akdeniz'de Kuzey Avrupa'ya ve Kuzey Afrika kıyıların-
dan ticari eşya taşıyan gemi filosu vardı. Fakat deniz ticareti
istenildiği gibi verimli değildi.

Gerçekte, Henrique'nin gemileri artık gelenekselleşen yıllık
fok avından elde edilen deri ve yağdan fazlasıyla geri dönmü-
yordu. Yalnızca bir kez 1441'de bir kaptan, söylendiğine göre,
"On siyah erkek ve kadın... biraz altın tozu, öküz derisinden bir
kalkan ve ayrıca..." alarak dönmüştü. Henrique vaatleriyle Por-
tekizli olmayan denizcileri de cazip Afrika yolculuğuna ayartıp
filosuna katıyordu.

İnsan gücü gibi, para da Portekiz'de her zaman yetersiz ol-
muştı ve Tapınakçıların hazinesinin anahtarı elinde olmasına
rağmen Henrique'nin gücü, bu pahalı keşif işini devamlı finan-
se etmeye yetmiyordu. Çeşitli bankerlerle ortaklık yaparak se-
ferleri finanse ediyordu ve 1445'te, bayraklarında Henrique'nin
İsa Şövalyeleri Tarikatının Kızıl Tapınak haçlı bayraklarını dal-
galandıran tam yirmi altı gemi, Afrika'ya doğru yola çıktı. Av-
rupalıların gözleri hayal bile etmedikleri yeni bir dünyaya açıl-
mıştı. Vardıkları limanlarda, iç kısımlarda Avrupalıların canını



Kaynak: <https://www.worldhistory.org/image/14123/portuguese-colonial-empire-in-the-age-of-explorati/>

sıkan durum, örneğin Senegal’de olduğu gibi, buradaki insanların bile Müslüman oluşlarıydı. Ama bu insanlar Hristiyanların bağınazlığına karşın onlarla iş yapmaktan memnundu.

Tüm Afrikalı hükümdarlar her zaman cömert davranmıyorlardı, Portekizlilerin taş atan topraklarla donatılmış karavelalarına saldırıyorlar; çok sayıda şövalye, şövalye yardımcısı, asker ve gemici bu saldırılarda öldü ve tercüman olarak karaya çıkarılmaya çalışılan esirler de sahilde dövülerek öldürüldü. Mürettebatı yarıya inmiş gemiler eve döndükçe Henrique bile ciddi olarak ürkmeye başlar. Ama buna rağmen gemi seferleri durdurulmaz.

Portekiz ticaret ağı kıyı boyunca dolandıkça, birkaç çuval altın tozu da Lizbon’a ulaşmaya başladı; kısa süre içinde, altın para olarak kruzado (adını *Cruzada* yani Haçlı Seferlerinden almıştı) Lizbon darphanesinde gururla basılmaya başlayacaktı. Bunun devamı gelmeyecek (Gambiya’da) Altın Nehrinin bir zengin kaynak olmadığı görülür. Henrique mürettebatını bir de efsane olarak uydurulmuş Rahip Yohannes’i aramaya gönderdi. Güya Etiyopya Körfezi bölgesinde bu Kral bulunursa, yenilmez ordusuyla Müslümanları toptan kırıp ortadan kaldıracakmış.

Denizcilikte bilimsel çalışmalara, akılcılığa önem veren Prens öte yandan Batı Hristiyanlığının küresel egemenlik misyonunda mucizelerden medet umuyor; bu çelişki şaşırtıcı değil, ortaçağ insanında geleneksel olarak var olan bir davranış biçimi. Henrique’nin aşırı para ve insan harcamaları, karşı sesleri yükseltmeye başladı.

Aykırı sesler, neredeyse altın kadar değerli bir başka ticari malın ülkeye gelişiyle duruldu: *köleler*.

Henrique ilk planlı köle seferine 1444’te yelken açtı ve Afrika’nın batı çıkıntısının orta noktasında bulunan Arguin Adasının barışçıl, balıkçı kasabalarına vahşice saldırdı. Vaka-yinameler buradaki vahşeti yazarken, yapılan eylemin Yüce Tanrıları adına yapıldığını kayda geçiriyor, katliama dini kılıf uyduruyor; “ Tanrı adına yaptıkları tüm işler sonunda, yorgunlukları ve masraflarını, ölen veya öldürülenlerin dışında

yüz altmış beş erkek, kadın ve çocuk esirle mükâfatlandırdı.”

Esirciler buradan yolarına devam ettiler, önlerine gelen her köye saldırdılar, kadın, erkek, özellikle çocuk tercih ederek, kısa günün kazancı olarak bir köyde biri kadın sekiz erkek, bir başkasında on sekiz kadın ve çocuk, devamında sallarla kaçmaya çalışan Mağriplilerin bazılarını öldürerek, on dört çocuk aldılar. Portekizliler daha fazla esir almaya devam ettiler; bunların arasında, terk edilen köyünde geride kalmış genç bir kız da vardı. Toplam 240 erkek, kadın ve çocuk, birbirine bağlanarak beklemekte olan gemilere yerleştirilmek üzere götürüldü. Zaten hamamböceği ve fare kaynayan kalabalık gemi ambarları ile güverteler, sintine suyu ve çürük balık yüzünden leş gibi kokarken, şimdi bir de buram buram panik içinde titreyen kölelerin pisliği kokuyordu. Zorlu yolculuğun ardından sağ kalmış olan köleler acınacak bir haldeydi ve çıplak halde dizilip ne kadar güçlü oldukları denenirken bazı Portekizliler bile dehşete düşmüş vaziyetteydi. Gördüklerini yazan birisi gözyaşlarına boğulduğunu yazmış.

Henrique kazandığı zaferden gururla limana gelip paraya çevireceği mallarını, yani esirlerini keyifle izlemiş; altın tarlalarını bulamamış, ama Portekiz’e dünyanın en büyük köle ticaret güçleri arasında bir yer kazandırmıştı. Ertesi yıl ağzına kadar dolu başka bir köle nakliyesi Lizbon’a ulaştığında artık aykırı sesler de susmak zorunda kalacaklardı. Köleler, kelepçeli esaretleriyle Portekiz’in okyanusları keşfetme misyonunda durumu kurtarmıştı. Henrique “denizci” lakabı yanına “köle taciri general”i de ekletmiş, tutsak ettiği tüm “kâfirleri”, din uğruna savaş veriyor gerekçesiyle köleleştirmesi hakkıydı. Henrique’nin ömrü boyunca belki 20.000 Afrikalı esir edilerek veya satın alınarak Portekiz’e getirildi; o yüzyıl sonunda bu sayı 150.000’e çıkmıştı.

Köle ticareti peşine düşenleri dini açıdan destekleyen önemli bir kurum ve makam vardı; Kilise ve Papa.

Köle ticaretinin yalnızca kazançlı bir iş değil aynı zamanda İncil’i dinsizlere ulaştırdığı için Tanrı’yı memnun eden bir eylem olduğuna inanılıyordu. Kilise bu görüşe katılmakla kal-

madı, aynı zamanda onayını açıkça göstermek için bir dizi faaliyetlere girişti. 1452’de Papa, Portekizlilere, karşılaştıkları tüm “Sarazenlere, putperestlere ve diğer inançsızlara” mallarını ve topraklarını ele geçirmek üzere saldırma ve onlara –Hıristiyanlığa dönseler bile– soyunu sopunu köleliğe indirgeme hakkı veren bir papalık fermanı yayınladı. 1454’te Henrique’nin şövalye tarikatını, yeni keşfedilen tüm topraklar üzerindeki tek ruhani yetkili ilan etti.

Amerika kıtasında önce İspanyol işgalciler, ardından Avrupa’dan akın akın gelen yerleşimciler, yerli halkı, Kızılderilileri çeşitli yöntemlerle kitlesel olarak öldürünce üretimin yapılabilmesi için işgücü açığı ortaya çıktı, kol kuvveti işçileri gereksinimi doğdu. Yalnızca satın alma maliyeti olan bu insanların koruyan yasalar bile yoktu. Nasıl ki Kolomb’dan Vasco da Gama’ya ondan Cortés’e ve başkalarına kadar kâşiflerin hemen hepsinin gözünde yerliler insan değildiyse, aradan geçen yaklaşık üç yüz yılda da Avrupalı’nın değerlendirmesinde bir değişiklik yoktu. Afrikalı da insan değildi! Üstelik bunları söyleyen din adamlarıydı, çünkü onlara göre bu insanlar kutsal kitaplarında yazılı değildi!

Kolomb’un davranışlarından bir örnek görürsek durumun vahametini anlarız; aynı gemide bulunan ve seyahatin günlüğünü yazan Las Casas anlatıyor: “Kolomb emirlere şiddeti de eklemek zorunda kaldı. Bazı adamları astırdı, diğerlerini kamçılattı ve her zamankinden daha sert ve acımasız oldu.” Papalık temsilcisi Peder Boil bile onu aşırı derecede acımasız olmakla suçluyor! Bu aşırı şiddeti, İspanyol’u da Portekiz’i de hem gemilerde hem de karada uyguladılar.

Yüreğinde acıma duygusu kalmış din adamı Las Casas’ın tanıklığı Avrupalıların yerli halka karşı yapılan akıl almaz katliam yöntemlerini anlatıyor; yerlilerle Kolomb ve kardeşi çatışmaya giriyor, ilkel silahlara karşı ateşli silahlarla karşılık veriyorlar, bu da yeterli olmuyor, domuz avında yararlandıkları köpekleri kullanıyorlar. Rahip Las Casas yazıyor: “... ilk kez burada düşünüldü; şeytanca bir fikirdi. Bütün Amerika’ya yayıldı ve an-

cak dünyanın bu bölümünde boyun eğdirilecek ve yok edilecek başka toprak ve insan kalmayınca bitecektir... Yerli ulusunu tamamen yok etmek için düşünülüp uygulanan birçok keşiften birincisiydi.” Bunun sonucunda işgücü açığı ortaya çıktı, Afrika’dan getirilen kölelerle açığı kapatmaya çalıştılar, ama zaman zaman aynı köpeklere bu insanları da parçalattırdılar. Dayanamayanlar da zehir içerek intihar etti.

Yerli işgücünün yetersizliği yerleşimcilere büyük sorun çıkarır. Daha önce ilk dönemin Amerika kıtası kâşifleri çok sayıda yerlileri köle olarak nasıl İspanya’ya getirdilerse, Asya ve Afrika’da da Portekizliler tarafından aynı yöntem uygulandı. Bu şekilde, uzak piyasalara ihraç edilmek üzere büyük ölçekte ürün yetiştirme gibi modern diyebileceğimiz unsurlarla, kölelik gibi arkaik kurumları yan yana getiren ekonomik ve sosyal bir sistem olan büyük çiftlikler yaratılır.

Şeker ihracatı nasıl Atlantik üzerinden Amerikan sömürge ekonomisiyle Avrupa ekonomisini birbirine bağlarsa, köle ticareti de trajik bir şekilde Atlantik Okyanusunun Portekizlilerin kontrolündeki Afrika kıyılarını İspanyolların kontrolündeki Amerika kıyılarına bağlar. İşgücü kaynağı Portekizlilerin yetki alanına girdiğinden, bir yüzyıldan uzun bir süre boyunca hızla yayılmakta olan Amerika’daki büyük çiftliklere bu yaşamsal üretim unsurunu sağlayanlar Portekizlilerdir. 1519’la 1600 arasında, 250 binden fazla Afrikalı tropikal Amerika’ya götürülür ve Atlantik geçişi o kadar acımasız koşullarda gerçekleştirilir ki, geçiş süresince muhtemelen bir o kadarı da ölür. Bu da üç yüz yıldan fazla sürececek bir dramın sadece başlangıcıdır. Portekizlilerin köle ticaretindeki tekeli, Brezilya’nın şeker üretimindeki uzun vadeli birinciliğini en azından kısmen açıklar. 1629 yılında şeker kamışı işleme tesis sayısı 346’ya çıkmıştı.

Denizci Henrique, Atlantik köle ticaretinin açılışını yapmak gibi ağır bir bedel pahasına, Avrupa’nın ufkunu genişletmişti. Bedeli gerçekten çok ağır oldu.

Karl Marx, “Sermaye, tüm vantuzlarıyla kan ve irin emerek doğar [...] Avrupa emekçilerinin gizli köleliğine hayranlık duyabilmek için Yeni Dünya’da açık bir kölelik gerekiyordu,” diyor.

İnsan Avı

16. yüzyıla gelindiğinde, Afrika’nın doğal kaynaklarını ve insan gücünü sömüren tek Avrupa ülkesi Portekiz değildi. İngilizler 1530 yılında Batı Afrika limanlarına uğramaya başlamış ve burada James Kalesini kurmuşlardı. 17. yüzyılda ise West India Company’i (Batı Hindistan Kumpanyası) kuran Hollandalılar, Batı Afrika sahilleri boyunca 16 tane kale kurarak köle ticaretine başladılar. Yüzyılın ortalarında Afrika’nın batı sahilinde kırktan fazla köle toplama merkezi kuruldu.

1652’de East India Company’nin (Doğu Hindistan Kumpanyası- Şirketi) karargâhı olmak üzere Afrika’daki ilk Hollanda kolonisi olan Cape Town kolonisi kuruldu. Fransa da 1626’da Senegal’i Hollandalılardan alıp 1642’de Madagaskar’ı işgal ederek pazara girdi. Ardından İsveç, Danimarka ve Prusya da köle ticaretine başladı.

Bu süreç boyunca Avrupalıların Afrika’daki ilerlemeleri sahil şeritleriyle sınırlıydı. Çünkü köle ticareti sürekli olarak gemi taşımacılığını gerektiriyordu. Ayrıca Avrupalı köle tüccarlarının yerli işbirlikçileri olan hükümdarlar, Avrupalılara büyük imtiyazlar-ayrıcalıklar vermelerine rağmen toprak işgallerine direniyorlardı. Bunun dışında iklim koşulları, zorlu yollar ve Avrupalıların bağışıklık sisteminin alışık olmadığı salgınlar, işleri daha da zorlaştırıyordu.

İç bölgelerde köleleştirilmiş olan Afrikalılar kıyılara yakın kurulmuş olan kalelere getirilip Yenidünya’ya götürülmeyi bekliyordu. (Bu süreç özellikle 18. yüzyılda hızlanacaktı.) 1650 ve 1850 yılları arasında 11,5 milyon Afrikalı Yenidünya’ya taşındı. Kraliyet Afrika Şirketi İngiltere’de 1660 yılında kurulur. Batı Afrika kıyılarından alınan köleler Amerika kıtalarında satılır.

Atlantik’e gelince, hem İspanyollar hem de rakipleri olan Fransızlar, İngilizler ve Hollandalılar, özellikle 16. yüzyılın

ortasından sonra Habsburg Hanedanı⁴ devletinin itibarının ve dolayısıyla siyasi ve askeri hareket kabiliyetinin, Potosi'nin çok zengin madenlerinden çıkan gümüşü taşıyan kalyon konvoylarının güvenliğine ne kadar bağlı olduğunun tam olarak bilincindedir.

Öte yandan Amerikan sömürge ekonomisinin diğer taşıyıcı sektörü olan büyük çiftliklerin ve özellikle şeker üretiminin canlılığı, Afrika'dan giderek artan köle akımına bağlıdır. Bir kez daha Atlantik'i geçmek, ama bu sefer ters yönden geçmek söz konusudur. Okyanus sularının İspanyol kalyonlarınca gözetimi epey etkili olsa da aşılmaz değildir. İngilizler, Hollandalılar ve Fransızlar, işgücüne ihtiyaç duyan İspanyol büyük çiftlik sahiplerinin işbirliğiyle, zaman zaman köle ticaretine dahil olmayı ve bazen de İngiliz korsan Francis Drake'in Panama Kıstağı üzerinden gümüş ve mücevher taşıyan bir kervanı ele geçirmesi veya Cartagena ve Santo Domingo gibi önemli İspanyol sömürge kentlerinin ani baskınla ele geçirilmesi gibi, ses getirici eylemler gerçekleştirmeyi becerdiler.

Afrika'daki kölelerin Amerika'daki Avrupa kolonilerine taşınması 18. yüzyılda dramatik biçimde arttı. 1780'lerde yaklaşık olarak her yıl 90.000 Afrikalı köle Atlantik üzerinden taşınyordu. 19. yüzyılın ortalarında tahmini 9,5 milyon Afrikalı Yenidünya'ya taşınmıştı. Bu, tarihte görülmüş en yüksek sayıdaki kitlesel zorunlu göçtü.

1790'da, Eli Whitney çekirdeği pamuk tiftiğinden mekanik araçlarla çıkarabilen basit bir alet olan çırcır makinesini icat etti. Bu, bir plantasyon kölesinin bu icattan önce ürettiği yarım kilo yerine, günde yirmi beş kilo pamuk üretebileceği anlamına geliyordu. Whitney'in icadı olan çırcır makinesi geniş ölçüde fikir hırsızlığına maruz kaldı ve kendisi bundan hiçbir şey kazanmadı; oysa pamuk kodamanları bundan bir servet elde ettiler. Bu buluşla pamuk ticareti çok kazançlı hale geldi ve sanayi

⁴ Habsburg Monarşisi, 1526-1806 yılları arasında Habsburg Hanedanı tarafından yönetilen Orta Avrupa topraklarına verilen addır.

devrimini körükleyen Lancashire pamuk endüstrisini oluşturdu. 1810'da köle ticareti yasadışıydı fakat pamuk plantasyonlarında hâlâ bir milyon köle çalışmaktaydı. Çiftlik sahipleri, yaşlı ve hastalıklı kölelerini yenisiyle değiştirmek için kendi kölelerinin üremesini sağlıyorlardı ve Amerikan İç Savaşı sırasında çiftliklerde dört milyon köle çalışıyordu.

Atlantik köle ticareti genellikle üçlü bir sisteme göre gerçekleşiyordu. Avrupa'dan yola çıkan gemiler pamuk mamulleri, çeşitli donanım ve silah taşıyarak Batı Afrika'ya geliyorlardı (Batı Afrikalılar bu silahları köle ele geçirmek için kullanıyorlardı). Bu ürünlerin karşılığında Amerika'ya taşınacak olan köleler alınıyordu. Daha sonra gemiler şeker ve diğer koloni üretimleriyle dolu olarak Avrupa'ya geri dönüyorlardı.

Aslında Amerika kıtasında beyazlar yerlilerin yaşamlarını altüst etmişlerdi. Ormanda yaşayan yerlilerin becerilerini takdir ediyorlardı. Ama تنها çiftliklerde yaşayan beyazlar en iyi yerlinin ölü bir yerli olduğunu düşünme eğilimindeydi. Kimi zaman beyazlar yerlileri köleleştirmeyi deniyor ama onlar kaçıp ormanların içlerinde kayboluveriyorlardı. Yerli kabileleri beyazlardan uzaklaşmak için batıya göç etmişti. Yalnızca, Büyük Göllerin doğusundaki ürkütücü İrokualar topraklarını bırakmamıştı.

Amerika'ya yeni yerleşenlerin gözünde başka bir Amerikalı grup yerliden çok daha değersizdi: Bunlar Afrika'dan getirilen siyahlardı. Göçmenler çiftlikte çalıştırılacak işçilere gereksinim duyduklarında aralarında çoğu siyahları (Afrika'dan getirilen köleleri) satın alıyordu. Bu kölelerin öyküsü son derece acıklı bir öyküydü. Kendi ülkelerinde başka siyahların oluşturduğu çeteler tarafından yerlerinden yurtlarından kaçırılmış, zincire vurulmuş ve kıyı şeridinde dek öldüresiye dövülmüşlerdi. Burada beyaz köle tacirleri onları esir alanlardan satın almış, gemilere doldurmuş, sıcaktan kavrulan pislik içindeki güvertelere zincirlemiş ve Yenidünya'ya götürmüşlerdi.

Köle avlamak için silahlı avcı birlikleri kurulmuştu ve bu kişiler köle olarak çalıştırılacak kadın erkek Afrikalıların pe-

şine düşüyorlar; kaçan, gelmek istemeyen olursa da gözlerini kırpmadan öldürüyorlardı. Bu nedenle öldürülmüş Afrikalı sayısı hiçbir zaman bilinemedi. Köle ticaretini yapan yalnız beyaz Avrupalılar değil, işbirlikçisi ticaret ortağı yerel Afrikalılar da vardı. Çoğu da, bu işten büyük kazanç sağlayan ülkelerin yöneticileri ve kabile şefleriydi. Toplanan köleler her zaman güverteye değil, ayakları zincirlenerek kadın erkek çıplak olarak geminin ambarına dolduruluyorlar, havasız, kendi idrar ve pislikleri içinde yolculuk yaptırılıyordu. Yolda ölenler denize atılıyor, itaatsizlik edenler işkenceyle cezalandırılıyordu. İbret olsun diye cesetleri gemi direğine asılıp bekletilirdi.

Esir alınmanın ve hemen sonra da Yenidünya'ya yapılan dehşetli yolculuğun yol açtığı sarsıntı günümüz insanınca düşünemeyecek kadar korkunçtu. Bir köle gemisinin kaptanı şöyle yazıyordu: "Yüz kadar köle şaşkın bakışlarımız altında denize atladı." Mürettebat kölelerin üçte ikisini kurtarmıştı ama ötekiler "kurtulmaya gayret etmediler, ölmeyi akıllarına koymuşlardı, doğrudan dibe battılar."

Afrikalı köleler arasında ölüm oranı çok yüksekti. Sonunda Batı Hint Adalarındaki şeker plantasyonlarına veya daha sonraki yıllarda Amerika Birleşik Devletleri'nin güneyindeki tütün ve pamuk plantasyonlarına ulaştıklarında, hayatlarının kalan kısmını buralarda çalışarak geçirmek üzere satılıyorlardı. Kölelerin Afrika'da 3 veya 4 sterline satın alındıklarına ve plantasyonlarda her birinin 30 sterline satıldığına ilişkin kayıtlar var. Gemilerin boyutları büyük ölçüde farklılık gösteriyordu. Kimi zaman bir ticaret gemisi az bir kazanç için birkaç köle taşırdı; fakat çoğu zaman, geminin tamamı köle ticaretine ayrılırdı. Daha sonraki yıllarda, en büyük köle gemileri berbat şartlarda 400 köleyi taşıyabilecek kapasiteye ulaşacaktı. Seyahatin son ayağında, yani Amerika'dan Avrupa'ya yapılan seyahatte gemiler Karayipler'den şeker, rom ve kereste taşıyordu. Tütün Virginia'dan yükleniyordu ve 18. yüzyılın sonlarında, Lancashire'da sayıları giderek artan imalathanelerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere Liverpool'a ham pamuk taşınmaya baş-

lanacaktı. Seferin üçüncü ayağında az sayıda köle taşınmıştır. Zenginlerin malikanelerinde en az bir zenci hizmetlinin bulunması çok moda olmuştu. Çoğu durumda bunlara göreceli iyi davranılmıştır.

Köle tacirleri Afrikalı siyahları İngiliz kolonilerine ilk kez 1619 yılında, yani ilk İngilizlerin yerleşmesinden 12 yıl sonra satmışlardı. Virginia'ya yerleşen bir beyaz bundan aldırıışsız bir biçimde söz ediyordu: "Ağustosun sonlarında Hollandalı bir tüccar bize yirmi zenci sattı." Kölelik kısa süre içinde güneyde yaygınlaştı, kuzeyde ise sıradanlaştı. Örneğin New Yorklu bir çiftçinin 12 kölesi vardı. Philadelphia'da, sonradan bir özgürlük savunucusu olan Benjamin Franklin dört köle sahibiydi. Bunlardan birine Othello adı verilmişti.

Taşınan 9,5 milyon kölenin yanı sıra, yaklaşık 2 milyon köle de bu yolculuklar sırasında ölmüştür. Köleliğin vahşeti Avrupa'da giderek daha fazla anlaşıldı. 18. yüzyılın ortalarında İngiltere'de dini gruplar köleliğin yasaklanması için kampanyalar başlattılar. Kölelerle ilgili yasaları düzenleyen elbette beyazlardı. Köle sahipleri, aslında, kölelere istedikleri her şeyi yapılabiliyorlardı, hatta döve döve öldürebiliyorlardı. Köleler yıllarca veya on yıllarca değil, yaşamları boyunca hizmet ediyordu; onların çocukları ve çocuklarının çocukları da öyle. 1981 yılında TRT'de gösterilen bir dizi vardı, adı: "Kökler"di, kahramanın adı da Kunta Kinte'ydi; dizinin yayınlandığı saatte sokaklar bomboş olurdu; Afrikalı kölelerin yaşadıkları zulmü 20. yüzyıl insanının gözleri önüne sermişlerdi.

Amerika'ya getirilip büyük çiftlik sahiplerine satılıyorlardı, ama özellikle İngiltere'de halk Afrika ve Amerika'daki dehşet verici koşullardan habersizdi. Köle ticareti ancak 18. yüzyılda, kısmen Avrupa'da aydınlanma çağının gelip çatması sayesinde sorgulanmaya başladı. Bunun merkezinde bilimsel sorgulamanın değerlerine inanç ve mantık, demokrasi ve özgürlük prensipleri bulunuyordu.

Marx özenli bir çalışmayla İngiltere'nin sadece 1773 yılında Jamaika plantasyonlarından elde ettiği net gelirin o günün

parasıyla 1.500.000 İngiliz lirasından fazla olduğunu hesapladı. 1807 yılında köle ticaretini en çok yapan İngiltere, İngiliz tüccarlarına köle ticaretini yasakladı. Buna rağmen pamuk ve şeker talebinin yüksek olduğu Kuzey Amerika, Brezilya ve Küba'ya köle taşınması azalmadan devam etti. Ekonomileri köle ticaretine dayanan Batı Afrika liderleri, köleleştirmenin ve köle satışının durmasına direniyorlardı. Kölelik yasaya aykırı olmasına karşın 1833 yılına kadar Britanya İmparatorluğunda yasaklanamadı.

On dokuzuncu yüzyıl ortalarının en ünlü Amerikalı biyoloğu Louis Agassiz, Tanrı'nın siyahları ve beyazları ayrı türler olarak yarattığını ileri sürdü. Kölelik yanlıları bu iddiayla çok rahatladı, çünkü İncil'deki merhamet ve eşitlik buyruklarının türümüzün sınırları dışında geçerli olması gerekmezdi. Kölelik karşıtları ne diyebilirdi? Bilim, soğuk ve nesnel ışığını konunun üzerine tutmuştu; Hristiyan umudu ve duygusallığı bunu yalanlayamazdı. On dokuzuncu yüzyılın ırkçı savları temelde kafatası ölçümlerine dayanıyordu. Bu yaklaşım bugün tamamen gözden düşmüştür. On dokuzuncu yüzyılın kafatası ölçümlerinin yerini, yirminci yüzyılda zekâ testleri almıştır.⁵

Amerika İç Savaşı sırasında, 1865 yılında köleliğin yasaklanması, Küba ve Brezilya'yı da 1886 ve 1888 yılında aynı yolu izlemeye zorladı. Böylece Atlantik köle ticareti bitmiş olsa da Arap ve Afrikalı tüccarlar Kuzey ve Doğu Afrika'ya köle taşımaya devam ettiler. 20. yüzyılda ortadan kaldırıldığı iddiasında olan dünyamızda, 21. yüzyılın yarısına gelinmiş, anlatılan yüzyıllardaki gibi olmamakla birlikte, zamanın ruhuna uygun olarak farklı şekilde kölelik sürdürülüyor.

Avrupa'nın tüm büyük devletlerinin tüccarları köle ticareti yaptı, devletler bunun sürdürülebilmesi için yasalar çıkardı, bu yolla sermaye birikimi de yapıldı, kölelik karşıtı sesler yükselince yavaş yavaş bıraktılar ama bu kez de Afrika'nın yeraltı zenginliği ortaya çıkınca işgaller arttı, sömürgecilik hızla yerleşmeye başladı.

⁵ Stephen Jay Gould, *Darwin ve Sonrası*, çev. Ceyhan Temürcü, s. 263-264.

Kölelik Konusu ve İnsan Hakları

21. yüzyılın ilk çeyreğinin bitirildiği bu dönemin halklarının köleliği anlamaları hiç kuşkusuz çok güçtür, belki hayal dünyalarında yaşatabilirler. Gerçi çok sayıda geri kalmış ya da kalkınmakta olan ülkeler diye tanımlanan ama bir kısmı üçüncü lig ülkelerin, özde var olmayan demokrasilerde yaşatılarak şekil değişmiş köleliği yaşamakta olduklarını değerlendiriyorum. Bunun en belirgin örneği dini kurallarla ve dini istismar eden siyasetçilerle yönetilen sözde laik devletlerdir.

“Modern” ve “Uygar” dediğimiz çağda da köleliğin bütünüyle ortadan kalkmış olduğunu söylemeye olanak yoktur; birçok yerde, köleliğin biçim değiştirerek de olsa varlığını sürdürdüğü görülebilmektedir.

Yirminci yüzyılda düzenlenmiş bazı önemli insan hakları belgelerinde “köleliğin yasaklanması”na ilişkin hükümler konulmasına gereksinim duyulması bunu göstermektedir.

Kölelik konusu “insan hakları” düşüncesinin tarihsel mücadele süreciyle daha anlaşılabilir kılınır. Bu konuda yazılmış onlarca yapıt var; çağdaş hukuk devletlerinde uygulanan yasalarla kesinkes kısıt altına alınmıştır. İnsan hakları hukuku konusunda Prof. Dr. Rona Aybay’ın yapıtları⁶ ufuk açıcıdır ve bu başlık altında anlatılanların dayandığı temel zemindir.

İnsan hakları ve özgürlük düşüncesinin tarihsel gelişimi

“İnsan hakları” ile “özgürlük”, birbiriyle iç içe geçmiş, aralarında yakın ilişki olan deyimlerdir. Özgürlük, çok boyutlu bir kavramdır. Bu nedenle, çeşitli açılardan incelenip değerlendirilebilir.

Ancak, uğruna bunca savaşım verilmiş, acılara katlanılmış, canlar feda edilmiş olan “özgürlük” deyiminin anlamı konusunda, değişik anlayışlar ve tartışmalar görülebilmektedir.

Örneğin, felsefe açısından bakıldığında, “Özgürlüğün anlamı nedir?” “İnsan özgür olabilir mi?”, “Özgürlük, insanın do-

⁶ Rona Aybay, *İnsan Hakları Hukuku*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayını, s. 25-29.

ğasında var olan bir değer midir, yoksa toplum yaşamı içinde ve toplum koşullarına göre oluşan bir kavram mıdır?”, “İnsan, bir şeyi yapmak ya da yapmamak konusunda ne ölçüde özgür istenciyle karar verebilir?”, “İnsanın özgür istenci denilen şeyin oluşumu nasıl açıklanabilir?” gibi sorular, bu konudaki felsefi tartışmaların konularını oluşturur.

Özgürlük sorunu, dinsel öğretiler açısından da tartışılabilir: Tanrısal istenç (irade) ile insan istenci (iradesi) arasındaki ilişki nedir? İnsanın bireysel düzeydeki istencinin (iradesinin) “Tanrısal” istenç karşısında sınırları nelerdir? Başka bir deyişle “Bütünsel istenç” (İradei külliye) ile “Bireysel istenç” arasındaki ilişki nedir? gibi konular, dinsel inançlar bağlamında tartışabilecek sorunlardır.

İnsan hakları kavramının tarih içinde nasıl ortaya çıktığı konusunda “başlangıç noktası” olarak kabul edilebilecek çeşitli olgular bulunabilir. Örneğin, İÖ 580-529 yılları arasında yaşamış Pers imparatoru Büyük Kiros’un (Cyrus) angaryayı ve köleliği yasaklaması, işçilerin haklarını gözetmesi, insanların dinlerine ve âdetlerine saygı gösterilmesi, sürgün edilmiş Yahudilerin yurtlarına dönmelerini sağlaması gibi nedenlerle, bir insan hakları öncüsü sayılabilir.

Öte yandan, antik Yunan çağı filozoflarının, her yerde geçerli olan ve yasal düzenlemelerle tanınmış olmasa bile kabul edilmesi gereken birtakım “doğal” ahlak değerlerinden söz eden görüşlerinde, insan hakları anlayışında temel olabilecek öğeler bulunabilirse de, Platon (İÖ 427-347) ve Aristo (İÖ 384-322) gibi en ünlü antik Yunan düşünürlerinin bile içinde yaşadıkları toplumda doğal sayılan kölelik kurumunu eleştiremedikleri ve genel olarak da “eşitlikçi” bir düzenden yana olmadıkları göz ardı edilemeyecek bir gerçektir.

İnsan Hakları kavramı, daha sonraki yüzyıllarda John Locke (1632-1702) ve J.J. Rousseau (1712-1778) gibi “Aydınlanma Çağı” düşünürlerince geliştirilmiş ve insanların, devletin ortaya çıkmasından önce birtakım temel ve dokunulmaz hakları olduğu varsayımına dayanan “Doğal Haklar Kuramı” oluşmuştur.

18. yüzyılın “aydınlanmacı” düşünürleri arasında, özellikle hukuk alanında etkili olan Cesare Beccaria’nın (1738-1794) önemli bir yeri vardır, insan hakları konusunda öncülük etmiştir. John Locke, Immanuel Kant’ın görüşleri, çağdaş insan hakları anlayışının temellerini oluşturmuştur denebilir.

Bu alanda en önemli gelişme, 17 ve 18. yüzyılların “aydınlanmacı” felsefesiyle sağlanmıştır. “Aydınlanmacı” felsefe insan aklına dayanan, laik-seküler (tanımları farklı olmakla birlikte) düzenin yaratılmasını devrimler yoluyla yaşamda somutlaştırmıştır. Bunun ilk örneği olarak Amerika kıtasındaki “Bağımsızlık Bildirisi” gösterilebilir.

İnsan Hakları kavramının düşünsel ve akademik anlamdaki kökenleri arasında belirtilmesi gereken önemli bir nokta da; İngiltere, Fransa, Hollanda, İspanya gibi Batı Avrupa devletlerinin 16. yüzyıldan başlayan ve sonraki yüzyıllarda da süregelen “emperyalist” politikalarının sonucu olarak işgal edilen denizasıırı topraklarda yaşayan insanların (yerli halkların) durumuyla ilgilidir. Emperyalist Avrupa devletleri, bir yandan yeni koloniler elde etmek için birbirleriyle rekabet ederken bir yandan da, ortak dinleri olan Hristiyanlıkta birleşip, bu dinden olamayanlara karşı ortak cephe oluşturmuyorlardı. Çağdaş Uluslararası Hukukun temelleri de böylece atılıyordu.

Köle ticaretine son verme çabaları

Yukarıdaki bölümde 18. yüzyıl emperyalist düzeninin nasıl işlediği örnekleriyle ortaya konulmuştu. Bu dönemde, İngiltere Kralı ya da Kraliçesi, uyruklarına verdiği, *Charter* denilen belgelerle, dünyanın neresinde olursa olsun, “Hristiyanlarca işgal edilmemiş topraklarda” yerleşip, koloni kurmaya yetkili kılıyordu; böylece Hristiyanlar dışındaki insanları adeta yok sayıyordu; denizasıırı toprakları fethedip, yerli halkları köleleştirmenin yolunu açıyordu.

Papa Nikolaus da 1452’de Portekiz kralına “dinsizlerin köleleştirilmesi” yetkisi tanıdığını bildirmişti. Katolik Kilisesi, 500 yıl kadar sonra (1965 yılında) köleliğin utanç verici bir kurum,

toplum yaşamını zehirleyen bir rezillik olduğunu resmen kabul edebilmiştir.

Buna karşılık, özellikle İspanya’da, işgal edilen yerlerdeki yerli halkları oluşturan insanların da temel bazı haklardan yararlandırılmaları gerektiği yönünde “evrenselci” görüşler belirten yazılar da vardı. Francisco de Vitoria (1486-1546) ve İspanyol Cizvit rahibi, filozof ve teolog Francisco Suárez (1548-1617) gibi yazarlar, işgal edilen toprakların yerli insanların da hakları bulunduğunu savunuyorlardı. Bu yazılanlara göre, ulusal ve uluslararası nitelikteki bütün hukuk kuralları, evrensel ve ebedi adalet ilkelerinden kaynaklanmaktaydı; bu ilkeler, us (akıl) yoluyla ulaşılabilecek nitelikteydi. Vitoria, evrensel nitelikteki *ius natura*’nın, insanlık için evrensel hukuku oluşturduğunu ve Amerika kıtasındaki “Kızılderili” (*Indian*) denilen yerlilerin de, herkes gibi bu hukuktan yararlanmaları gerektiğini ileri sürüyordu.

İnsan hakları kavramının tarihsel gelişim çizgisi içinde “köle ticareti”nin yasaklanması amacıyla yapılan uluslararası düzenlemelere de değinmek gerekir. Bunlar, üzerinde durulması gereken çok önemli tarihsel olgulardır.

Afrika limanları, sömürgeler ve anavatan denilen sömürgeci devletler arasındaki ticaret, sadece mallarla sınırlı kalmıyordu. Bir kez daha yinelemek gerekiyor: Afrika’da, vahşi hayvan avına benzer yöntemlerle yakalanan insanları “köle tacirleri”nden satın alanların, bu insanları Amerika kıtasındaki plantasyonlarda çalıştırılmak üzere gemilere hayvanlar gibi doldurarak taşıması, 16. yüzyılda başlamış bir uygulamaydı. Afrikalı *kölelere* karşı uygulanan bu yöntemlere karşı, insancıl duygulardan doğan tepkiler 18. yüzyılda şiddetlenmeye başlamıştı. Bunun sonucu olarak, bazı ülkelerde köleliğin ve köle ticaretinin, ulusal yasalarla yasaklandığı görülmeye başlanmıştır.

Köle ticaretinin yasaklanması konusunda ilginç bir girişim de 1774 yılında Amerika’daki İngiliz kolonilerinde yaşanmıştır. İngiliz yönetimin, özellikle ağır vergiler yükleyen uygulamalarına tepki gösteren koloniler halkınca 1774 yılında toplanan

Kongre, köle ticaretini yasaklayan kararı almıştır. Yalnız, dikkat edilmesi gereken bir nokta vardır: bu kararın alınmasındaki amaç, İngiliz yönetimini zor durumda bırakmaktır; köleliği ilke olarak yasaklamak değil. Başka bir deyişle, bu karar insancıl duygulara değil siyasal amaçlara dayanıyordu.

Köle ticaretine karşı tepkilerin, uluslararası hukuk düzeyindeki ilk ürünü, 1814 yılında İngiltere ile Fransa arasında imzalanan ve köle ticaretinin yasaklanmasını öngören antlaşma olmuştur. Bunun ardından 1815 Viyana Kongresinde benzer insancıl ilkeler geliştirilmiştir.

Bu konuda en önemli adım, 2 Haziran 1890 tarihinde, Afrika Köle ticareti konusunda Brüksel Genel Senedi'nin kabulüdür. Osmanlı Devleti de içinde olmak üzere bütün Avrupa devletleri, ABD, Kongo ve Zanzibar'ca onaylanan bu uluslararası antlaşma, köle ticaretinin önlenmesi için askeri ve hukuksal tedbirlerin alınmasını öngörmekteydi.

1865 yılında kabul edilen XIII. Anayasa Ekiyle köleliğin kaldırıldığını ilan eden ABD, 1890 "Köle Ticaretini Önleme" sözleşmesini, iki yıl kadar sonra 12 Ocak 1892 tarihinde onaylamıştır. Kongo Özgür Devleti'yle imzaladığı ABD'ye ticari alanda olanaklar sağlayan bir ticaret anlaşması da aynı gün onaylanmıştır.

ABD'de ve İngiltere'de köle ticaretinin yasaklanışında hiç kuşkusuz aydınlanma düşüncesinin yarattığı iklimin rolü var, ama bir başka yönden de şöyle değerlendirmekteyim; gerek tarımda, gerek işletmelerde makineleşme işçiliği ucuzlattı, kırsaldan kente göçen yoğun nüfus, ucuz emek gücünü oluşturdu, dolayısıyla köle temini, yedirilmesi, yaşatılması pahalıya gelmeye başladı; bunun sonucunda da köleliğin kaldırılması, tüccar kesiminin yararına olacaktı. Parlamentolardaki ticaret kesiminin ve büyük toprak sahiplerinin kendileri ve temsilcileri, toplumun bir kısım aydınlarının yarattığı özgürlükçülük ikliminin de ortaya çıkardığı politik olanak, bu kesimin kendilerine, ne yapalım kamuoyu böyle istiyor bahanesini yaratarak yararlanmalarını sağladı.

Kızılderililer Nasıl Yok Edildi

Coğrafi keşif amacıyla okyanuslara yelken açan kâşifler, vardıkları toprakları istila ve fethettiler. Amerika kıtasına Kolomb'la başlayan İspanyol ve Portekiz bayrakları altında Avrupa'nın çeşitli halklarına mensup denizciler tarafından sürdürülen kolonileşme, binlerce yıldır burada yaşayan yerlilere, Kızılderililere, Aztek, Maya ve İnka gibi insanlık tarihinin yaratılmış büyük medeniyetleri (bazı akademisyenlerin itirazları olsa da) tamamen ortadan kaldırmaya, katliama, soykırıma dönüştü. Altın peşinde koşan bu maceraperestlerin, yaptıkları katliamlara kılıfları ise dindi. Vardıkları topraklardaki dinsizleri Hristiyanlaştıracaklardı. Kralların ve papa da dahil bazı din adamlarının olan bitene karşı iş işten geçtikten sonra tavır alışlarının temel etkeni de budur.

Kölecilik ve köle ticaretini yukarıda okuduk; yine bu bağlamda Kızılderililerin nasıl yok edilişlerini de, coğrafi keşiflerin trajik bir sonucu olarak, ağır katliamların işlendiği coğrafyalardan çekip alalım.

Her din adamı bu katliama seyirci kalmadı; olur vermedi. Kimisi de tanıklık ettiği bu faciayı, yaşadığı dönemde dile getirdi. Kraldan müdahale etmesi amacıyla rapor yazdı, o günün kamuoyuna anlatmak amacıyla yazılar yazdı. Bunlardan birisi, belki en ünlüsü Bartolomé de Las Casas'dır.

İspanya'ya duyulan nefret, 16. yüzyılda ve 17. yüzyılın başlarında sözlü ve yazılı olarak dolaşan ve Yenidünya'daki İspanyol gaddarlığını anlatan öykülerle arttı. Amerika kıtasında yaşanan soykırım özellikle 1544 yılında Meksika'da Chiapas piskoposu olan bir İspanyol Dominikan misyonerin, Bartolomé de Las Casas'ın (1474-1566) yazılarına dayanıyordu. Las Casas, Kızılderililere yapılan muameleyle ilgili olarak başlatılan kraliyet araştırmasına katıldı ve Kızılderililerin insandan aşağı varlıklar olduğunu söyleyen bazı yetkililere cevap olarak, 1552-1553 yıllarında İspanyolların kötü muamelelerini ayrıntılandıran, eleştiren ve bazılarına göre abartan bir dizi yazı yazdı;

Casas'ın bizzat gördükleri ve ona anlatan bazı din adamlarının göz tanıklıklarındaki olaylar abartıymış gibi durmuyor. Bazı örnekleri okuyacağız.

Türkçeye çevrilmiş olan “Kızılderililer Nasıl Yok Edildi” kitabında Casas'ın yazılarında Kızılderililerin masum, bütün İspanyolların gaddar, acımasız ve açgözlü olduklarını öğreniyoruz. Yazdıkları sonucunda kral Kızılderililerin köle olarak satılmalarını engellemiş. Bazı yorumlara göre, büyük ölçüde uyulmamasına karşın bu yasak Amerika'ya getirilen Afrika kökenli kölelerin artmasında rol oynamış olabilir. Las Casas başlangıçta Afrikalı kölelerin getirilmesini onaylıyordu, ama daha sonra bundan pişmanlık duydu. Başka Avrupa dillerine çoğunlukla “Kızılderililerin Gözyaşları” gibi başlıklarla çevrilen yazıları, diğer Avrupa uluslarının Yenidünya'yı fetihlerine bir gerekçe sağladı ve Protestan propagandasının ana öğesini oluşturdu.

Las Casas Kolomb'un bir arkadaşının oğluydu ve “birinci sefer”de *Santa Maria*'da hem gözlem yapmış hem de günlük tutmuştu, Kolomb kısmından anımsıyoruz. Santa Domingo'da babasından kalan arazileri bırakarak Küba'da papaz oldu (1510) ve 1522'de Dominikan tarikatına girdi. Amerika kıtasına gidiş nedeni, yerli halkı Hristiyanlığa davettir.

Aslında yazdığı durum değerlendirme rapordur. “İspanya prensi Don Felipe'e” diye sunum yapmakta ve Amerika kıtasında ada ada, krallık krallık gördüklerini, kendisine anlatılanları yazıya dökmüş.

1492 yılında Kolomb'un ilk koloni yerleştirdiği yerin adı Hispaniola – İspanyol Adasıydı. Çevresinde de çok sayıda ada olan bir yer. Las Casas'ın yazılarından örnekler:

“İspanyollar... 40 yıldan beri hatta bugün bile onları parçalara ayırıyor, öldürüyor, tedirgin ediyor, acı ve sıkıntı veriyorlar... yalnız şu bir gerçek ki, İspanyol Adası'na ilk çıktığımızda 3 milyon yerli vardı, bugün ise 200'den fazla kalmadı.”

Kendi ülkesinden mesafe ölçüsü vererek, en az bu kadar büyük olan Küba Adası bugün bomboş diyor. San Juan ve Jamaika adaları yakılıp yıkılmış, artık buralarda hiç kimsenin yaşamadı-

ğını söylüyor. “Burası dünyanın en verimli toprağı. 500 binden fazla insanın yaşadığı bu yerlerde bugün hiç kimse yok. İspanyollar bütün halkı İspanyol Adası’na götürerek öldürdüler.”

Anlattıkları gerçekten insanın aklının sınırlarını zorluyor; “Bu 40 yıl boyunca kadın erkek, çocuk, 12 milyondan fazla insan Hristiyanların iğrenç eylemleri ve zorbalıkları yüzünden öldü. Bu rakam kesin ve doğrudur. 15 milyondan fazla kurban olduğunu düşünerek, aslında belki de iyimser bir tahminde bulunmuş oluyorum.”

Milyonlarca insanın öldürülmesini, altın hırsı, açgözlülük, kısa sürede zenginleşmek ve kişilikleriyle orantısız yüksek mevkilere gelmek olarak saptamış.

İspanyol Adasında yaşananlar; “Atlarını, kılıçlarını ve mızraklarını alan Hristiyanlar, yerli Amerikalılardan daha önce eylemlere başladılar: katliam ve kan dökme! Köylere giriyor, çocuk, yaşlı, hamile veya lohusa demeden, ağıllarına sığınmış kuzulara saldırır gibi, karınlarını deşiyor, parçalara ayırıyorlardı.”

Gözleriyle tanık olduğu bir işkenceyi anlatıyor: “Önce direkler üzerine tahta çubuklardan ızgara yapıyorlardı. Sonra, onları ızgaraya bağlıyor, altlarına da hafif bir ateş yakıyor, öyle öldürüyorlardı.” Onları yakan polis memurunu da yakından tanımış.

İspanyol Adasında bulunan krallıklarda yaşayan 300 bey, oraya atanan valinin çağrısı üzerine toplantıya geliyorlar, davet edildikleri kulübeyi ateşe verip insanları orada canlı canlı yakıyorlar. İnsanlık tarihinde böylesine vahşice uygulanmış soykırım, ne yazık ki kaç kez yaşandı. Uygar olarak kendini tanımlayan Avrupa’nın bazı devletleri ve onların temsilcileri 20. yüzyılın ortasında bile bu katliamların emrini verebildiler.

İşin gerçeğı, Avrupa’nın iki yüzü var; bundan daha sonra söz edeceğim. Bir yüzü çok kirli, yüzleştiklerinde utanç içinde kalacakları eylemler bir kültür olarak yerleşmiş.

İspanyolların işledikleri cinayetlerden örneklerin bu kadarıyla yetineyim, katliamın aritmetik sonucunu paylaşarak bu konuyu sonlandırayım.

San Juan ve Jamaika Adalarında 1509 yılında bir milyondan fazla insan yaşarken, yaklaşık 40 yıl sonra 200 kişi bile kalmamış.

Casas'ın gözünün önünde işlenen bir katliamda, “Birden şeytan Hristiyanların kanına girdi. Hiç sebepsiz, önümüzde oturan 3000’i aşkın insanı kadın, erkek, çocuk demeden gözlemin önünde kılıçtan geçirdiler.” Küba Adasına 1511 yılında gelmiş İspanyollar, Ana Kara’ya 1514 yılında vahşi, zorba, acımasız, akılsız, kutsal kudurganlığın bir aleti vali atanıyor, gelir gelmez toptan katliam emri veriyor, yalnızca bir yüzbaşının emrindekilerle birlikte kılıçtan geçirip öldürdüğü yerli sayısı 40 bin. Bu sözü edilen vali, evleri soyma ve ardından da yakma emri vermiş, ne kadar altın varsa hepsini çalmışlar. 1533 yılına kadar gelen despot valilerin emriyle 800 binden fazla insan öldürülmüş.

Nikaragua Eyaletine de 1522-1523 arasında aynı despot yönetici atanıyor, hem yağmacılık yaptırıyor, hem madenlerde yerlileri aç çalıştırıyor; 4 bin yerliden altı kişisi bile sağ kalmıyor, yollarda ölüyorlar. Köylüye ekim yaptırmıyor, ambarlardaki mısıra da el koyuyor, o yıl açlıktan 30 bin kişi ölüyor. Köylerden köle toplayıp, gemilere yükleyip satılmaya gönderiyor; bir yılda 50 bin yerli köle satılmış.

Yeni İspanya 1517 yılında keşfediliyor. 1518’de Hristiyanlar yerlileri öldürmeye başlıyorlar; 1524’ten 1535’e kadar köle tüccarlığı yapıyorlar; 12 yıl boyunca İspanyollar 2 milyon üstünde insan öldürüyor ve 100 mil karenin üzerinde yaşayan 2000 kişi bile bırakmıyorlar.

Guatemala Eyaleti veya Krallığından; 1524’ten 1540’a kadar, 15-20 yıl içinde, 4-5 milyon insan öldürüyorlar, rahip Las Casas, tanık olduğu bu olaylar için “hâlâ kalanları öldürüyorlar ve öldürmeye de devam edecekler” diye yazmış. Bu kadar yıl boyunca akıl almaz –diyeceksiniz ki hangisini akıl alır ki– olayları yapan da bir kaptan!

Yucatan Krallığı olaylarını anlatırken, oranın yöneticisinin atanmasında rüşvet ve iltimasın rolünü okuyunca, günü-

müz dünyasında da aslında hiçbir değişikliğin olmadığını fark ediyorsunuz. Diyor ki Las Casas, “1526 yılında bir başka sefil adam, krala söylediği yalanlar ve yaptığı teklifler sayesinde Yucatan Krallığı valiliğine atandı.” O zamana kadar diğer zorba yöneticiler de, hırsızlık yapmalarına imkân tanıyan görev ve makamları elde etmek için böyle yapmışlardı. Buradaki zorba 1526’dan 1533’e kadar köle ticareti yapmış, sonunda da her yeri yakmış, herkesi öldürtmüştü. Buradaki olayların tanığı da bir din adamı Saint François Tarikatından Peder Fray Jacobo.

Bugün önünüze bir coğrafya atlası alın, bölgeyi tarayın, ne kadar ada ve anakara varsa, hepsinde İspanyollar, ardından Portekizliler, İngilizler ve Avrupa’dan gelen ötekilerin Piskopos Las Casas’ın ve öteki misyonerlerin gözleri önünde işlenen vahşi katliamlar sonucu kaç yüz milyon insanın ölüm emrini verdiklerini hayal etmeye çalışın. Gözlerinizin önüne gelecek olan fotoğraf insanlığın utançlı tarihi olacaktır.

Las Casas yazılar yazdı, krala rapor gönderdi, sonuç ne oldu? Anlaşıldığı kadarıyla, Kızılderili köle ticareti yasaklanması yönünde ferman yayınlanmış, hepsi o kadar; zaten insan bırakmamışlar ki. Yıllarca soykırım yapılıyor, en vahşi biçimde insanlar öldürülüyor, ama krallar duymuyor! Oralara gemilerle gönderilen denizcilerin çoğu hapishanelerden alınan psikolojileri bozuk suça eğilimli tiplerdi. Yönetici diye atananlar da neredeyse tamamı şiddete yatkın olanlardan seçilmiş. Kralın kurmayları, üst düzey yöneticiler de keşfedilen yerlerin insansızlaştırılmasına –soykırım uygulanmasına– belli ki taraf olmuşlar.

Coğrafi keşiflerin insanlık tarihi, uygarlık tarihi bağlamında olumsuz sonuçlarını şöyle sıralamaktayım; köle ticareti, istilacılar tarafından bazıları kasıtlı bulaştırılan salgın hastalıklar, soykırım uygulanan yerli halk, ülkelerin yeraltı zenginliklerinin yağmalanması ve siyasal sonuç olarak sömürgecilik, devamında güçlenen kapitalizmle birlikte emperyalizmin ortaya çıkışı, sömürgeciliğe karşı isyanlar, yine milyonlarca sömürge topraklarının halklarının bu kez gelişmiş teknoloji ürünü silahlarla toplu öldürülüşleri.

Giriş bölümünde de yazmıştım, sınırlı sayıda kâşifin seyahatini ve sonuçlarını anlatmaya çalıştım, çeşitli uluslardan onlarca isim var, bir farklı kâşif örnek kişisi olarak dördüncü bölümde anlatacağım Charles Darwin'in seyahati ve sonucunu olumlu olaylar arasına koyabilirim; haritacıları, matbaanın teknolojik gelişimi ve kitapların basımını, "Kolomb takası" sonucu ortaya çıkan büyük değişimi de olumlu sonuç olarak göz ardı edemeyiz, bunu da belirtmeliyim.

Coğrafi keşiflerin sonucuna göre son başlığımız *sömürgecilik* ve *emperyalizm*.

SÖMÜRGEÇİLİK VE EMPERYALİZM

Coğrafi keşifleri doğuran ya da zorlayan sebepleri kısaca yineleyelim; birincisi, 15. yüzyıla doğru Avrupa'nın hem kullanım, hem ticari olarak baharata olan gereksinimleri.

İkincisi, dinsel ve düşünsel nedenler; Habeşistan'da Hristiyan bir devletin varlığından ve orada Rahip Jean (Johannes) adında birinin hâlâ yaşıyor oluşu varsayımıyla hareket edip, ona kavuşmak. Katolikliği yaymak, keşif gezilerinin mali desteğini karşılamak bakımından da önemliydi.

Bu ikinci madde çok büyük sorunlara yol açtı. İspanya daha önce bunu ülkedeki Müslüman ve Musevilere din değiştirmeyi dayattı, başarılı olamadı, sonunda bu iki inanç grubu inanlarını ülkeden kovdu. Katolik Kralların varsayımlarına göre, Amerika kıtasındaki topluluklar üç tek tanrılı dine inanmayan başka tanrıları olan bu insanları Hristiyanlaştırmak kolay olacaktı.

Üçüncüsü, matbaanın icadı. Yalnızca kitapların değil haritaların basımı kolaylaştı ve yaygınlaştı. Doğu'ya ait olayların yayım yoluyla daha fazla kişiye yayılarak duyulması. Dünyanın yuvarlak olduğuna artık kesin inanç pekişti.

Dördüncüsü, önce Portekiz'in güçlü bir denizci devlet olarak hızla keşiflere yönelmesi, ardından birliğini sağlayan İspanya'nın da denizcilik teknolojisini geliştirip, okyanus tipi gemilerin yapımına ağırlık verilmesi, karavela, kalyon...

Beşincisi, Tordesillas Antlaşması. Papanın kendisine göre dünyayı İspanya ve Portekiz arasında pay etmesi, öteki Avrupa krallıklarını da harekete geçirdi. Buna şiddetle karşı çıkan üç krallıktan Hollandalılar, Fransa ve İngiltere'nin ardından geldi. Deniz savaşlarında İspanya ve Portekiz ağır yenilgiye uğrayarak, topraklarına geri çekilmek zorunda kaldılar.

Hiç kuşkusuz bunlara, denizciliğin gelişmesine neden olan diğer yenilikler de, pusulanın kullanımı ve Atlantik bölgesinde açık denizlerde ulaşımın ilerlemesi, denizcilik haritalarının yaygınlaşması, Akdeniz'de haritacılık biliminin doğuşu ve gelişimi, 14. yüzyılın yarısından sonra tekrarlayan salgın hastalıklar için gerekli işgücünün yetersizliği, hapishanelerdeki kürek mahkûmları için asker toplanmasını güçleştiren zorunla yasalar ve kitlelerin hayat koşullarındaki iyileşme ile 15. yüzyıl boyunca ticaretin genişlemesi gibi göreceli de olsa başka başlıklar da eklenebilir.

Yayılmacılık, başkalarının topraklarını işgal ve fetih coğrafi keşiflerle başlamadı. Ele aldığım konu bağlamında “siyasi haritayı” sınırlı tuttuğumdan sömürgecilik veya emperyalizmi “Batı” yayılmacılığı bağlamında değerlendirmek gerekiyor. Batı tarihçiliği geleneği, sömürgeciliği Büyük Keşifler döneminden başlatır. Modern anlamda sömürgeleştirme 1492'de başlamıştır.

21. yüzyılın başlarında egemen olan oligarşiler, bilindiği gibi, dünyanın Kuzey Yarıküresi çıkışlı olup, sınırsız finans aracına sahipler. Oysa kurbanları genellikle her şeyden yoksun, dayanma gücünden uzaklar. Bu eşitsizlik nasıl açıklanabilir? Efendiler, denizaşırı sömürgelerinde 15. yüzyılın sonlarından bu yana sistematik bir yağma uyguladılar. Avrupa ülkelerinin ilkel sermaye birikiminin temelini bu yağmalar oluşturur.

Batılılar, 16. yüzyılda Amerika kıtasını, sömürgeciliğin ilk anlamında sömürgeleştirmeye başladılar. Sömürgeleştirme, tümüyle, neredeyse boş bir toprağı işgal etme sorunu değildi, çünkü bu olaydan, oldukça gelişmiş durumdaki Meksika ve Peru'nun Aztek ve İnka kültürleri de zarar gördü. Batı, sömürgeciliğin ikinci kısmında Hindistan, Afrika, Güneydoğu Asya

ve Doğu Hint Adalarının yoğun nüfuslu ve politik açıdan örgütlü birçok bölgesinde politik egemenlik kurdu. Bu süreç 19. yüzyılın son on yıllık döneminde öylesine geliştirildi ki, yeni kurulmuş olan Alman İmparatorluğu sömürgeci girişimler için olanak yokluğundan yakınır oldu.

İspanyol ve Portekizli gemiciler Amerika kıtasının güney yarım küredeki parçasını keşfettiler ve oraları sömürgeleştirdiler. Atlas Okyanusuna daha sonra açılan öteki Avrupalılar yani esas olarak İngilizler ve Fransızlar ise bir süre sonra Kuzey Amerika topraklarını sömürgeleri durumuna soktular. Rusların, Orta Asya'nın içlerine doğru ilerlemeleri, İngiliz ve Fransızların yanı sıra Hollandalıların, Belçikalıların Güneydoğu Asya ve siyah Afrika topraklarını istilaları bilindiği gibi ancak 20. yüzyılın ikinci yarısında son bulacak bir "sömürgecilik çağı" başlattı.

İspanya ve Portekiz'de Amerika kıtası bir fetih ve sömürge toprağı olarak görülmektedir. Ama, *la Reconquista*'nın (İspanya'da Hristiyanların topraklarını Müslümanlardan geri almaları) en ileri sınırlarında, Granada'nın ötesinde, Rif bölgesinde ve Atlantik kıyılarında durum daha mı farklıydı? Don Sebastien'in komutasında yapılan fetihlerde Portekiz'in Algarve, yani El-Garb bölgesinden Tanca ve Mazagan'a kadar ilerlenmişti, ta ki 1578'de Alcazar'da büyük bir yenilgiyle sonuçlanan Üç Krallar çarpışmasına kadar.

Avrupa'nın Amerika'yı istila edişi; Hernán Cortés

Modernite, sömürgecilikle birlikte dünyaya yayılırken, "keşif" sözcüğü de modern anlamını kazandı. Bu sözcüğün sözlüklerde yer alışını Giriş Bölümünde tartışmaya açmıştım. "Keşfetmek", artık modern insanın, üzerinde milyonlarca kişinin yaşadığı, bazen büyük uygarlıklar oluşturduğu yeni topraklara "el koyma" anlamına gelecektir. Örneğin; Aztekler gibi büyük uygarlıkların bulunduğu yeni topraklara "el koymak" anlamına gelir oldu.

"Keşif" ve "fetih" sözcükleri, sömürgeciliğin başlangıcıyla birlikte, özdeşleşeceklerdir. Latin Amerika'nın önce istilas,

ardından fetih girişimi ve son adımda sömürgeleştirilmesinin işareti 13 adadan oluşan Kanarya Adalarının fethidir. 1479 tarihinde başlayan harekât 1483'te fetihle sonuçlanır. Dokuz yılda fatihlerin nüfusu yerli nüfusunu aşar ve yüz yıl içinde tüm yerliler (guancheler) yok olur; yeni bitkilerle hayvanlar da adaların ekolojik yapısını ve yaşam koşullarını bütünüyle değiştirir.

Aztekler, İnkalar gibi iki büyük kültürü (o yüzyıllar göz önüne alınınca göreceli uygarlık ifadesi kullanılabilir ama yazıyı bulmamış örneğin tekerliği icat etmemiş, at ehlileştirememiş bir toplum kültür yaratmıştır ama uygarlık, medeniyet yaratmıştır demek doğru olmaz değerlendirmesini yapanları haklı buluyorum) ortadan kaldıran Hernán Cortés ve onun taktiklerini uygulayan Francisco Pizarro kâşif değil, savaş tarihçilerinin tanımıyla *fatihti*.

İspanyol *conquistador*'lar, Yenidünya'daki büyük ve kalabalık Aztek ve İnka imparatorlukları ile diğer kültür mensuplarını yenebilmek için, ellerindeki tüm teknolojiyi, ateş gücünü, askeri taktikleri, psikolojik etkenleri ve hileleri kullandılar. Yenidünya yerlilerinin nezle, kızamık ve çiçek gibi hastalıklara karşı bağışıklığı bulunmadığından, İspanyollar ve diğer Avrupalı işgalcilerin en büyük müttefiki salgın hastalıklar oldu.

Vasco Núñez de Balboa, 1513'de Pasifik Okyanusunu keşfedecek ve Amerika'nın bir kıta olduğu konusu kesinleşecektir. 1517'de Hernandez de Cordoba'nın kıtaya düzenlediği seferde yerlilerle çıkan çatışmada yüz on kişiden elli yedisi, Cordoba dahil ölür. 1518'de Juan de Grijalva'nın komutasında düzenlenen seferde Montezuma'nın (Moteçuçuma) temsilcileriyle ilk karşılaşma gerçekleşir. Fatihler "Mexico" adını o zaman duyacaklar.

Fatihlerin, öteki yerlilere benzetemedikleri Aztekleri gördüklerinde ne denli büyük bir kültürün temsilcileriyle karşılaştıklarına hayret ettikleri muhakkak.

Bunların ardından Aztekleri ortadan kaldırarak Meksika'yı İspanya toprağı olarak ilan eden Hernán Cortés sahneye çıkacak.

Cortés, tüm servetini kaybetmiş, orta sınıfa mensup bir ailenin çocuğu olarak 1485 yılında İspanya'nın Extremadura kentinde dünyaya geldi. Cortés gençlik çağında Salamanca Üniversitesinde hukuk tahsili yaptı. On dokuz yaşına geldiğinde, yeni keşfedilmiş olan kuzey yarımkürede talihini aramak üzere 1504 yılında Karayipler'deki Hispaniola Adasına gitmek üzere İspanya'yı terk etti. Santa Domingo'ya ulaştığında çiftçi olmak üzere gemiden ayrıldı. Sadece birkaç yıl içinde işlerini yoluna koydu; fakat eski tutkusu, onu komşu Küba Adasını fethetmek üzere yapılan bir keşif seferine katılmaya itti. Bu keşif seferine Hispaniola'nın da fethinde önemli rol üstlenmiş Diego Velázquez komuta ediyordu. 1511'de Küba'nın istilasının ardından Cortés, krallığın sömürgeadaki önde gelen adamlarından birisi olmayı başardı. Küba'nın imparator tarafından atanmış valisi Diego Velázquez'in baldızıyla evlendi ve Santiago valisi oldu.

Velázquez'in 1517 ve 1518 yıllarında, Küba'dan, Meksika'daki Campeche ve Yucatan kıyılarında keşif yapmak üzere gönderdiği iki keşif birliği anakarada, İspanyol saldırılarına karşı koyabilecek kapasitede askeri unsura sahip gelişmiş bir uygarlığın olduğu istihbaratıyla geri döndü. Bu uygarlık, anakaranın büyük bölümüne hükmediyordu ve vergi veren diğer kabilelere boyun eğdirmişti. 1518 yılı sonlarına doğru, Cortés'in komutasında beş yüz adamdan oluşan üçüncü bir keşif kolu Meksika'ya gönderildi.

18 Şubat 1519'da; 11 gemi, 110 tayfa, 553 asker (bunlardan sadece on üçünün tüfekleri, otuz ikisinin de mancınıkları vardı), 10 ağır top, 4 hafif top ve 16 atla denize açıldı. Bugün Vera Cruz'un bulunduğu yerde, Good Friday bölgesinde karaya çıktılar, bu altınla haçı yan yana getiren simgesel bir adaydı.

1519 yılında Meksika'yı ele geçirmek için zırhlı, iyi silahlı ve atlı 600 askerden küçük bir orduya komuta eden Hernán Cortés, yanına savaş için eğitilmiş köpekler de almıştı. Vali Velázquez'in emirlerini hiçe sayan Cortés, böylelikle kendi kralı adına bir yerleşim bölgesi kurmuş oldu. Özerklik isteğini belirtmek için

de, bir daha Küba'ya dönmemek üzere, kendi gemilerini yaktı. Diego Velázquez tarafından uyarılmış olan V. Carlos, savaşmak üzere Cortés'in üzerine bir filo gönderdi. Ancak bu arada Cortés çoktan bir imparatorluğu yıkmış ve fethetmişti bile.

Gelenek olduğu üzere, Cortés adamları tarafından *adelantado* (askeri ve siyasi idareci) seçilerek onların bağıllık yeminlerini kabul etti. Her bir askerin bu sefer için yaptığı harcama dikkate alındığında ganimet, toprak ve köle elde etmeyi bekledikleri anlaşılmaktadır. Meksika Körfezi kıyılarında yaşayan halkın Aztek boyunduruğu altında olduğunu gören Cortés, hemen böl-yönet politikası uygulamaya başladı. Yerli savaşçıları, hamalları ve yardımcılarını da yanına alarak Azteklerle düşman olan tüm kabileleri bir araya getirdi. İspanyollar gerektiğinde ateşli silahlarını, atlarını ve çelik silahlarını kullanarak savaşmaktan da çekinmediler.

Buradaki çatışmaları ayrıntısıyla anlatmak bu kitabın konusu değil, ama yine de ne olup bittiğine değinmek gerekli.

Cortés fazla cüretkâr davranarak Tenochtitlan'daki (günümüzde Mexico City) Aztek imparatoru Montezuma'yla karşılaşmak için iç bölgelere ilerledi. Veracruz'da küçük bir garnizon bıraktığı için emrindeki asker sayısı 300'den ancak biraz fazlaydı. İttifaklar, savaşlar ve hilelerle kazanılan bir zaferden sonra, Bernal Diaz ve kimi askerlerin günlükleri Cortés'in mektupları ve yerlilerden kalan belgelerde İspanyol zaferi gerçek bir olaydan daha çok bir masal gibi anlatılmıştı. Amerika'nın işgali, bazı açılardan İber Yarımadasındaki *Reconquista*'ya benzer bir yol takip etti. Çok sayıda yerli kabilenin ittifakı sağlanmış olsa da böylesine savaşçı, zengin ve kalabalık bir imparatorluğun bu kadar az kişiye nasıl teslim olduğu hâlâ tam olarak bilinmemektedir. Tahmin edilebileceği gibi, Yenedünya'daki yerli uygarlıkların yenilgisinde ateşli silahların ve yeni taktiklerin payı büyüktü. İspanyollar, 1519 Kasımında en sonunda Tenochtitlan'a girdiklerinde gördükleri görkem karşısında şaşkına dönmüşler, Cortés'in aktardıklarına göre sadece kentin pazaryerinde altmış bin insan toplanıyordu. En az iki yüz bin

nüfuslu Tenochtitlan, o dönemde dünyanın en büyük kentlerinden birisiydi.

Montezuma Cortés'le savaştı, onu kente davet etti, vali Velázquez, Pánfilo de Narváez'i emirlerini dinlemediğini öne sürerek Cortés'i yakalayıp geri getirmesi için yollamıştır. Ancak onu karşılamaya giden Cortés, Narváez'i ve askerlerini kendisine katılmaya ikna eder. Tarih 1520, Cortés artık Meksika'nın tartışmasız hâkimidir. Cortés burada bir komplodan kuşkulunup, yalnızca iki saat içinde üç bin erkeği öldürtmüştür.

Tarihçiler diğer unsurlara kıyasla barut teknolojisinin ne derece etkili olduğunu tartışmayı sürdürseler de, Cortés sefer sırasında az sayıda hafif tunç topu ve daha ağır gemi toplarını taşımak için yerli hamallardan yararlanmıştı. Sadece az sayıda İspanyol, arkebüz ve arbalet taşıyordu. İşgalcilerin büyük bir kısmı, pamuklu giysiler giyen ve keskin obsidyen taşlar takılmış sopalarla dövüşen yerliler karşısında zırhlarını ve kılıçlarını kullandılar. Savaş alanında rakiplerini öldürmekten ziyade kurban edebilmek için yakalamaya alışık Aztek savaşçıların, İspanyol arkebüzü ve kılıcı karşısında hiç şansı yoktu. Kalabalık gruplar halinde saldırdıkları için, açılacak ateş karşısında mükemmel bir hedef oluşturunlardı. İspanyollar az sayıda atla bile hepsini dağıtarak ezip geçebildiler. Top ve tüfeği küçümseyen tarihçiler bile, ateşli silahların psikolojik etkisini ilk kez burada kabul etmiştir. Yine de bu tarihçiler, bu silahlara kısa sürede alışan yerlilerin gerekli karşı önlemleri almaya başladığını iddia etmekten de geri kalmamıştır. Kimi kaynaklar, Aztek savaşçıların karşılarındaki top tam ateşlenecekken kendilerini yere attıklarından ya da zikzak çizerek koştuklarından bahsetmektedir.

Tüm bu iddialara rağmen, birkaç top ve tüfek bile yerli direnişinin çöküşünü büyük ölçüde hızlandırdı. Bernal Diaz günlüğünde, “onlara çok büyük kayıplar verdirip hayatımızı kurtaran topçu, tüfekçi ve okçularımıza müteşekkirimiz” diye yazmış ve şöyle devam etmişti: “Hayatlarımızı bir tek şeye borçluyuz: Düşman o kadar kalabalık ve o kadar birbirine yakın savaşı-

yordu ki, atılan her mermide büyük kayıp veriyordu.” Kimin kime düşman demesi gerekiyor, tartışılacak bir husus. İspanyollar göllerle çevrilmiş ve gölün üzerinden geçen yollarla karaya bağlanmış Aztek başkentine son darbeyi vuracak kuşatmayı yaptıkları sırada, inşa ettikleri küçük gemilere tunç ve demir toplar yerleştirip yerli kanolarını ve köprü-yolları topa tutarak kente yöneldiler.

Kendi sarayında tutsak ama konuk kabul etmede özgür Montezuma, Cortés’in uzakta olduğu bir gün vekili Pedro de Alvarado’dan Toxcatl Bahar Bayramını kutlamak için izin ister. Buna karşın Alvarado ve adamları kutlamalar sırasında zorla tapınağa girerek ayin yapan herkesi katlettiler. Bu olay, sonucunda katliama izin verdiği suçlamasıyla Montezuma kendi insanları tarafından öldürüldü ve ardından bir isyan patlak verdi. Yeni imparator Cuauhtémoc oldu.

30 Haziran 1520’de ‘Hüzünlü Gece’ diye adlandırılan gecede, Cortés ve adamları canlarını zor kurtararak kaçarlar. Birçok fatih hayatını kaybeder ve toplanan ganimetin büyük bölümü kanallara dökülür.

Tlaskalteklere sığınıp güç toplayan Cortés kenti kuşatır ve kenti açlığa mahkûm eder; 93 gün sonra kent düşer. Eski müttefikleri tarafından terk edilen ve çiçek salgını ile Avrupa’dan gelen diğer hastalıklar sonucu perişan olan son yerli imparatoru Cuauhtémoc, 13 Ağustos 1521’de teslim olmaya hazır olduğunu bildirdi ve kentten kaçmaya çalışırken yakalandı. Söylenildiğine göre Cortés, 67 bin insanı öldürtür, 50 bin kadarı zaten açlıktan ya da hastalıktan ölmüştü. Cortés’in ele geçirdiği Tenochtitlan, tam bir ölüler kentiydi. Bundan sonra kentin adını resmen Mexico City olarak ilan etti. Yeni bölgelere üç yıl boyunca valilik yaptıktan sonra 1524’te yerini sivil bir idareciye bıraktı, İspanya’ya döndü.

1547 yılında Cortés İspanya’da serüvene başladığı yerde öldü; ilginçtir, yaşam öyküsünü yazan içlerinde İspanyol araştırmacılar da olan Avrupalı bazı yazarlar, zengin oldu derken bazıları da borç içerisinde öldü diye yazmakta...

Cortés'in Montezuma'yı ele geçirmek için başvurduğu hileler, Peru'daki İnkalarla savaşı Francisco Pizarro tarafından da kullanıldı.

Savaş tarihçileri şu soruyu soruyor: *Nasıl oldu da Atahualpa Cajamarca'daydı?*

Atahualpa ile ordusu Cajamarca'daydı çünkü İnkalar arasında çıkan ve İnkaların ikiye bölünmesine yol açan bir iç savaşta önemli çarpışmaları yeni kazanmıştı. Pizarro hemen bu bölünmeyi değerlendirdi ve bundan yararlandı. İç savaşın nedeni ise, Panama ve Kolombiya'ya gelen İspanyol göçmenlerin buralara çiçek hastalığını da getirmeleri, Güney Amerika yerlileri arasında yayılan bu hastalık yüzünden 1526 yılı dolaylarında İnka İmparatoru Huayna Capac ile saray halkının çoğunun, daha sonra da onun vârisi Ninan Cuyuchi'nin ölmesiydi. Bu ölümler Atahualpa ile üvey kardeşi Huascar arasında taht savaşını ateşledi. Bu salgın hastalık olmasaydı İspanyollar birleşik bir imparatorlukla karşı karşıya geleceklerdi.

Böl-yönet politikası ve Avrupa-Afrika kökenli mikroplar yine gücünü göstermiş, İspanyollar güçlü liderlerin merkezîyetçilikle yönettiği yerleşik tarım kültürü karşısında büyük bir başarı kazanmıştı. Fetih, ateşli silah kullanan az sayıdaki İspanyol ile Azteklere ve İnkalara muhalif diğer yerli kabilelerin ittifakının sonucuydu. Amerika'nın diğer bölgelerindeki göçebe ve yarı göçebe halklar ise, Avrupalılara karşı daha şiddetli bir direniş sergileyecekti. Kuşatılacak kent yoksa topların bir anlamı yoktu ve tüfeklerin etkisi de sınırlıydı. Barut ve mermi yetersizliği nedeniyle, gerilla tarzı vur kaç taktikleri ya da küçük çatışmalarda kullanılan geleneksel silahlar daha çok işe yarıyordu. Ata binmeyi öğrenmeye koyulan yerliler, zamanla güç dengesini de değiştirmeye başladılar.

İspanyolların *Reconquista* sırasında temelini attığı ve 16. yüzyılın başlarındaki İtalya savaşları sırasında geliştirdiği askeri sistem, uzun bir süre boyunca hem Avrupa'nın hem de Amerika'nın hâkimi olmalarını sağladı. Kutsal Roma İmparatoru Charles (V. Carlos) muazzam kaynaklara sahipti. Oğlu II.

Felipe ise, asker olmamasına karşın, imparatorluğundan vergi toplayıp askeri amaçlar için kullanmak üzere –yukarıda da konusu geçmişti, sonunda iflas edene kadar– borç almıştı.

Artık İspanya ve Portekiz’in sömürgecilik imparatorluklarına burada son verip, Hollanda ve İngiltere sömürge imparatorluklarını kurma süreçlerini ele alacağım.

Sömürge demek zenginleşmek, başta krallar olmak üzere finans sahiplerinin her geçen gün kapital güçlerinin artması demekti, silah teknolojileri ile savaş gemileri yapımı da emperyalizm olarak, şimdilik adlandıracağımız yayılmacılığı kurum-sallaştıracak.

Karl Marx ünlü eseri *Kapital*’de, “Sermayenin modern tarihi iki dünya arasında 16. yüzyılda ticaretin kurulmasıyla başlar [...] Sömürgeci rejimi, sömürgeci pazar tekeli sayesinde, doğmakta olan sanayilere gerekli olanları güvence altına aldığından birikim kolaylıkla ikiye katlandı. Köleleştirilmiş yerli halkın zorla çalıştırılmasıyla zimmete geçirmeler, yağma ve katliamlarla Avrupa’ya aktarılan zenginlikler, ana ülkeye sermaye olarak yansımaktaydı”, saptamasını yapmış. Bu söylemden, sömürgeci kapitalizmin gelişmesinin dinamiklerine geçelim.

Sömürgeci Kapitalizmin Gelişmesi

Bu coğrafi keşiflerle adeta el ele giden istila, işgal, sömürgeleştirme ve soykırım politikaları yerküreyi gerçi “coğrafi bir bütün” haline getirerek çağdaş anlamda küreselleşmenin mekânsal temelini hazırlamış oldu ama aynı zamanda dünyayı kendi içine kapalı çeşitli nüfuz bölgelerine, imparatorluklara bölerek de bir bakıma siyasal ve ekonomik anlamda küreselleşmenin önünü tıkamış oldu. Coğrafi altyapısı olan bir küreselleşme üzerinde birbirinden zorla ve yapay bir biçimde ayrı tutulan, her biri bir sömürge imparatorluğunun kapalı av sahası haline dönüştürülen nüfuz bölgeleri kuruldu.

Coğrafi keşifler ve sömürgecilik, ulaştırma biçimini, ticaret yollarını, takas edilen eşya ve maddelerin nitelik ve niceliği ile ticaretin niteliğini de değiştirdi.

Sömürge ülkelerde yetişen tarım ürünleri ve köleler başta olmak üzere, kazanç sağlayan unsurlar değişmişti. Buna bağlı olarak iktisadi alanda düşünce değişimi de kaçınılmazdı. Ticaret arenasında günümüzde de pek çoğu kullanılan yeni enstrümanlar yaratıldı.

Coğrafi keşiflerin Avrupa için en önemli sonuçlarından biri, *kapitalizmdeki* gelişmedir. Ortaçağın sonlarında, kölelik Hristiyan Avrupa'da neredeyse hiç yoktu. Erken modern çağdaysa Avrupa kapitalizminin yükselişi Atlantik köle ticaretiyle paralel olarak ilerledi. Bu belanın sebebi, ırkçı ideologlar veya tiran krallardan çok, kısıtlanmamış piyasa dengeleriydi.

Kölecilik, sömürgecilik, kapitalizm; üç olguyu birlikte düşünmek gerekiyor. Örneğin; Küba madenleri işletmeye açıldıkları ilk yıllardan itibaren kuşkusuz çoktan köle öldürmeye başlamışlardır. Ama Hispaniola Adası tek gerçek soykırımın alanı olmuştur. Mikrop istilası, çiçek gibi yerlilerin bağışıklığı olamayan salgın, yerlileri toptan yok etmeye başlamıştı zaten. Kolomb geldiğinde nüfusu iki yüz bin olan ada, 1510'da yalnızca elli bin ve 1540'ta bin kadar yerliye ev sahipliği yapmaktadır. 16. yüzyılın ortasında buraya şeker kamışı ekilince, hep daha fazla köle gerekecek ve bunlar Afrika'dan ithal –ithal ifadesi yerindedir, çünkü köleler bir ticari mal olarak alınıp satılıyor– edileceklerdi. Bir ton şeker bir emekçinin hayatına mal olacaktır.

Kapitalizm gelişirken, büyük ölçüde *sömürgeciliğe* başvurmuştur. Gerçekten, Avrupalılar ticari amaçlarla çeşitli ülkelerde sömürgeler oluşturdular.

Köle ticareti herhangi bir devlet ya da hükümet tarafından kontrol edilmiyordu, tamamen ekonomik bir girişimdi ve arz talep yasaları çerçevesinde serbest piyasa tarafından örgütlenip finanse ediliyordu. Özel köle ticaret şirketleri Amsterdam, Londra ve Paris borsalarında işlem gördüler, iyi bir yatırım olanağı arayan orta sınıf Avrupalılar da bu hisselerden satın aldılar. Bu parayla şirketler kurdular. 18. yüzyıl boyunca köle ticareti yatırımının getirisi yıllık yüzde altı civarındaydı, hisse

sahipleri bu anlaşmadan çok memnundular. Bu yatırımlar olağanüstü kazançlıydı.

Büyüme, hiçbir ahlaki değerle sınırlandırılmayan bizatihi bir değer olunca felakete sürükleyebilir. Hıristiyanlık ve Nazizm (bir ideoloji olduğunu bilmeme karşın...) gibi dinler, milyonlarca insanı sadece nefret yüzünden öldürdüler, kapitalizmse milyonlarca insanı açgözlülükle karışık umursamazlıkla öldürdü.

“Kızılderililerin nasıl yok edildiğini” Avrupa’ya duyuran Las Casas’tan iki yüz yıl sonra, on sekizinci yüzyılın sonlarında, Amerika kıtaları üzerindeki Avrupa, tahakkümünü işgal, katliam ve talandan büyük ölçekli köle üretimi ve ticari ayrıcalıklar temelinde daha istikrarlı bir kolonyal yapıya kavuştuğunda, Toussaint L’Ouverture adlı bir siyah köle bir Fransız kolonisi olan Saint Domingue’de (bugünkü Haiti’de) modern köleliğe karşı ilk başarılı bağımsızlık mücadelesine önderlik etmişti. On dokuzuncu yüzyılda Karl Marx, tıpkı kendisinden önce yaşamış Las Casas ve Toussaint L’Ouverture gibi, giderek artan küresel etkileşim ve iletişim süreçlerinin ütopyacı potansiye-
lini görmüştü. Las Casas gibi Marx da Avrupalı işgal ve sömürünün acımasızlığı karşısında dehşete kapılmıştı. Avrupa’da kapitalizm işgal edilen ve kolonileştirilen Avrupalı olmayan halkların akıttığı ter ve kan sayesinde doğmuştu: “Avrupa’nın ücretli emekçilerin örtülü köleliği için dayanak noktası olarak Yenidünya’nın kayıtsız şartsız köleliği gerekliydi.” cümlesini bir kez daha yineleyelim.

Sermayenin kolonyal kölecilikle ilişkisi aslında çok daha içli dışlı ve karmaşıktır. Her şeyden önce, *kapitalizmin ideolojisi* gerçekten de kölecilikle uzlaşmaz olsa bile, pratikte sermaye dünya çapında mevcut kölecî üretim sistemlerini bünyesine almak ve güçlendirmekle kalmamış, başta iki Amerika olmak üzere eşine rastlanmamış bir düzeyde *yeni kölecî sistemler* de yaratmıştır. Sermayenin kölecî sistemler yaratması bir tür *kapitalizm talimi* olarak yorumlanabilir.

Sömürgeleştirme aslında ticaretin kendi başına yerleşmeme-
si halinde, onun can sıkıcı bir öncelidir. Asya’yla ticaret yap-

bilmek için Afrika dolaşmıştır, fakat yararsız ve boş, meskûn olamayan bu kıtanın altın ve gümüş ve şeker kamışını yararlı bir şekilde kabul etmesi ölçüsünde, Amerika sömürgeleştirilmiştir.

Öncelikle, uluslararası ilişkiler sözlüklerine göre *sömürgecilik* tanımı yapalım: Bir devletin bir başka ülkeyi işgal ederek yönetmesi ve bu yönetimden ekonomik çıkar sağlaması. Sömürgecilik genel olarak iki anlamda kullanılmaktadır. Geniş anlamda sömürgeciliğin tarihi çok eskilere gitmektedir. İlkçağların köleci devletleri, çevrelerindeki güçsüz ülkeleri zenginliklerinden ve köle olarak insanlarından yararlanmak için sömürgeleştirmişlerdir. Bu anlamda Roma İmparatorluğu eski dönemlerin sömürgeci devletlerinin en büyüğü olmuştur. Dar anlamda ise, 15. yüzyıl sonlarından başlayarak çeşitli Avrupa devletlerinin dünyanın birçok bölgesini keşif, fetih, ilhak ve iskân etmeleri anlamında kullanılmaktadır. Bu tür sömürgeciliğin ortaya çıkışı 15 ve 16. yüzyıllardaki büyük keşiflerle yakından ilgilidir. Bu açıdan ilk sömürgeci devletler *İspanya, Portekiz ve İngiltere*, ilk sömürgeler de yeni keşfedilen Amerika kıtasının çeşitli bölgeleridir. Daha sonraları *Fransa, Hollanda, Belçika, Almanya* gibi ülkeler de denizaşırı sömürge edinmeye başlamışlardır. Sömürgecilik hareketi, aynı zamanda, kapitalizmin gelişmesiyle de yakından ilgili bir kavramdır. Önce Amerika'dan kıymetli maden, ardından sömürgelerden hammadde ve işgücü akmasıyla Avrupa'da sanayi gelişmiştir. Sınai üretimin hızlı artışı ise sömürgelerin birer yeni *pazar* olarak değerlendirilmelerine yol açmıştır. Ayrıca bu bölgeler bazı stratejik özellikleriyle askeri olarak da anlam kazanmıştır. Böylece Asya, Afrika ve Latin Amerika'da yerel kaynaklara, kültürlere, tarihe, dine, dile ve örgütlenme deneyimlerine zarar verilerek sömürgeleştirme sistemli olarak uygulanmıştır. 20. yüzyılın sonlarına doğru sömürgeleştirme hareketi doğal sınırlarına ulaşınca paylaşım sorunları ortaya çıkmaya başlamıştır. Her iki dünya savaşı da sömürgeciliğin bir ölçüde gerilemesi sonucunu doğurmakla birlikte, bu konudaki önemli gelişme II. Dünya Savaşı sonrasında ortaya çıkmıştır. Özellikle 1960'larda iyice hızlanan sömürge-

lerin bağımsızlıklarını kazanma süreci siyasi anlamda hemen hemen tamamlanmıştır. Bununla beraber bazı yazarlar, bu siyasi bağımsızlıkların pek fazla önemli olmadığını, emperyalist ülkelerin “yeni sömürgecilik” yöntemleriyle benzeri sömürü ilişkilerini farklı biçimlerde yeniden oluşturdukları görüşünü savunmaktadırlar.

Çok karmaşık ve üzerinde tam bir anlaşmaya varılamayan öteki kavram da **emperyalizm** kavramıdır. Aşağıda ana başlık altında konuyu okuyacağız. Üzerinde yapılan tartışmaları ve geliştirilen tanımları ortaya koymalıyız ki, sömürgeci devletlerin siyasi tarihin akışına nasıl müdahale ettiklerini anlamamız kolaylaşsın. Özellikle, zaman dilimi olarak işlediğimiz yüzyıllar itibariyle siyasi haritada yer alan sömürge imparatorlukları veya emperyalist devletleri ortaya çıkaran koşulları çözmemiz gerekiyor.

Dünyanın paylaşımı nasıl başlamıştı, anımsayalım, dünyanın bilinmeyen pek çok bölgesi varken, Borgia ailesinden İspanya kökenli Papa VI. Alexander, 4 Mayıs 1493 tarihinde dünyayı İspanya ile Portekiz arasında paylaştırmıştı.

Bölüşürülen bölgeler içinde Portekizliler, 16. yüzyılın ilk çeyreğinde, Asya’nın Hint Okyanusu kıyılarındaki ülkelerinde öteden beri ticaretle uğraşan Müslüman toplulukları söküp atmaya çalışmışlardı. Bu hareket, daha başta Doğu ticaretinden yararlanan Venediklilerle, Mısır’daki Müslüman hükümdarların dikkatini çekti. Mısırlılar, Venediklilerin de desteğiyle Portekizlilere karşı bir savaş açmak istediler. Fakat kısa bir süre sonra Mısır Osmanlıların eline geçti. Kanuni Akdeniz’de kalıp kara Avrupa’sında yayılma stratejisini tercih edince, Güney Asya ticaret yollarının Portekizlilerin eline geçmesini ve oradaki ülkelerde egemenlik kurmalarını kolaylaştırırken, kendisi de o bölgede yapılan ve yapılacak olan ticaretten pay alamadı. Portekizliler, Kızıldeniz’den Çin’de *Kanton*’a kadar kıyı boyunca ve bir de *Sunda* adalarında büyük bir sömürge imparatorluğu kurmayı başardılar. Ayrıca Amerika kıtasında Brezilya’yı da sömürgeleri arasına kattılar.

1493'den 1541 tarihine kadar *Konkistador* adıyla ünlenen İspanyol istilacıları, Cortés, Pizarro, Almagro, Meksika'yı, Peru'yu ve Şili'yi ele geçirdiler. İstila edilen ülkelerde Meksika'da yaşayan *Aztekler* ile *Mayalar*, Peru'da devlet kurmuş olan *İnkalar* ileri bir kültüre (kültür mü uygarlık mı olarak tanımlanması konusunu daha önce ifade etmiştim) sahiptiler. Bu kültür ortadan kaldırıldığı gibi, milyonlarca yerliyi de hunharca öldürdüler. Piskopos Las Casas'ın yazdıklarından örnekler okumuştuk.

Fransa kralı I. François papanın keyfi bölüştürmesini kabul etmemiş, kapalı deniz ilkesine karşı "açık deniz" ilkesini savunarak, keşfedilen ülkelerden yararlanmak istemişti. Ne var ki, Fransızlar yalnız Kuzey Amerika'da Kanada'nın doğusunda Yeni Fransa adıyla bir sömürge kurabildiler. Hollanda'nın girişimini yukarıda görmüştük. Ayrıca Abel Tasman'ın keşif seyrinde ünlü Hollanda Doğu Hint Kumpanyası (şirketinin) zenginliğinin kaynağı da bu bölge ticaretini kontrol ediyor olusundandır.

İlk sömürge yapımcıları Portekiz ve İspanya'dır. İspanya kralı II. Felipe Portekiz'i yönetimine alınca, 1594 yılında Hollandalıları bu ülkeyle ticaret yapmaktan yasaklamak istedi. O tarihe kadar, Hollandalı gemi sahipleri Portekiz'e ait malları doğudan batıya, batıdan doğuya taşıyorlardı. Bu karar sonrasında deniz üssü kurmak amacıyla Cava ve Molük Adasına yerleştiler. 16. yüzyıl ortasına kadar herhangi bir yere bayrak dikmeyi düşünmeyen Hollandalılar, 17. yüzyılda Doğu Hint sömürgesi kurarak dünyanın en zengin devleti haline geliverdiler.

Avrupa sömürgeciliğinin ilk yüzyılının aynı zamanda siyasi etkileri de oldu; çünkü ilk küresel imparatorlukların ortaya çıkması, çatışma alanlarının ve güç kaynaklarının artık Avrupa'yla sınırlı olmadığı anlamına geliyordu. Amerika kıtalarının fethi başlangıçta İspanya krallığının (daha az bir ölçüde Portekiz krallığının) ve Katolik kilisesinin parlamasına yol açtı; her ikisi de devasa yeni topraklar ve yeni halklara hükmeder oldular. Denizaşırı sömürgelerinden gelen zenginlik, İspanya'yı 1600 yıllarında Avrupa'nın en güçlü krallığı haline getirdi. İngiliz ve

Fransızların her zaman İspanya'nın Amerika kıtalarıyla yaptığı ticareti keserek onu zayıflatmayı amaçlamaları, bu bağlantının herkes tarafından kabul edildiğinin göstergesidir. Batı Avrupa ülkeleri, ticaret yapmaya, hazine ve sömürge elde etmeye teşvik eden denizaşırı varlıklarının, milliyetçilik duygusunu canlandırdığını ve askeri ve ekonomik güçlerinin vazgeçilmez bir parçası olduğunu düşünüyorlardı.

İlgili bölümde anlatılmıştı, 16. yüzyılda sömürgelerden gerek el koyma gerekse maden yataklarından çıkarma yoluyla Avrupa'ya taşınan altın ve gümüş, zaten bir süredir piyasaya çıkmış olan yeni bir sınıfı, burjuvaziye daha da zenginleştirdi; bir süre sonra siyasete müdahale edecek kadar güçlenecekler. Sömürgelerden gelen altını, özellikle İspanya devlet yönetimi üretim yerine materyale –günümüzdeki sıcak para gibi– güvenip onun varlığının sonsuza kadar ülkeye akacağını düşünerek yanlış kullanılınca kısa süre sonra ekonomi çöktü. Günümüzde de böyle değil midir, ekonomi ve iktisat bir bilimdir; ona aykırı davranıp, kafalarından teoriler uydurup, üretim yerine param var, ithalata dayalı ekonomi modeli kuracağım diye ortaya çıkan yöneticilerin ülkelerinin hallerini görmekteyiz. “Para – piyasa – iktisat”ın kendine özgü kuramları, kuralları var, yıllara ve ülkelere göre değişmez. Tarihin akışı içinde İspanya örneği bize şunu gösterdi: iktisaden çöküşün devamında siyaseten çöküş gelir.

Sömürgeciliğin Birinci Devresi

15. yüzyılın ikinci yarısında ve 16 ve 17. yüzyıllar boyunca görülen coğrafi seferler, bir büyük gereksinimin, yani *dış ticareti Venediklilerin, dış ticaret yollarını Ortadoğu'nun ve İslam dünyasının tekelinden çıkartmak* biçiminde ifade edilen gereksinimin sonucudur. Sorun ortaya böyle konulunca çözümün denizde aranması çok doğal olmuştur.

Sömürgeciliğin birinci evresinde Portekiz ve İspanya'nın denizaşırı yayılmacılığı Güney Amerika'nın altın ve gümüş madenlerinin işletilmesi, bu madenlerin yarımada taşınma-

sı biçiminde ekonomik bir özellik arz etmişse de bunun bu iki ülke üretimden çok ticarete hizmet ettiği ve hatta Meksika'dan başlayarak Amerika kıtasının güney ucuna dek aslında bir "talan"dan söz etmek gerektiği de bir gerçektir. Öte yandan, neredeyse bedava denecek kadar düşük bir masrafla muazzam miktarlarda altın ve gümüşe sahip olan İspanya ve Portekiz eline geçirdiği bu büyük serveti üretimde değerlendirmek yerine ticarete kullanmak kolaycılığına kapılınca bu durumdan asıl kazançlı çıkan bu iki ülkeye tarım ürünleri, zanaat ürünleri ihraç eden İtalyan devletleri, Hollanda, Fransa, İngiltere olmuştur. Hele Venedik, Floransa gibi İtalyan devletleri bu artan ticaretten ötürü daha da çok zenginleşmişler ama onlar da bu serveti doğrudan üretime gitmek yerine finans alanında kalmış veya saraylara, mimari yapılara, kültürel etkinliklere yönelik gösteriş, saygınlık harcamaları şeklinde kullanmıştır. 16. yüzyılda özellikle İtalya'da tanık olunan, gerçekten göz kamaştırıcı kültürel patlamanın altında bu olgu yatmaktadır.

Özellikle Kuzey Amerika'dan getirilen altının ticarete veya finansa yahut lüks tüketimde değil de gitgide "sanayi" adını hak edecek düzeyde üretim alanında kullanılması da asıl 17. yüzyılda Hollanda'da uç vermiş ve ardından İngiltere'de 18. yüzyılda serpilmiştir. Amerika kıtasından gelen altınlar sanayi alanında ilkel sermaye birikimi açısından belirleyici bir rol oynamış ve buhar kazanının, pamuk işleme makinesinin bulunması gibi teknolojik atılımlarla birlikte ekonomide manüfaktür (el tezgâhında yapım) aşamasından sanayiye, ticaret kapitalizminden sanayi kapitalizmine geçilmesini sağlamıştır. Bu sıçrama –ki "Sanayi Devrimi" olarak da anılır– İngiltere'nin sınai üretime dayalı bir kapitalizme daha önce girmeyi başarmış ve ileri gitmiş Hollanda'ya yetişip geçmesini de mümkün kılmıştır.

O halde diyebiliriz ki bu ilk aşamada, yani aşağı yukarı 18. yüzyıl ortalarına dek kapitalist üretim ilişkilerinin ihracından çok ilkel kapitalist sanayi ürünlerinin ihracı ve bu ürünlerin ihraç edildiği birçok ülkede o sırada var olan üretim ilişkilerinin, özellikle de üretici güçlerin bunlar pek de gelişmiş olmadıkları

için rahatça ve kısa zamanda çökertilmesi, özellikle “İspanyol-Portekiz Amerikası”nda Avrupalıların gözünde ekonomik değer taşıyan kaynakların yağmalanması söz konusudur.

Avrupalı fatihler Asya’da, Afrika’da (Güney Afrika Cumhuriyeti dışında) birer *sömürge yönetimi* kurdular; Avrupa ülkeleri buralara “sömürge yöneticileri” gönderdiler, şirketler gönderdiler, misyonerler gönderdiler ama “kolonlar” yani o topraklara yerleşip kalacak ve oraları benimseyecek “göçmenler” göndermediler.

Sömürgeciliğin İkinci Devresi

Latin Amerika’daki İspanyol ve Portekiz sömürgelerinin bağımsızlıklarını elde etmeleri takvim olarak 19. yüzyılın ilk çeyreğine sarkmışsa da aslında sömürgeciliğin birinci evresinin sonunu bağlamıştır. Bu gelişme İspanya ve Portekiz’in artık büyük devlet olmaktan çıkmalarının adeta mührüdür. Öte yandan, Latin Amerika’da bağımsız devletlerin kurulmalarıyla bu kez İngilizlerin hedefi olmaları üst üste gelmiştir.

19. yüzyıl, daha doğrusu onun 1825-1885 arasında kalan dönemi, sömürgeciliğin ikinci devresi olarak nitelenebilir. Bu devre İngiliz sömürgeciliğinin sadece İspanya ve Portekiz değil, asıl rakibi Hollanda’nın da öne geçtiği ve sanayinin gereksinimlerinin çok daha fazla rol oynadığı bir devredir.

19. yüzyıl, kapitalist etikte yeniliğe yol açmadı. Avrupa’yı kasıp kavuran Sanayi Devrimi, bankerleri ve sermayedarları zenginleştirdi ama milyonlarca işçiyi sefalet içinde fakirliğe mahkûm etti. Avrupa kolonilerinde ise durum daha da kötüydü. Örneğin, Belçika’nın sömürgesi Kongo’da, kauçuk ihracatı en yüksek gelir kaynağıydı. Hedeflere ulaşamayan köylüler tembellikleri nedeniyle ağır biçimde cezalandırılıyor, kolları kesiliyordu; zaman zaman da köyleri yakılıyordu. En ılımlı tahminlere göre, 1885 ile 1908 yılları arasında büyüme ve kazanç sevdası 6 milyon insanın yaşamına mal oldu (Kongo nüfusunun en az yüzde 20’si). Hatta bazı tahminler bu rakamı 10 milyona kadar çıkarıyor.

Sömürgecilik ikinci devresinde 1880 yıllarına doğru yeni bir ivme kazandı. Bir yandan gelişen teknoloji ve sanayileşmeyle üretim araçlarının hızlı büyümesi, öbür yandan ulusal pazarların bu büyümeyi emebilecek bir tüketim kapasitesi göstere-memesi hem ardı ardına iktisadi krizlere yol açıyor hem de bu ülkeler arası rekabeti, yeni pazarlar, yeni sömürgeler bulma yarışını ve var olanları elde tutma çabasını keskinleştiriyordu.

Almanya, Fransa, Rusya bu devrede hızla sömürge elde etme yarışına girdiler. 1885'ten sonra sömürgeciliğin üçüncü devresi başlayacak.

Sömürgeciliğin Üçüncü Devresi

Kabaca 1960'ların ortalarına dek uzanan devre ise sömürgeciliğin üçüncü devresi oldu ki bu devrede artık sömürgeleştirilecek “boş” topraklar pek kalmadığı için sömürgeleştirme politikası bu kez, esas olarak, var olan sömürge ve nüfuz alanlarının “eskiler” ile “yeniler” arasında yeniden paylaşımı şeklinde geçen daha keskinleşmiş bir rekabet ve mücadeleydi. O kadar ki bu dönemde iki büyük dünya savaşı yaşandı.

1945 yılından sonra yeni tip bir sömürgecilik başladı, ABD sömürgeciliği; bir dış politika aracı olarak ekonomik yardım şeklinde başlayıp siyasal bağımlılığa dönüştürülen sömürgecilik modeli yerleştirildi.

Günümüzde küreselleşme adı altında kurulan “yeni düzen” stratejileriyle geçmiştekilerine benzemeyen sömürgecilik yaşıyor.

Kapitalizm nedir?

Kapitalizm “kavramı” üzerinde farklı tanımlamalar yapılmakta: “Batı dünyasında feodalizmin sona ermesinden itibaren egemen olan iktisadi sistemi ifade etmek için kullanılan terim.” Bir başka tanım: “Kapitalizm, endüstriyel veya tam biçimiyle önce geç on sekizinci yüzyılda İngiltere’de gelişen iktisadi ve siyasi sistemdir. Sonradan Avrupa, Kuzey Amerika, Avustralya, Yeni Zelanda ve Güney Afrika’ya yayıldı. Sömürgeci uygulama-

larıyla beraber, on dokuzuncu yüzyılda dünyaya egemen oldu.”

Öncelikli olarak “kapitalizm” kavramının kendisi üzerinde düşünmemiz gerekmektedir. Kapitalizm asıl olarak nedir, sorusuna iki şekilde karşılık verilebilir. İlki kapitalizmi soyut bir biçimde, yani kapitalizmi insanlar arasındaki bir ilişkiyi anlatan bir kavram gibi ele almaktır. İkincisi de daha tarihsel kavramlarla meseleye yaklaşımdır; bu da kapitalizmin nasıl meydana geldiğine ve bugün önümüzdeki sistemin nasıl geliştiğine odaklanan bakıştır. Aynı meseleyi neden iki ayrı şekilde düşünmemiz gerekmektedir? Kestirme yanıt, erken modern dönemdeki (aşağı yukarı 17. yüzyıldan günümüze) kapitalizmin açık bir biçimde büyük değişiklikler geçirdiğidir. Hatta, kapitalizm o denli değişmiştir ki, hep aynı “şey” hakkında konuşuyor olmak bile şaşırtıcıdır. Çünkü 21. yüzyıl dünyası sadece 17. yüzyılın dünyasından değil, aynı zamanda 19. yüzyılınkinden de farklıdır. Ancak ekonomistler ve yorumcular geçmiş ve şimdi arasında bir süreklilik görmektedirler. Peki bu süreklilik nedir? Neyse ki, bunun ne olduğu konusunda ortada çok az tartışma var. Kapitalizm bu açıdan sadece kendi içinde tartışılan bir terim değildir. Tartışma onun adil, rasyonel veya insanlığın çıkarı için ondan başka bir şeyin daha iyi olup olmamasından düğümlenmektedir. Soyut düzlemde, şunların olduğu yerde kapitalizm vardır diyebiliriz:

Üretim araçlarının özel mülkiyeti (toprak, fabrikalar, ticaret).

“Para karşılığı istihdam” veya bir başka deyişle “ücretli işçilik”

Bir değiş tokuş sistemi, yani piyasa yoluyla kazanç elde etmek için mal yapımı veya hizmet sunumu.

Ancak herkes kapitalizmi aynı şekilde tanımlamamaktadır. Örneğin kapitalizm karşıtı düşünürlerin tartışmasız en büyüğü olan Karl Marx’a göre kapitalizmin karşıt iki sınıf “proletarya” ve “burjuvazi”yi yarattığını, hatırlayın. Burjuvaziye yaratan şey, sermayesinin olması ve kazanç elde etmek için genellikle diğer sınıfı yani işçi sınıfını çalıştırmasıdır.

Piyasa, kapitalizmin yarattığı veya tek başına kapitalizme yol açan bir şey değildir. Sonuç kapitalizmin piyasa, piyasanın da kapitalizm olmadığıdır. Öyleyse nedir?

Kapitalizmin ayırt edici özelliğinin onun emeğe dayalı “kendine özgü” bir piyasa biçimi olması. Kapitalizm öncesi dönemlerde bazen satın alınan bir şeydi fakat emek genellikle diğer yollardan, yani kölelik gibi klasik veya daha yakın bir geçmişte serflik, derebeylik sistemi ve diğerleri gibi insanı bir başka insana doğrudan tabi kılan yollardan sağlanmaktaydı. Bir başka deyişle, silah, fetih yoluyla veya az çok zor kullanarak insanlar lordun veya asilzadenin tebaası haline getiriliyordu. Köle veya serf olan bir insan, kadın ya da erkek, kendi yaşamı üzerinde oldukça az söz sahibiydi veya etkisizdi, öyle ki, kişisel olarak eli kolu bağlı, ikinci sınıf bir “mal”dan başka bir şey değildi. Feodalizm ve kölelik sistemi çöktükçe veya yer değiştirdikçe, özgürleşen bu insanlar *efendisiz* erkeklere (ve kadınlara) dönüşmüşlerdi. Feodalizmin ekonomik ilişkilerinin, açık bir şekilde ifade etmek gerekirse bir insanın bir diğer insan üzerindeki kontrolünün, kapitalist ekonomik ilişkilerde birinin diğerinin *emek gücünü* satın almasına evrilmesi sürecine tanık olmaktadır. Buna karşın, eski Roma veya iç savaş öncesi ABD piyasalarında alınıp satılabilen insanlara da rastlanmakla birlikte, kapitalist piyasa bizim işgücümüzün alınıp satıldığı yerdir.

Sosyolog Max Weber modern kapitalizmin gelişmesinde etkili olan faktörleri şöyle açıklıyor:

Batı Kapitalizmini ne nüfus büyümesi ne de kıymetli madden ithali doğurdu. Kapitalizmin gelişmesinin ilk ön şartları coğrafi idi. Çin ve Hindistan’da, bölgelerin kesinlikle denizden uzak yapılan ticaretleriyle bağlantılı olan muazzam taşımacılık maliyetleri, ticaret yoluyla kazanç elde etmeye ve sermayeyi kapitalistik bir sistemin inşasında kullanmaya ciddi engeller oluştururken, Batı’da bir iç deniz ve nehirler aracılığıyla kurulan bağlantılar uluslararası ticaretin gelişmesini kolaylaştırıyordu.

Ancak bu abartılmamalıdır. Antik Yunan ve Roma medeniyeti ayırt edici biçimde kıysal idi. Burada ticaret için olanaklar çok elverişliydi (şiddetli kasırgalarıyla Çin sularına karşıt olarak Akdeniz'in karakterinden ötürü); buna rağmen Antikite'de kapitalizm ortaya çıkmadı. Dahası modern dönemde kapitalistik gelişme Floransa'da Cenova veya Venedik'te olduğundan daha yoğun idi. Batı kapitalizmi deniz ticaretinin merkezleri olan kentlerde değil, iç bölgelerdeki sanayi kentlerinde doğdu.⁷

Bu anlatılanlardan sonra, özetle söylemek gerekirse, kapitalizm, kazanç elde etmek veya para kazanma amacı güdülmesidir. Feodal ve köleci toplumlar bile "piyasa toplumları"ydılar. Emperyalizm, kapitalizme yeni üretim alanları, pazarlar, ucuz emek kullanımı sağladı. Böylece kapitalizm daha da güçlenerek dünya sistemi olma yolunda ilerlemeyi sürdürdü.

Sömürgecilik kötülükle eşanlamlı duruma geldiyse de Akdeniz'in eski dönemlerde Yunanlarca sömürgeleştirilmesinden Batı'nın sömürgeci zaferlerine kadar kimi sömürgelelerin, hem kendileri hem de sömürgeci ülke açısından günümüz Kuzey ve Güney Amerika ekonomilerinin tohumunu atan sömürgeciliktir. Ne var ki İspanya, Portekiz, İngiltere, Fransa ve Hollanda'nın sömürgeci deneyimleri ve bu deneyimlerin sonuçları –Amerika kıtasında bile– farklılıklar gösterir. Ne ülkelerinde ne de sömürgelerinde kalkınmış bir kapitalist ekonomiye geçemeyen İspanyollar ve Portekizliler en büyük sömürgeci güçler durumuna geldi. En değerli sömürgeleri Latin Amerika'daydı ve bunları, kendileri henüz kapitalizm öncesi bir kalkınma sürecindeyken bağımsızlık hareketleri yüzünden elden çıkarmak zorunda kaldılar.

Britanya sömürgeciliğinin en göze çarpan başarısı, sömürgelerinin Birleşik Devletler, Kanada, Avustralya, Yeni Zelanda, Hong Kong ve Singapur'un yararına olacak biçimde Batılı ekonomilere kaynak yağdırmasıydı. Bu sömürgelerin ekonomik

⁷ Max Weber, *Bu notlar Weber'in ölümünden sonra yayınlandı. Mustafa Özel: Kapitalizm ve din, (içinde), s. 48-49*

atılımları da Britanya'nın işine yarıyordu, çünkü diğer gelişmiş ülkelerle yapılan ticarete oranla, ekonomik açıdan geri kalmış bir ülkeyle yapılan denetimli ve sömürücü ticaret, çok daha az kazanç getiriyordu. Hıncın'deki düzenin kanlı biçimde yıkılmasından ve yine benzeri biçimde, kendisine ekonomik açıdan belki de en çok yarar sağlayan sömürgesi Cezayir'deki egemenliğinin sona ermesinden de anımsanacağı gibi Fransa, geniş bir sömürge imparatorluğu kurup ardından da yitirmiştir. Geriye baktığımızda, sömürgeci zaferlerin Fransa'nın ekonomik kalkınmasında olumlu katkıda bulunduğunu düşünmek için pek fazla neden göremiyoruz.

Büyük sömürge imparatorluklarının kuruluşunu öncelikle gemi teknolojisinde gelişmeler sağladı, ardından işgal edilen, fethedilen, devamında sömürgeleştirilen topraklardan madenlerin çıkarılması, başta şeker kamışı üretimi olmak üzere tarım ürünlerinin üretiminin milyonlara ulaştırılmasını sağlayan en temel etken geliştirilen bilimdi. Bilim adamları kendi saflıkları içinde her geçen gün, fizikten kimyaya, botanikten hayvan türlerinin melezleştirilmesine kadar her alanda çalışmalar yapıyordu. Bu çalışmalar sömürge imparatorluklarını kuran devletler tarafından finansal konular başta olmak üzere destekleniyordu. Bilim sadece imparatorluklar tarafından değil başka kurumlar tarafından da desteklenmiştir ve Avrupa imparatorluklarının, bilimin yanında başka etkenler sayesinde de bu kadar olağanüstü yükselişinin arkasında özellikle önemli bir güç daha vardır: kapitalizm. Daha fazla para kazanmak için uğraşan işadamları olmasaydı ne Kolomb Amerika'ya, ne James Cook Avustralya'ya ulaşırdı. Kapitalizm gelişmezdi, bunun sonucunda deniz aşırı sömürgeci imparatorluklar kurulamazdı, son tahlilde ekonomi ve siyasal alanda emperyalizm dediğimiz ülkelerin boyunduruk altına alınması, muhtemeldir ki, olamayacaktı.

Emperyalizm yerine sık sık sömürgecilik deyişi de kullanılıyor. Buna karşılık sömürgecilik siyasal bağımlılığı da içerdiğinden emperyalizmden biraz daha derin bir kavram olarak kabul edilmeli.

EMPERYALİZM

“Kapitalizm” Batı’da 17. yüzyılın sonlarından itibaren hâkim ekonomi olmaya başlamış ve bugünkü durumuna o zamanlardan beri devam eden bir evrim sonunda varmıştır. İlk sıralarda kapitalizm, küçük işletme birimlerinin varlığından ötürü, az çok rekabetçi bir nitelikteyken, sonraları sermaye gittikçe az sayıda ellerde toplanmış ve tekelci (monopolcü) bir nitelik kazanmıştır. Kapitalizmin tekelci safhaya girmesiyle birlikte – ki bu, 19. yüzyılın sonlarına doğru olmuştur– *emperyalizm* de başlamıştır. Geçmiş yüzyılların sömürgeciliğinin başat niteliği, sömürgeler halklarının ticaret (mal mübadelesi) yoluyla sömürülmesiydi. Emperyalist safhanın sömürgeciliğinin hâkim niteliği ise, sömürgeler halklarının ticaret yoluyla sömürülmelerine ek olarak ve gittikçe artan ölçüde, sermaye yatırımları yoluyla da sömürülmesidir.

19. yüzyılın sonlarıyla 20. yüzyılın başlarında, Batı’nın iktisadi, sosyal ve siyasal yaşamını biçimlendiren yeni bir olay tanımlandı; “*Emperyalizm*”. Emperyalizmle, Batı’nın tarihi yeni bir aşamaya girer ve ona bağlı olarak da öteki halkların tarihi de farklı yaşanmaya başlanır.

Bu kavramın ortaya atılması tıpkı günümüzde “küreselleşme” kavramında olduğu gibi kapitalizmin yapısal bir dönüşüm geçirdiği, uzun evriminde yeni bir aşamaya geçtiği bir sırada oldu. Bir başka deyişle, uzun bir birikim döneminin ardından bir olgu artık niteliksel bir dönüşümün ürünü olarak kendini gören gözlere dayatır bir belirginlik, bir varlık kazanmıştı. Bu derece önemli bir olgu ekonominin (ve siyasetin) gidişatında belirleyici bir ağırlık kazanınca bunun sosyo-politik (siyasal ve toplumsal) yansımalarının, sarsıntılarının olmaması düşünülemez. Ve bu yansımaların, sarsıntıların en başta bu olgunun etkin olarak yaratıcısı olan sosyo-politik blokta kendini duyurması son derece doğaldır. Nitekim “emperyalizm” kavramını ilk ortaya atanlar da, lehinde ve aleyhinde tavrı alanlar da öncelikle bir bütün olarak *kapitalistler* oldu.

Emperyalizm kavramının tanımı konusunda farklılıklar olduğunu ifade etmem gerekiyor.

Emperyalizm sözcük anlamı olarak “imparatorluk kurma eğilimi” demek. Böylece, etnik ve kültürel halkın *otoriter yönetimi* altında, aynı iktisadi ve sosyal bütün içinde bir araya getirilmek istenir. Emperyalist eğilim, yalnız otoriterliği değil, *saldırganlığı* da beraberinde taşıyor. Bunun gibi, emperyalizm olayı ile sömürgecilik olayı arasında da sık sık rastlanan bir bağ var. İmparatorluk kurma eğilimi, en eski çağlardan başlamak üzere, tarih boyunca sürüp gitmiştir;⁸ 16. yüzyıldan sonra ise, Batı’da imparatorlukların sömürgeci niteliği daha belirgin hale gelmiştir.

19. yüzyılın sonlarıyla 20. yüzyılın başlarında, Batı, tarihte emperyalizmin yeni bir örneğini ortaya koyar. “Yeni emperyalizm” olarak adlandırılan şey aslında 1800’lerde ortaya çıktı. Bu dönemde de imparatorluk kuranların büyük çoğunluğu Avrupa ülkeleriydi, yalnızca artık daha zenginlerdi. Fetih için gereken her şeye sahiptiler: Para, buharlı gemiler, tüfekler ve açgözlülük. Avrupalı imparatorlukların kurucuları, yurtseverce bir cinnet halinde, kendilerini kurtaramayan yoksul ve “geri kalmış” ülkeleri yuttular. Evet, zengin ülkeler pamuk, kauçuk, jüt, pirinç gibi işe yarar şeyler ve kendi ürünleri için pazarlar istiyordu. Ama aynı zamanda başkaları üzerinde egemen olmayı da istiyorlardı. Başka ülkeler de bu Avrupalı imparatorlukların yaptıklarını yaptı. Amerika Birleşik Devletleri bunlardan biriydi. 1800’lerin sonunda ABD tropikal kuşaktaki bazı adaları ve kıtanın iki okyanus arasında bir köprü işlevi görecekt bölümlerini ele geçirdi. Bu emperyalizm, her şeyden önce, kapitalizmin, Sanayi Devriminden sonra bünyesinde ortaya çıkan bir büyük değişikliğin sonucudur. Bu değişiklik de, “yarışmacı kapitalizm”den “tekelci kapitalizm”e geçiştir.

⁸ Anladığım kadarıyla; Mahfi Eğilmez de, “Emperyalizm ilk çağlardan beri yaygın şekilde görülen bir uygulamadır. Mısır, Babil, Hitit imparatorlukları en güçlü dönemlerinde çevre krallıkları haraca bağlayarak birçok bakımdan kendilerine bağlı (vassal) krallıklar haline getirmişlerdi.” demesinin nedeni bu olsa gerek.

Sömürgecilik, kolonyalizm, kapitalizm, terimleriyle birlikte anılan ve anlamlandırılan bir kavramdır emperyalizm, ama tanımlanması da bir o kadar sorunludur. Uluslararası politika alanında kullanılan birçok kavramla ilgili olarak, kullanılanlarca üzerinde anlaşılan bir tanıma ulaşmanın, hatta ortak payda saptamanın güç olduğu terimlerden birisidir. Emperyalizm olgusu üzerinde oldukça genişçe duracağız.

Sömürgecilik, yabancı bir toprağın işgalini, o toprağın işlenmesini ve oraya göçmenlerin yerleşmesini içerir. Sömürge (koloni) terimi bu şekilde tanımlandığında bu olgu eski Yunan dönemine kadar geri gider. Bu doğrultuda Atina “emperyalizm”inden ve daha sonra Roma “emperyalizm”inden söz edilir.

Emperyalizm terimi siyasal dile ilkin 1830’larda, Fransa’da kral *Louis Philippe* (iktidarı 1830-1848) döneminde girdi. O yıllarda Fransa sömürgecilikte İngiltere’nin oldukça gerisine düşmüştü ve yaygın bir girişimci kesim “burjuva-kral”ı yeniden güçlü bir dış politika izlemek ve İngiliz “sömürge imparatorluğu”na benzer bir imparatorluk kurmak için sıkıştıırıyordu. Louis-Philippe ise tam tersine İngiltere’yi hoş tutmaya dönük bir dış politika izlediği için Fransa bu yola fiilen Louis-Napoléon (iktidarı 1848-1870) döneminde yöneldi. 1848 devrimiyle birlikte başlayan ve ancak dört yıl süren “İkinci Cumhuriyet”, 1852’den itibaren kendisini “İmparator III. Napolyon” ilan eden Louis-Napoléon zamanında “İkinci İmparatorluk” rejimine dönüştü. Bu dönem gerçekten Fransa’nın denizaşırı topraklarının büyüdüğü bir dönem oldu ama o dönem Fransa’sı hakkında “emperyalizm”den söz edenler bu terimle dış politikadan çok devletin içerdeki aşırı “buyurgan” yapısına gönderme yapıyorlardı. Bir başka deyişle, emperyalizm sözcüğünün Latince kökü *imperium*’un ilk anlamı olan *buyruk* ve ikinci anlamı olan *buyurma* *hakkından* türeyen belli bir *buyurgan* (otoriter) iktidar yapısını vurguluyorlardı. Kısacası sözcüğün henüz iç siyasetle sınırlı bir anlam yükü vardı. Bu sözcük 1800’lerin sonlarına doğru İngiltere’de siyaset diline girdiğinde ise artık çok büyük ölçüde iç siyasal anlamından kurtulmuş, ekonomi

ve dış siyaseti de kapsayan çok daha kapsamlı ve belirgin bir anlam kazanmıştı.

En önemli fark: *üretimin konsantrasyonu, sermayenin merkezileşmesi* sonucunda kapitalistler arasında meydana gelen toplumsal ayrışma ve bundan kaynaklanan yoğun çıkar çatışması/vizyon farklılaşmasıydı. İşte bu süreç içinde “emperyalizm” sözcüğü hem “belli bir dış politika yaklaşımı”nı hem de *bu yaklaşımda çıkarı olan toplumsal güçlerin ağır bastığı ekonomik-sosyo-politik aşamayı* ifade eden bir kavram olarak öne çıktı. Öyle ki kimileri “emperyalizm” dedikleri şeye öfkeyle tepki gösteriyorlar, kimileri ise hararetle savunuyorlardı, aslında, durum 18. yüzyılda özellikle İngiltere’de merkantilizm ile serbest ticaret yanlıları tartışması veya yünlü dokuma sanayicileri ile pamuklu dokuma sanayicileri arasındaki çıkar çatışmasında gözlemlenen duruma benzer bir durumdu. O dönemde kapitalist sınıfın kendi içinde daha dinamik, daha güçlü ama başlangıçta azınlıktaki kesimi sıkı bir direnişe rağmen tutucu kesimi sonunda alt ederek *serbest ticaret/serbest rekabet* anlayışını kabul ettirmişti. 1750’lerden beri de bu “serbest ticaret veya rekabet” anlayışı uygulamada Adam Smith’in öngördüğü ölçüde olmasa da yine de Batı’da ekonomik vizyona damgasını vurmuştur. O derecede ki yüz küsur yıl sonra benzer önemde bir yapısal dönüşüm kendini gösterdiğinde yeni girişilen dönemin bu serbest rekabet döneminin reddi olduğu ve artık *serbest rekabetin* yerini “tekelleşme”nin aldığı ileri sürülmüştür.

Emperyalizm kavramına ilişkin farklı anlayış ve kullanımları çeşitli şekillerde sınıflandırmak mümkündür. Bunlardan bir tanesi ve günümüzde kavrama ilişkin tartışmalarda en fazla söz konusu olanı da, konuyu Marksist olan ve olmayan şeklinde iki çok genel kategoride toplamaktır. Bu iki farklı yorum ve kullanım kümesinin eksenini belirleyen tartışma ise, emperyalizmden söz edilebilmesi için kapitalizmin varlığının gerekip gerekmediği, biraz farklı bir deyişle emperyalizmin kapitalizmin zorunlu bir sonucu olup olmadığı sorularına verilen yanıtlarla

ilgilidir. Bu türden sorulara “olumlu” cevap veren emperyalizmin Marksist yorumu, daha yaygın bir kullanım alanı olması dolayısıyla nispeten daha geniş literatürü kapsar.

En belirgin ortak özellikleri yukarıdaki sorulara “hayır” yanıtı vermek olan sosyal bilimciler arasında kavramın Batı Avrupa dillerinde 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren kullanılmaya başlandığını söyleyenlerden, aynı kavramı Mısır, Assur, Roma imparatorluklarından, Büyük İskender’den veya Vikinglerden XIV. Louis veya Büyük Petro’dan söz ederken kullananlara kadar uzanan geniş bir yelpaze mevcuttur.

Örneğin bir tanıma göre: “Bir ulusun diğer ulus üzerine; daha kuvvetli toplumun daha zayıf toplum üzerine hâkimiyetine dayanır.”

Realist ekolün temsilcilerinden bir akademisyene göre: “*status quo*’yu altüst etmek, iki veya daha çok ulus... arasındaki kuvvetler ilişkisini tersine ve yeniden kurmak”tır. Bir devlet başlıca iki tür dış politika stratejisi izleyebilir; *statükocu* ve *emperyalist*. Bunun mantıksal sonucu olarak da, statükoya karşı olan tüm dış politika stratejilerinin emperyalist olduğu söylenebilir. Burada ısrarla “emperyalizmin bir imparatorluk kurmak için girişilmiş dinamik bir süreç” olduğu vurgulanmakta, bunun savunmacı, koruyucu, istikrarıcı bir politikayla, zaten var olan bir imparatorluğun devam ettirilmesi”nden farklı olduğunu, örneğin İngiltere’nin 1870’lerden sonraki politikasının emperyalist değil statükocu bir politika sayılması gerektiğini ifade etmektedir.

Emperyalizm olgusuna ilişkin olarak bu gibi farklı tanımlamalar bir yana kavram çoğu kez önüne getirilen bazı sıfatlarla birlikte kullanılmaktadır. Eski emperyalizm, yeni emperyalizm, denizaşırı emperyalizm, Batı emperyalizmi gibi bu türden deyimler genellikle de tanımlanmadan kullanılmaktadır. Bazı yazarlar ise kavramı, klasik-modern, statik-modern, statik-dinamik, siyasi-iktisadi-kültürel şeklinde alt gruplara ayırmakta, bazen bu ayrımlardan ne anladıklarını da belirterek bir anlamda yeni tanımlamalar yapmaktadırlar.

Marksist çoğu düşünür, savaşların ekonomik faktörlerden çıktığını ifade etmektedir; Batılı ülkelerin, çoğunlukla şiddet kullanma olgusuyla birlikte görülen dünyanın diğer bölgelerini çeşitli biçim ve derecelerdeki etki altına alma çaba ve eylemlerinin nedeni olarak kapitalizmi ve onun yarattığı bazı sorunları görmekteler.

Liberal görüş yandaşları ise emperyalizmin doğrudan kapitalizme indirgenemeyeceği, askeri anlayışla ekonomik/ticari anlayışın birbiriyle uyuşmaması dolayısıyla serbest ticaretin ancak barışta gerçekleşebileceği türünden argümanlarla bu görüşe karşı çıkmaktadırlar.

Genel kabul gören emperyalizm tanımı şöyle yapılabilir: Emperyalizm, imparatorluk kurmak amacıyla bir genişleme siyaseti izlenmesi ve geri kalmış ülkelerin boyunduruk altına alınmasıdır. Emperyalizmin temelinde ekonomik etmenler yatmaktadır. Bu nedenlerin, dış pazarlarla hammadde kaynaklarını ele geçirmek ya da gittikçe artan bir nüfusa barınabileceği yeni topraklar sağlamak olduğu ileriye sürülüyor.

Emperyalist gelişmenin temel etmenleri nelerdir?

Çağdaş emperyalizmin Marksist açıdan ilk açıklaması, Lenin tarafından yapıldı. Lenin, çağdaş emperyalizmin en önemli ayırıcı özelliğinin meta ihracı değil, sermaye ihracı olduğuna işaret etti ve bunun kapitalizmin geçirdiği değişimlerin sonucu olduğunu gösterdi. Lenin'e göre, emperyalizm, kapitalizmin özel bir aşamasıydı. Bu aşamada, kapitalist ülkelerin başlıcalarında, tekeller, yani pazarları tek başına egemenlikleri altında tutan firmalar, büyük ölçüde gelişmekteydiler.

1916 yılında Lenin, *Emperyalizm, Kapitalizmin En Yüksek Aşaması* adlı eserinde, o zamana kadar bulunmuş gerçekleri bir araya getirerek, tekellerin sadece ekonomik değil, siyasi ve sosyal yönlerine de dikkati çekti. Lenin'e göre, 1900'e gelindiğinde tam olarak ortaya çıkmış bulunan kapitalizmin emperyalist aşamasının beş önemli ekonomik özelliği vardı:

1. Sermaye ve üretimin yoğunlaşmasıyla ekonomik hayat-ta tekellerin önemi çok artmıştır. Bu gelişim, bütün ileri

kapitalist ülkelerde, fakat özellikle Almanya ve Amerika Birleşik Devleti'nde yaşanmıştır.

2. Banka sermayesi, sanayi sermayesiyle birleşmiş ve ortaya *finans kapital* çıkmıştır. Finans kapital, her ülkeyi tıpkı bir oligarşi gibi yönetmektedir.
3. Sanayi ürünlerinin ihracı yerine sermaye ihracı, çok daha önemli bir yer kazandı...
4. Uluslararası kapitalist tekeller kuruldu ve bütün dünya da bu tekeller arasında paylaşıldı.
5. Dünyanın, büyük ülkeler tarafından bölge bölge paylaşılması tamamlandı. 1876 yılında Afrika'nın sadece yüzde 11'i Avrupa ülkelerinin elindeyken, bu oran 1900 yılında yüzde 90'a çıktı.

Genişleyebilmek ve dünyayı yeniden bölüşebilmek için, kapitalist ülkeler arasında büyük savaşların olması gerekiyordu. Ancak bu savaşlardan galip çıkan kapitalist ülkeler, diğer kapitalist ülkelerin zararına genişleyebilirdi.

20. yüzyılın başlarında, dünyanın emperyalistlerce paylaşılması tamamlanmıştı. Bu durum, dünyanın yeniden paylaşılmasını günün sorunu haline getiriyordu. Sorunu gündeme getirenler de, dünyayı daha önce paylaşmış İngiltere ve Fransa gibi emperyalist ülkelere karşı, bu paylaşmaya katılmakta gecikmiş, Almanya ve İtalya gibi emperyalist ülkelerdi. *Birinci Dünya Savaşı* da öyle. Böylece, dünyanın paylaşılmasında, daha önce yeri sınırlı mücadelelerle yetinen emperyalizm, 20. yüzyılda “dünya savaşları” dönemi açacaktır.

1945 sonrasında, sömürgeciliğin geleneksel biçimleri olan askeri istila ve sömürge halklarının güç kullanılarak köleleştirilmesinin yerine, yeni bir eğilim ortaya çıktı. Bu eğilime, *yeni sömürgecilik* dendi.

Emperyalizmin ne olduğu konusunda kuramsal bir açıklığa ve kesinliğe ulaşmak, bugünkü küreselleşme denen aşama ve dinamiği de daha iyi, daha doğru kavramayı kolaylaştıracaktır. Küreselleşme “globalisation” altmışlı yıllarda Kanadalı bilim adamı Marshall McLuhan ile Colombia Üniversitesinden “ko-

münizm sorunları” uzmanı Amerikalı bilim adamı Zbigniew Brzezinski’nin desteklenmeleriyle kullanılmaya başlayan İngilizce kökenli bir terimdir. McLuhan, televizyonlarda ilk olarak canlı yayınlanan Vietnam Savaşından ders çıkartarak, aynı anda her yerden görülebilen medya şeffaflığının silahlı çatışmaları zorlaştıracığını ve sanayileşmiş ülkelerin gelişmelerini sağlayacağını düşünüyordu.

Terimin Fransızca karşılığı “mondialisation” ise kullanımı oldukça eski, türetilmiş bir kelimedir. 1992’ye kadar kullanılan “çokuluslu”, “uluslar ötesi” gibi terimlerle “sınır tanımayan işletmeler”, “mali globalleşme”, “pazarların küreselleşmesi”, “dünya kapitalizmi” gibi tanımlamalar bu konudaki eğilimi gösteren gelişmelerdir. Washington, 1991 Körfez Savaşından sonra “yeni dünya düzeni”nin doğduğunu ilan etti. Bu terim uluslararası ilişkilerde çok çabuk yeni düzenlemelere yol açarak, “globalleşme” ve “küreselleşme” gibi yeni terimlerle hemen uyum sağladığından bu terimler, önlerine herhangi bir isim gelmeden tek başlarına kullanılmaya başlanmıştır.

Sömürgecilerin egemenliği ve bunların sonuçları farklı tipte konumlara yol açmıştır. Bunların kimi özellikleri sömürgecilik sonrası dönemde bile kısmen yaşanmıştır. Buna göre, ilk elde şu ayrımlara dikkat çekilebilir:

1. Kapitalizmin gelişiminde serbest rekabet aşamasındaki *eski tip sömürgeleştirme* ya da yayılmacı tipteki sömürgeleştirme. 1830’da fethedilmiş olan Cezayir bunun en son örneklerindedir.
2. Fas gibi, Fransa’nın özellikle 1871’den sonra yaptığı fetihlerinin çoğunun dahil olduğu, başka nedenlerle olduğu kadar, endüstri devrimine ve mali kapitalizme bağlı *yeni tip sömürgeleştirme*. İngiltere’nin ve Almanya’nın Doğu ve Güney Afrika’daki yayılmacı politikaları da buna örnektir.
3. *Sömürge olmayan emperyalizm*: Mısır’ın 1881’deki durumunun tanıklık ettiği üzere, örneğin Osmanlı İmparatorluğunda geçici bir süre. Bu tip daha saf olarak gelişir

–yani, egemen olan bölgeye yerleşimciler yerleştirilmezler–; Londra, Latin Amerika’da yerini ABD’ye bırakmadan önce Arjantin’de de, Peru’da da hâkimdi. Bu bayraksız emperyalizm 20. yüzyılın ikinci yarısındaki bağımsızlık hareketlerine rağmen yaşamını sürdürmüştür.

4. Kısacası, emperyalizmin ve sömürgeleştirmenin çeşitli biçimleri üst üste ve iç içe görülmektedir.
5. Aynı durum halkların sömürgeleştirmekten çıkma ve bağımsızlıklarını kazanarak özgürleşmelerinde de söz konusudur. Bu halkların çoğu 1945 ile 1965 yılları arasında boyunduruktan kurtuldu. Ancak, sözcüğün dar anlamıyla, sömürgeleştirme hareketleri Fransızların Vietnam’da ya da Cezayir’de, İngilizlerin ya da Hollandalıların Hindistan’da ya da Endonezya’da yenilgiye uğramalarıyla son bulmuş olsa da, Batı hâkimiyeti şu ya da bu biçimde yaşamaya devam etmiştir. Bu olgu kimi bölgelerde yeni sömürgecilik olarak, başka bölgelerdeyse yerleşimcisi olamayan emperyalizm olarak adlandırılıyor.

SÖMÜRGEÇİ İMPARATORLUKLAR: HOLLANDA VE İNGİLTERE

Avrupa, Yenidünya’yı keşfederek yeryüzünü coğrafi olarak küreselleştirmiş veya daha doğru bir ifadeyle bu coğrafi gerçeği aynı zamanda insanlığın coğrafya bilgisi, bilimi ve bilinci düzeyinde yeniden arşivlere geçirmiştir.

Coğrafi keşiflerle hemen hemen eşanlı başlayıp gelişen sömürgecilik ilk evresinde (15. yüzyıl ortası ile 19. yüzyıl sonu) Avrupa’nın dar bir köşesinde (Batı Akdeniz’de) canlanıp gelişen “Pazar ekonomisinin” kısa zamanda eriştiği o zamanki doğal sınırlarının dışına çıkmak gereksinimi duymasından ileri gelmiştir. Yani kökünde sadece daha fazla ticaret, daha geniş alanlarda ticaret yapmak gibi bir güdü değil, aynı zamanda ve her geçen yüzyıl daha artan oranda büyüyen sınai üretimdeki çeşitli sorunları karşılamak kaygısı belirleyici olmuştur.

Kuzey Avrupalıların sömürgecilik maceraları 16. yüzyılda hayli küçük çaptaydı. İngilizler 1497’de Giovanni Caboto’yu batıya gönderdi; o da Breton Burnuna ya da diğer adıyla Newfoundland’a ulaştı. Bunu keşiften saydılar, oysa Bask denizciler Grand Banks’te yüzyıllardır balıkçılık yapıyorlardı. Fransızlar 1530’lar ve 1540’larda Jacques Cartier’i üç kez Kanada’ya gönderdi. Yerlilerle yapılan kürk ticareti Meksika ya da Maluku’dakiyle karşılaştırılamayacak kadar azdı.

Bu kitapta, Fransız kâşifler ve keşfettikleri yerler konusu yazılmadı.

I – HOLLANDA SÖMÜRGE İMPARATORLUĞU

James Cook *Endeavour* ile York Burnunda Avustralya’nın en kuzey noktasına gidip karaya çıkmış ve kral adına ülkeye el koymuş ve üç ay boyunca yol alarak, gemiyi onartabileceği bir limana, Batavia’ya (Jakarta) ulaşmıştı.

Cook’a yolculuğuna başlamadan önce hiçbir yerin işgal edilmemesi talimatı verilmişti. Buna karşın, İngiliz Hükümeti Avustralya’nın Kraliyet topraklarına katılmasına sessiz kalmayı tercih etti. Kendisine verilen görevler ile beklentiler yukarıda anlatılmıştı. Avustralya’ya giderek araştırma yapan Eser Coşkun, Terra Nullius Doktrini olarak ifade edilen “işgal ve sömürünün yasal kılıfına” dikkat çekmiş (Son Aborijinler, s.8). Cook Avustralya’ya vardığında bu ve bunun gibi topraklar İngiliz yasalarına göre “Terra Nullius” yani kimsesiz, sahipsiz topraklar statüsüne giriyordu. Buna göre, belirgin bir yönetim sistemine ve mülkiyete konu olmayan topraklar sahipsiz topraklardı. Yerlilerin hükümetleri ve topraklar üzerinde özel mülkiyet anlayışları olmadığına göre bu kıta kimsesiz, sahipsiz sayılırdı. Karşılıklı görüşülecek veya anlaşma yapılacak herhangi bir otorite yoktu, ticari bir üretim, alacak, satacak herhangi bir şey olmadığından ticaret anlaşması yapmak da olası değildi. Dolayısıyla, bu gibi topraklar onu üretken hale getirebilecek herhangi biri tarafından alınabilirdi.

Kaptan Cook Avustralya kıtasını kimsesiz topraklar doktrini doğrultusundaki yasaya dayanarak işgal etmekte bir sakınca görmedi. Bu ilke artık İngiliz toprağıydı... Yine bu anlayışa dayalı işgal, yerlilerin yasal olarak var olmadıkları anlamına geliyordu. Bu durum yerlilerin haklarını yok saymayı kolaylaştırıyordu.

Batavia kenti İngilizlerin değil Hollandalılarındı. Tüm kent planı yerleşimi Hollanda kentleri gibiydi. Portekiz üstünlüğüne ve yayılmacılığına rağmen Hollandalılar buraya nasıl yerleştiler?

Bu sorunun en kısa yanıtı; askeri güç konseptiyle yayılma stratejisi değil, ekonomik üstünlük sağlamaya dönük ticari tüm alanları ele geçirme stratejisiyle hareket ettiler, ondan.

Stratejinin en temel kurallarından birisidir; sayısal üstünlük size zafer kazandırmaz, buna aritmetik akıl diyoruz, başarıyı, utkuyu getiren matematik akıldır. Hollandalılar Portekizlilerin Asya'da "militarist güç" aklının karşısına, bir şirket koydular "Hollanda Doğu Hindistan Şirketi" Bu Hollandalıların baha-rat tarımını ve ticaretini ele geçirmek amacıyla bazı adalara el koymak amacıyla harekât yapmadıkları şeklinde anlaşılmasın, onlar da "fetih" peşinde koştu, onlar da katliam yaptılar. Baha-rat yetiştirmek amacıyla köleler de getirdiler. Avrupalı öteki sö-mürgeci ülkeler neler yaptılarsa, Hollanda, İspanya boyutunda katliama yönelmediyse de benzer eylemleri yaptı.

Avrupalıların Asya ticaretinde boy göstermeye başladıkları ilk yüzyıllar olan 15 ve 16. yüzyıllarda navigasyon ve milita-rist gücü ön plana çıkaran Portekiz-İspanyol güçleri başarılı olmuşlardı. Ancak 17. yüzyılın başlarında uluslararası ticarete yön vermek için navigasyon ve askeri güç yetmez hale gelmişti. Navigasyon ve askeri gücün yanına, ticari akıl ve uluslararası hukuku geliştirebilen Hollandalılar bu yüzyılda baskın oldular. Kısa bir süre sonra 18. yüzyılın başında İngilizler daha başarılı bir organizasyonla, "İngiltere sömürge imparatorluğu"nun doğuşunu gerçekleştirecekler.

Portekizlilerin Uzakdoğu'daki konumuna Avrupa'dan ilk meydan okuma Hollandalılardan geldi. Hollandalılar (Portekiz'i

kontrol eden) İspanya'yla 1560'lardan beri savaş halindeydiler ve bu onlarda, dinsel yönden İberyâ toplumlarının *reconquista*'a dayanarak kazandıkları gibi, büyük bir haklılık duygusu kazanıyordu. Katolik İspanya ile Protestan Hollanda'nın savaşıydı bu aynı zamanda. Uygulamada bu, Hollanda devletinin tüccarlarıyla birlikte kurdukları organizasyonun adıydı.

Sicilya ve Sardunya Adaları ile tüm Hollanda İspanya kralı I. Carlos'un hâkimiyeti altına girmişti. 1508 yılında Kanarya Adalarından gelen ilk şeker gemileri Antwerp'e ulaşmıştı. Portekizli tüccarların getirdiği baharatlar ile Amerika'dan gelen gümüşler burada el değiştiriyordu. 1520'lerden itibaren de Antwerp çok önemli bir uluslararası finans merkezi olmuştu. Ancak Hollandalılar kendilerini İspanyol Katoliklerin yönetmesini istemiyorlardı, direnç gösteriyorlardı.

1542'de V. Charles, Hollandalılardan savaş tazminatı istedi, bu ağır vergilerle karşılanabilirdi. Vergilerin son bulmasını isteyen Hollandalılar 1568'de I. Orange William liderliğinde ülke genelinde büyük isyan başlattılar. Bunun üzerine İspanya isyanı bastırmak ve yeni vergiler koymak üzere ordu gönderdi.

1568'de Engizisyon Mahkemesi, Hollanda'daki üç milyon vatandaşın aforoz edilip ölüm cezasına çarptırıldıklarını duyurdu. İspanyol komutan aldığı emirle binlerce kişiyi öldürdü. Yıllarca süren vahşi saldırıların sonucunda 26 Temmuz 1581 tarihinde Utrecht Antlaşmasıyla Hollanda'yı oluşturan yedi eyalet İspanya'dan bağımsızlıklarını "Birleşik Eyaletler" adı altında kazandı.

Hollanda yayılcılığının çarpıcı yükselişinin temelinde, öncelikle, 1576-1609 arasındaki krizde ve Hollanda'nın bağımsızlığına kavuşmasını sağlayan *Guerre des Gueux* (Dilenciler Savaşı) sırasında Anvers'in harabeye dönmesi yatar. Bir başka neden ise, 1580'de, İspanya'nın Portekiz'i işgal etmesi ve iki tahtın birleşmesidir.

1585'te Antwerp'ten Amsterdam'a sürülen Portekiz Yahudileri ve Hollandalı Protestanlar, Uzun Dönemli Menkul Kıymetler piyasasını Amsterdam'a taşıdılar ve 1609 yılında Ams-

terdam Bankası kuruldu. Bu banka kanalıyla ödemeler yerli ve yabancı girişimcilere çok hızlı ve güvenli yapılmaya başlandı. 1585'te Avrupa'nın baharat tedarik merkezleri olan Antwerp, Sevilla ve Lizbon'dan Hollandalı tüccarların çıkartılarak sürülmesi Hollandalıların baharatlara ulaşım yollarını tamamen kapatmış oldu. Bu sorunun aşılması gerekiyordu.

Daha 1595'te, Goudalı Van Houtman, Uzak Ülkeler Kumpanyası'nı kurmuş olan Amsterdamlı pek çok tüccardan 4 gemi, 60 top ve 250 adam elde etmeyi başarır. Bir tür Uzak-doğu gezisi yaparak ambarları ağzına kadar dolu gemilerle geri döner. Sevinç büyüktü. Tekrar yola çıkar ve ardından bir, iki ve daha fazla tekne grubu Molukka Adaları üzerinden dünya turuna çıkar.

Hollandalılar 1595 yılında, Portekiz'in yüzyıllık baharat ticaretinde oluşturduğu tekeli kırma adına "Uzak Diyarlar Şirketi"ni kurup, Cornelis Hautman komutasındaki dört gemiyi Ümit Burnu'nun doğusundaki ülkelere gitmek üzere yola çıkarmışlardı. Bu sefer başarıyla sonuçlandı. Bantam kralıyla bir antlaşma yapılmış ve böylece baharat merkezi olan Endonezya Takımadalarının kapıları Hollanda'ya açılmıştı. Bu seferden sonraki altı yıl içinde, birbirine rakip 8 Hollandalı şirket, Endonezya'nın Baharat Adalarına toplamda 15 sefer düzenlemişti.

Bu arada Doğu'ya doğru başka bir denizyolu bulmak amacıyla Hollandalılar da harekete geçmişti. 16. yüzyıldaki en önemli keşifleri, 1596 yılında Hollanda'dan yola çıkan Willem Barents tarafından gerçekleştirildi. Barents kendisinden önce hiç kimsenin gitmediği kadar kuzeye ilerledi ve Novaya Zemlya Takımadalarının kuzey ucuna ulaştı. Fakat deniz donmuştu, daha ileri gitme olanağı yoktu. Beklemek zorundaydılar, ne var ki kış dönemi bir felaket oldu; yakacak odunları yoktu ve stoklarındaki yiyecek de çok sınırlıydı. Barents kışı atlatamadı ve mürettebatının çoğuyla birlikte öldü. Sağ kalanlar üstü açık bir tekneyle ülkelere dönmeyi başardılar, bu, denizde yaşanan önemli mucize yolculuklardan birisidir. Hollandalı kâşifler listesinde Abel Tasman'ın Tasmanya'yı keşfini de anımsamalıyız.

Çok sonrasında Jacob Roggeveen'in 1721'de Paskalya Adasını keşfi yaşanacak. Bu seyahat VOC'nin rakip şirketi WIC (Hollanda Batı Hindistan Şirketi) finansörlüğünde yapılacaktır.

Kuzey Avrupalıların büyük sömürgecilere dönüşmesi 17. yüzyıldan sonra söz konusu oldu. Gözde işletmeleri, sömürgeciliği özel girişimle birleştiren Doğu Hindistan Şirketi'ydi. Bunlar tipik olarak, Asya ya da Amerika kıtalarında ticaret yapan, yüksek sermayeli anonim şirketlerdi; kara ve denizde askeri güce sahiptiler ve devletler bu tarz müstahkem ticari karakollar kurmuşlardı. Tüm kuzeyli devletler bu tarz organizasyona sahipti. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi 1600'de, Hollandalı benzeri de iki yıl sonra imtiyazlı şirketler haline geldiler.

Şirketler arasındaki rekabet baharatın Endonezya'dan pahalı alınmasına sebep oluyordu. 1602'de Hollanda hükümeti, ticaretin denetlenmesinden kaynaklanan Hollandalı tüccarlar arasındaki çatışmaları durdurmak amacıyla Vereenigde Oost-Indische Compagnie (VOC), yani Doğu Hollanda Kumpanyası'nı (Şirketi) kurdu. VOC'ye savaş ve barış yapması yetkisi bile verilmişti. 1602'de kurulan Amsterdam Borsası dünyada kurulan ilk borsa şirketi oldu.

En önemli baharat merkezlerinden biri ve Portekiz'in önemli bir kalesi olan Amboya'yı 1605'te ele geçiren VOC, stratejik pozisyon olarak çok büyük bir avantaj kazandı. 1605'ten itibaren Avrupa'daki savaşın Asya'ya aktarılması şeklindeki muharebeler Portekizlilerle yapıldı ve askeri harcamalar 1612'ye kadar geçen yedi yıl içinde VOC'nin başlangıç sermayesinin üçte birinden fazlasını oluşturdu. Şirketin Hollanda'da sahip olduğu ticaret tekeli ve ondan elde edilen büyük kazançlar sayesinde bu büyük masraflar karşılanabiliyordu. Hollandalıların dünyaya açıldıkları sırada tasarıları basitti: Para kazanmak. Şirket 1606'da kazanç oranını yüzde 15'ten yüzde 75'e çıkarmıştı. Bu şirket, artık ortadan kaldırılması gereken rakiplere karşı askeri olarak müdahale etmekten de çekinmeyecek hale geldi. Portekizliler, İngilizler ve Fransa'nın Dieppe bölgesi denizcileri daha o tarihte devre dışı bırakılmıştır.

VOC'nin üst düzey yöneticisi alt kademe yöneticilere şunu söylüyor: "Siz baylar tecrübelerinizden de yakinen bileceğiniz gibi, Asya'daki ticaret güven içinde yapılmalı ve sürdürülmeli, bu da sizin silahlarınız yardımıyla olmalıdır. Bu silahlar ticaretten elde edilen kazançlarla kullanılmak durumundadır. Bu yüzden savaş olmaksızın ticaret, ticaret olmaksızın savaşı yürütmek mümkün değildir." Bu yönetici J. Cook'un sığındığı, iki yüz yıllık ticaret merkezi olacak Batavia'yı kuran kişidir.

1605'te Maluku (Molukka, Molukkan ve Baharat Adaları olarak da bilinir) adalarındaki Amboina zapt edildi, ama Hollandalılar bundan sonra pek başarı elde edemedi; 1606'da Malakka'yı (Malaka Boğazı olarak bilinen stratejik nokta) almayı başaramadılar ve 1607-1608'de Hindistan'ın batı sahillerine giden yol üzerindeki kilit liman olan Mozambik'i ele geçirme çabaları iki kez başarısızlıkla sonuçlandı. Hollandalıların getirdiği başlıca yenilik, baharat adaları üzerinde fetih yöntemiyle daha büyük bir dolaysız hâkimiyet kurmaktır.

1620-1621'de zor bir harekâttan sonra (küçük hindistancevizinin kaynağı olan) Banten'i zapt ettiler. Banten donanması daha hızlıydı ve Hollandalılardan daha iyi manevra yapabiliyordu. Kente boyun eğdirilebilmesi için pirinç tedariki önlenerek aç bırakılmaları gerekmişti. Kent zapt edildikten sonra VOC yönetimi kent halkının yok edilmesine karar verdi. Yaklaşık 2500 kişi öldürüldü, 3000 kişi de başka yerlere sürüldü. Yerel kenti ve camiye yıkıp yeni bir kent kurdular ve buradan ülkenin içlerine giden ulaşım ağını genişlettiler. Hollandalılar baharat yetiştirilen yerel mülkleri devraldılar ve çalıştırmak üzere köleler getirdiler. Cavalılara karşı direnebilmek için Şirket, kente Çinli, Malezyalı, Makassarlı, Balili, Luzon bölgesinden Filipinli nüfus yerleştirdi. Daha sonra, Hollandalılar Makassar Sultanını yenilgiye uğratarak Selebis'in güneyini ele geçirip Molukka Adaları ve daha ötesinin deniz ticaretinde başlıca rakipleri olan Bugilerin yerini aldılar. Ama asıl konu Cava'nın kontrol altına alınması, bölgedeki yerel prenslerin arasına entrika sokan bir politika yoluyla ancak 17. yüzyılın sonunda başarılabildi. 1681

yılında, Batavia'daki 30.598 kişilik toplam nüfusun 2.188'i Avrupalıydı.

17. yüzyılın ortasına kadar Portekizlilere gerçek bir saldırı yapılmadı. 1641'de Hollandalılar en sonunda kilit kent Malakka'yı, ardından 1656'da Sri Lanka'da yer alan Colombo'yu ve 1663'te Hindistan'ın batı sahilindeki Koçin'i zapt ettiler. Hollandalıların Güneydoğu Asya'daki ana merkezi, oradan Büyük Sunda Adalarındaki Banten ve Makassar gibi önemli baharat kaynaklarını denetleyebildikleri, Cava'da yer alan Batavia'ydı. Bu denetim, yerel hükümdarları sadece kendilerine satış yapmaya zorlayacak yeterli güçleri olduğu için kilit öneme sahip –karanfil, küçük hindistancevizi, mace ve tarçın– birçok baharatın ticareti üzerinde neredeyse tam bir hâkimiyet sağladı. Bununla birlikte, bu tür politikaların Çin ve Hindistan gibi büyük kara devletlerine veya güçlü Japonlara karşı bir işe yaramadığını çok çabuk fark ettiler. Hollandalılar ticaretin açılması için baskı yapmak amacıyla 1622'de Çin sahillerinin açığında seksenden çok *çünke* batırdılar. Çinliler tehditlere boyun eğmeyi reddettiler. Nihayet 1727'de Kanton limanına gitmelerine izin verilinceye kadar Hollandalıların Çin'le ticaret yapmaları önlenildi. Fukienli Çinli tüccarlar Cava'ya gidiyorlardı, ama ticareti kendi ellerinde tutuyor ve kendi koşullarını belirliyorlardı.

Hollandalılar Japonya'yla ticaret yapmayı çok istiyorlardı. Bu ticaretin devamlılığını sağlamak için neredeyse her tür aşılınmayı sineye çekmeye hazırdılar. Japonlar Hollandalıları 1540'lardan beri Nagasaki limanı vasıtasıyla ticaret yapan Portekizlilere karşı yararlı bir denge unsuru olarak görüyorlardı. Portekizliler kovulduktan sonra Hollandalılar sahilin hemen önündeki küçük Deşima Adasına çekilmek zorunda bırakıldılar. Ada 82 adıma 236 metre boyutlarındaydı ve karaya tahkim edilmiş bir bekçi kapısıyla korunan bir mendirekle bağlıydı. Hollandalılar Japon hizmetliler tarafından gözetleniyor, 150 kişilik resmi heyet tarafından kontrol ediliyordu. Yılda sadece bir geminin gelmesine izin veriliyordu ve subayları genellikle “köpekler gibi sopalarla dövülüyordu.” Anakarayı ziyaret etmelerine yılda bir

kez *Şogun*'a saygılarını sunmaları için izin veriliyordu. Hollandalılar 200 yıldan daha uzun bir süre burada kaldılar, çünkü yolculuğu yapan gemilerin yarısı kaybedilse ve Deşima'daki bir düzine kadar kişinin bakım masrafı Batavia'daki 500 kişilik garnizonun masrafları kadar olsa bile ticaret çok kazançlıydı. Hollandalılar başlangıçta Japonya'dan Çin'e gümüş ticareti yapıyorlardı ama 1668'de gümüş ihracatının yasaklanmasından sonra hintpamuğu ve Bengal ham ipeğiyle takas ettikleri ipek, porselen ve renkli giyim kuşam üzerinde yoğunlaşmışlardı. VOC 1650'de Deşima'daki görevlilerine koşullara tahammül etmelerini ve "onları her bakımdan memnun etmek üzere o küstah, mağrur ve her şeyin harfiyen yapılmasını isteyen milletin arzularını gözetmelerini" bildirdi. Hollandalıların Japonlarla yaptıkları ticaretin doğası, Portekizliler gibi onların da birkaç ürünü Avrupa'ya götürmektense Asya ticaret ağının bir parçası olmakla en büyük kazanca ulaştıklarını göstermektedir.

Hollandalıların, Asya bölgesinde baharat ticareti üzerinde durduk, ama yalnızca ticari güçleri tarım alanında değildi, teknoloji alanında Avrupa'da söz sahibiydiler. Atlas Okyanusu kıyısındaki devletler denizlerde yayılıyorken, Osmanlı ve Rusya ise karada yayılıyordu. 17. yüzyılda Hollandalılar tarafından kurulan ve Pietro il Grande tarafından büyütülen top dökümhaneleri, 18. yüzyılın ilk yarısında Avrupa'nın doğu cephesindeki kuşatmayı farklı yöntemlerle kırmak için araç sağlıyordu.

Hollanda sömürge imparatorluğunun kuruluş ve genişleyişini toparlayıp özetlersek: Batavia'nın kurulmasıyla Hollandalıların Hint Adaları bölgesine gerçek anlamda yerleşmeleri başlamış oldu. Sonrasında zaten yayıldılar. 1630'lar ve 1640'larda Brezilya'yı da ele geçirdiler. Karayipler'de şeker adalarını kolonileştirdiler, 1642'de New York'u ve 1645'te Güney Afrika'da Cape kolonisini kurdular.

Hollandalılar bağlamında Portekiz ve İspanyol yayılmacılığından farklı olan, zapt ettikleri, işgal ettikleri, sömürgeleştirdikleri toprakların halkını Hristiyanlaştırmaya uğraşmadılar, hatta girişimleri de olmamış. Avrupalı nüfus düşüktü, ama var-

lığını sürdürmeye devam etti. Cava ve Doğu Hindistan Adaları yerleşmeye dönük bir sömürge haline gelmedi. Gerçekten de, Portekizlilerden ve İspanyollardan farklı olarak, Hollandalılar, bir kez servet edindikten sonra, Hollanda'ya geri dönmekten başka bir şey düşünmüyorlardı.

Bunun tersine, Güney Afrika'da, Cape'i ele geçiren Hollandalılar oraya yerleşmişlerdi, bu, kalıcı olmak istediklerinin işaretiydi. 6 Nisan 1652 tarihinde, Jan Van Riebeeck komutasındaki 200 Hollandalı Cape'a ayak basmıştı; bu tarih bugün ulusal bir bayram olarak kutlanmaya devam etmektedir. Yerleşimciler tümüyle kutsal kitaba uygun bir yaşam sürüyor, merkantilist uygarlıktan kaçmak için kendilerine köylü halk, *Boerler*, diyorlardı. Güney Afrika, Afrika'daki yerleşimci sömürgeye ilk örnektir.

II - İNGİLTERE SÖMÜRGE İMPARATORLUĞUNUN DOĞUŞU

1340 yılında Fransa kralı VI. Philip ile İngiltere kralı Edward arasındaki mücadelenin sonunda savaşlar denize kaydırılmış ve Fransa ile İngiltere arasında uzun yıllar sürecek deniz savaşları başlamıştı. 1350 yılında İngiliz ticaret gemileri İspanyollarla çatışmış ve *karaka* adı verilen büyük harp gemilerinden 24 adedi İngilizlerin eline geçmişti. *Galon* tipinde olan İngiliz harp gemileri işte bu 'karakaların' geliştirilmiş şeklidir. Bu tarihten sonra İngilizler, Fransızlar, İspanyollar ve diğer kuzey ülkeleri arasında sık sık ortaya çıkan deniz savaşları yüzünden, deniz mimarisi ve gemicilik bilimi alanında büyük gelişmeler olmuştur.

Genel olarak tarihçiler İngiltere'nin yarattığı büyük sömürge imparatorluğunun doğuş adımlarını I. Elizabeth'le (1533-1603) başlatırlar, ama İngiliz devlet adamları 16. yüzyıldan daha önce denizde güçlü olmanın gereğini anlamışlardı. Hedefi deniz kuvvetlerinin unsurları olan gemileri ve gemicileri yetiştirmek, geliştirmek olan deniz yasaları, II. Richard (1377-1399 arası krallık yaptı) zamanında kabul edilmiştir ve I. Elizabeth İngilte-

re'sinin Bahriyesi (buradaki bahriye sözcüğü hem Kraliyet Bahriyesi denen ve kralın şahsi malı kabul edilen savaş gemilerini hem de ülkenin öteki bütün gemilerini kapsamaktadır), yüzyılların anlayışının eseridir. Bununla birlikte bu bahriye, savaş gemileri ve bütün öbür gemilerden oluşan bu birliğin mevcudiyetini, kraliçenin babası VIII. Henry'e borçludur.

Bir bahriyenin dayandığı temel, gemiler ve gemi inşaatıdır. Gemi sanayiini kalkındırma siyasetine ilk önce Tudor hanedanından VII. Henry (d. 1457; krallığı: 1485-1509) başlamıştır. İngiltere dışındaki ülkelerle ticaret ve savaş amacına uygun büyük gemilerin inşası için bağışlarda bulunmuş; gemilerin ve gemicilerin arttırılmasını, yabancı gemiler ile ithalata dair gereksinim duyulan her ne varsa İngiltere'nin çıkarına olacak şekilde bir yasayla öncekilerden hiçbirinin yapmadığı bir şekilde teşvik etmiştir.

VII. Henry, tahtını güçlendirmek için ülkede barışa gerek olduğundan dış kavgalardan uzak durdu. Bunu yapabilmesi için koşulları uygundu, çünkü ne dışarıdan toprak isteği, ne denizası savunacağı yerler ne de ülkesine yakın veya Kuzey Denizi sahillerinde bir düşman vardı.

VII. Henry tahta çıktığı zaman iki konu dikkati çekiyordu; Fransa Kralı, Kanal'da bir deniz kuvveti meydana getirmek istediğini açığa vurdu. Savaş gemilerini Akdeniz'den Kanal'a nakletti ve Havre Limanını geliştirmeye başladı. 1491 yılında Fransa ve Britanya birliği yeni bir evreye girdi. Fransa, Britanya'nın önemli limanlarından ve bu denizci milletin gemilerinden ve yetişmiş denizcilerinden yararlanma yollarını açtı.

Bu hareket, ülkenin deniz kuvvetlerine dikkati çektirecek bir sorundu. Öbür olay, Avrupa işlerine karşı değişen durumdu. Babasının politik sorunlara karşı çekingen tavrının tersine olarak, VIII. Henry (d. 1491; krallığı: 1509-1547), Kutsal İttifak'a girdi ve kuvvetler dengesini kabul etti. Kendisinin de denizci olmasından kaynaklanan bilgisi sonucu, savaş gemilerinin tasarımını olgunlaştırdı. Bu gemileri ağır toplarla donattı ve böylece deniz savaşlarının karakterini değiştirdi. Babasının

bıraktığı 12 parçalık donanmasını 80'den fazla gemiye çıkardı. Denizciliğe yönelik önemli yasalar çıkardı ve özellikle 1540 tarihli olan yönerge İngiltere'nin denizlerdeki çıkarlarının savunulması konusundaki kararlılığı göstermesi bakımından çok önemlidir.

VIII. Henry, 1512, 1522 ve 1544'te Fransa'yla savaştığı zaman, bahriyenin bu savaşlardaki rolü, orduyu Avrupa anakarasına çıkarıp kralın oradaki çıkarlarıyla birlikte savaşabilmelerini sağlamaktan ibaretti. Bu, istilaya karşı başlıca savunmaydı, deniz savaşlarının bir parçası olan Kanal aşırı saldırılara uğradı. Stratejide, iktisadi baskı dikkate alınmadı. Çünkü, Fransa'nın böyle bir baskı yapabileceği beklenmiyordu. Yine Kraliçe Mary (1516-1558), İspanya'yla müttefik olarak Fransa'yla savaşırken, Hollanda'daki İspanya kuvvetlerine yardım etmek üzere bir ordu gönderdi ve Kale (Calais) Fransızlar tarafından alındığı zaman kraliçeyi düşündüren, bir deniz üssünün kaybedilmesi değil, fakat İngiltere'nin Fransa'yı işgal için bir köprübaşı kaybetmesidir. I. Elizabeth 17 Kasım 1558'de tahta geçtiğinde, böyle bir bahriye ve geleneksel bir stratejiyi miras aldı.

Kraliçe I. Elizabeth

Elizabeth çağın en iyi hümanist bilginleri tarafından eğitildi. Bu bilginlerin hepsi de Platon'un eğitime yönelik fikirlerinden etkilenmişlerdi. Elizabeth'in eğitimi öylesine eksiksiz ve etkiliydi ki, onu Platon'un filozof kraliçe idealinin ilk kişileştirmesi olarak düşünmek yanlış olmaz. Kısa süre içinde ikisi çok eski olmak üzere altı dilde akıllı ve kıvrak zekâlı bir zarafet sergileyerek konuşmakla ün salmış olmasına belki şaşmamak gerek.

VIII. Henry ölüm döşegindeyken, Elizabeth'i küçük erkek kardeşi Edward ve ablası Mary'den sonra tahta çıkmaya aday üçüncü kişi olarak belirledi. Edward daha sonra bunu kulak ardı etmeyi tercih etti ve 1553 yılındaki zamansız ölümünden önce, yeğeni Lady Jane Grey'i halefi atadı. Ama genç Lady Jane, Mary Tudor'la başa çıkabilecek biri değildi ve Mary onu 1554 yılında idam ettirdi.

Mary Tudor, İngiltere tarihinin ilk kadın hükümdarıdır. Tah-ta geçtiğinde İngiltere Protestanlığın etkisi altındaydı, ama hal-kın büyük kısmı Katolikti. Lakabı “kanlı”dır. Fransa kralı XII. Louis’yle 1514’te evlenmişti ve Fransa Kraliçesi de oldu.

Fransa’da 16. yüzyılda yaşamış hekim, astrolog Michel de Nostredame yani bilinen adıyla Nostradamus, sanıyorum he-men herkes tarafından ismi bilinen bir kâhin. Medya, günümüz dünyasında her ne büyük olay olsa hemen onun şifreli şiirlerine başvurup, olacak olayları beş yüz yıl önceden bildiğini yazar.

İddia o ki, bir şiirinde Mary Tudor’la ilgili 1555’te yazdıkları şöyle:

“Masumların kanı Londra’da büyük hata olacak
Yıldırımlarla yanacak, yirmi üç tane, altı(lar)
‘Bunak hanım’ yüksek mevkiinden olacak
Aynı mezhepten daha pek çokları katledilecek.”

Bu şiirin yorumu farklı farklı yapılmakla birlikte, kimilerine göre “Kanlı Mary”nin Protestanları yakmasını anlattığını yo-rumlamaktadır.

Yirmi üçün ne demek olduğunu çözememişler, eğer isterler-se kurbanlara acılarını azaltmak için bacaklarının arasına bağ-lamak üzere barut verildiğini, alevler onlara ulaşınca barutun patladığını yazıyorlar. “Yıldırımları” bu açıklayabilir diyorlar. Her zaman altılı gruplar halinde yakılırlardı. “Bunak Hanım” ise deli olduğu rivayet edilen ve bu infazlar sırasında sarayında çırlıçıplak dolaşıp, İspanya kralı II. (Phillipe) Filip’in çocuğunu taşıdığı yalanını söyleyerek böbürlenlen Kraliçe Mary. Nostrada-mus da gizli bir potestanmış.⁹

1554 yılı içinde, Sir Thomas Wyatt’ın Mary Tudor’u devir-mek amacıyla düzenlediği komploya Elizabeth’in de karıştı-ğından kuşkulandı. Onu suçlu çıkaran hiçbir kanıt buluna-mayışına karşın, Elizabeth Londra Kulesine gönderildi. Burası onun için tam bir dehşet yuvasıydı, çünkü orası öz annesinin

⁹ Tom Berry, *Nostradamus’ Warning: And Other Stories*, Universe, 2001, s. 72-73.

idam edildiği yerdi ve Lady Jane için kurulan idam sehpası da hâlâ oradaydı. Daha sonra kuleden çıkarılıp ev hapsine alınan Elizabeth'e kâğıt, kalem ya da mürekkep verilmiyordu ama o yine de bir elmas kullanarak Woodstock'taki penceresinin camına yazdığı şiirde, vatana ihanet ettiğinden kuşkulandığını ama hiçbir şeyin kanıtlanamayacağını söylüyordu.

Ablasının 17 Kasım 1558'deki ölümünün ardından tahta geçti. Edward ve Mary'nin kötü yönetimi nedeniyle, İngiltere mali bir kaosa sürüklenmişti; Fransa ve İspanya gibi daha zengin ve güçlü krallıklar, savaş yerine üşüşen akbabalar gibi Elizabeth'in çevresinde dönüyorlardı.

Bu iki Katolik millet, Protestan kraliçe ile ülkesini sürekli bir baş belası olarak görüyordu. Ayrıca, Katoliklerle Protestanlar arasında yıllardır süren çatışmalar yüzünden bölünen ülkeyi birleştirme görevi de Elizabeth'e düşmüştü. Kendisi Protestan bir kilise düzenini tercih ediyor ama bunun peyderpey ve Katolik tebaasına dinsel inançlarından dolayı zulmedilmeden başılabileceğine inanıyordu. Ne var ki, 1570'de Papa V. Pius, Elizabeth'i aforoz etti ve onu Katoliklerin gözünde teorik olarak tahttan indirmiş oldu. Sonraki yıllarda Roma, onu makamını terk etmeye çağıran pek çok kararname yayınladı. 1580'de Vatikan, Elizabeth'in canı üstüne bir "akit" ortaya attı. Kraliçenin öldürülmesinin sevap olacağıydı, bu. Kadın monarşisinin Tanrı'nın isteğine aykırı olduğu ilan edildi.

Elizabeth'in danışmanları, evlilik yoluyla stratejik bir işbirliğinin siyasal sorunlarını hafifletebileceğini ısrarla önerdiler. Elizabeth kendisine yapılan tüm evlilik önerilerini geri çevirdi ve çok önemli bir stratejik karar aldı: Bakire Kraliçe olarak kalacaktı. Bu, kendisini halkına adanmış bir kraliçe algısı, Katolik tebaası üzerinde müthiş ve sarsılmaz güven yarattı. Bakire (Meryem) ana figürü çok önemliydi. Böylece komploların, kumpasların eksik olmadığı İngiltere sarayında sağ kalabildi.

Kendisinden önce yaratılmış "Denizcilik politikası ve stratejisini" söylemiştik; ama konu Kraliyet Deniz Kuvvetleri ise, tahta oturduğu ilk zamanlarda Elizabeth bunun güçlenmesi ba-

kımından pek girişimde bulunmamıştır. Eski gemileri yenileriyle değiştirmiş, yönetime geçtiği andan itibaren mevcut olan 22 gemiye ancak 7 gemi daha eklemiştir ve bunu, ülkesinin hemen hemen yirmi yıldan beri savaşta olduğu bir zamanda yapmıştır. Kraliçe ilk zamanlarda yalnızca gemilerinin bakım onarımını değil, gemicileri de –nedeni pek anlaşılamadı– ihmal etti. Fakat daha sonra yasalar da çıkararak tam tersine ticaret gemileriyle, savaş gemileriyle güçlü bir denizcilik kuvveti yarattı. **Deniz gücü değil denizcilik gücü konseptiydi** yarattığı ve Britanya İmparatorluğunu kuran yüksek strateji böyle üretilecekti. Ticaret bahriyesi ile savaş bahriyesi birlikte güçlendirilmişti.

İspanya sefiri şöyle diyordu: “Bu memleket, şeytanın kızı olan bir kadının eline düşmüştür.”

Dünyayı Dolaşan Korsan Francis Drake

Francis Drake (y. 1540-1596), Macellan'ın eve dönemeden öldüğü göz önünde bulundurulduğunda, dünya turunu tamamlamayı başaran ilk İngiliz kaptan oldu. Amerika sahillerindeki İspanyol gemilerine yaptığı baskınlar sonucu, İspanya'da korkulan bir korsan oldu.

Drake'ın göz alıcı kariyeri Batı Afrika ve Amerika arasında köle taşıyan bir geminin kaptanı olarak başladı. Darién Kıstağını geçtiği Karayipler'e birçok yolculuk düzenledi.

Pasifik'i daha ilk gördüğü anda, bu büyük okyanusa açılma isteği için çaba harcadı ve beklenen yolculuk 1577'de başladı. Drake aralık ayında içinde amiral gemisi “*Pelican*”ın da olduğu beş gemilik bir filoyle yola çıktı. Yalnızca bir gemi yolun sonunu getirebilecekti. Ertesi yılın nisan ayında Montevideo'ya (bugünkü Uruguay) vardılar. Filo güneye doğru ilerlerken, İspanyol kaptan Nuno da Silva'yla karşılaştı. Tutsak alınan Da Silva, Patagonya sahillerinin aşağısına kadar Drake'e yardım etmek zorunda bırakıldı. 1578 Ağustosunda beş geminin üçü Macellan Boğazının tehlikeli sularıyla boğuşarak St. Julian limanına girdi. Kalan iki gemi ise yaşanan ciddi mürettebat kay-



Kaynak: <https://www.worldhistory.org/image/12411/map-of-francis-drakes-circumnavigation-1577-80-ce/>

bı nedeniyle çoktan terk edilmişti. St Julian limanında elli yıl önce Macellan'ın isyancıları idam etmek için kullandığı darağaçlarını buldular. Kötü hava koşulları ve ağır kayıplar Drake'in mürettebatında hoşnutsuzluğa neden oluyordu. Bu hoşnutsuzluğu kışkırtanlar da vardı. Bunlardan biri de Drake'in çok yakın arkadaşı Thomas Doughty'di ve İspanyollarla işbirliği yaptığı gerekçesiyle idam edildi.

İspanyollara yapılan baskınlar

Kışın sonlarına doğru, filodan kalan üç gemi Pasifik'te yol almaya devam etti. İçlerinden birisi açık denizde battı. Geriye kalan iki gemi ise birbirinden koptu. Her şeye rağmen Drake baskınlara devam etti ve çok değerli ganimetler elde etti. Eve dönüş yolunda, San Fransisco limanına demirledi ki, kaynaklara göre burada yerliler “beyaz adamın” Tanrı olduğuna inanırlardı. *The Golden Hinde* (*Pelikan*'ın sonraki adı) 1579 Temmuzunda Amerika'yı terk etti. Filipinleri ve Doğu Antilleri geçerek Ümit Burnunu aştı. Eylül 1580'de gemisi *Golden Hinde*'le birlikte İspanyol ganimetleriyle İngiltere'ye döndü ve dünya turunu tamamlayan ilk kaptan oldu. Tüm bunlar üzerine Francis Drake “Sir” unvanı aldı. Drake'in dünya turu her ne kadar İspanyol Armadasını yenilgiye uğratması gibi başarıları nedeniyle biraz gölgede kaldıysa da, bu önemli yolculuk, İngiltere'nin denizcilikteki gelişiminin en büyük kanıtı oldu.

Deniz Haydutluğu ve İngiliz Korsanlığı

Denizlerde *haydutluk* ve *korsanlık*, antikçağ denizciliğinden beri olageldi. Bu iki kavramın tanımlanması, yeniçağ başlarında da, korsanlıkla deniz haydutluğunu ayıran çizgi bulanıktır ve korsanlık, kolaylıkla yozlaşarak deniz haydutluğuna dönüşebilmektedir. Öte yandan, deniz haydudu teriminin, haksız yere, siyasi amaçlarla aşağılamak üzere kullanıldığı görülmektedir. Hristiyan kaynaklarda İnebahtı Savaşı “Müslüman deniz haydutluğunu” ezmek için birleşen haçlıların zaferi

olarak sunulmaktadır. Oysa, savaşta yenilen düzenli Osmanlı donanmasıydı.

Bir siyasi haminin gözetiminde belirli kurallara uyularak yapılan bu korsanlık genel anlamda aslında resmi bir faaliyettir. Kısacası korsanlık hep antikçağlara dayanan “kadim âdetleri, tavizleri ve tekrar eden diyaloglarıyla” karşımıza çıkmaktadır.

Daha merkezi bürokrasilerini oturtamamış ve şiddetin tekelini eline alamamış yeniçağ devletleri için bu gayri nizami kuvvetler düşmanı yıpratmanın ucuz bir yoluyken, denizciler için de devlete kapılanmak ve onun korumasının getirdiği imtiyazlardan yararlanmak için bir fırsattır.

16. yüzyıl sonlarından itibaren, Berberi ve Türk deniz haydutlarının seferleri, daha sert ve sistematik nitelik kazanır. 1580-1590 yıllarında, Katolik devletlere ait hiçbir sahil ve limanın, Türk ve Berberi deniz haydutlarının akınlarından kurtulmadığı söylenebilir.

İspanyol komutan Amerika fatihi Hernán Cortés'in Aztek hazinelerinden özenle seçtiği altı ve gümüş koleksiyonu, bir İspanyol kalyonuyla 1522 yılında (Osmanlı'nın Rodos ve Midilli'yi fethi) Avrupa'ya doğru yola çıktı. Bu değerli hazine, hiçbir zaman hedefine ulaşamadı; Fransız korsanları, Saint Vincent Burnu açıklarında hazineyi ele geçirerek Fransa'ya götürdüler. Bu olay, Fransız, İngiliz ve Hollandalı denizcilerin uzun yıllar sürdürecekleri yeni bir hareketin başlangıcı olmuştu. Yenidünya'nın zenginliklerini Avrupa'ya taşıyan hantal İspanyol kalyonlarına hafif ve süratli tekneleriyle atmacalar gibi çullanan korsanlar, İspanyolların yağmalayarak ele geçirdiklerini aynı şekilde yağmalayarak kendi ambarlarına atıyorlardı.

16. yüzyılın sonları ve 17. yüzyılın başlarında İngiliz deniz haydutluğu, dünyanın her yerinde, ama özellikle Kuzey Atlantik ve Akdeniz'de artış göstermiştir. Bu artışın gerisinde ekonomik sebepler de yatmaktadır. Bu dönemde denizcilik mesleği meşakkatliydi ve denizciler güçlükle iş bulabiliyorlardı. Deniz haydutluğunun sağladığı özgürlük ve dayanışma hissi, sınırsız yemek ve içki, maceralı yaşantı gibi avantajlar bu mesleği çekici

hale getirmekle beraber, asıl hedef yağma ve maddi menfaatten ibaretti. Bu geçiş döneminde İngilizler, deniz haydutluğu için o derece donanımlıydılar ki; “Kimse İngilizlerden daha iyi deniz haydudu olamaz” ifadesi bir atasözüne dönüşmüştü. Dahası, 17. yüzyıl başındaki İngiliz haydutları, önceki meslektaşlarına göre daha iyi silah, donanım, örgütlenme ve dayanışmaya sahiptiler ve eylemleri giderek daha “uluslararası” bir nitelik kazanıyordu.

17. yüzyıl sonlarında İngiliz ve Hollanda deniz haydudu gemilerinin Akdeniz sularında giderek daha sık görülmelerinin özel sebebi, II. Philippe (Felipe) ile Kraliçe Elizabeth’i karşı karşıya getiren mücadeledir. “Temkinli kral” lakabını kazanan Felipe’nin gözündeki Osmanlılar giderek daha uzaktaki tehlike görünüyordu; buna mukabil İspanya’nın yanı başında dolanan dini sapkınlar (*heretic*’ler) çok daha tehlikeliydi. Güvenlik sebepleriyle tepeden tırnağa silahlanan İngiliz ve Hollanda ticaret gemileri, fırsat bulunca profesyonel deniz haydutlarından daha merhametsiz davranmakta tereddüt etmemişler ve böylece ticari üstünlük de elde etmişlerdir. Hollandalı deniz haydutları, 1400’lerden beri Kuzey Denizinde faaliyet gösteriyordu. 1568’den itibaren İspanya kralı II. Felipe’nin Hollanda yönetimine doğrudan müdahalesine karşı patlayan isyana Hollandalı korsanlar da destek vererek Orange Prensi William’dan (Guillaume d’Orange) ruhsat ve himayesi altında ve Fransız Protestan lideri Amiral Coligny’yle bağlantı halinde, Manş ve Kuzey denizlerinde seyreden İspanyol gemilerine saldırdılar. Akdeniz’de İspanya’yla savaş halinde Osmanlı, Hollandalı korsan/deniz haydutları için doğal bir müttefikti.

Korsanlığı himaye eden siyasi irade aynı zamanda bunların belli kurallar içinde kalmasının da garantisidir. Bu organize ve legalize korsanlığı da kendi içinde ikiye ayırmak daha uygundur. Atlas Okyanusu ve kuzey sularında korsanlık yapan İngiliz, Hollandalı, İspanyol ve Portekiz *privateer*’lar devletlerinin birer aygıtı konumundadır ve ancak savaş durumunda ve belirli bir süre için korsanlık yapmaya yetkilidirler.

1604 yılında İngiltere ile İspanya'nın barış yapması ve 1609 yılında Hollanda'nın bağımsızlığının İspanya tarafından tanınmasının, Akdeniz'deki İngiliz ve Hollandalı deniz haydudu varlığında azalmaya yol açması beklenirdi. Aksine, savaşın bitimiyle işsiz kalan İngiliz denizcileri, Berberi sahillerindeki yurttaşlarına katılmışlar; İngiltere ve Hollanda hükümetleri, kendi tebaaları olan deniz haydutlarına karşı daha sert davranmaya başlamışlardır.

Hakikaten de 1604'te İspanya'yla barış yapınca bunlar ortada kalmış ve çareyi Kuzey Afrika'ya gidip Osmanlı korsanlarına katılmakta bulmuşlardır. İkinci grup olan Akdeniz *corsaire*'leri içinse durum farklıdır. Atlas Okyanusunun ve kuzey sularının aksine Akdeniz'in iki din arasında bölünmesi, buradaki korsanlığın sürekli bir hal almasına yol açmıştır. Aralarında hukuken fark olduğu gibi, bunu bir yana bırakıyorum, bir başka fark da şudur: *Corsaire*'lerin ana motivasyonu iktisadiyken *privateer*'lerinki siyasidir.

İngiliz deniz haydutluğu, faaliyetlerinin kapsam ve alanını o derecede genişletti ki, Venedik ve Osmanlı, İngiliz hükümetine şikâyetle bulunmak zorunda kaldı. Bu haydutlar, Londra'ya gitmekte olan Venedik sefirini kaçırmaktan (1603) ya da İngiliz kralının kayınbiraderi Danimarka kralına saldırmaktan çekinmediler. 1605 yılında İngiliz kralı I. James, Venedik karasularına giren her İngiliz tacirinin, karşılaştığı Venedik kadırgalarına, deniz haydudu olmadığını ispatlaması gerektiğini karara bağladı.

Ortaçağdan beri var olan deniz haydutluğunun Yeniçağla beraber yeni bir ivme kazanmasını kimi tarihçiler, Reformla ilişkilendirmektedirler. Dini çatışmalar, her zaman var olan açgözlülüğe, ikiyüzlülüğü ve taassubu eklemişti. Katolik Kilisinden ayrılan İngiltere hükümeti, Katolik İspanya'nın gemilerine saldıran İngiliz korsan/deniz haydutlarını dini gerekçelerle teşvik ederken, aslında siyasi ve maddi menfaatlerin peşindeydi. Kuzey Afrika'yı üs tutan Berberi/Türk denizcileri, Avrupalıların gözünde deniz hayduduydu. Bu kişiler ise kendilerini mücahit ya da hiç olmazsa korsan olarak görüyorlardı.

Deniz haydutluğunun artışı, Avrupa'nın da siyasi ve dini açıdan yayılmasıyla eşzamanlılık gösterdi ve bu yayılmanın doğurduğu çatışmalarda deniz haydutluğu önemli roller üstlendi.

Denizaşırı sömürgelerinden gelen zenginlik, İspanya'yı 1600 yıllarında Avrupa'nın en güçlü krallığı haline getirdi. İngiliz ve Fransızların her zaman İspanya'nın Amerika kıtalarıyla yaptığı ticareti keserek onu zayıflatmayı amaçlamaları, bu bağlantının herkes tarafından kabul edildiğinin göstergesidir. Batı Avrupa ülkeleri, ticaret yapmaya, hazine ve sömürge elde etmeye teşvik eden denizaşırı varlıklarının, milliyetçilik duygusunu canlandırdığını ve askeri ve ekonomik güçlerinin vazgeçilmez bir parçası olduğunu düşünüyorlardı. İngiliz korsanları –ki, çoğunlukla *privateer* denilerek yüceltiliyorlardı- zengin olma arzusuyla İspanyol hazine gemilerine ve Güney Amerika'daki limanlara saldırıyorlardı. Ancak çoğunlukla İngiliz kralının onayını alıyorlardı ve kazandıklarının bir kısmını ulusal hazineye vermeleri bekleniyordu. Örneğin, bu “deniz kurtları”nın en ünlülerinden (Sir) Francis Drake Kraliçe Elizabeth'ten para ve gemi aldı ve sonunda şövalye yapıldı.

Kraliçe (devlet) destekli korsan örneği olarak seçtiğim Drake'ın yaşamının önceki kısmını zaten yukarıda anlattım, 1588 savaşında korsan kimliğinin dışında yine karşımıza çıkacak.

İngiltere'nin Okyanuslara, Amerika'ya, Asya'ya ve Afrika'ya Yayılışı

17. yüzyılın sonunda Saltounlu Andrew Fletcher, “Deniz, doğal olarak bize ait olabilecek tek imparatorluktur” diye yazmıştı. James Thomson 18. yüzyıl başlarında Britanya'nın derinlerde yatan “hak edilmiş deniz imparatorluğu”ndan söz etmekteydi. Britanya İmparatorluğunun yükselişindeki kilit etken, (İspanyol donanması) Armadadan sonra yaklaşık bir yüzyıllık zaman diliminde böylesi bir deniz imparatorluğunun özleminden gerçeğe dönüşmüş olmasıdır.

Denizciler ile tüccarlar arasında belirli anlaşmazlıkların bulunmasına karşılık yöneticiler, devletlerinin gelişimi, zenginliği, bağımsızlığı ve savunması açısından denizin önemini kavramışlardı. Avrupa'nın kurulmasında ve ardından Avrupa kimliğinin oluşmasında bu olgu önem taşımıştır.

Kronolojik açıdan ilk "Büyük Keşif", hatta bunların en önemlilerinden biri olmasa bile, Newfoundland'ın bulunması, Avrupa'nın gözünü artık Okyanus ötesine dikmiş olduğunu göstermesi bakımından önem taşır. 14. yüzyılın sonlarında Hansa Birliği tarafından Bergen pazarına sokulmayan İngiltere, doğu kıyılarından (Boston, Lynn, Hull) başlayarak önce İzlanda sularına doğru yöneldi ve burada Bristol'den gelen balıkçılarla tanıştı. Bu balıkçılar, 15. yüzyılın ikinci yarısında yeni av alanlarının bulunması bir zorunluluk haline gelince çevrelerini keşfe giriştiler ve Newfoundland'le karşılaştılar. Ardından John Cabot'un 1497'deki seferi geldi. Bölge üzerinde İngiltere kralı VII. Henry hak iddia ediyordu ve bu çok temelsiz de sayılmazdı. Ama diğerleri gibi İtalyanlar da sahiplik iddiasında bulunabilirlerdi, zira bazılarına göre John Cabot ve üç oğlu, İspanya'nın Valencia kentinde yaşayan Cenova ulusundan geliyordu; dahası, Cabot'un, yeni balıkçılık av alanları bulmanın ötesinde, açıkça ilan etmiş olduğu amacı, Avrupa fantezilerinde yer alan "Brezilya" adındaki "bir adayı" bulmaktır.

İngilizler deniz teknolojisinde geriydi. Fakat I. Elizabeth döneminde arayış kapattılar. İngiltere'nin denizlerdeki kaderi Yüz Yıl Savaşının sonunda kitudan sürüldükten sonra ortaya çıktı, ama İngiltere daha çatışmalar sırasında adalı konumunun getirdiklerini hissetmişti ve gelecekteki tüm tarihi bu çerçevede belirlenecekti. Aynı zamanda Fransa da savunmasının ve ticari çıkarlarının ayırımına varmış ve daha 13. yüzyılda Philippe August yönetiminde buna yönelik bir dizi adım atmıştı; 14. yüzyılda V. Charles ve 16. yüzyılda XII. Louis'den II. Henry'e kadar olan tüm kralların yönetimi altında bu girişimleri sürdürecekti. Böylece 16. yüzyıla değin Avrupa kralları, zamanla, ama ayrı ayrı denizlerdeki çıkarlarının ayırımına vardılar. Din

savaşları, Fransa'nın denizcilik alanında yaptığı atılımların, I. Elizabeth, II. Philippe (Filip) ve Birleşik Felemenk Eyaletleri Genel Valiliğinin kendi ülkeleri için yaptıklarının gerisinde kalmasına yol açacaktı. Politik kararlar, uygulamaların önünde gidiyor gibiydi.

Kraliçe I. Elizabeth'in tahta çıkışının ardından İngiltere'de meydana gelen büyük değişiklikler ve gelişmeler, İngilizlerin denizaşırı ülkelerle olan ilişkilerinde de çok büyük etkiler yaptı. İşte bu dönemde İngiltere ile Rusya (o zamanki adıyla Moskova) arasında deniz ticareti kurulmuştur. İngiliz kaptanlarından Chancellor, 1553'te Norveç'in kuzeyinden dolaşarak Kuzey Buz Denizi yoluyla Rusya'nın Beyaz Denizine ulaştı. Böylece Moskova ile İngiltere arasında denizyoluyla ilişki kurulabildi. İngilizler, Moskova'da gemicilikte ve ticarette kullanılacak bol miktarda hammadde bulduklarından, Moskova'yla ticarete çok önem verdiler ve bu amaca yönelik olarak Londralı tüccarlar "The Muscovy Company" adıyla bir şirket kurdular ve Rusya'yla etkin bir şekilde ticarete başladılar.

İngilizler dünyaya yayılmalarını gerçekleştirebilmek için İspanyollar, Portekizliler, Hollandalılar ve Fransızlarla savaşmak zorunda kaldılar. İktisat tarihçileri İngiltere'yi -Britanya'yı- "ilk sanayi ülkesi" ülkesi olarak görürler. Oysa Avrupa'daki imparatorluk yarışında, İngilizler sahneye geç çıkmıştı. Örneğin Britanya ancak 1655'te Jamaika'yı aldı. O sırada Britanya İmparatorluğu bir avuç Karayip adasından, beş Kuzey Amerika "plantasyonundan" ve birkaç Hint limanından ibaretti. Buna karşılık İspanya'nın Amerika imparatorluğunun temelleri, bir buçuk yüz yılı aşkın bir süre önce Kristof Kolomb tarafından atılmıştı.

İngiltere, Yüz Yıl Savaşı sonucunda bir "Ulusal Devlet" olarak güçlenen Fransa nedeniyle kıtadan çekilmek ve denizlere açılmak zorunda kalmıştı. İngiltere'yi denizlere iten başka bir neden de İngiliz burjuvazisi ve gelişen kapitalizm olmuştur. İngiltere'nin denizaşırı faaliyetlerinin hızlanmasında 17. yüzyıl Kıta Avrupa'sındaki mevcut Fransız hegemonyası etkili

olmuştur. Kraliçe Elizabeth'in tahta çıkmasıyla, İngiltere'nin denizasıırı ülkelerle ticareti gelişmiştir. İngilizler Amerika'ya ve Uzakdoğu'ya yönelmişler, bu bölgelerde sömürgeler elde edebilmek için İspanyollarla, Portekizliler Hollandalılarla ve Fransızlarla mücadele etmek zorunda kalmışlardır. Bu ülkeler içinde İngiltere'nin Hollanda'yla rekabeti, mücadelenin odak noktasıdır, çünkü Portekizlilerin hükümranlığı hemen hemen kırılmıştır.

"Hollanda deniz sömürge imparatorluğu" başlığı altında anlatmıştım; denizci ve denizcilik temellerine dayanan Hollanda, bağımsızlık savaşı sırasında kaydettiğı gelişmelerle önemli bir deniz gücü haline gelmiştir. XVII. yüzyılda Hollandalılar dünya ticaretinin önemli bir kısmına sahip olmuşlardır. Özellikle kıtalar ve ülkeler arasında mal alışverişi yapmışlardır. Amerika ve Uzakdoğu'da önemli bölgelere yerleşerek, geniş bir sömürge imparatorluğu kurmuşlardır.

Amerika kıtalarına İngilizlerin yaptığı seferler 1495 yılında John Cabot'la başlamıştı; ancak yaklaşık bir yüzyıl sonra Hakluyt ve diğerleri hâlâ ilk başarılı yerleşimi kurmaya çalışıyorlardı. 1585 yılında İngiliz yazar, kâşif ve Yenidünya hayranı Sir Walter Raleigh (1545-1618) günümüzde Kuzey Carolina'nın içinde bulunan bölgenin yakınlarındaki Roanoke Adasında küçük bir sömürge kurdu, ama sömürgeciler birkaç yıl içinde ortadan kayboldular. Yaklaşık yirmi yıl sonra bir başka grup, Virginia Company önderliğinde Virginia'daki Jamestown'a yerleşti; ancak sömürgecinin istikrara kavuşması için 30-40 yıl geçmesi gerekti. Kuzey Amerika'nın İngilizlere ait kısmına Afrikalılar ilk olarak *Jesus* isimli bir gemiyle 1619 yılında geldiler; ilk yıllarda sözleşmeli işçi olarak getirilen bazı Afrikalılar vardı, ama çoğu köleydi. Güneydeki birçok sömürge de aynı zamanda köle olarak Amerikan yerlileri kullanılıyordu, ama sayıları daha sonra gelen Afrikalıların karşısında kısa sürede çok az kaldı.

İngiltere'de bir yandan gemicilik teknolojisi geliştiriliyor, denizcilik stratejileri üretiliyorken, öte yandan 1570 yılından itibaren dini inanç ayrılığından kaynaklanan olaylarda Katolik

rahiplerle “sekülerler” vatana hıyanet suçundan idam edilme-ye başlandı. Dünya tarihi boyunca yaşandığı gibi, bu şekilde asılanların veya dehşet verici merasimle parçalananların çoğu masumdular.

Kral VIII. Henry’nin izlediği politika, İngiltere’de burjuva kapitalizminin gelişmesini sağlayan en dinamik unsur oldu. Daha 16. yüzyılın sonlarında İngiltere burjuvazisi denize açılmaya ve ticaret yapmaya heveslendi. Ekonomik ve dini nedenler İspanya’ya karşı duydukları nefreti güçlendirdi. I. Elizabeth burjuvazinin isteklerini çok doğru kavradı. Öte yandan, denizlerde çok etkili olan İngiliz korsanları himayesine alıp almamakta tereddüt yaşadı. Durum böyleydi ama Francis Drake, ganimet dolu gemileriyle 1580’de zafer kazanmış olarak İngiltere’ye döndüğünde, kraliçe çok mutlu oldu. Drake’in bu seferi, tarihlerde “seksen yağmayla dünya gezisi” diye geçer. Francis Drake’e “sir” unvanı verirken, İspanya’yı kızdırmamak için sönük bir tören düzenletti.

1588 Yılı Deniz Savaşı

Bu olay ve İspanyol sömürgelerine devam eden İngiliz saldırıları, İngiltere ile İspanya arasında savaşı kaçınılmaz hale getirdi. II. Philippe, İngiltere’ye hücum için Kadis’te (Cadiz) büyük bir aramada hazırlattı. Drake, bu armadayı topla tahrip etti. Philippe, Drake’nin Kadis’te verdiği zararlara rağmen, 1588’de yeni baştan bir armada hazırlattı. Felemenk’te İspanyol kuvvetlerine kumanda eden Duc de Parme’ydi.

1588 yılı Mayıs ayının sonunda, İspanya, Portekiz, Alman, Venedik, Doğu Akdeniz ve diğer bandıraları taşıyan 125 gemiden oluşan Armada, çeşitli milletlerden 27 bin- 29 bin askerle birlikte (8 bin denizci, 21 bin kara askeri) Lizbon’dan hareket etti. Her türden teknenin yer aldığı bu benzersiz donanma, Avrupa’nın her köşesinden zorla ya da parayla alınmış, farklı kalibrelerdeki toplarla da güçlendirilmişti. Stratejisi ana hatlarıyla şöyle çizilebilir: Lizbon’dan hareket, La Coruña’ya varış, Portekiz toprakları buradan terk ediliyor, Calais bordalanarak

“kanaldan” geçiş ve Thames Nehrinden içeri girilip Londra’nın bombalanması, ardından ada olduğu gibi dolanılacak, zafer kazanılmış olarak Santander’e gelinecek. Ama daha Portekiz sularından çıkamadan, yakalandıkları fırtına onları perişan etmişti.

İngilizlerin elinde, İspanyol filosuna karşı koyabilmek için Kraliçe Elizabeth’e ait 34 parça kraliyet savaş gemisi ile özel sektöre ait farklı boyut, sınıf ve kapasitede 192 parça gemi bulunuyordu. Bu gemilerin büyük kısmı küçük boyuttaydı ve deniz savaşı için uygun değildi.

İngiliz donanmasına Lord Howard komuta ediyordu. John Hawkins, Francis Drake ve Martin Frobisher onun maiyetindeydiler. Howard ve Drake, 54 gemiyle Plymouth’tan denize açılıp armadayı takip etmeye başladı.

8 Ağustos 1588 yılında muhteşem İspanya armadasını, usta İngiliz gemicileri, yüksek manevra yetenekli gemilerinin de yardımıyla büyük bir yenilgiye uğrattılar. Sonuç olarak, İspanyollar ve müttefikleri, 11 bin deneyimli denizci ve askerle birlikte çok sayıda gemi kaybetti.

Konuyu uzatmak istemiyorum; 1588’de İspanyollar top teknolojisinin gelişimine, topçu sınıfına pek önem vermemişlerdi. Bu yenilgiyle İspanya, denizlerdeki hâkimiyetini yavaş yavaş kaybetti. Bizim tarihimizdeki İnebahtı (Lepanto) (1571) Deniz Savaşındaki yenilgimiz gibi oldu aslında, nasıl ki Osmanlı İmparatorluğu yeniden donanma kurduysa, ama Akdeniz’i Türk gölü haline getirdikleri yıllardaki egemenliğe dönülemediyse, İspanyollar da yeniden donanma kurdu ama, geçmişin başarıları geçmişte kalacaktı.

Bu galibiyet, İngiliz yükselişinin bir simgesi olarak kabul edildi. İspanya’nın yaşadıkları tarihin imparatorluklar için yazdığı, bir gün imparatorluklar çökerler; kaçınılmaz son bu.

Sanıyorum, I. Elizabeth’in bu korsanlarla ilgili ikircikli durumunu önemli kurmaylarından Sir Walter Raleigh giderdi, şunu yazıyordu: “Ticarete komuta eden dünyanın zenginliğine komuta eder, sonunda da dünyaya komuta eder.” Böylece korsanların önü açılmış oluyordu, hükümet bu operasyonlardan

habersizmiş gibi davranarak, öteki ülkelerin politik ve askeri baskılarından uzak kalmış oldu. Fakat kısa bir süre sonra durum değişecek, I. Elizabeth'den izinle korsanlık yapılacaktı. Bu Britanya'ya ne kazandırdı?

İspanyollara sözcüğün tam karşılığıyla kök söktürmüş ve çok varlıklı olmuş, Jamaika'da devasa şekerkamışı arazileri olan ünlü deniz korsanlardan Henry Morgan'a yönelik şu tanımlama her şeyi açıklıyor: İmparatorluk altın çalmayla başladı işe; şekerkamışı ekimiyle gelişti. Sir Henry Morgan olarak tanındı, 1688'de öldüğünde, Port Royal limanındaki gemiler sırayla 22 selam atışı yaptı. Morgan'ın kariyeri imparatorluk kurma sürecinin nasıl işlediğini mükemmel biçimde yansıtır. Korsanlıktan dünyayı hepten değiştirecek siyasal iktidara geçti bu.

İngiliz gemileri altından daha az değerli mallar aramaya gittiğinde bile diğer devletlerle çatışmalar kaçınılmaz gibiydi. John Hawkins 1560'larda Batı Afrika köle ticaretine zorla girmeye çalıştığında, çok geçmeden kendisini İspanyol çıkarlarıyla çatışma içinde buldu.

"İzinli korsanlık" sistemi, yani özel güçlerle yürütülen deniz savaşının köklerinde böylesine arsızca korsanlık kökleri vardı. İspanya'nın armadaya doruk noktaya çıkan, ama onunla bitmeyen doğrudan tehdidi karşısında I. Elizabeth, zaten yaşanmakta olan bir şeyi izne bağlamak gibi son derece makul bir karar aldı. Böylece İspanyolları soymak bir strateji meselesi haline geldi. İspanya'yla 1585'ten 1604'e kadar aralıklarla süren savaş döneminde, her yıl 100 ila 200 arasında gemi Karayipler'deki İspanyol gemilerini taciz etmek üzere denize açıldı. Getirilen ganimet parasının değeri yılda en az 200 bin sterlini buldu. Bu tam anlamıyla denizdeki bir meydan kavgasıydı; İngiliz "misilleme gemileri" İber limanlarına girip çıkan her türlü gemiye saldırıyordu. İngilizler korsanlıkta çok başarılıydı. Bunun nedenleri var, ama bu çalışmanın dışında ele alınması gerekiyor.

Orijinal adı British East India Company, EIC; İngiliz Doğu Hindistan Kumpanyası-Şirketi

16. yüzyılda İngiltere Avrupa'nın geri kalan kısmına kıyasla hâlâ nispeten yoksuldu ve ihracatının beşte dördünü kumaş oluştuyordu. İlk fırsat 1581'de Osmanlılar İngilizlerin Yunan adalarında ve doğudan, karadan gelen ticaret yollarının bitiş noktası olan Halep'te ticaret yapmalarına müsaade edince doğdu.

Geri kalmış İngiltere'den bilimde, icatta ve imparatorluk kurmada, hamlelere kalkışan İngiltere'ye nasıl gelindi?

Bu soruya Adrian Berry'nin yanıtı şöyle:¹⁰ İngilizlerde “teknofobi” eğilimi var. Yeni teknolojik fikirlere karşı nefrete varan derin bir şüphe duyuyorlar. İngiliz teknofobisinin tohumları büyük olasılıkla MÖ 7000 yılı civarında, son buzul çağının sonunda buzulların çekilmesiyle Manş Denizi oluştuğunda atılmış. Adada yaşamak onları yabancı fikirlere düşmanlaştırmış.

Şablon nadiren değişir. İngiltere'de zekice bir öneri ya da icat ortaya atılır (İngiltere'de her zaman yetenekli mucitler yetişmiştir), bu fikre anavatanda burun kıvrılır ve sonra hayrını yabancılar görür. Tehlikeli sonuçlar doğuran bu politikanın ilk işareti on üçüncü yüzyılda görüldü. Oxfordlu Roger Bacon, otomobili ve uçağı da kapsayan fütüristik araçlar, ayrıca top ve pusula gibi kısa vadede kullanılabilecek aletler tasarladı. Bu planlar için övgü kazanmadığı gibi bir de rahipler sınıfına hakaretten hapse atıldı. Pusulası Portekizli Amiral Henry'nin adamları tarafından kullanıldı, topu da bir yüz yıl sonra 1346'daki Crécy Çarpışmasında İngilizler tarafından kullanıldı. Ama İngilizler bu “yeni yapılmış harika bombaları” geliştirmeyi başaramadı ve bu yüzden de Yüz Yıl Savaşlarında kendilerinin aksine güçlü toplar geliştirmiş olan Fransızlara yenildi.

Kristof Kolomb konusunda da çuvalladılar. Amerika'ya keşfiyle sonuçlanacak seyahati için kaynak arayan Kolomb, (ilgili bölümden anımsanacaktır) kardeşi Bartolomeo'yu 1488'de VII. Henry'den yardım istemek için Londra'ya göndermişti. Hayal

¹⁰ Adrian Berry, *Sonsuzluğun Kıyıları*, Çeviri: Aslı Biçen, s. 135-136.

gücü kıt kral onu geri çevirdi, böylece Yenidünya'daki ilk imparatorluk İspanya'nın oldu.

31 Aralık 1600'de, Portekiz ve İspanya'nın tekelinde bulunan Uzakdoğu ve Hindistan baharat ticaretinden pay almak üzere İngiliz tüccarları tarafından krallık beratıyla kurulmuş, zamanla dünyanın en büyük ticaret organizasyonlarından biri ve İngiliz sömürgeciliğinin Asya'daki temsilcisi haline gelmiştir. Şirketin bu temsilciliğini, hükümetin tekel imtiyazını sona erdirip teşkilatını dağıttığı 1858 yılına kadar özellikle Hindistan'daki faaliyetleri, konumu ve etkisiyle özerk bir devlet gibi sürdürdüğü görülür.

EIC Asya'daki diğer Avrupa girişimleri gibi bir tekeldi. Dört yıl boyunca gümrük vergisi ödemedi, daha da önemlisi Doğu'da mal alabilmek için ülkeden altın ve gümüş çıkarmasına izin verildi. Ne Portekizlilere, ne Hollandalılara meydan okuyacak güce sahip olduğu için başlangıçta pek başarı sağlayamadı.

Şirketin faaliyetlerine geçmeden Hindistan'a giden ilk İngiliz vatandaştan söz edelim; Hindistan'a gidip orada yaşayan ilk İngiliz vatandaşı, 1534'te kurulmuş olup günümüzde de Hristiyanlığı yaymak için faaliyetlerini sürdüren Cizvitlerin (Society of Jesus) bir üyesi olan Cizvit (Jesuit) Thomas Stevens'dı. Çok zor koşullar altında Hristiyanlığı yaymak için büyük bir motivasyona sahip olan Cizvitler, Hindistan'ın Goa kentine Hristiyanlığı yaymak için kurmuş oldukları üniversiteye (Jesuit College) Thomas Stevens'ı rektör olarak atamışlardı.

Şirket ilk seferini 1601'de Doğu Hint Adalarına (Malezya-Endonezya) düzenledi. Kârlı geçen bu seferden sonra ayrıca Hindistan'la ticaret imkânlarını araştırmaya karar verdi ve 1612'de Bâbürlüler'den Gucerât'ın limanı Sûret'e girme imtiyazı aldı.

Japonlarla ticaret yapmaya çalışmaktan 1620'lerin başlarında vazgeçti ve başlıca hamlesini Körfez'de yaptı. Aynı zamanda askeri güce de sahip olan ve Kızıldeniz, Basra Körfezi, Japonya'ya seferler düzenleyen Şirket, İranlılar'la birlikte 1622'de Portekiz donanmasını Hürmüz Boğazında mağlup ede-

rek Körfez bölgesinin ve Hindistan yolunun kontrolünü ele geçirdi. EIC hâlâ ödeme yapmak zorundaydı. I. James 10 bin sterlin, gözdesi Buckingham aynı miktarı ve Buckingham'ın karısı 2 bin sterlin alıyordu. Şirket toplamda, Hürmüz'ün zaptından elde ettiği kazançların yaklaşık yarısından fazlasını vermek zorunda kaldı.

Fakat bu başarıyı Uzakdoğu'da Hollandalılar'a karşı gösteremedi ve Doğu Hint Adaları bölgesinden çekilmek zorunda kaldı. Bunun üzerine dikkatini daha çok Hindistan üzerinde yoğunlaştıran şirketin ticaret organizasyonu giderek gelişti. Sûret ve Masulipatam'dan sonra Bengal'e yöneldi. EIC'nin durumu 17. yüzyıl boyunca yavaş yavaş düzeldi. 1639'da yerel Hint hükümdarı tarafından küçük balıkçı köyü Madras'ta ticaret yapması için bir imtiyaz bağışlandı. Daha büyük bir kazanç, 1661'de Portekizliler Bombay'ı II. Charles'la evlenen Infant (bir unvan; hükümdarın kızı demektir) Catherine'in çeyizi olarak verince geldi. EIC, krala 1662'de 10 bin, 1666'da 50 bin ve 1667'de 70 bin sterlin "borç" verdikten sonra ancak 1668'de kenti teslim alabildi. Bu miktarda paralar verilebilmesi Asya'yla yapılan ticarete elde edilen kazançları gözler önüne sermektedir.

İngilizler, 1651'de Denizlerde Dolaşım Yasasını (Act of Navigation) çıkararak Hollanda'nın İngiliz taşıma ticaretindeki tekeli kırılmayı amaçlamışlardır. Hollanda ticareti İngilizler tarafından engellenince, aralarındaki rekabet savaşa dönüşmüştür. İki ülke arasındaki rekabet Hollanda'nın evlilik yoluyla (Hollanda kralı Oranyalı (Orange) III. Wilhelm'in İngiliz prensesi Mary'le evliliği) İngiltere'ye organik bağla bağlanması ve giderek elindeki sömürgeleri İngiltere'ye kaptırmasıyla bitmeye başlamıştır. Hollanda önce Amerika'dan, daha sonra da Hindistan'dan çekilmek zorunda kalmıştır. Böylece İngiliz sömürge imparatorluğunun karşısında önemli bir güç olan Hollanda etkisi kırılmıştır.

Bombay, II. Charles'ın Prenses Catherine de Bragançe'le evlenmesi sebebiyle Portekiz Krallığından düğün hediyesi olarak alındı ve 1690'da Kalküta liman şehri kuruldu.

1698'de hükümete 2 milyon sterlin "borç" veren başka bir İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin faaliyete geçmesi karışıklığa yol açıtıysa da 1709'da iki şirket birleşti, aynı yıl yine hükümete "borç" verilmek zorunda kalınan 3 milyon sterlinlik yeni bir sermayeyle birleşti ve şirketin kendisi borç alınan parayla çalıştı. EIC, 1690-1691'de Mugallarla düşüncesizce yaptığı bir savaşı kaybetmişti, ama yapılan barış antlaşmasında, mütevazı bir köy olan Kalküta'da ticaret yapma hakkını elde etmişti.

Bu arada Uzakdoğu'da Hollanda Doğu Hindistan Şirketi'yle rekabet tekrar hızlandı ve ilişkiler zaman içinde savaşa varacak boyutlarda gerginleşti. Hollandalılar yakında yer alan Hugli'de ticaret yapıyorlardı. 1674'te Madras yakınında yer alan Pondiçeri ve Kalküta'dan nehir yukarı Chandernagore tesislerinin ardından EIC büyüyen bir Fransız baskısı altında kalmıştı. İngiltere Fransa'dan ileride olmaya devam etti. Ve giderek Hindistan'la ticaret yapan önde gelen Avrupa ülkesi oldu.

1718'e kadar Hollandalı VOC, Çin *çunker*lerinin Batavia'ya getirdikleri yeşil çayı satın alarak çay ticaretine egemen oldu. Bir Çin-Hollanda ticaret anlaşmazlığı sırasında İngilizleri Çinlilerin onlara 1710'da verdiği Kanton'da ticaret yapmak hakkını kullanabildiler. Çinlilerin önlerine koyduğu koşullar kesindi: İngilizlere sadece çay, ham ipek ve porselen almak için izin verilmişti ve ödemeyi gümüşle yapmak zorundaydılar. Limana girmeden önce bütün silah ve cephanelerini teslim etmeleri gerekiyordu ve hiçbir tüccar orada oturma iznine sahip değildi. EIC, Avrupa'yla yapılan, gitgide popüler hale gelen ve büyük ölçüde Hollandalıların kontrol ettikleri yeşil çayın yerini alan siyah çayın ticaretine egemen olmak için konumunu kullandı. Çinlilerin malların yalnız gümüşle satın alınabileceğinde ısrar etmesi, EIC'nin yaptığı ticaretin büyük bir çoğunluğu için tipikti. 1680'lerde İngiltere'den aldıkları ticaret malının neredeyse yüzde 90'ını (Amerika kıtasından gelen) gümüş oluşturuyordu. 1620'lerde EIC her yıl 250 bin boy (İngiliz ölçü birimi, tekil olursa foot çoğul olursa feet olarak ifade edilir, 1 ft: 30,48 santimetredir) Hint pamuklusu ithal etmekteydi. 1680'lerde bu ra-

kam yılda neredeyse 2 milyon boya çıkmıştı ve bazı yıllarda bunun iki misliydi. Bu malzemenin bir kısmı köle satın almak için tekrar Afrika'ya ihraç ediliyordu, ama kalitesinin çok yüksek olması nedeniyle çoğu Britanya'da satılıyordu. 1676'da İngiliz dokuma endüstrisi pamuklu baskısı yapmak için Hint tekniklerini benimsediyse de rekabetle hâlâ başa çıkamıyordu. İngiliz çuhası Hindistan'da istenmiyordu; kalitesi o kadar kötüydü ki ancak fillerin üzerine örtmek üzere kullanılıyordu. İngiliz endüstrisi ancak "iç pazar" Hint dokumalarına kapatıldıktan sonra (Hint dokumaları sadece ihraç amacıyla üretiliyordu) büyümeye başladı. Bu, daha etkili bir rakibe karşı ithalata yapılan ikamenin klasik bir örneğiydi ve İngiliz dokuma endüstrisinin 18. yüzyılda genellikle "endüstri devrimi"nin başlangıçları diye görülen muazzam büyümenin temelini oluşturdu.

18. yüzyılın ilk yarısında ticaret hacminde büyük bir gelişme kaydeden şirket, İngiliz hükümetiyle ilişkilerini düzenleyerek ticaret yaptığı bölgelerde devlet adına hareket etme ve temsil imtiyazı aldı. 1717'de Bâbürlülerden kapitülasyon hakları kazandı ve ülkede çok güçlü bir konuma yükseldi. 1740'larda Fransızların Hindistan'a girme çabaları üzerine mal varlığını ve imtiyazlarını korumak amacıyla mahalli taht kavgalarına karıştı ve askeri hareketlere girişti. Bölgedeki birliklerini takviye ederek 1757'de Plassey zaferiyle fiilen Bengal'e hâkim olan şirket 1765'ten itibaren de burayı kendi adına yönetmeye başladı. Ancak Bengal'deki bu tecrübenin çok masraflı olması sebebiyle zarar etmeye başladı ve İngiliz hükümetinden yardım istedi. 1773'te Londra'da çıkarılan Hindistan kanunuyla şirketin Hindistan'daki statüsü bir esasa bağlandı ve bir genel vali gönderilerek bütün sömürge topraklarıyla birlikte şirket de denetim altına alındı; 1784 yılında kabul edilen yeni bir kanunla da uygulamada karşılaşılan bazı aksaklıklar giderildi. Böylece şirket ve Hindistan siyaseti tamamen İngiliz hükümetinin kontrolüne girdi. Bu tarihten sonra giderek ağırlığını kaybetmeye başlayan şirketin ticaret tekeli imtiyazı da 1813 ve 1833'te çıkarılan iki kanunla ortadan kaldırıldı. Bu dönemde şirket bir ticaret kuru-

mu olmaktan ziyade idari kurum hüviyetine dönüşmüştür. Nitekim 1850'lere gelindiğinde Delhi ve Pencap bölgesi de şirketin kontrolüne geçmiş ve Hindistan'daki İngiliz hâkimiyetinin nihai sınırları neredeyse belli olmuştur. Aynı şekilde Burma, Singapur ve Hong Kong'la beraber o zamanki dünya nüfusunun yaklaşık beşte biri şirketin hâkimiyeti altına girmiş, böylece şirket dünyanın en büyük ticaret organizasyonu olduğu gibi yönetimindeki bölgelerde kurduğu idari, mali ve hukuki yapıyla da devlet fonksiyonu icra eder hale gelmiştir.

Bu durum, özellikle Hindistan'da yüzyıllardır hüküm süren İslam'ın aleyhine gelişmiş ve şirketin genişleme süreciyle birlikte müslümanların siyasi, ekonomik ve kültürel durumları kötüleşmiştir. Zira ekonomik alanda tarıma dayalı geleneksel yapı İngilizlerin para merkezli ticari faaliyetlere yönelmesiyle bozulunca toprakların satılmasına mecbur kalınmış, siyasi hâkimiyetin elden gitmesiyle de psikolojik çöküş içerisinde, azınlıkta bulunulan toplumda güven duygusu kaybedilmişti. Kültürel alanda ise kaynak ve himaye desteklerinin yitirilmesi ilim ve sanat erbabının ilerlemelerini durdurmuştu. Diğer taraftan 19. yüzyılla beraber eğitim dilinin İngilizceye dönüşmesi, Urduca ve Farsçada yetişmiş Müslüman potansiyelin bir anda işsiz kalmasına yol açmış, bu durumun doğurduğu zararlar uzun vadede hissedilmiştir. Artan misyonerlik faaliyetleri de daha çok belli bir kültür düzeyinde oldukları için Müslümanları hedef almaktaydı. Gittikçe gücünü kaybeden Bâbürlü Devleti ise şirketin genişlemesini engelleyemediği gibi İngilizler, Müslüman hâkimiyetinin güçlü olduğu bölgelerde de Bâbürlü Devleti adına idari faaliyette bulundukları imajıyla kendilerini kabul ettiriyorlardı. Bu süreçte şirketin varlığına karşı çıkan en önemli Müslüman güç güneydeki Meysûr Sultanlığı olmuştur. Fakat 19. yüzyılın sonlarında Osmanlı, İran, Afganistan ve hatta Avrupa devletlerinden destek arayarak İngilizleri topraklarından çıkarmak isteyen Meysûr hükümdarı Tîpû Sultan umduğu desteği bulamamış ve yetersiz kuvvetleriyle onlara karşı savaşırken 4 Mayıs 1799 tarihinde savaş meydanında ölmüştür.

İngilizlerin ağır vergi politikaları, şirket çalışanlarının yerli halkı küçümsemesi, gittikçe kötüleşen ekonomik durum, misyonerlerin rencide edici faaliyetleri, hukuki prosedürün karmaşık bir hal alması ve siyasi manada hâkimiyetin yitirilmekte olması Müslümanların tepki göstermelerine yol açtı ve 1857’de İngilizleri ülkeden çıkarmak için bir askeri hareket başlatıldı. Ancak şirket İngiltere hükümetinin desteğiyle bu hareketi kanlı bir şekilde bastırdı. Ülkede hâkimiyetin tekrar kurulmasından sonra İngiliz hükümeti şirketin Hindistan’daki statüsünü iptal ederek ülkeyi doğrudan yönetim altına aldı ve kolonileştirdi (1858); şirketin hukuki varlığı ise 1873’e kadar sürdü. Günümüzde eski İngiliz sömürgesi ülkelerin ve özellikle Hindistan’ın tarih araştırmalarında vazgeçilmez bir konumu olan Londra’daki India Office Library and Records 1801 yılında Doğu Hindistan Şirketi tarafından kurulmuştur.

İngilizlerin Kuzey Amerika’yı Sömürgeleştirme ve Göçmen Göndermesi

Yenidünya’ya ilk kez İngiliz bayrağı Kral VII. Henry Tudor’un 1497’de gönderdiği İtalyan gemiciler (baba oğul Giovanni (John) ve Sebastino-Sebastian Caboto-Cabot) tarafından dikilmişti. Burası Ternöv ile Labrador’un hemen yakınındaki soğuk ve sisli kıyılardı.

John ve Sebastian Cabot

Kuzey Amerika kıtasının büyük bölümünü keşfeden ve sömürgeleştiren Sebastian Cabot (y. 1474-1557) olmasaydı, kendisinden sonra gelen İngilizler o uçsuz bucaksız topraklara yerleşmemiş ve oralar İspanya’nın eline geçmiş olabilirdi.

Venedikli Giovanni Caboto’nun büyüleyici bir öyküsü var. Gençliğinde o zamanlar sadece bir hac yeri olmayan, aynı zamanda, Doğu’yla Batı arasındaki mal değiş tokuşunun yapıldığı dünyanın en büyük pazarı olan Mekke’ye gitmiş. Doğu baharatlarının, parfümlerinin, ipeklerinin ve değerli taşlarının nereden

geldiğini sorduğunda Asya'nın kuzeydoğu ucundan geldiklerini öğrenmiş. Bu mallara bu pazarda fahiş fiyatlar ödemektense, Avrupalıların Asya'ya sefer düzenleyip doğrudan ticaret yapmaları gerektiğini düşünmüş hemen. Kolomb gibi, tutulacak en iyi rotanın batıya gitmek olduğuna karar vermiş. Böylece Avrupa'ya öncülük edecekmiş.

İspanya ve Portekiz tarafından reddedilince ismini İngilizleştirmiş ve İngiltere kralı VII. Henry'nin desteğini kazanmayı başarmış. Kral ona "bugüne kadar Hıristiyanların bilmediği, putperest ve kâfirlerin yaşadığı adaları, ülkeleri, bölgeleri ve yöreleri arayıp bulması" ve krallığa katması için bir imtiyaz belgesi vermiş.

Baba Cabot, Kral VII. Henry'den, "Doğudaki, batıdaki hatta kuzeydeki topraklara, denizlere, her yere yelken açmak" için talepte bulundu. Bu sözleşmenin talepleri oldukça açıktı: Cabot ve oğlu, Bristol'den yola çıkacaklar ve geri döndüklerinde elde ettikleri ganimetin beşte birini saraya sunacaklardı. 1497 Mayıs'ında Cabotlar *Matthew* adlı gemiyle ve 17 kişilik personeliyle yola çıktılar ve doğrudan batı yönünde ilerleyerek 52 günde, 24 Haziranda Newfoundland kıyılarına ulaştılar. Denizde karşılaştıkları buz kütleleri ve zorluklar mürettebatı isyana sürüklediği Labrador kıyılarına ulaştı. Seferin sona erdirilmesi gerekiyordu ve gemi temmuzda Bristol'e geri döndü.

Bristol'de yerleşimciler tarafından coşkuyla karşılandılar ama Kral VII. Henry sessiz kaldı. Çünkü, kesin bir başarı ve sayısız altın ile hazine elde edileceği umuduna kapılınmıştı, oysa kralın payına düşen sadece 20 sterlindi. İlginçtir, aynı kral ikinci bir sefer için de kendisine para verdi.

Jöao Ilavrador adındaki biri Cabot'a Grönland adasının aslında Asya'nın bir parçası olduğunu söylemiş. Grönland'ın kuzey batısındaki bölgelere giderse zengin Japon krallığına ulaşacağını iddia etmiş. Ama Cabot'un yolunu buzdağları tıkamış. Cabot da beş yıl önce Kolomb'un inandığı gibi Asya'ya geldiğine inanıyormuş. Ama tek faydalı keşfi Grand Banks açıklarındaki denizin zenginlikleri olmuş. Mürettebat sadece suya sepet salla-

yıp sonra da yukarı çekerek sayısız morina balığı yakalıyormuş. Deniyor ki, John Cabot'un elle tutulur tek başarısı Labrador'a ad verilmesi oldu. Bu ad bilgisiz akıl hocası João Lavrador'un adından geliyordu.

Cabot İngiltere adına el koyduğu pek çok yeni ada bulmuş ama Newfoundland'de bir Doğu kültürünün olmayışı onu hayrete düşürmüştü. Yerliler, Mekke'de gördüğü zarif şeyleri yapamayacak kadar ilkel görünüyormuş.

1498 yılında Cabotlar ikinci bir sefere çıkmaya koyuldular. Bu kez altı gemiyle Atlas Okyanusunu yanlarında 300 göçmen olduğu halde geçecekler ve Newfoundland kıyılarında bir koloni kuracaklardı. Bu insanlara ne olduğu ve bu yolculuk hakkında günümüze çok az bilgi ulaşmıştır; ancak John Cabot'un denizde ölmüş olması muhtemeldir ve büyük olasılıkla komuta da oğlu Sebastian'a geçmiştir.

İspanya sarayının keşiflere aktif desteğinden etkilenen Sebastian Cabot, 1512 yılında İspanya kralına bağlılığını ilan etti. İspanya baş kaptanı olarak atanmasından önce Meksika Körfezine birkaç keşif seferi düzenledi.

Cabot, 1526 yılında en tutkulu seferine çıkmak üzere İspanya'nın Sanlúcar limanından yelken açtı. Beraberinde 200 adamın olduğu dört gemiyle yola çıkan Cabot'un planı, yerleşimcileri Maluku Adalarına (Baharat Adaları, Endonezya) taşımak ve dünyanın çevresini dolaşmak üzere batıya doğru yola devam etmektir. Haziran ayında Brezilya kıyısına ulaşan Cabot, İnka hazinelerine ait söylentileri duymuştu ve daha ilerilere giderek Rio de la Plata'yı keşfetmek amacıyla asıl görevinden vazgeçti. Bu sefer, başarıyla sonuçlanmamıştı. Dümenciliğinden rahatsız olan mürettebatından üç kişi isyan etti ve kıyıya bıraktılar. Daha sonra Cabot, nehri keşfetmek için beş ay zaman geçirdi ve günümüz Arjantin ve Uruguay'ında İspanya'nın ilk kalelerini kurdu. Ancak nehrin hızlı akıntılarıyla boğuşan ve 18 adamını yerli halkın kurduğu pusuda kaybeden Cabot hiçbir hazine bulamadı ve 1530 yılında İspanya'ya döndü. Orada onu bir mahkeme bekliyordu. İtaatsizlikten ve adamlarına kötü

davranmaktan ötürü cezalandırıldı ve Kuzey Afrika'ya sürüldü. Bununla birlikte 1547 yılına dek İspanya'nın baş kaptanı olarak kalması nedeniyle, bir kraliyet affından yararlanmış olması muhtemeldir. Yaklaşık 1528'lerde Cabot İngiltere'ye döndü ve kuzeydoğudan Asya'ya bir geçiş noktası aramak üzere yeni bir sefere girişti. Rusya'nın kuzeybatısı kıyılarına kadar gitti ve çok güçlü Anglo-Rus ticari bağlantılar ve karadan Moskova'ya geçerek bir şirket (Muskovy Şirketi) kurdu. Bu onun son yolculuğuydu. Emekliye ayrılarak hayatının sonuna dek kurduğu "Merchant Adventures Company"nin yöneticiliğini yaptı.

Sebastian Cabot'un denizcilik tarihi adına en önemli katkısı, gemilerde günlük kayıtların tutulması konusunda seyir defterini kullanan ilk kâşif oluşudur. Cabot tüm seyahatlerini kayıt altına almış olmasına rağmen bu kayıtların tümü kaybolmuştur. Çalışmalarından geriye kalan tek şey 1544 yılında çizdiği haritanın bir kopyasıdır. Harita, Kolomb'un keşfinden 52 yıl sonra bilinen Yenidünya'nın tamamını kapsaması nedeniyle ilginçtir ve Cabot'un Amerika'ya yaptığı seyahatlere ışık tutmaktadır.

Baba oğul Cabotların her ikisinin de gemilerinde isyan çıktı ama onlar Macellan'ın ve Francis Drake'nin merhametsizliğini, acımasızlığını göstermediler. Macellan benzer bir isyanla karşılaştığında anlaşmazlığa neden olan sorunları görüşmek üzere iki elebaşyı gemisine davet etmiş, sonra birisinin kafasını kesmiş, ötekisini de ıssız bir adaya bırakmıştı. Çoğu uzman Cabot'un davranışının bir büyük kâşif için zaaf olduğunu söylemekte.

Kuzey Amerika'da iskân denemesi

Kuzey Amerika'ya Avrupa'dan gelen ilk göç dalgasının öncüleri *Mayflower* gemisiyle geldiler. Batı tarihçileri Kolomb'un *Santa Maria* ile Amerika kıtasını buluşunu, dünya tarihindeki büyük değişimin, değişikliğin miladı olarak yazarlar. Oysa acaba *Mayflower* mı yoksa *Santa Maria* mı sözü edilen büyük değişimin yaratılmasını sağlayan gemidir? Hiç kuşkusuz ki, *Santa Maria*'nın seyrüseferi olmasaydı *Mayflower*, Hollanda limanının-

da ticaret gemisi olarak seferlerini sürdürecekti. Bunda kuşku yok, ama Pilgrimler, Kuzey Amerika'nın ilk kalıcı yerleşimcileri olmasaydı, dünya tarihindeki büyük çalkantıların yaratıcısı Amerika Birleşik Devletleri kurulmayacaktı.

1600 yılına kadar kalıcı bir yerleşim girişiminde bulunulmamış olan Kuzey Amerika'daki ilk iskân denemesi, Kraliçe I. Elizabeth zamanında oldu. Sir Walter Raleigh, çok önemli miktarda servet harcayarak kraliçenin onuruna Virginia adını verdiği sömürgeyi kurmuştu (1587). Bu deneme başarılı olamadı. Sonra gidenler, burada bırakılan insanların hiçbirisinin (15 kişiydiler) hayatta olmadığını gördüler. Bu deneyimle iskân işlerini sistemli bir şekilde idare etmek amacıyla Londra ve Plymouth organizasyonları kuruldu. Londra organizasyonu Virginia'yı, Plymouth organizasyonu da daha kuzeyde Yeni İngiltere'yi yerleşime açmakla görevlendirildiler. 1610'da ayrıca bir Londra-Bristol Organizasyon kuruldu; ve buna da New Foundland (Ternöv) bölgesinin yerleşim işi verildiyse de, bunda bir başarı sağlanamadı. İngilizlerin sürekli olarak oturmak üzere ilk yerleştikleri yer, Virginia kıyılarında kurulan Jamestown kasabası oldu (1607).

İngiltere'den göç etmiş olan köylüler ve burjuvalar diğer gelenlerin amacı dışında, sadece toprağı işlemek için gelmişlerdi. Bu amaç, onları hiç tükenmeyecek olan gerçek zenginliğe ulaştıracaktı.

İngilizler buralara kendilerinde var olan, doğuştan kendi kendini yönetme (self government) aşkını getirmişlerdi. Daha 1215'te Kral John'a imzalatırılan Magna Carta (İngiliz anayasasının en önemli dokümanı) ile krallarından bağımsızlıklarını zorla almışlardı.

Orta ve Güney Amerika'daki İspanyol sömürgelerine göre çok verimsiz ve bataklık olan Virginia kolonisi 1612'lerden sonra büyük tütün üreticisi oldu. 1619'da Amerika'da hiç görülmemiş olan ve burjuvalar meclisi denilen ilk temsilciler meclisi Jamestown Kilisesinde toplandı. Bu meclis yürütme yetkisini merkezi hükümet (İngiltere hükümeti) tarafından seçilen valiye

bırakarak, yasama yetkisini üzerine aldı. Yine 1619'da tarımda kullanılmak üzere zenci esirler getirilmeye başlandı.

Tarihin garip bir tesadüfüdür ki, aynı yıl İngilizler, kendi özgürlük tohumlarını atarken, diğer taraftan başka milletlere ait olan insanların köleliklerini onaylıyorlardı.

Mayflower Püritenleri Amerika Kıtasına Taşıyor

Protestanlığın doğuşu sonrasında Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde olduğu gibi İngiltere'de reformasyon hareketi yükseldi. Protestanların radikal bir kanadı olarak adlandırılan aslında ayrılıkçı Püritenler ortaya çıktı. Bu grup bir süre sonra, İngiltere'de kalamayacaklarını anlayınca Hollanda'ya gitmeye karar verdi, ama kolay olmadı, sonunda 1608 yılında Amsterdam'a gittiler. Reformcular Amsterdam'da yaklaşık on iki ay kaldı. Buradan Leiden'e geçtiler ve burada yaklaşık on yıl kaldılar. Yeniden İngiltere'ye dönme kararı verdiler. Nihayet Southampton'da *Speedwell* gemisine, *Mayflower* adında, onları Atlas Okyanusu'nun öbür tarafına götürecek ikinci gemi daha katıldı. 5 Ağustosta yeniden yola çıktılar. İlk yola çıkışta geri dönmek zorunda kaldılar, ardından bir deneme daha yaptılar. İkinci deneme de başarısız oldu, *Speedwell* yola çıkmadı.

6 Eylülde Pilgrimler¹¹ tek gemiyle *Mayflower*'la okyanusa yelken açtılar. Bu geminin nitelikleri hakkında bilgi oldukça sınırlı. Küçük ve üç direkli eski bir gemi olduğu hatıratlarda yazılı, 27 metre uzunluğunda, en geniş yeri 7,5 metre, 180 tonluk olduğu kesin gibi. Adı *Mayflower* olan çok sayıda gemi var, ama bu geminin 1588 yılında İspanyol armadasına karşı savaşan *Mayflower* olduğu –en olası aday olduğu– söyleniyor. Eğer doğruysa 30 yaş civarında demektir.

Mevsim dönüp sonbaharın soğuk günlerine kaldıklarından, çok çetin deniz koşullarında seyir yapılabilirdi. Gemide bir kişi öldü, bir de bebek doğdu; adını Oceanus koydular. *Mayflower*

¹¹ Pilgrim Fathers; ayrılıkçı Püritenler, New England bölgesinin ilk yerleşimcilerine verilen addır.

karayı ilk gördüğünde tarih 1620 yılı 11 Kasımdı; okyanus geçişi altmış altı gün sürmüştü. Yerleşimciler koloni kurmak için Plymouth Rock adını vermeyi uygun gördükleri yerde karar kıldılar. İlkel biçimde ilk barınaklarını yaptılar. Yiyecek stokları yetersizdi, geldikleri yerde kimseler de yoktu. Kış mevsimi soğuk ve yağışlıydı, bir de salgın baş gösterdi, 1621 yılı kışında hayatlarını kaybedenlerin sayısı elli biri buldu.

Sağ kalmayı başaranlar ilk tohumların hasadını mısır ve bezelye olarak yaptılar. İlk önceleri yerli Kızılderililerle dostluk kurulabildi.

Sonraki on yıl içinde, başka gemiler de Amerika'ya doğru Pilgrimlerin peşinden gitti.

Amerika sularında İngilizlerin rakipleri İspanyollardı. İngilizler, hafif ve hızlı gemileriyle (fly-boats) İspanyolların ticaret alanına girdiler. 1612'de Bermuda Adalarını işgal ettiler. 1623'te Antil Adalarında İngilizlerin ilk yerleşme yeri olan St. Christopher'ı kurdular. Barbados 1625, Barbuda ve Nevis 1628, Bahama Adaları 1646'da İngilizler tarafından işgal edildi. 1655'te İspanyolların elinden alınan Jamaika'ya yerleştirilen insanların büyük çoğunluğunu İrlanda'dan gelenler oluştuyordu.

Yukarıda da görüldüğü gibi Amerika kıtasında İngiliz sömürgeciliği önemli ölçüde genişleme olanağını buldu. İngiltere kralı I. Jacques (1603-1625), İngiliz geleneğini yıkarak mutlakıyet peşine düştü. Stuart'lar İngiltere'sinde devleti sarsan büyük çatışmalar meydana geliyordu. 1621'de kabul edilen bir anayasa ile Virginia Kolonisi kendi kendini yönetme hakkına sahip oldu. 1624'te Londra Kumpanyası lağvedilerek doğrudan doğruya krallığa bağlı bir sömürge durumuna geldi. Kuzeyde Yeni İngiltere'yi ilk yerleşime açanlar Püritenler- Puritainler (temiz, namuslu) idi. Bunlar, Anglikan Kilisesinin baskısı altında anayurttan göç ederek, akın akın Yenidünya'ya gelmeye başladılar. İlk yerleşilen yer Plymouth olmuştur. 1630'da Amerika'daki ilk kitlesel yerleşimi fiilen oluşturmak için 11 gemilik bir filo top-

landı. İngiltere'nin her tarafından Püritenler girişime katılmak için akın etti ve 1630 yılında yola çıkan filoda on bir gemi ve 700 müstakbel yerleşimci vardı. O dönemde bu kabile, o zamana kadar oluşturulmuş en büyük filoydu. Filo İngiltere'den 1630 yılının Nisan ayında ayrıldı ve Temmuz ayında Massachusetts'e vardılar. Kabile'de yolda yüz kişi öldü, bir süre sonra iki yüz kişi de geri döndü. Bir süre sonra dört yüz kişiyle Massachusetts Sömürgesini kurdular. 1630'da Massachusetts Kolonisinin merkezi olan Boston'u kurdular. Buradan yayılan sömürgeciler, 1639'da Rhode-Island ve sonra da Connecticut bölgesinde yerleştiler. Bunlar elverişli bir şekilde gelişmelerini sürdürdü. 1638'de John Harward'ın bağışladığı parayla Amerika'nın ilk üniversitesi olan Harward'ın temeli atıldı. 1643'te bütün kuzey kolonileri birleşerek New-England birliğini oluşturdu. Her tarafta Kalvinist Mezhebi hâkimdi. Sadece Rhode-Island sömürgesinde dinde özgürlük vardı. Yani kimse kimsenin dinine karışmıyordu. Lord Baltimore Katolik göçmenleri Amerika'ya götürerek Maryland Sömürgesinde yerleştirdi. 1664'te İngilizler Yeni-Amsterdam'ı Hollandalılardan alarak New-York adını verdiler.

Böylece 70 yıl içinde bütün Amerika kıyısı İngilizler tarafından işgal edilerek sömürgeleştirildi. On üç sömürge vardı. Bunlar, dini, sosyal, ekonomik gelenekleri ve kökenleri yönünden ayrı olmakla beraber, hepsi özerk birer hükümete ve hızla gelişmelerini sağlayan çalışma konusunda ortak yanlara sahiptiler. İngiliz sömürgelerinde, yeni göçmenlerin gelmelerini önleyen "latifundia" sistemi yoktu. Bundan başka –tabii ki sadece Avrupalılar için– özgürlük vardı. Açlık ve dini baskıdan dolayı Avrupa'dan kaçan çok sayıda insan (Protestan Almanlar, Baptistlerin bir kolu olan Mennonitler, İrlanda Katolikleri, İskoçya Kalvinistleri) Amerika'ya göç ettiler. 17. yüzyılın sonlarında İngiliz sömürgelerinin nüfusu 250 bin kişiyi aşıyordu; 1763'te bir buçuk milyonu geçecekti.

Amerika'dan Sonra Hindistan ve Çin'in Sömürgeleştirilmesi

Hindistan'ın sömürgeleştirilmesine daha 1600 yılında I. Elizabeth zamanında kurulmuş olan "East India Company" aracılığıyla başlanılmıştı. Hindistan'ın sömürgeleştirilmesi İngiltere'ye çok büyük zenginlikler getirdi.

1612'de Sourat'ta, özellikle kumaş ticareti yapmak için, bir şirket kurma izni alan İngilizler bundan sonra 1641'de Masulipatam'da bir şirket kurdular. Aynı yıl içinde, Madras'ta, Vijayanagar Hanedanından gelen birinden bir toprak parçası satın aldı ve buraya Saint-Georges Kalesi yapıldı.

Bu sıralarda İngiltere, kral taraftarlarıyla parlamento taraftarları arasında meydana gelen kanlı mücadelelere sahne olur. Bu mücadele (iç savaş) parlamento taraftarlarının galibiyetiyle sonuçlanır; I. Charles (1625-1649) Cromwell tarafından 1649'da idam ettirilir. 6/7 Şubat 1649'da Cromwell tek meclisli parlamentoya dayanan cumhuriyet rejimini kurar. 1660 yılına kadar İngiltere cumhuriyetle idare edilecektir.

1660'ta İngiltere tahtına II. Charles'ın (1660-1689) getirilmesiyle ülkede tekrar monarşi yönetimine dönüldü. Fransa kralı XIV. Louis, gerek kralı gerekse parlamentoyu politik isteklerine alet ederek İngiltere'yi Avrupa'da etkisiz hale getirmişti. Hatta II. Charles 1672'de Dunkerque'yi Fransa'ya satmak zorunda kaldı.

1660 yılında Batı Hindistan'da Portekizlilerin elinden alınan Bombay, önemli bir İngiliz ticaret merkezi oldu. O sıralar Hindistan'daki İngiliz işleri, oradaki İngiliz Şirketi'ni yönetmekte olan Sir Josiah Child adındaki tuhaf karakterli olduğu ifade edilen birinin elindeydi. Bu kişinin tehlikeli politikası sonucu İngilizlerin Hindistan'dan atılmalarına az bir şey kalmıştı. Bu başarısızlık üzerine Josiah Child geçici bir süre için ticari üsler tutabilme politikasına döndü. İngiliz Doğu Hindistan Şirketi'nin bölgede yaptığı girişimleri yukarıda görmüştük. Yinelemeye gerek yok.

17. yüzyıl boyunca ve 18. yüzyılın ilk yarısında Hindistan ticaretini Fransızlarla ve Hollandalılarla paylaşan İngilizler, sömürge imparatorluklarını devamlı olarak genişletiyorlardı.

Bu denizaşırı topraklarda ticaret şirketleri arasında çıkan çıkar çatışmaları dışında –yerli halka karşı, değil insana, hiçbir canlıya reva görülmemesi gereken ve insanın, insan olduğu için yüzünü kızartan İngilizlerin yaptığı, (keza diğer Avrupa milletleri de aynı şeyi yapmıştır) tüyler ürpertici barbarlığı ve vahşiliği sergileyen binlerce örneği göz önünde bulundurmazsak– güya barışçı bir genişlemeydi. Bu çatışmalar İngiltere’yi Fransa ve Hollanda’yla bir savaşa itmiyordu. Fakat bir süre sonra günbegün güçlenen İngiliz ticaret burjuvazisinin, denizaşırı pazarlara tek başına hâkim olmak istediği, başka bir deyişle başkalarıyla paylaşmak istemediği için hükümeti zorlaması İngiltere’nin *Yedi Yıl Savaşlarına* (1758-1765) karışıp Fransa ve Hollanda’yla çarpışmasını gerektirmiştir.

Koloni topraklarındaki denge, sonunda, Avrupa tarihinde *Yedi Yıl Savaşları*, Amerikan tarihinde ise Fransız-Kızılderili savaşları olarak bilinen olayla sarsıldı. Bu savaşı hazırlayan olayların kökeni geçmişe dayanır. Var olan sürekli sürtüşme Atlantik’in iki yakasındaki yöneticileri, İngiliz kolonileri arasında daha yakın bir işbirliği yaratmak konusunda düşünmeye zorlamıştı. Savaşın patlak vermesinden sonra ise, koloniler arasındaki örgütlenme çabaları yürümedi ve koloniler kendi askeri olanaklarını kullanarak ordular oluşturdular.

Savaş, koloniler ve İngiltere hükümeti arasında, daha sonra ortaya çıkacak olan çatışma açısından çok önemli şu üç sonucu doğurur: savaşla birlikte kolonileri korkutan durumlar ortadan kalkmış; Kanada ve Florida, İngiltere egemenliğine girmiş; Mississippi’nin batısında ve Meksika Körfezi civarındaki kesin Fransız egemenliği, yerini, batmaya yüz tutmuş İspanyol imparatorluğuna bırakmıştır. Bu durum koloni halkının kendilerine güven duymalarını sağladığı gibi, imparatorluğun askeri ve sivil yetkililerini, bundan böyle daha az önemsemelerine yol açmıştır. Oysa İngiliz yetkilileri, kolonilerin ekonomileri üze-

rinde var olan denetimlerine yeniden canlılık kazandırma çabasıydılar.

Bu savaş öncesi Hindistan'daki durumu gözden geçirelim: Fransa'nın Hindistan temsilcisi Dupleix, Fransızların Hindistan politikasında geri kalışın, Fransa'nın ticari yapısının İngilizlerinkinden daha geride olmasından ileri geldiğini kısa sürede anladı.

Hindistan'da uzun yıllar kalan Dupleix 45 yaşında Fransızların Hindistan Kumpanyası genel müdürü oldu ve girişimleri sonucu Moğol İmparatorluğundan "nabab" unvanını aldı. Bu onu basit bir ticaret müdürü olmaktan kurtararak siyasi yetkisi olmayan bir Hint prensi yapıyordu.

1741 ortalarında Fransa ve İngiltere arasında ihtilaf patlak verdi. Aralarında Avusturya tahtı yüzünden çıkan savaş (1740-1748) sürüyordu. Dupleix, saldırıya geçerek Madras'ı İngilizlerden aldı. Amiral La Bourrbonnais komutasındaki deniz kuvvetinin emrinden ayrılmasına rağmen İngiliz filosunun kuşatmasına karşı başarıyla direndi ve İngilizler çekilmek zorunda kaldılar. Bu olay, iki Avrupa ülkesi arasındaki savaşa seyirci kalan yerli hükümdarların güçsüzlüğünü göstermekte. Bundan sonra da Dupleix'in kazandığı bir dizi başarılarla Hindistan'da Fransız Sömürge İmparatorluğunun temellerini atmıştı. İngilizler, o sıralar Dupleix'ten çekindikleri için duruma seyirci kalarak sadece Madras'ın geri verilmesini öngören Aix-la-Chapelle Antlaşması (1748) hükümlerinin yerine getirilmesini istemekle yetindiler. Bundan sonra da çok büyük başarılar elde eden Dupleix, Hindistan'ın efendisi oldu.

Bu sıralarda Robert Clive –Hindistan'ı İngiltere'nin malı haline getiren kişi– Hindistan'da bir göreve tayin edildi. Dupleix'in hayranı olan bu zat, Fransızlara karşı kullanmak üzere ondan büyük dersler öğrendi. Çok kısa bir zamanda birçok hükümdarla dost oldu. Fransa ve İngiltere'nin resmen barış halinde bulunmalarına aldırmayarak, müttefikleri aracılığıyla Fransa'nın müttefiklerine ve himayesindeki prensliklere karşı müthiş bir gerilla savaşı başlattı. Buna karşı Fransa da önlemler aldı ve

kuvvet gönderdi. Ama Clive, Tiroupalli Köyü yakınında Fransızları ağır yenilgiye uğrattı. Böylece Duplex tarafından oluşturulan Fransız gücü çökmeye başladı. Clive'in bu başarıları, Londra'da pek çok düşman ve onu kıskanan kişiler kazandırdı.

1756'da Yedi Yıl Savaşları patlayınca, Fransızlar da sömürgelerini yitirmeye başlayacaktı. Bu sıralarda Clive, Bengal'i ele geçirmesi için çağrıldı. Bundan yararlanan Fransızların müttefiki olan yerli prens, İngiliz sömürgesi olan Kalküta'yı ele geçirerek 146 İngilizi öldürdü. Clive, bunun intikamını almak amacıyla 900 İngiliz ve 1500 Hintli askerden oluşturduğu kuvvetle 1757'de kuzeye yöneldi ve Plessey Ovasında Bengal kuvvetlerini yenilgiye uğrattı. Bu tarihte Bengal düştü ve tümüyle İngiliz hâkimiyetine girdi. Yine bu sıralarda ilk Büyük Britanya başbakanı Robert Walpole, uzun dönem sakin yönetimiyle İngiltere'ye kazandırdığı zenginlikten sonra görevden alınarak daha atılgan ve savaşçı bir karakterde olan William Pitt başbakan (göreve getirildiğinde 24 yaşındaydı) oldu.

1763'te imzalanan Paris Barış Antlaşması, Hindistan, Kanada ve Louisiana'daki Fransızların sömürge imparatorluğuna son verdi. İngiltere Clive'nin yaptıklarını hiçe sayarak geriye dönmek zorunda bıraktı. Yetki alamadığı halde kişisel girişimlerde bulunduğu için yargılanan Clive, sonunda intihar etti.

Bu başarılarla rağmen, Maratha İmparatorluğu, Haydarabat Nizamı ve Maissour Prensi ki bunlar, Hindistan'ın en önemli üç gücünü oluşturuyorlardı, henüz İngiliz hâkimiyetinin bütünüyle dışındaydılar. Marathalar, Panipat'ta Afganlılar tarafından çökmelerine neden olan, korkunç bir yenilgiye uğratıldılar. Bu sıralarda İngilizler, yeni ele geçirdikleri topraklarda –özellikle Bengal'de– Avrupa uygarlığını yerleştirmeye çalıştıklarından bu olumlu durumdan faydalanamadılar.

Raimondo Luraghi “Sömürgecilik Tarihi”nde: “Hindistan'da da sömürgecilik, çirkin yüzünü ortaya çıkardı. Bu da, ticaret ve alışveriş değil, en acımasız ve en aç gözlü sömürüydü” der. Hindistan Şirketi'nin bir İngiliz memuru, 1769'da şöyle yazıyordu: “Bir İngilizin, Kumpanyanın yönetimini eline alışından

beri bu ülkede yaşamakta olan insanların durumlarının daha da kötüye gitmiş olduğunu düşünmek zorunda kaldığı zaman, utanç duyması gerekir... Keyfi ve despotik yönetimler altında bile refah içinde olan bu güzel ülke, şimdi yıkılmanın eşliğinde bulunmaktadır.”

İngiltere'nin uygar insanlarının, Hindistan halkına yaptıkları sayısız barbarlık örneklerinden sadece birinin, konuya daha da kesinlik kazandırması bakımından, burada anlatılmasında yarar var.

Bir özel gün nedeniyle mabut tarafında toplanan halk, bisikletle geçen bir İngiliz kadınla alay etmiş; kadın, Hindistan Star Kenti kumandanı General Dayez'e şikâyet etmiş. General, derhal mitralyözlerle (ağır makineli tüfek) donatılmış bir alay asker çıkarmış ve askere onar fişek vererek, sakin ve ibadetle meşgul olan halkın üzerine ateş etmeyi emretmiş. On dakika içinde meydana yedi yüz ölü, bin beş yüz yaralı serilmiştir. General bununla da yetinmeyerek halka üç gün elleri ve ayakları üzerinde sürünmelerini emretmiş.

Bu olay, bütün Hindistan'ı ayağa kaldırmış ve mesele Londra'ya aksedince Londra, soruşturma yapılmasını emretmiştir.

Yargıç, General'den, silahsız halk üzerine ateş ettirmesinin nedenini sorunca aldığı yanıt; “Öyle gerektiği için emrettim” olmuştur. İkinci soru: “Halkın elleri üzerinde yürümesini neden emrettiniz?” Yanıt: “Çünkü Hindular mabutları karşısında yüzüstü sürünüyorlar, bunlara anlatmak istedim ki bir İngiliz kadını bir Hindu mabudu kadar kutsaldır, azizdir. Onun karşısında da sürünmelidirler.” Bu olaydan sonra General bütün İngiltere'nin kahramanı oldu.

Hindistan'daki İngiliz egemenliği o kadar kötü izler bıraktı ki, bazı yazarlar tarafından, zaman zaman meydana gelen ve çok sayıda insanın ölmesine neden olan salgın hastalıkların sorumlusu olarak İngilizler gösterilmektedir.

İngiltere'nin amacı, Hindistan'ın tümüne hâkim olmaktı. Bengal kesin denetim altına alındıktan sonra, Kuzey Serkarlar

(Sarkar), 1768'de Yerel Hükümdar Nizam'dan alındı. Benares ve Gazipur da 1775'te Oud bölgesinden koparıldı. Bunlara rağmen İngilizlerin üstünlüğü ancak Marathalar ve Maissour'la girilen ve çoğunlukla sonucu belirsiz kalan bir dizi savaştan sonra kesinleşti

İngiltere'de 1773 Düzenleme Yasası ve İkinci Pitt hükümetinin Hindistan Yasasıyla buradaki yeni toprak kazançları İngiliz Parlamentosunun kesin denetimine alındı; aynı zamanda ilk Bengal Genel Valisi Warren Hastings'in yargılanmasına yol açtı, Wellington dükünün kardeşi Richard Wellesley, ülkesinin Fransa'yla savaş halinde olmasıyla serbestçe hareket etmek olanağını buldu. Hintli önderlerin en güçlülerinden olan Tipu'yu kolayca yendi ve İkinci Maratha Savaşını başlattı. Böylece geniş topraklara sahip oldu. Öte yandan Gooty, Garamkonda, Suratı, Tancar, Karnatik ve Oud ile Çitralduz'un büyük bölümünde, birtakım anlaşmalarla önemli kazançlar sağlandı. 1805 yılında Gurkanlı İmparatoru ülkeyi terk edince, burası da İngiltere'nin kontrolü altına girdi.

Hindistan, İngiliz sömürgelerinin en önemlisidir. İngiltere dünya hâkimiyetini gerçekleştirebilmek yolunda bu sömürgeci büyük ölçüde yararlanmıştır. Üç yüz milyon nüfusu ve sonsuz doğal kaynakları, istediği gibi kullanmıştır. Birinci Dünya Savaşında Hindistan, İngiltere'ye bir buçuk milyon asker vermiştir. Bir milyon rupiye kadar parasal yardımda bulunmuştur. Barış zamanında İngiltere'nin sanayisini yaşatan, İngiliz ekonomisini destekleyen burasıdır. Bu nedenle burasını elinde tutabilmek için Cebelitarık, Malta, Süveyş Kanalı, Aden, Bahreyn, Irak, Basra, Benderbuşir, Seylan, Hayber Geçidi, kısacası Hindistan'a ulaşabilecek her güzergâh, geçit kontrol altına alınmıştır.

İngiltere yalnızca Kuzey Amerika'da, Hindistan'da sömürge yaratmakla yetinmemiş Çin'i de sömürgeleştirmiştir.

Avrupalılar, dünya üzerinde sömürü yayılımlarını başlatınca Çin'e gelerek 1517'de Makao bölgesine yerleşen ilk Avrupalı devlet Portekiz oldu. Portekizlilerden sonra, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi de Çin'le ticaret yapmak istedi. Bu isteklerini ka-

bul ettirebilmek için kurdukları baskılar, Çin'i yöneten Mançu Hanedanının 1685 yılında ülkenin bütün limanlarını yabancı gemilere açmasıyla sonuçlandı. Bunların en önemlisi Sin-Kiang Irmağının ağzındaki Kanton Limanıydı.

Bu açılma olumsuz sonuçlar yarattı. Çin gelenek ve göreneklerini hiçe sayan İngiliz gemicilerle yerli halk arasında kavgalar çıktı. Bu olayların önünü alabilmek için bürokrasinin ısrarıyla Kanton hariç bütün Çin limanları 1757'de yabancı gemilere kapatıldı. Aynı zamanda İngiliz Parlamentosu Kanton ticaretini Doğu Hindistan Şirketi'ne bırakıyordu.

İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, Kanton'da Çin'den ipek, çay ve porselen alıyor; Çin'e ise Hindistan'da yetişen afyonu satıyordu. Afyon satışından büyük kazanç elde eden İngilizler, Hindistan'da geniş alanlarda afyon tarımı yaptırmaya başladı. 18. yüzyılın sonlarına geldiğimizde afyon ticaretinin çok zararlı bir durum alması üzerine Çin 1799'da afyon ithalini yasakladı. Bu yasaklama mevcut durumda bir değişiklik yapmadı. İngilizler, Hindistan'dan gerek kara gerekse denizyoluyla Çin'e kaçak afyon sokmaya devam etti. Bu nedenle Kanton'da İngilizler ve Çinliler arasındaki çatışmalar daha sıklaştı.

İngiltere, Avrupa'da rahatlamasıyla Çin'le daha yakından ilgilenmesine karşın, 1816'lara geldiğimizde Çin'e bir temsilci göndermeyi başaramamıştı.

1815-1870 yılları arasında Avrupa'da birinci sanayi devrimi yaşanmaktaydı. 19. yüzyılın ilk yarısında imalat sanayiinin öncüsü ve sanayileşen ilk ülke İngiltere'ydı. Çin ise tarım ve zanaata dayanan bir ekonomiye sahipti. İngiliz parlamentosu, Çin'le ticaret yapmak isteyen öteki İngiliz tüccarlarının baskısı üzerine 1833 yılında, Doğu Hindistan Şirketi'nin Kanton ticaret ayrıcalığını yenilemedi; sonra Şirket temsilcisinin yerini alacak olan bir elçi gönderdi. Kanton'a ilk İngiliz elçisinin gitmesi, İngiltere ile Çin arasındaki mevcut olan gerilimi daha da yükseltti, sorun uluslararası boyuta geldi.

İngiltere, Hindistan'a çıkmamak üzere yerleşince Bengal Körfezinin doğu kıyılarında da yayıldı ve 1826'da Malaka Ya-

rımadasının güneyini ele geçirerek 1836'da Singapur'u kurdu. Bundan sonra Çin'i sömürgeleştirme yolunda hızla ilerlerken, kendi ticaretini bu geniş ülkenin daha büyük bir bölümüne yerleştirmek amacıyla, daha doğrusu olabildiğince geniş toprakları sömürgeleştirmek için fırsat kollamaya başladılar.

Her türlü önleme rağmen afyon kaçakçılığının önünün alınamayışı, Çinli görevlileri harekete geçirdi. Komiser Lin, Kanton'da ele geçirdikleri afyon sandıklarını denize attırdı, yaktırdı. İngiliz bölge temsilcilerinden yardım göreceğini sandı, hatta Kraliçe Viktoria'ya mektup yazdı. Ama bu ticaretin İngiliz hükümetinin resmi kararı olduğunu anlamakta geç kaldı. İngiliz gemileri Kanton'a limana gelip Çin resmi görevlilerine ateş açtı (1841).

Bu olaydan sonra, İngiltere, Çin'e savaş açmıştır. "Afyon Savaşı" olarak bilinen olay, 1842'de patlak verdi. İngilizler, Şanghai'ya çıktılar ve Nankin üzerine yürüdüler. Bu savaşta Çin yenik düştü; İngilizler için Çin'in ortasında savaşmak doğru bir taktik değildi. Bunun üzerine 29 Ağustos 1842'de imzalanan Nankin Antlaşması, İngiltere ve Çin arasındaki savaşa son verdi. Bu antlaşmayla Çin, Kanton'dan başka dört büyük limanı daha açtı; Hong Kong'u İngiltere'ye bıraktı. Bu limanlarda yabancı tüccarlar kendileri ya da ekonomik girişimleri "engellenmeden" aileleri ve memurlarıyla birlikte oturabileceklerdi; bu limanlarda ayrıca İngiliz konsolosluk temsilciler de oturabilecekti. Bu anlaşmayla Çin hükümeti, bu limanlarda, uygun bir liman vergisi tahsil etmeyi de kabul ediyordu. Ayrıca ağır bir savaş tazminatı da yüklendi. Böylece Çin'in daha da kalıcı sömürgeleşmesi başlıyordu.

Daha sonra Çin Avrupa ülkelerine, 1857'de imzalanan T'ientsin Antlaşmasıyla açık limanların sayısını beşten on altıya çıkarıyor, Mavi Nehir üzerinde Hank-K'eou'ya kadar sefer yapmalarına izin veriyordu. Ruslar ve Amerikalılar da bu uzlaşmaya dahil olmakta acele ediyorlardı. Ama İngilizler ve Fransızlar, bu çok geniş ayrıcalıklardan bile tatmin olmayarak, Pekin'e kadar ilerleyip kenti aldılar. Çin imparatorlarının o muhteşem

yazlık sarayı talan edildi, daha sonra da yakıldı. Bunun üzerine imparator Pekin’de bir konferans yapılmasını kabul etmeye mecbur kaldı. Bu konferansta da saldırganlardan özür dilemeye ve açık limanların sayısını artırmaya zorlandı.

Çin, başta İngilizler olmak üzere, Fransız, Portekiz, Amerikan ve Rus hükümetlerinin çıkarlarına uygun şekilde yarı sömürge haline getirilmişti. Sonuçta, Çin emperyalizmin yönettiği bir uluslararası alan haline gelmişti.

Tüm bunları yaşayan Çin daha sonra Mao Çe-Tung önderliğinde büyük uyanışı gerçekleştirecek ve emperyalizmin temsilcilerini, monarşiyi, halkıyla birlikte yıkıp atacak ama bedeli de çok ağır olacaktı.

Çin komünistleri, yarım yüzyıl kadar önce şu tanımlamayı yaptılar: *Çin devrimi, emperyalizme ve feodalizme karşı bir devrimdir.*

Afrika’nın Sömürgeleştirilmesi

İslamlığın doğuşundan sonra, Müslüman Arapların Kuzey Afrika’ya yayılmaları, Afrika’yı uzun yıllar Avrupalılardan korumuştur. Tedisio d’Oria adlı Cenevizli bir denizcinin 1310’da Kanarya Adalarına çıkmasıyla ilk kez Avrupalılar Afrika’ya el atmışlardır. 1330’da yine bir Cenevizli olan Lanzarotto Malocello, Kanarya Adalarına uzanarak İtalyanların Afrika’ya ilgilerini çekmiştir.

Portekizliler, İspanyollar ve Fransızlardan sonra İngilizler Afrika’daydı. 1530’da İngiliz denizcileri ilk kez Gine Körfezine uzandılar ve çok geçmeden bugünkü Gambia’nın kıyılarında ve Gana’da köprübaşı tuttular.

Kölelik ve köle ticareti başlığı altında olabildiğince geniş anlatmıştım. Avrupalıların Afrika’yı ilk sömürüleri, köle ticaretiyle başladı. Bu korkunç ticaret Afrika’nın batı kıyılarını ele geçiren Portekizliler tarafından başlatılmıştı; ne var ki Hollandalılar, İngilizler, Fransızlar ve diğer Avrupalılar kıyı boyunca köle pazarları kurmakta gecikmediler. Köle ticaretinin sürdüğü

dört yüzyıl boyunca –yaklaşık 1450’den 1870’e kadar– kıtanın güneyde Angola’ya kadar uzanan batı kesiminden ve 19. yüzyılda Doğu Afrika ve Madagaskar’dan on milyonu aşkın Afrikalı Amerika kıtasına gönderildi.

1839 yılında Aden’i işgal eden İngiltere, daha önceleri Yemen’e gönderdiği İngiliz misyonerlerle buraları işgale hazırlanmıştır. Aden’e sahip olan İngilizler, Bab el-Mendep Boğazını da kontrolü altına alarak 1867’de Etiyopya (Habeşistan) Seferine başladılar. 1869’da Süveyş Kanalı açılmış, İngiltere, Afrika’da gerçekleştireceği işgallerde Hindistan’dan kuvvet getirme olanağını da bularak, geniş topraklara İngiliz sömürü düzenini yaymada diğerlerine göre çok daha başarılı olmuştur.

Afrika’nın sömürgeciler tarafından kesin paylaşımı 19. yüzyılın ikinci yarısında başlayarak, Berlin Konferansı (1884-1885) on beş ülkenin katılımıyla gerçekleştirilmiş, asıl amacı Afrika’nın sömürgeci ülkeler tarafından paylaşılmasının huku-ki temele oturtulmasıdır.

19. yüzyıla girerken İngilizler Afrika’da Gambia, Sierra Leone ve Afrika’nın doğusundaki bazı küçük adalarla ilgilenmekteydiler. Aynı yüzyılın başlarında Batı Afrika’da bazı limanlara yerleşmiş olan İngilizler, sömürgecilik akımının gelişmesinden sonra sömürü eylemlerini Gana üzerinde yoğunlaştırdılar; ancak İngilizler Mossi ve Ashanti krallıklarının çetin direnciyle karşılaştılar. Bunun içindir ki, bu bölge, ancak 20-25 yıl süren yoğun mücadelelerin sonunda 1900 yılında işgal altına alınabilmişti.

İngiltere, aynı dönemlerde Mısır’la da ilgilenmeye başlamıştı. 1882’de İskenderiye topa tutuldu ve Mısır da İngiltere’nin askeri işgali altına girdi. Çin gibi Mısır’ın da biçimsel bir özgürlüğü vardı; ama Çin’in yaşadıklarından daha yumuşak bir Avrupa sömürgesi halini aldı. İngilizler, Mısır’ı işgal ettikten sonra 1884’te Kızıldeniz kıyılarında İngiliz Somali’sini kurdular. 1886’da İngilizlerin sömürü kolları Batı Afrika’da Nijerya’ya, doğuda da Uganda ve Kenya’ya kadar uzanarak buralarını da sömürüleri altına aldılar. Öte yandan Sudan’la da ilgileniyorlar-

dı. İngiliz komutanlarından General Hicks ve Gordon, Sudan'a yürüdüler. Mehdi Muhammed Ahmed'in direnciyle karşılaştılar. Başlarında General Hicks ve Gordon gibi enerjik ve deneyimli subaylar bulunan İngiliz ve Mısır kuvvetleri arka arkaya püskürtüldüler. Savaş sırasında General Hicks ve Gordon öldürüldü. Bu kişilerin başları kesilerek Omburdman Kalesinin kapılarına asıldı. Sudan Seferi İngiliz sömürgeciliğinin ağır bir yenilgisiyle sonuçlandı. Mehdi Muhammed Ahmed'in 1885'te ölmesiyle yerine Halife Abdullah geçti. Lord Kitchener komutasındaki İngilizler, 1896'da dervişlerin zayıflayan imparatorluğunu yenerek nihayet İngiliz sömürüsüne açabildiler.

Güney Afrika'ya 17. yüzyılda Hollandalılar yerleşmişti. Napolyon Savaşları sırasında İngilizler, Ümit Burnuna çıkarma yaptılar. Hollandalılar, buralarda kurdukları çiftliklerde yerli halkı acımasızca köle olarak kullanıyorlardı. İngilizler, zencilerin hakkını koruma maskesi altında Boerleri (çiftçilikle uğraşan Hollanda köylüleri) buralardan uzaklaştırdılar. Bundan sonraki yıllarda da Transvaal ve Orange cumhuriyetlerinin –ki İngilizlerden kaçan Boerler tarafından kurulmuştu– kuzeyindeki bölgelere sömürücü ellerini uzatarak Rodezya kolonisini kurdular. Bu arada Transvaal ve Orange'da elmas ve altın madenleri bulunduğu öğrenildi. İngilizler, Hollandalılara ait topraklara yerleşerek bu madenleri işletmeye çalışıyorlardı. Cecil Rhodes, Transvaal'deki İngilizleri 1895'te başarısızlıkla sonuçlanan bir ayaklanmaya itti. Böylece Transvaal'in İngiltere'ye savaş açmasıyla ünlü *Boer Savaşı* patlak verdi. Boerler başlangıçta başarılı oldularsa da 1902'de İngiliz yenilgisinden kurtulamadılar. Böylece Transvaal ve Orange cumhuriyetleri Güney Afrika Birliği'ne bağlandılar. Kap Burnundan Zambezi Irmağına kadar uzanan bölge İngilizlerin eline geçmiş oluyordu.

Böylece İngiltere dünyanın beşte birlik bir bölümünü, 230 milyonu aşkın nüfusa sahip Afrika Kıtasından da en yüksek payını almıştı. Öbür Avrupa devletleri gibi İngiltere de Afrika'da acı, nefret, gözyaşı ve bugün hâlâ kanamakta olan yaralar bırakmıştır.

İngilizler, büyük çapta Yeni Zelanda, Avustralya ve Kanada'da yerleşmişlerdir. Afrika'da İngilizlerin en çok yerleştikleri yerlerse, Güney Afrika (Cape Colony) ve Rodezya'dır.

İngiltere Sömürge İmparatorluğu, Mısır ve Sudan dahil, Ümit Burnundan Akdeniz kıyılarına kadar Afrika'nın doğu kısmının yarısını, Hint Yarımadasını ve Seylan'ı, Çinhindi dışındaki Güneydoğu Asya ülkelerini, Yeni Zelanda ve Avustralya'yı, Kanada'yı içine alıyordu. İmparatorluğun yüzölçümü 36 milyon kilometre kare, nüfusuysa 450 milyondur. Britanya'nın yüzölçümü 245 bin kilometre karedir.

Ünlü tanımıdır; üzerinde güneş batmayan imparatorluk... Güneşin batmadığı doğrudur, ama sömürge halkların üzerinde batmayan güneş, onlara eziyet, ölüm, yeraltı, yerüstü kaynaklarının sömürülmesi demektir. Daha bir edebi cümleyle ifade edeyim, güneşin altında kapkaranlığı yaşayan sömürge ülkeler, emperyalizmin acımasız boyunduruğundan kimi kurtuldu kimi ise kurtulamadı.

Büyük Britanya'nın kurduğu sömürü düzenine Amerikan başkaldırısı

17. yüzyıldan 18. yüzyılın başlarına kadar, Avrupa'dan, özellikle İngiltere ve İrlanda'dan Amerika'ya büyük göç akımı olmuştur. Bu, belki de tarihin yaşadığı en büyük göç olayıdır.

Bu göç olayını hazırlayan nedenleri ve koşul ve olanakları yukarıda sıralamıştım, bir kez daha yinelemeye gerek yok sanırım.

16. yüzyıldan başlayarak İngiltere, Kuzey Amerika'yı, yavaş yavaş bir sömürge durumuna getirdi; sömürgeleştirme, Kuzey Amerika'ya yerleştirilen kolonlar aracılığıyla gerçekleştirildi. İngiltere'nin Kuzey Amerika'da kurmuş olduğu 13 sömürge'nin nüfusu giderek artıyor ve bunlar 18. yüzyıl ortalarında birbirlerinden farklılaşmış, değişik özellik gösteren, farklı yapıda üç sömürge grubu oluşturuyordu. Yapılanma buydu. Ama zaman içinde hoşnutsuzluklar yaşanmaya başladı, sömürgeciye karşı yoğun tepkilerin tarihsel koşulları olgunlaşıyordu.

Amerikan'ın kimlik arayışı

Amerika anakarasına Avrupa'dan gelenler, bir ulus yaratacaklardı, ama bu hangi kimlikle olacaktı? Yıllar sonra Samuel P. Huntington "Biz Kimiz" adıyla bir kitap yazdı, bu sorunun yanıtını aradı.

Amerika, neredeyse tümü Britanya Adalarından gelen 17. yüzyıl ve 18. yüzyıl yerleşimcileri tarafından kurulmuş bir toplumdur. Değerleri, kurumları ve kültürü Amerika'nın temelini oluşturmuş ve sonraki yüzyıllardaki girişimini biçimlendirmiştir. Bu ilk yerleşimciler başlangıçta Amerika'yı ırk, etnik köken, kültür ve en önemlisi de din çerçevesinde tanımladı. 18. yüzyılda ise, geldikleri ülkelerin yurttaşlarından bağımsız olmalarını haklı göstermek için Amerika'yı ideolojik olarak da tanımlamak zorunda kaldılar. Ancak dört bileşen –ırk, etnik köken, kültür ve din– 19. yüzyılın büyük bölümünde Amerikan kimliğinin bir parçası olarak kaldı. 19. yüzyılın son yıllarına gelindiğinde etnik bileşen Almanları, İrlandalıları ve İskandinavlıları da içerecek şekilde genişlemiş bulunuyordu.

Tarihlerinin büyük bölümünde Amerikalıların birçoğu göçmenlerle ilgili olumlu görüşler ortaya koymadı ve ülkelerini "göçmenlerin ulusu" olarak kabul etmedi. Franklin Roosevelt 1924 yılında söylevinde şöyle diyordu: "Unutmayın, asla unutmayın, hepimiz, özellikle siz ve ben, göçmenlerden ve devrimcilerden geliyoruz." Bir sosyolog şunu söylüyor: "Kızılderililer dışında tüm Amerikalılar göçmen ya da göçmen soyundandır."

Huntington, Roosevelt'e de, Başkan J. F. Kennedy'e de, göçmen olduğunu söyleyen tarihçi ve sosyologlara da itiraz ediyor. Onların ataları göçmenler değil, ilk yerleşimcilerdi ve temelde Amerika bir göçmenler ülkesi değildi; 17 ve 18. yüzyıllarda Yenidünya'ya gelen yerleşimcilerin oluşturduğu toplum ya da toplumlardı. Bir Anglo-Protestan yerleşimci toplumu olan ataları Amerika'nın kültürünü, kurumlarını, tarihsel gelişimini ve kimliğini, her şeyden daha etkili biçimde, derinden ve sürekli olarak biçimlendirmişti.

İlk yerleşimciler ve göçmenler birbirinden köklü biçimde farklıdır. İlk yerleşimciler, çoğunlukla grup olarak, yeni ve çoğu kez uzak bir bölgede, yeni bir toplum kurmak üzere, var olan bir toplumu terk ederler. Onlara aşılınmış ortak bir amaç vardır.

Göçmenler ise, tam tersi, yeni bir toplum yaratmaz. Bir toplumdan başka bir topluma giderler. Bu anlamda göç, çoğunlukla bireyleri ve aileleri ilgilendiren kişisel bir süreçtir. 17 ve 18. yüzyıllarda ilk yerleşimcileri Amerika'ya geldiler; çünkü Amerika bir *tabula rasa*'ydı. Öldürülecek ya da batıya doğru sürülecek Kızılderili kabilelerin dışında hiçbir toplum yaşamıyordu; yerleşimciler kendi ülkelerinden getirdikleri kültür ve değerleri temsil edecek ve güçlendirecek toplumlar kurmak üzere oraya gelmişlerdi. Göçmenler daha sonra geldiler, çünkü onlar ilk yerleşimciler tarafından kurulan toplumun bir parçası olmak istiyorlardı.

Köken olarak ve bugün de özde, sözcüğün kesin ve özgün anlamıyla Amerika bir "sömürge" toplumdur.

Huntington'un çok geniş analizinden süzdüğüm kısmıyla burada noktalamış olayım.

Bu sömürge toplumu, kısa bir süre sonra sömürgeci Britanya'ya karşı isyan edeceklerdir. Anglosakson Protestan kültür ve değerleriyle yaratılan yeni Amerikan toplumu, 1607 yılından 1787 yılına kadar geçen sürede, kendi tarihçi ve sosyologlarının ifadesiyle "Amerikan Ruhu"nu yaratmışlardı, Anglo-Amerikan Protestan toplumu ve kültürü olgunlaştırılmıştı. Sömürge toplumdan 20. yüzyılın ortasından günümüze, dünyanın hemen her köşesinde nefret edilen sömürgeci, emperyalist bir devlet ortaya çıkacağını herhalde ilk yerleşimciler hayal bile edemezlerdi. Bu toplumun İngiliz sömürgeciliğine karşı başkaldırıları ilk siyasi devrim, ilk bağımsızlık savaşı olarak siyasi tarih kitaplarında tanımlanır.

Boston Kıyımı

Boston'daki İngiliz birliklerine karşı duyulan hoşnutsuzluk, tarihe "Boston Kıyımı" diye geçen, 5 Mayıs 1770 tarihli silahlı çatışmaya yol açacaktı.

Kırmızı ceketli İngiliz askerlerinin kar topuna tutulması gibi zararsız bir protestoyla başlayan tepkiler, giderek kitle eylemine dönüştü. O sırada birinin ateş emri vermesi üzerine üç Bostonlu vurularak öldü. Boston Kırımı adı verilen bu olay, “İngiliz vicdansızlığı ve zorbalığının kanıtı” olarak ilan edildi. Rhode Island eyaletinde ise karaya oturmuş bir İngiliz gemisi yakıldı.

Bu gemiyi yakanlar bulunamadı, öteki kolonilerde de birleşme çağrıları yapılarak, kamuoyunda genel bir “Amerikan Ruhu” canlandırılmasına ve dolayısıyla yeni bir ulusal havanın yaratılmasına yardım etmiş oldu. Çay hariç olmak üzere tüm vergiler kaldırıldı ama koloniler bunun kurnazlık olduğunu düşünüyordu. Vergi Londra’nın halkı denetleme aracıydı. Halk vergi nedeniyle Doğu Şirketi’nin çayını boykot etmişti, 1773 yılında Şirket mali durumunun bozulduğunu belirtip, çayda tekel hakkı istedi. Kolon halkının tüm muhalefetine rağmen İngilizler Boston Limanında, çay yüklü gemileri boşaltmaya kalktılar. Vatandaşların bu olaya cevabı çok sert oldu. 16 Aralık 1773 gecesi Kızılderili kıyafetleriyle teknelere çıkıp çay sandıklarını denize attılar. Londra çayların zararı ödenene kadar Boston Limanını ticarete kapattı. Bu yerel tüccar için ölüm demekti. Başka istenmeyen yasalar da çıkarıldı. Çatışmalar böyle başladı ve sonunda Kongre 4 Temmuz 1776’da Bağımsızlık Bildirisini onayladı. Bu tarihten sonra, Amerikalılar bir “ulus”, verdikleri mücadele ise, “bağımsızlık savaşı” olarak anılacaktı.

Amerika Birleşik Devletleri’nin bağımsız bir devlet olarak doğuşuna yol açan olaylar bundan iki yüz yıl önce, Büyük Britanya’nın Kuzey Amerika’daki kolonilerinde meydana geldi. 19 Nisan 1775’te Lexington’da atılan ilk kurşunların yankısı bütün dünyada duyuldu. Başlayan Amerikan Bağımsızlık Savaşı, Amerika kıtasının çerçevesini aşan sonuçlar getirdi.

Amerikan Devriminin uluslararası önemi üzerinde duran Karl Marx, büyük demokratik bir birleşik cumhuriyet fikrinin, ilk kez “Büyük Britanya’nın Amerika’daki kolonilerinde” ortaya çıktığını belirtir.

Amerikan Devrimine yol açan olayların hazırlayıcısı olan üç temel unsuru şöyle sıralayabiliriz: Sömürgeci iktidar (İngiltere Hükümeti) ile sömürgeciler (kolonlar) arasındaki çelişki; kolonilerin kendi bünyelerindeki sınıfsal farklılaşmanın yarattığı çelişkiler ve sonuncusu olarak da, kolonilerde oluşan ulusal bilinç.

Bu üç unsur arasındaki diyalektik karşılıklı bağımlılık, olayları hazırlayan temel etkenlerdir.

Amerikan Devrimi, sömürgeciliğe karşı yapılan ve başarıyla sonuçlanan ilk bağımsızlık savaşıdır. Bağımsızlık Bildirisi'nde saptanan görüşler ve haklar, son derece sınırlı olmalarına karşın, o günkü koşullar içinde atılmış önemli bir adım sayılır.

Bağımsızlık savaşı burjuvazi tarafından yönetilen kolonilerdeki halkın, İngiliz büyük toprak sahibi soylular sınıfı ile İngiltere'nin sömürgeci boyunduruğuna karşı mücadelesiydi. Kolonicilerin özgürlükleri için giriştikleri bu savaş, büyük toprak sahibi soylular sınıfının egemenliğine son veren ve iktidara Amerikan burjuvazisini getiren bir burjuva devrimi oldu.

Bağımsızlık Bildirisi'ndeki temel kavram “halkın egemenliği”ydi. Ancak, Bildirge'de sözü edilen yalnızca beyazderili insandı. Bununla birlikte, ilk kez Bağımsızlık Bildirgesi'yle “egemenlik” kavramı daha farklı bir içerik kazanmıştır. Amerikan Devrimine kadar “egemenlik”, sadece hükümdara özgü bir nitelikti; hükümdarlar Tanrı'nın yeryüzündeki temsilcileri olarak egemenlik haklarını kullanırlardı. “Reform” eylemiyle başlayan “egemenlik” kavramı üzerindeki tartışmalar, burjuvazinin siyasal arenada görünmesiyle yeni boyutlar kazanacaktı.

Amerikan Devriminde üstünlük, üretim araçlarını ellerinde bulunduran sınıflardaydı. Bu yüzden egemen sınıfların sözcüleri, Devrimin temel kavramlarına, kendi çıkarları doğrultusunda bir anlam verirler. Amerika Birleşik Devletleri ilk hazine bakanı Alexander Hamilton'a göre; “halk büyük bir hayvan”dı. Birleşik Amerika cumhurbaşkanlarından John Adams ise, “zengin”, “yetenekli” ve “soylu” sözcüklerini eşanlamda kullanmaktaydı.

Amerika'daki egemen sınıflar için özgürlük hiçbir kısıtlamanın olmaması demektir. Ancak bu ülkede özgürlük, sadece, siyasal bir sorundu. Devrimin siyasal önderlerine göre, monarşi ve babadan oğula geçen soyluluk, halk egemenliğiyle ve devletin insanların mutluluklarını sağlama göreviyle bağdaşmadığı gibi, insanların eşitliği fikrine de ters düşmekteydi. Bu yüzden, başkaldıran bütün kolonilerde ve merkezi yönetimde, cumhuriyetçi hükümet biçimi kurulacaktı.

Amerikan Devriminin amaçladığı iki temel olgunun anayasada yer almış olmasına özellikle dikkat etmek gerekir. Bu iki temel olgu, "Britanya İmparatorluğuna karşı bağımsızlık" ile "cumhuriyetçi hükümet biçimi"dir. Bunların anayasada yer alması, Amerika Birleşik Devletleri'ni bağımsızlığından yoksun bırakma girişimlerinin de, ülkedeki cumhuriyetçi rejimi yıkma girişimlerinin de, aynı ölçüde, bir büyük ihanet olarak görüldüğü anlamına gelmekteydi.

Amerikan Devrimi monarşiye karşı fiilen bir zafer kazanmış ve halk egemenliği anlayışına dayanan cumhuriyetçi bir hükümet biçimi kurulmuştur. Amerikan Devrimi, "evlat ilklığı" hakkı (en büyük evladın mirasta ayrıcalıklı olması) "freeholder"lerin (İngiltere'de babadan oğula geçen feodal toprak mülkiyeti) ve "copyholder"lerin (ortaçağ ve yeniçağda İngiltere'de tarım kesiminde görülen feodal toprak mülkiyeti) topraklarından alınan vergiler gibi, son feodalizm kalıntılarına son vermiştir. Amerikan Devrimi, borçtan ötürü hapse girmeyi önlemiş ve *sözleşmeli köleliği ortadan kaldırmıştır*. Amerikan Devrimi, kilise ile devleti birbirinden ayırmış, öğretim sistemini yaygınlaştırmış, kadınlara bazı haklar tanınmasını, bir kısım kölenin özgürlüğe kavuşmasını sağlamıştır.

Uluslararası alanda devrimin etkisi, daha önce görülmemiş ölçüde büyük olmuştur. Kolonilerdeki protesto, 1760'lardan, yani devrimin ilk aşamalarından başlayarak, Büyük Britanya'daki statükoya karşı yürütülen genel eylemin bir parçası durumuna gelmiştir. Bu yüzden, kolonilerde yaşayanlar, Britanyalılarla eşit haklara sahip olmak için eylemlere giriştiklerinde,

kral onların isteklerini reddetmiştir. Bunun tek nedeni, onların kolon olmaları değil, kralın kendisinin de söylediği gibi, “Boston’un ayaktakımına boyun eğildiği takdirde Londra’ninkinin de denetim altında tutulamayacağı” olmuştur.

Amerikan Devriminin insanlık tarihi açısından önemi, bir yabancı ulusun boyunduruğundan kurtulma yolunda, ırkçılığa ve seçkinciliğe karşı yapılan ve zaferle sonuçlanan ilk eylem olmasıdır.

Ancak Amerikan Devriminin gerçekleştircisi Amerikan burjuvazisi de, iktidarı ele geçirdikten sonra, tıpkı 17. yüzyıldaki İngiliz burjuvazisinin yaptığı gibi, halka sırtını dönmüştür. Böylece Kuzey Amerika’da “halkın egemenliği” adı altında, gerçekte burjuvazinin egemenliğinden başka bir şey olmayan demokrasi yönetimi gerçekleşmiştir.

Burjuva sınıfı olmayan toplumda, Kemalist Türk devrimi de, daha 1919 Erzurum Kongresinden itibaren “egemenliğin kayıtsız koşulsuz halkın egemenliğine” dayanır. Bu güçlü karar, demokrasinin ve laikliğin özüdür, koordinat merkezidir. Üstelik, Erzurum, Sivas Kongresi yapıldığında, Ankara’da Büyük Millet Meclisi açıldığında İstanbul’da halife-padişah makamında oturmaktaydı. Dünya siyasi tarihinde bunun örneği yoktur.

Coğrafi keşifler amacıyla yelken açanlar, kendileri tarafından, insanlık tarihine kölecilik, sömürgecilik, emperyalizm, kapitalizmin güçlendirilmesi, devrim, karşıdevrim, darbeler, milyonlarca insanın katledilmesine özne olacaklarını bilselerdi, acaba “sefere” çıkarlar mıydı?

Aslında bu sorunun yanıtı kitabın içinde saklı. Portekiz ve İspanya krallarının hırsı, açgözlülük, Hıristiyanlığı yayma dürtüsü, denizcilerin zengin olma hayalleriyle birleşince; evet, çıkarlardı, sonucunu çıkarıyorum.

Büyük coğrafya buluşları, Avrupalının dünyasına, giderek insan düşüncesine büyük boyutlar kazandırdığını kitabın sonuna gelirken bir kez daha yinelemek gerekiyor. Avrupalılar, 15. yüzyıla değin, Avrupa ile Asya’nın bir bölümünü ve Kuzey Afrika’yı biliyorlardı yalnız; oysa, bir anda, o zamana kadar bil-

medikleri yığınla şeyin farkına vardılar. Yıldızlar, okyanuslar, kıtalar, bitkiler, insan ırkları, tartışılmaz uygarlıklar. Ortaçağ'dan kalma yığınla anlayışı altüst etti bu ve çok geçmedi, sosyal düşüncede, bilimde ve teknikte gerçek bir devrimi başlattı.¹² Coğrafi keşiflerin destekçisi Avrupalı devletler, yalnızca okyanuslar aşıp ülkeler keşfetmekle kalmayıp, edebiyat, sanat ve düşün alanında da çok hızla ilerlemeler sağladılar. Bu ilerlemelerin tümüne “Rönesans” adı veriliyor. Rönesans sözcük anlamıyla, “yeniden doğuş” demek. Matbaanın yaygınlaşması, haritalar başta olmak üzere kitapların hızla basılması, Batı’da edebi, düşünsel ve bilimsel Rönesansın oluşmasında ve gelişmesinde önemli rol oynamıştır. Rönesans ile coğrafi keşifler arasında bir ilişki, bir bağ var mı? Rönesans, coğrafi keşifler dönemiymiş.

Rönesans ve Aydınlanma

1500-1600’lerdeki bilim devrimi, bilimin her dalını etkilemekle kalmamış, bilimsel araştırma tekniklerini, bilim adamının belirlediği hedefleri, bilimin felsefede hatta toplumda oynayabileceği rolü de değiştirmiştir. Bu kadar derin bir değişiklik tek başına meydana gelmemiştir; bu değişiklik, insanın kendine ve içinde yaşadığı dünyaya bakışındaki daha genel bir değişikliğin yan ürünüdür. Bu da, Rönesans olarak bilinen değişikliktir.

Rönesans, Petrarca (1304-1374) ve Boccaccio (1313-1375) gibi şairlerin eserlerinden anlaşılacağı gibi, on dördüncü yüzyılda İtalya’da başladı. Bu şairlerin sergilediği hümanizm ve kendi kültürlerinin antikçağın mirasçısı olduğuna inanmaları, Rönesansa has bakış açısının temellerini attı. Rönesansın doğuşunda, klasik edebiyatın, orijinal el yazması eserlerin ve tercümelerin etkisi de vardı. Bu eserler, antikçağın keşfedilmesini sağladı. Antikçağ, yazarlara, şairlere, ressam ve heykeltıraşlara ilham kaynağı olduğu gibi onlara ve hamilerine –günümüzde sponsor diyoruz– hümanist bir düşünce kazandırdı. Eserlerin

¹² Server Tanilli, *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası – İnsanlık Tarihine Giriş*, c. III, s. 60.

etkisi yavaş başladı, ancak giderek büyüdü ve o tarihte hüküm sürmekte olan ortaçağ yaklaşımına rakip olmaya başladı. Dönemin varlıklı ailelerin bazı temsilcileri antikçağ dönemi eserlerinin aranıp bulunması amacıyla çaba harcadı. Bulundu da.

Rönesans niçin İtalya'da başladı? sorusunun yanıtını aramak önemli, ama buna kolayca nedenler sıralanamaz. Rönesans İtalya'nın her tarafında aynı anda başlamadı; ilk olarak, İtalyan bankacılığının merkezinde, saraydaki ve manastırdaki bilgi geleneği sayesinde her yeni entelektüel uyarıya karşı özellikle duyarlı bir bölge olan Toscana'da başladı. On beşinci yüzyıl Rönesansı, antikçağın yeniden keşfine tanıklık etmekle kalmadı; dünyanın kendisi de bu dönemde yeniden keşfedildi. Rönesans, coğrafi keşifler dönemi idi. Batlamyus'un MS ikinci yüzyılda dünya haritasını çizmesini takiben coğrafya Avrupa'da ciddi olarak gerilemişti. Birinci Bölümde anlatmış olduğumuz haritacılığı bir kez daha anımsayalım: Harita yapımı, bilimsellikten uzaklaşmış, yerleri koordinat sistemine göre belirleme geleneği unutulmuştu. Haritacılığın yerini dini kozmografya almıştı; Dünya bir daire şeklinde gösterilmektedir. Bu daire, birkaç çizgiyle kıtalara bölünmüştü; bu kıtaların gerçek şekilleriyle benzerlikleri olmadığı gibi, yerleri de pek doğru verilememişti. Fakat on dördüncü yüzyıla gelince, Akdeniz'in çeşitli bölgeleriyle ilgili deniz haritaları ortaya çıktı. Harita yapımı gelişti, önce Portekizliler bir dizi keşif yolculuğuna çıktı; 1500'e gelindiğinde Hindistan'a ulaşmışlardı.

Dönemin kâşifleri arasında en ünlüsü, muhakkak ki Kristof Kolomb'du. 1492'de yelken açtı ve Yenidünya'ya ulaştı. Ardından, yeni denizyollarının ve dünyanın yeni bölgelerinin keşfi, dönemin bakış açısı üzerinde derin etkiler yaptı. Bu keşifler, medeniyetlerinin büyüklüğüne rağmen eskilerin dünya hakkında bilinebilecek her şeyi bilmedikleri gerçeğini vurguladı. Bu, etrafını inceleyen insanın başka sahalarda da tamamen yeni keşifler yapabileceği anlamına gelmekteydi.

Portekiz ve İspanya tarafından desteklenen coğrafi keşif seferleri devlet prestiji dışında, ekonomik kazanç sağlama ama-

cıyla desteklenmişti. Bununla beraber, Rönesans üzerine etki yapan yalnızca ticari kazanç girişimleri değildi; kâğıt, matbaa gibi önemli buluşlar da vardı. Bunların her ikisi de Çin’de doğmuş ve İslam medeniyeti üzerinden Batı’ya gelmişti. Kuyumcu Johannes Gutenberg’in hareketli matbaa harflerini icat etmesiyle önce Almanya matbaacılığın yayıldığı merkez oldu, bu icat ortaya çıktıktan sonra, matbaa tekniği Avrupa’da hızla yayıldı. Matbaanın varlığı, tahta kalıplar, metal levhalar üzerine işlenmiş resim basma, yani gravür tekniği gelişti. En önemlisi de haritalar basıldı.

Konumuz dışında, ama matbaanın, bilim ve harita basımı dışında önemli rol oynadığı bir başka alan da dindi. Rönesansın desteklediği hümanizm ve düşünce özgürlüğü, matbaanın da yardımıyla Hristiyanlığın parçalanmasına yol açacaktı. Batı Hristiyanlığında Reformasyon hareketi başlatıldı, papalık buna “karşı-reformasyon” girişimiyle tepki göstermek zorunda kaldı. On altıncı yüzyılın ortalarında engizisyon mahkemelerini kurdu, ama sonuç değişmedi, Protestanlık doğdu.

Batı Avrupa’daki hem savaş hem de fikirselle çatışmalar, tarihin akışı sürecinde “aydınlanma” çağı ya da süreci olarak tanımlanan bir dönemin, “aklın özgürce kullanılması” olarak büyük değişimin de önünü açtı. Aydınlanma hareketi belirli bir çağa rastlar. Aydınlanma, kendi yüzyılına (18. yüzyıl) tıpkı bir ruh hali gibi etki etmiştir.

18. yüzyıl, büyük bir savaşla başlamaktadır. Bu savaşın nedeni, hem Fransa kralı XIV. Louis’in hem de Habsburg imparatorunun, İspanya’da kendi hanedanlarına bağlı bir yönetim kurmak ya da sürdürmek için İspanyol tahtında veraset hakkı iddia etmesiydi. Fransa yenildi. İsveç kralı da aynı dönemde komşularına karşı savaş açtı. Avrupa’da birçok veraset savaşları yapıldı, sonunda barış imzalanarak, yüzyıla damgasını vuracak olan dengeyi sağladı. Ülkelerin içlerindeki toplumsal dinamik unsurların monarşilerle iktidarın değişimi yolunda mücadele başladı.

Aydınlanma çağında bir yeni olgu dile getirilmeye başlandı; devletler üstü dünya vatandaşlığı. İlk aydınlanmacı ansiklo-

pedinin Protestan yazarı Pierre Bayle 1700’de, “Ben bir dünya vatandaşıyım; ne İmparator’un ne de Fransa Kralı’nın, aksine doğruluğun emrindeyim” diye yazmaktadır. Friedrich Schiller ise yüzyıl sonunda şöyle demektedir: “Ben yazıyorum. Küçük yaşta anayurdumu kaybedip yerine büyük bir dünya geçirdim.”

Aydınlanma hem eğitimde, hem bütçe yönetiminde, hem sosyal ilişkilerde hem de siyasette kuramdan uygulamaya, eleştiriden iyileştiren, reformcu eyleme geçmiştir. Mutlakıyeti aydınlatmış Kuzey Amerika’daki “soylu vahşiler” ve Fransa’da iki büyük cumhuriyet yaratmıştır.

Aydınlanma baroka, Ortodoksluğa, karşı reformasyona karşı gelişen bir tepkidir. Mücadelenin merkezi “özgür düşünebilmektir.” Aydınlanma, öteden beri süregelen ve katılaştıran âdetlere alışılmamış bir dinamik getirmiştir. Parlamentolar hükümdardan hesap sorabilmiştir. Fransa parlamentosundan kralın idam hükmü çıkabilmiştir.

Aydınlanma yüzyılında, büyük felsefecilerin (Alman aydınlanması gecikmeli geldi, fakat bir felsefe dehası yarattı, Immanuel Kant, filozoflar tarafından kabul görmeyen bir metafizik geleneği başlattı) de etkisiyle (Aydınlanmanın yaratıcısı olan filozofların çok azı Fransız Devrimini görebildi), örgütlenme öncelikli cemiyet (toplum) yaşamından akademiye, sanattan ekonomiye (Max Weber’in ünlü *Protestan Ahlakı ve Kapitalizm Anlayışı* kitabı –yayın tarihi 1905– 18. yüzyılın yarattığı iklimin birikimidir), doğa bilimlerinden, modern doktorluğun yolunu açan tıp alanına değin her alanda ortaya çıkan devrimsel düşünme ve sonuçlar, eğitim ve okullaşma, halkın aydınlanmasında en önemli etken oldu. Okulların reformu, Aydınlanmanın ana ödevi durumuna gelmişti. Çünkü taşlaşmış ve dar olarak görülen bir okul sistemiyle karşılaşılıyordu. Örneğin; 1691’de Basel Üniversitesinde “eskilerin koyduğu sınırlar değiştirilemez” düşüncesi neredeyse Tanrısal yasa olarak, Aydınlanmacı akademisyenlerin karşısında duvar örüyordu. Buna rağmen kararlı mücadeleyle kırdı aşılar, bugün çağdaş eğitim öğretim sisteminde her ne varsa tamamının temeli o dönemde atıldı.

Asıl büyük girişim, halkın aydınlanması mücadelesiydi, halkın büyük kesiminin okur yazar hale getirilmesi, o zamanki kent ve taşra okulları, her çocuğa açık olacak şekilde daha demokratik hale sokulması. Zengin ve yoksulun çocuklarının aynı okul sıralarında oturmasına ilişkin hayal ancak 19. yüzyılda gerçekleştirilecekti, o da, devletine göre değişiyor. Aydınlanma yeni, daha iyi bir insan yetiştirmek istiyordu. Bu anlamda erdem öğretisinin eski anlayışını kabul etmişti. Erdemler, Tanrısal kökenliydi. Ama şimdi söz konusu olan şey, onları doğal hukukun ve aklın ilkelerine göre uygun bir şekilde yeniden düzenlemek ve herkes için geçerli kılmaktı.

Jean-Jacques Rousseau (1712-1778) Erdemi “ruhun yüce bilimi” olarak nitelemişti. *Émile* adlı romanı şu sözlerle başlar: “Her şey, Yaratıcı’nın elinden çıktığında iyidir, insanın elinde bozulur.”

Maximilien Robespierre (1758-1794) şunu söylüyordu: “Cumhuriyet kendini yüce Varlık’a adadığında ve erdem kamu hayatının her alanında temel ölçüt haline geldiğinde, Fransa ahlaki olarak düzelmiş olacaktır.”

Erdem kavramına bağlı olarak, “ulusal yurtseverlik” ve “evrensel yurtseverlik” ciddi biçimde tartışılmıştır. Erdem ve yurtseverlik kavramları, 19. yüzyıl içinde çoğu kez kötüye kullanılmıştır. Hele 20. yüzyıla gelindiğinde, iki büyük savaşla ve ideolojik kutuplaşmanın yarattığı onlarca iç savaşla, kabaca hesapla yüz milyona yakın insanın ölümüne neden olacaktır.

Coğrafi keşiflerle “aydınlanma” arasındaki ilişki ne olabilir? Neden bu denli üzerinde durdum? Haklı olarak bu sorular sorulacaktır ve yanıt istenecektir.

Kâşifler ve seyyahlar –Avrupa’nın daha vahşi olduğu döneminde– dünya yuvarlağında ilk karşılaştıkları Mısır, İran, Hindistan, Çin, Japonya kültürlerinin yüksekliği karşısında herhalde şaşkınlığa uğramışlardır. Coğrafi keşifler ilk sırada Avrupa’nın kendisini Avrupa’da tanımasına, ikinci adımda Avrupa’nın kendi dışındaki dünyayı tanıyıp öğrenmesine, üçüncü adımda ise dünyanın Avrupa’nın varlığının farkına var-

masına yol açtı. Sonuçta emperyalizm, sömürgecilik, küreselleşmenin ilk adımıyla, dünya küresindeki tüm kıtaların harita üzerine resmedilmesiyle, anakaralar arasında bir aritmetik mukayese yapma olanağı doğdu. Gözle görünen çıplak gerçek, en küçük kıta olan Avrupa'daki az sayıda ülkenin dünyanın geri kalanına egemen olduğudur.

Bu referans alındığında, Aydınlanma, önceleri Avrupa merkezliydi. Eski Avrupa'da birçok şeyin düzeltilmesi, yeniden incelenmesi, açıklanması ve etraflica düşünülmesi gerekiyordu. Ancak Avrupalılar dünyada yalnızca kendilerinin yaşamadığını coğrafi keşifler sonucu öğrenmiş oldular. Buraların sömürü alanı olarak ellerinde tutulabilmesi için, tüm devletlerin ve halkların Avrupa'da var olan düşün dünyasındaki yapılanmaların, oralarda da kabullendirilmesi amacıyla gerekli adımların atılmasıydı.

Böylece Aydınlanma, Avrupa'nın nüfuz ettiği bir dünya bulmuştu. Amsterdamlı tüccar Cava'daki Batav'da, Londralı tüccar Madras'ta, Fransız tüccar Pondiçeri'de, Portekizli tüccar Goa'da kendi memleketindeydi. İspanyol kral vekilleri ile başpiskoposların yönetim yerleri Meksika'dan Lima'ya kadar uzanıyordu. Portekizliler, Britanyalılar, Felemenkliler ve Fransızlar, Afrika kıyılarındaki sömürgelerinde çalışıyorlardı. 18. yüzyılın sonu geldiğinde Avrupa tarafından dünyada gidilmedik hiçbir yer kalmamıştı. Dünya evrenselleşmişti, günümüzde sıkça duyduğumuz kavramın ifadesiyle "küreselleşmişti."

Aydınlanma hareketine karşı tepkiler de oldu, geriye dönüş amaçlı pek çok girişim yapıldı. Artık pek çok konuda geriye dönüş olanaksızdı.

Ayrıntılarını bildiğimiz "Fiyatlardaki devrim", yeni bir sınıfın doğuşunda etken oldu; burjuvazi olarak tanımlanacak kapitalistler sınıfı. Küreselleşmenin ilk adımlarında rol oynayan burjuvazi, Avrupa'da laik ve seküler ihtilaller ve devrimler yaptı, monarşileri yıktılar ve siyasal iktidarı ele geçirdiler. Biriken kapital, endüstri devriminin de oluşumunda önemli etkendi. Proletarya olarak tanımlanan işçi sınıfının ortaya çıkışı emek

sermaye çatışmasını yarattı. Bu da bir dizi düşüncenin üretilmesinin ve sömürüden kurtuluşa çözüm arayan Karl Marx başta olmak üzere çok sayıda düşünürün önünü açtı.

Kölecilik, sömürgecilik konuları üstünde durmuştum. Kiminle başlamıştı? *Batı* tarihçileri ve Batı kaynakları 1492'yi büyük değişimin dönüşümün başlangıcı olarak kabul edip, ekonomiden siyasal yaşama kadar, uygarlık tarihinin gelişimini bunun üzerine inşa ettikleri gibi, bilimin ve kökleşmiş ve tartışması bile söz konusu olmayan bir düşünceyi toptan değiştirerek, yaklaşık üç yüz yıl sonra çıkacak bir bilim insanı bir devrimi başlatmıştır.

Ama, bu yumuşak başlı bir devrimciydi, yapıtını uzun süre geciktirmekle kalmadı, kuramının felsefi yönlerini halka açıklamaktan da özenle kaçındı. Bu bilim insanı hem tıp hem de ilahiyat öğrenimi yapmış olan Charles Robert Darwin ve kitabın adı: *Türlerin Kökeni*.

18. yüzyılın aydınlanma mücadelesi olmasaydı, Charles Darwin'in evrim düşüncesinin ortaya çıkamayacağına inanmaktayım. Darwin'in aykırılığı neydi? Görünen yanıt, evrim düşüncesinin kendisidir. Ben de çalışmamı "Evrim teorisine yol açan keşif seferi"yle bitiriyorum.

Yıl 1976 İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi fizik bölümünde üçüncü sınıf öğrencisiyim, ticaret lisesinde okuyan canım (Ünal 1956-2000) kardeşimle hem teksir bürosu çalıştırıyoruz hem de derslerimizi yürütüyoruz. Sirkeci'de Conkerler İşhanının en üst katında bir teksir büromuz vardı. Oto parçacılarına kitapçık halinde fiyat listeleri basıyorduk. Açgözlülük ve vahşi kapitalizmin temsilcilerinin ahlak yoksunluğu, adına her ne dersiniz deyiniz, *Hürriyet*, *Milliyet*, *Tercüman* gazete patronları gazete kâğıt karaborsası yarattılar, neredeyse eşanlı Denizlili oto parçacısı toptancısı patronlarla Yahudi ithalatçılar işbirliği yapıp oto parçalarında da karaborsa yaratılınca biz işimizi kaybettik; Rex Rotary makinede uzun saatler boyu teksirler basılırken, ilk kez Charles Darwin'in "Türlerin Kökeni" (Onur Yayınları, Öner Ünalın çevirisiyle...) kitabını birkaç günde ayakta

makine başında okumuştum. Çok etkilendiğimi söylememe gerek yok sanırım. Yıllar sonra, bu kitabımı yazarken yeniden masamın üstünde göreceğimi, o yıllardaki düşüncemin daha yerli yerine oturmuş tortusunu okuyucumla paylaşacağımı; Nostradamus bile söylese inanmazdım! Sonra deniz subayı olacağım ve deniz tarihine ilgi duyacağım, kitaplar yazacağım... Üstelik Darwin ve bir gemi *Beagle*; birlikte seyahatlerini anlatacağım... Hayata bakışımı bir kez daha yineleyeyim, "Hayat bir tesadüf."

Coğrafi keşiflerin olumlu sonuçlarından 18. yüzyılın aydınlanma mücadelesi olmasaydı, Charles Robert Darwin'in "evrim kuramıyla" ortaya çıkamayacağına inanmaktayım.

Popüler adıyla Charles Darwin'in bu gemide bulunuşu da tamamen bir tesadüfün sonucu oldu. Dördüncü bölümde Darwin'i uzun yolculuğa çıkaracak olan *Beagle* gemisi ve serüvenini okuyacağız.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜMÜN KAYNAKÇASI:

- Montaigne, *Denemeler*, çev. Sabahattin Eyüboğlu, s. 68-72 arası (Amerika keşfi)
- Mahfi Eğilmez, *Tarihsel Süreç İçinde Dünya Ekonomisi*, s. 81-84 (coğrafi keşifler), s. (88. (emperyalizm)
- Clive Ponting, *Dünya Tarihi*, çev. Eşref Bengi Özbilen, s. 493-496 (VOC), s. 496-498 (EIC).
- William H. McNeill, *Dünya Tarihi*, çev. Alâeddin Şenel, s. 271-275, 272-273 (hastalıkların yayılması)
- James C. Davis, *İnsanın Hikâyesi*, çev. Barış Bıçakçı, s. 187-188 (frengi yayılması) ve s. 223-227 (kölelik), s. 196-197 (salgın hastalık).
- Niyazi Berkes, *Türkiye İktisat Tarihi*, 1. cilt, s. 153-157.
- Sadun Aren, *Ekonomi El Kitabı*, s. 74-75 (kapitalizm).
- Jean Ziegler, *Dünyanın Yeni Sahipleri*, çev. Mahmut Nedim Demirtaş, s. 27 (sömürgecilik) ve s. 32 (küreselleşme).
- Erol Mütercimler, *Stratejik Düşünme*, s. 746-777 (küreselleşme).
- Erol Mütercimler, *Kadınlar, Gemiler, Otomobiller*, s. 81- 90 (İsabella, I.Elizabeth, Katerina)
- M. Hardt, A. Negri, *İmparatorluk*, çev. Abdullah Yılmaz, s. 137, s.141 (kapitalizm ve sömürgecilik).

- Niall Ferguson, *İmparatorluk Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirdiği*, çev. Nurettin Elhüseyni, s. 28-36 (korsanlık).
- Ivana Ait, "Ticaret ve Para", Ed. Umberto Eco, *ORTAÇAĞ (içinde)*, çev. Leyla Tonguç Basmacı, s. 293.
- Michel Mollat du Jourdin, Avrupa ve Deniz, çev. A. Muhittin Kargın, s.131-132 (Newfoundland bulunuşu).
- Taha İ. Özel, *İngiliz Doğu Hindistan Şirketi*, (Türkiye'de konusunda yazılmış ilk kitaptır) (içinde) *Hollanda Doğu Hindistan Şirketi*, VOC, s. 64-86, *İngiliz Doğu Hindistan Şirketi*, EIC, s. 89 vd.
- Merry E. Wiesner-Hanks, *Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789*, çev. Hamit Çalışkan, s. 348-349, s. 367 (ekonomi) ve s. 362 (salgın hastalık), s. 272 (1588 deniz savaşı).
- Yuval Noah Harari, *Hayvanlardan Tanrılara SAPIENS*, çev. Ertuğrul Genç, s. 178-189 ve 301, 325-327 (kapitalist cehennem).
- Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, çev. Deniz Berktaş, s.179-192 (Mayflower öyküsü).
- Samuel P. Huntington, *Biz Kimiz*, çev. Aytül Özer, s. 38-49 (Amerikan kimliğinin bileşenleri).
- Alice Marriott/Carol K. Rachlin, *Kızılderili Mitolojisi*, çev. Ünsal Özünlü, s. 18.
- Valdo d'Arienzo, Fiyat devrimi, *Ortaçağ (içinde)*, çev. Leyla Tonguç Basmacı, s. 175.
- Vittorio H. Beonio Brocchieri, Köle ticareti, *16. Yüzyıl (içinde)*, çev. Adnan Tonguç, s. 73 ve 102-103, ayrıca: Kolomb Takası, s. 101-102.
- Antonio Clericuzio, Salgın Hastalıklar, *16. Yüzyıl (içinde)*, çev. Adnan Tonguç, s. 475.
- Server Tanilli, *Yüzyılların Gerçeği ve Mirası*, cilt: III, s. 36-38.
- Server Tanilli, *Uygarlık Tarihi Çağdaş Dünyaya Giriş*, s. 48-52 ve 95-96 (sömürgecilik - emperyalizm).
- J. G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, çev. Derin Türkömer, s. 54, 96 (frengi bulaşması).
- Jaques Attali, *1492*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, s. 21 ile s. 233-240 (sömürgeleştirmek).
- Nathan Rosenberg ve L. E. Birdzell, Jr., *Batı Nasıl Zengin Oldu*, çev. Erdal Güven, s. 33-34 (sömürgecilik).
- Bartolomé de Las Casas, *Kızılderililer Nasıl Yok Edildi*, çev. Meryem Ural, s. 15-111.
- Raimondo Luraghi, *Sömürgecilik Tarihi*, çev. Halim İnal, s. 89.

- Rona Aybay, *İnsan Hakları Hukuku, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları*, s. 124-130 (köle ticareti).
- Emma Marriott, *Dünya Tarihi*, çev. Egemen Yılğür, s. 88-89 ve 127-128 (köle ticareti).
- Nigel Cliff, *Son Haçlılar*, çev. Deniz Güzelgün, s. 68-83 (köle ticareti).
- Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, çev. Deniz Berktaş, s. 266-273 (köle ticareti) ve s. 272 (çiçek hastalığı).
- Erhan Afyoncu, *Sorularla Osmanlı Tarihi*, s. 298-299 (tütün ve kahve yasağı).
- Ebru Boyar – Kate Fleet, *Osmanlı İstanbul'unun Toplumsal Tarihi*, Çev. Serpil Çağlayan, s. 202 – 215 (kahve ve tütün yasağı, kahvehane).
- Christon I. Archer, John R. Ferris, Holger H. Herwig, Timothy E. Travers, *Dünya Savaş Tarihi*, çev. Cem Demirkan, s. 280-283 (Cortés'in zaferi), s. 308-317 (1588 deniz savaşı).
- Marc Ferro, *Sömürgecilik Tarihi*, çev. Muna Cedden, s. 48-49 (sömürgecilik), s. 85-87 (Hollanda sömürgeciliği).
- Cemal Bali Akal, "Avrupa, Amerika'yı nasıl ele geçirdi?", *Popüler Tarih Dergisi* (içinde), Sayı: 34, Haziran 2003, s. 19-23 (Aztek İmparatorluğunun son günleri).
- Simon Tormey, *Anti-Kapitalizm*, çev. Ümit Aydoğmuş, s. 15-19 (kapitalizm).
- Nazım Güvenç, *Küreselleşme ve Türkiye*, s. 110-129 (sömürgecilik).
- Mustafa Özel (derleyen), *Kapitalizm ve Din*, s. 9, s. 48-49 (Max Weber-Modern kapitalizmin gelişmesinde din ve diğer faktörler).
- Faruk Sönmezoğlu, *Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi*, s. 13-16 ve s. 200, s. 527 (emperyalizm).
- Emile Burns, *Marksizm Nedir?*, çev. Mehmet Dikmen, s. 47-51 (emperyalizm).
- Colin A. Ronan, *Bilim Tarihi*, çev. Ekmeleddin İhsanoğlu, Feza Günergun, s. 301-304 (coğrafi keşifler ve Rönesans).
- Ulrich Im Hof, *Avrupa'da Aydınlanma*, çev. Şebnem Sunar, (Aydınlanma başlığı altında anlatılan kısım için referans alınmıştır. Eserin tamamı 269 sayfadır.)
- Lloyd Spencer- Andrzej Krauze, *Aydınlanma*, çev. Erhan Kibaroglu, NTV Yayınları, İstanbul, 2. Baskı: Ekim 2014, s. 151, s. 68 (Erdem kavramı).
- Herbert Richmond, *Devlet Adamları ve Deniz Gücü*, çev. Celal Eyiceoğlu, *Düzenleyen: Cengiz Gülmeden*, s. 6-8 (I. Elizabeth devri).

- Michael J. Gelb, *Dehanızı Keşfedin*, çev. Handan Balkara, s. 151-156 (Kraliçe I. Elizabeth).
- Adrian Berry, *Sonsuzluğun Kıyıları*, çev. Aslı Biçen, s. 24-25 (Giovanni Caboto). İle s. 135-136 (Geri Kalmış İngiltere)
- Emrah Safa Gürkan, *Sultanın Korsanları*, s. 424-426 (korsanlık).
- Emre Öktem, Bleda R. Kurtdarcan, *Deniz Haydutluğu ve Korsanlık*, s. 30-37 (korsanlık).
- Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi*, s. 411 (korsanlık) ve s. 415 (gemi inşa teknolojisi).
- TDV İslam Ansiklopedisi, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, yazar: Azmi Özcan.
- Devrimler ve Karşı Devrimler Ansiklopedisi, c. 1, s. 3-48 (Çin Devrimi)
- Devrimler ve Karşı Devrimler Ansiklopedisi, c. 4, s. 769-816 (Amerikan Devrimi)
- TARİH KİTABI*, (The History Book- Penguin Random House)'dan, çev. Tufan Göbekçin, (Columbus Değişimi), s. 158-159.
- KEŞİFLER ATLASI*, çev. Yeşim Özdemir, Süleyman Genç, Deniz Özen; (Afrika'ya Doğru), s. 192, (insan ticareti), (Sebastian Cabot), s. 92-93

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BİTİRİŞ VE SONSÖZ

CHARLES ROBERT DARWIN VE *HMS BEAGLE*

Coğrafya sadece haritacılık anlamı taşıyor, yoğun botanik ve zoolojik araştırmalarıyla kendini gösteriyordu. Her konuda koleksiyon yapma ve düzenleme çabası ortaya çıkmıştı. Aydınlanma çağı 18. yüzyılın ünlü İsveçli botanikçi Carl Linnaeus'un (1707-1778) öğrencileri çalışmalarına başlamışlardı: Peter Kalın Kuzey Amerika'da, Adam Tzelius ve Andreas Sparrmann Afrika'da, Karl Peter Thunberg Japonya'da, Karl Solander Güney Okyanusunda. Araştırmaları, Avrupa için bitki ve hayvan türleri hakkında oldukça geniş bilgiler sağlamıştı. 19. yüzyılın ortasında Charles Darwin de aynı araştırma amacıyla yola çıkıyordu.

1831 yılında *HMS Beagle* gemisiyle İngiltere'den ayrılıp, beş yıl sonra, ayrıldığı limana geri dönen bir bilim insanı, teorileriyle ve yayımladığı kitapla, tüm bilinenleri altüst edip, düşünce evreninde yepyeni bir çığır açtı. Bu, bir coğrafi keşif değildi, ama yapılmış olan coğrafi keşiflerin çizdiği yolu izleyerek, haritalarda belirlenmiş coğrafya parçalarında konaklaya konaklaya yaptığı araştırmanın sonucunda yayımladığı kitapla, hem kili-seyi hem de bilim dünyasını sallamıştı; belki de gözlemle ortaya konacak sonuçlarla farklı düşünmenin bilimde en temel olgu olduğunu göstermişti.

Bundan daha önemlisi, nezaketli birisi olduğu yazılan Darwin'in, kullandığı en ağır kelimeler, köle olarak kullanılan

yerli halklara işkence eden, başta İspanyol ve Portekizli köle sahiplerine ve tüccarlarına yöneliktir. Darwin, 5 yıl süren *Beagle* yolculuğu sırasında kız kardeşi Catherine'e yazdığı 1833 tarihli bir mektupta şöyle der:

İngiltere köleliği tamamen kaldıran ilk Avrupa ulusu olsa, bu onun için ne kadar övünülecek bir şey olur! İngiltere'den ayrılmadan önce, köleliğin olduğu ülkelerde yaşadıkten sonra tüm düşüncelerimin değişeceği bana söylenmişti; şu anda farkında olduğum tek değişiklik, siyahi karakteri hakkında bende çok yüksek bir takdirin oluştuğudur. Böyle neşeli, içten, dürüst ifadeli ve böylesine sağlıklı, kaslı bedenlere sahip bir siyahi görüp de ona karşı sevecenlik duymamak olanaksız.¹

Cambridge'deki dostlarından John Maurice Herbert'e yazdığı 2 Haziran 1833 tarihli mektubunda da şöyle belirtir:

İngiltere'deki gidişat insanın yüreğine su serpiyor. Yaşasın dürüst Whigler. İnaniyorum ki, övünç duyduğumuz özgürlükçü anlayışımıza düşen büyük kara leke olan Sömürgeci Köleliğe karşı pek yakında harekete geçeceklerdir. Köleliği ve siyahilerin mizaçlarını, bu konuyla ilgili İngiltere'de duyduğum yalanlardan ve saçmalıklardan tümüyle iğrenecek kadar gözlemleme şansı buldum...

Derken bir gün Darwin çıkageldi ve tadımızı tuzumuzu kaçırdı. Gerçekten öyle mi yaptı? 1859'da yayımlanan *Türlerin Kökeni* kitabının ardından Charles Darwin'in temel fikri, acımasız suçlamalardan tutkulu bağlılığa, bazen de dini gayretkeşliğe kadar değişen yoğun tepkilere sebep oldu. Darwin'in kuramı hem dostlar hem de düşmanlar tarafından suiistimal edildi ve çarpıtıldı. Ürkütücü politik ve toplumsal öğretilere bilimsel saygınlık kazandırmak adına kötüye kullanıldı. Karşıtlar tarafından karikatürlerle rezil edildi. Bunların bazıları çocuklarımızın okullarında "yaratılış bilimi" denilen sahte bir dinsel bilim karmaşasına alet edildi.²

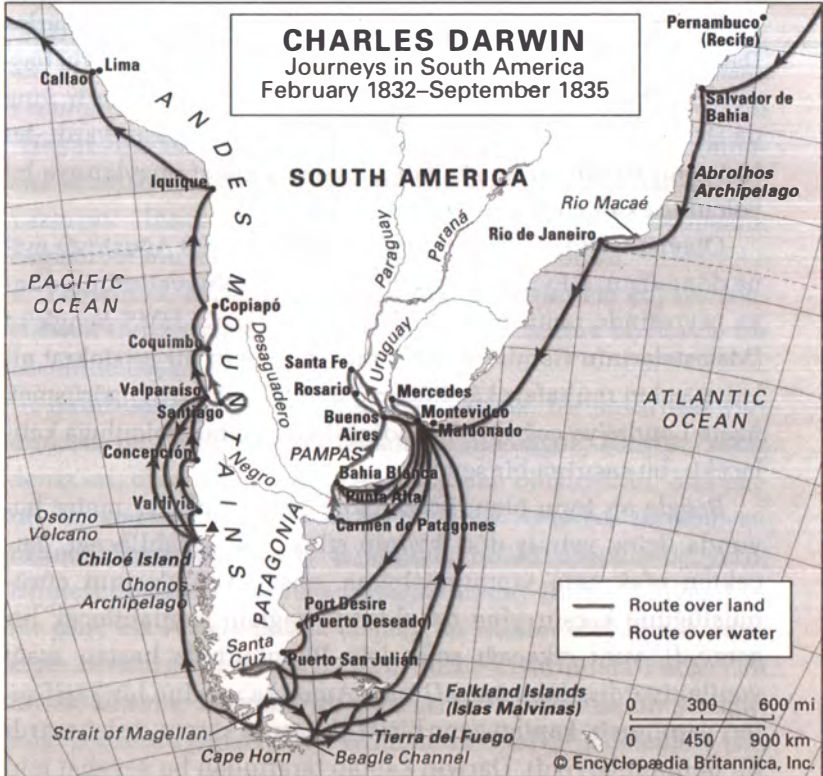
¹ *A New History of Anthropology*, ed. Henrica Kuklic, Blackwel Publishing 2007, s. 227'den aktaran Bahar Kılıç.

Daniel C. Dennett, *Darwin'in Tehlikeli Fikri*, çev. Aybey Eper, Bahar Kılıç, s. 18.

Bir yazarın vardığı hükme katılıyorum: *Beagle* gemisinin seyahati, dünyayı değiştirdi mi? Birçok anlamda bu seyahat, dünyayı tarihteki diğer bütün seyahatlerden daha fazla değiştirdi. *Beagle* gemisinin yaptığı seyahat ve dünyayı sarsan bulguları daima hatırlanacaktır.

Charles Darwin ve *Beagle*'la Keşif Seyahati

12 Şubat 1809 yılında, Shrewsbury'de doğdu. Darwin aile geçmişi bakımından şanslıydı. Dedesi Dr. Erasmus Darwin çok saygın, ancak biraz tartışma odağı olan bir kişiydi. Bir sonu-



<https://cdn.britannica.com/44/182344-050-5ECEFOAD/map-voyage-Charles-Darwin-HMS-Beagle.jpg>

ca varamamışsa da, evrim konusunda çalışmalar yapmıştı. 19. yüzyılda evrim konusu popülerdi. Charles'ın babası da tıp doktoruydu. Önce kendi beldesinde okula gitti, başarılı bir öğrenci olamadı, daha sonra 16 yaşındayken Edinburgh'daki iki yıl tıp öğrenimi denemesi de başarısızlıkla sonuçlandı. Böceklerle ilgisi ve onları araştırması, koleksiyon yapması da bu yıllarda oldu. Bu arada jeolojiyle ilgilendi. Bir süre sonra babasının yönlendirmesiyle papazlık eğitimi almak için Cambridge'e geçti. 1831 yılında mezun oldu ve hocasıyla Galler'de bir geziye çıktı, jeolojik oluşumları inceledi.

1831 yılında Deniz Kuvvetlerine bağlı bir gemi Batı dünyasının okyanuslarda yapacağı geniş kapsamlı bir araştırma yapmak üzere görevlendirilmişti, bundan bilgisi olan Charles Darwin, doğabilimci olarak araştırmaya katılmak amacıyla başvurdu. Adayları arasında ünlü üniversite hocaları da vardı, yine de Darwin'in mektubu kabul gördü. Önemli bir koşul vardı; bu kişi gemi komutanı tarafından görüşme sonucu onaylanırsa bu yolculuğa kabul edilecekti.

Olaylar o kadar çabuk gelişti ki, Galler'den 29 Ağustosta evine dönmüştü, 5 Eylül 1831 tarihinde, Deniz Kuvvetlerinin dünya çevresinde uzun bir yolculuğa göndereceği *HMS Beagle*'ın (Majestelerinin Gemisi *Beagle*) kaptanı seçkin bir aristokrat aileden gelen muhafazakâr Robert FitzRoy'la (Fitzroy) görüşmek üzere Londra'ya çağrıldı. Bir doğabilimci olarak yolculuğa katılacaktı, bu şaşırtıcı bir şeydi.

Beagle on topu olan, iki direkli, 242 tonluk, 27 metre boyunda, içine yetmiş dört kişinin sıkış tepiş sığabileceği, gerçekten ufak ama yıpranmışlığına, ahşap kısımlarının çürümüşlüğüne karşın yine de oldukça sağlam sayılabilecek bir gemiydi, yeni çıkacağı sefer için Plymouth'da baştan aşağı yenileniyordu, daha önce Güney Amerika'ya yine bir keşif seferi yapılmıştı, kaptan genç birisi olmasına karşın, çok başarılı bir deniz subayıydı. Darwin kaptan tarafından bu seyahat için onaylandığında yirmi iki yaşındaydı. Darwin gemi hakkında izlenimini şöyle yazıyordu: "Hiçbir gemi bu kadar özenle ve

pahalı bir şekilde donatılmamıştır. Akla gelen her şey maun ağacından yapılmış.”

Bu seyahatin iki misyonu vardı: Güney Amerika kıyılarının haritasını çıkarmaya devam etmek ve dünyayı dolaşarak bir dizi kronolojik notlar alıp boylamları daha kesin olarak saptamak. Gemi birkaç hafta içinde sefere hazır olacaktı. İki yıldan fazla, belki de üç hatta dört yıl denizde kalacaklardı. Ancak, Darwin ne zaman isterse gemiyi terk edip dönebilecekti. Çünkü bu denli uzun deniz yolculuğuna dayanmak öyle herkesin bünyesinin dayanabileceği bir şey değildir.

Hep söylerim, hayatımla ilgili televizyon programlarında da söylediğim yaşam deneyimim, hayatta karşılaştığımız kişi ve olayların bir tesadüf olduğudur, ama bu karşılaşmaların tesadüfen olmadığı, günün birinde karşımıza olumlu ya da olumsuz koşullarda çıkacağıdır. Yapılan bir uzun söyleşi kitabının adı **“Hayat Bir Tesadüf”**³ ama bu tesadüfler olumlu ya da olumsuz sonuçlanır. Liberal C. Darwin de kız kardeşi Susan’a şöyle yazmıştı: “İnsanların hayatlarında gerçekten de beklenmedik değişimler oluyor ve ben de şimdi bunu yaşıyorum.”

Darwin’in, *Türlerin Kökeni* eserine ve hepimizin hayatını değiştiren fikirlere temel oluşturacak olan yolculuk böylesine bir tesadüfle başladı.

Gemi temel sekiz mürettebatın dışında, bir süvari iki yardımcısı, bir lostromo (baş tayfa), bir marangoz, kâtipler, sekiz deniz eri, otuz dört tayfa ve altı miçodan oluşuyordu. Son olarak üç yolcusu daha vardı: önce Güney Amerika seyahati sırasında komutan Fitzroy tarafından tutsak alınmış üç yerli, isimleri değiştirilmiş, York Minster, Jemmy Button (düğme) ve bir genç kız Fuegia Basket (sepet), bu isimler alay etmek amacıyla konmuş. Bu üç yerli Horn Burnu civarındaki Fuego’dan tutsak alınmış, masraflarını üstlenerek İngiltere’de bir yıl eğitilmiş, sonra da onları Kral William ve Kraliçe Adelaide’e (sö-

³ *Hayat Bir Tesadüf; Erol Mütercimler Söyleşi: Gürkan Hacır, Asi Kitap Yayınları, 2016.*

mürge yapılan Avustralya'da bu kraliçenin adının verildiği bir kent kurulmuştur) takdim etmişti. Kraliçe şapkalarından birini Fuegia'nın başına giydirmiş, parmağına yüzüğünü takmış, giyecek alması için de bir kese para vermişti. Onlar bir yıl içinde çat pat İngilizce konuşmaya başlamışlar, zaten seyahat boyunca da çevirmenlik yapacaklar. Fitzroy'un bir amacı da gemideki genç gönüllü bir misyonerle birlikte üç yerliyle Hristiyanlığı yaymak. Bu seyahatin ayrıntılarını, her durakta ne yaşandığını anlatmayacağım. Yine de, nerelere gidildiğini, yani güzergâhı, izlemekte yarar görürüm.

Madeira Adasının önünden geçip, tepeleri karlı Tenerife'ye vardıklarında ise İngiltere'den kolera salgını gelir korkusuyla, konulan karantina nedeniyle kimsenin kıyıya çıkmasına izin verilmemesi düş kırıklığına yol açtı. Kaptan Fitzroy'un, adaların haritasını çıkarmak için demir attığı Cape Verde Adalarında yirmi üç günlük dinlenme. İlk kez volkanik ada gördü. Bitkileri hayvanları inceledi, resimlerini çizdi. Sonra vardıkları her yeni ada ya da kıyıda kuşları, deniz ve kara hayvanlarını inceledi, resimledi.

Sırasıyla gözlem yaptığı yerleri şöyle izlemekteyiz; önce Rio de Janeiro, ardından da Montevideo'ya uğradı. Falkland Adalarını iki kez ziyaret etti, gemi Patagonya açıklarında demirledi ve sonra Tierra del Fuego'ya doğru yol aldı. Böylece, keşif seyahatinin asıl amacı olan Horn Burnu çevresindeki ve Güney Amerika'nın hem Atlas Okyanusu hem de Büyük Okyanus kıyısındaki adalarının haritalarının çıkartılmasına başlanabilirdi. Horn Burnunun etrafının dolaşılmasından kısa bir süre sonra kâşifler, sonradan Beagle Boğazı adını alacak olan bir denizyolunu keşfettiler.

Misyonere, koylardan birinde ilkel bir ev verildi. O da, inançsızları dine çekmek gibi zorlu bir işi gerçekleştirmeye koyuldu. *Beagle* birkaç gün sonra, aynı yere döndüğünde misyonerin hiçbir şansı olmadığını gördüler, kendisini zor kurtardılar. 1834 yılının Haziran ayında, Horn Burnunu son kez dolaşarak Patagonya ve Şili sahili boyunca ilerledi. 20 Haziran 1835 tarihinde

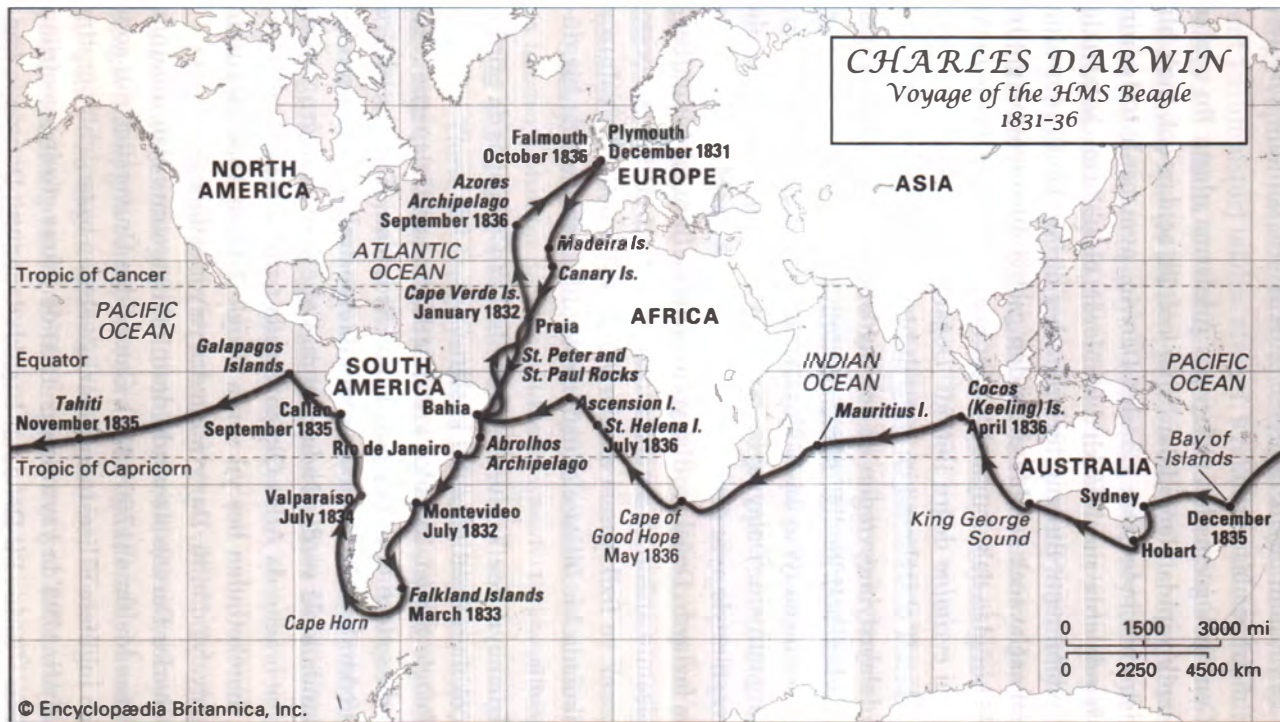
Şili’de yaşanan büyük depreme tanıklık etti, tsunami dalgaları yedi metreye ulaşıyordu.

Gemi çok geçmeden Galapagos Adalarına ulaştı. Bu adalar volkanik yapıda olan adalardır ve jeolojik açıdan çok hızlı bir değişimin içindedirler. Charles Darwin, aynı canlı türlerinin farklı adalarda nasıl farklı biçimlerde olduklarını kolaylıkla fark edebilmişti. Bu onu, türlerden her birinin kendi çevresine uyum sağlayacak şekilde evrimden geçtiği düşüncesine götürdü ki buradan daha büyük bir düşünceye, *doğal seçim yoluyla türlerin evrimine* doğru ilerledi. Doğal seçme: hangi canlı varlığın kendi çevrelerine en başarılı biçimde uyum sağladığının –ve dolayısıyla çevreden en çok faydalandığının– doğal güçler tarafından belirlendiği süreç, evrimi körükleyen dinamiktir. Çevrelerine en iyi uyum sağlayan canlıların yaşama olasılıkları daha güçlüydü. Dolayısıyla, bunların soyundan gelenlerin de ebeveynleriyle aynı özelliklere sahip olarak yaşama olasılıkları daha fazlaydı. Doğal seçim yoluyla evrim fikri, tek bir darbeyle yaşamın anlam ve amacını uzay ve zaman, neden ve sonuç, düzenek ve fizik yasası alanlarıyla birleştirmiştir. Bu yalnızca harikulade bir bilimsel düşünce değildir, tehlikeli de bir düşüncedir.

İguanayı, dev kaplumbağaları ilk kez Galapagos’da gördü. En çok da resmettiği çeşitli kuşları.

Beagle gemisi, Ekvador kıyısı açıklarındaki Galapagos Adalarında sadece otuz beş gün kaldı. Ardından, Tahiti’ye doğru yola çıktı. Yeni Zelanda’da, sonra da Avustralya’da, Jackson Limanında mola verdi. Ondan sonra, Cape Town’a doğru yelken açtı ve oradan da Atlas Okyanusunda uzunca bir yolculuk yapıp, hareketinden beş yıl sonra *Beagle* 2 Ekim 1836 tarihinde Britanya’ya döndü, Darwin Londra’ya yerleşti.

Charles Darwin üzerinde derin etki yaratmış olan düşünür Thomas Malthus (1766-1834), Cambridge Üniversitesinin sonradan İngiltere Kilisesinde papazlığa atanan başarılı bir öğretim üyesiydi. 1798’de yayımlanıp, 1803’de tekrar gözden geçirilen “Nüfus Üzerine Bir Deneme” başlıklı denemesi, Darwin’in ken-



di gözlemlerinden çıkardığı sonuçları etkiledi ve doğal seçmeye olan inancına katkıda bulundu. Malthus şöyle yazmıştı: “Nüfusun doğal eğilimi, asgari yaşam düzeyinin gerektirdiğinden hızlı çoğalma yönündedir.” Darwin şu sonuca vardı: “Doğal seçme, tüm organik varlıkların hızla çoğalmasının bir sonucuydu, çünkü böylesine hızlı bir çoğalma kaçınılmaz olarak var olma mücadelesine yol açar.” Darwin, Malthus’un kitabını 1838 yılında okuyacak ve kendi teorisine ulaşmasını sağlayan önemli ipuçlarını burada bulacak.

Çalışmalarına İngiltere’de devam etti, 1841’de Londra’dan ayrılıp, yirmi beş kilometre uzaktaki Kent ilinin kırsal bir köşesi olan Down House’da huzur bulmaya gitti ve kendini bitki yetiştirip güvercin beslemeye verdi. Bir defasında, bir kuşun ayağından kazıdığı çamurun içinde bulduğu tohumları ekerek, seksen farklı bitki türü yetiştirmişti.

Darwin’le Fitzroy’un ilişkileri daha sonra, süremedi, hatta birbirlerini göremediler bile. *Beagle* 1837 yılı Mayıs’ında Avustralya’ya gidecek, sonra başka seyahatleri de oldu; 1843’te Fitzroy Yeni Zelanda valisi ve başkomutanı olarak atandı. Ancak yerlilerden yana tavır göstermesi –kuşkusuz misyoner güdüsünün etkisiyle– yüzünden göçmenler tarafından benimsenmedi ve çok geçmeden amirallik onu geri çağırdı. Kayıtlarda koramiralliğe yükseltildiği yazılıysa da, deniz kuvvetlerinden ayrıldı. Hava tahminleri konusunda büyük bir uzmandı. Gerçekten de, günümüzde bütün gemicilerin bel bağladığı hava tahminlerinin öncüsü odur. Fitzroy İncil’de yazılanların her kelimesinin gerçeği tam olarak yansıttığına gittikçe daha çok inanıyordu. Darwin ise bilimsel teorilere daha çok gömülüydü. Artık dost sayılmazlardı.

Teorisinin ana hatlarını 1841 yılında yazdı, 1844 yılına gelindiğinde kapsamlı bir kitap üzerinde çalışıyordu.

Türlerin evrimleşmesi fikri özgün olarak Darwin’e ait değildir; bu teoriyi ondan önce öne süren çok sayıda insan vardır. Bunların arasında Fransız doğabilimci Jean Lamarck ve Darwin’in kendi büyükbabası da sayılabilir. Ama bu hipotez-

lerin hiçbirini, ileri sürdükleri görüşlerle evrimin nasıl oluştuğu hakkında tatmin edici açıklamalar getiremediği için, bilim dünyasında kabul görmemiştir. Darwin'in yaptığı büyük katkı, sadece evrimin oluşum mekanizmasını –doğal seçim– açıklamakla kalmayıp, aynı zamanda hipotezi destekleyecek fazla miktarda kanıt da sağlamış olmaktadır.

Beş yıl süren yol boyunca Darwin'in zihnini yoran asıl soru şuydu: Şayet farklı türler bir doğal seçim sürecinden geçtiyse, bu durumda insanoğlu evrim ağacının neresinde bulunuyordu? İnsanoğlunun da, diğer canlı türleri gibi, evrim sürecinden geçtiğine kuşku yoktu. Ne var ki bu soruya verilecek yanıt, 19. yüzyıla egemen olan inançları temellerinden sarsacaktı. Genel olarak yerleşmiş düşünce şudur; Darwin'in teorisine göre, modern insanın atalarının maymunlar olduğuna kuşku yoktu! Hayvanlarla ortak bir soydan gelme fikri insanları öfkeliyordu. Bu nedenle, maymundan gelme türünden yanlış anlama ifadeleri ortaya yayıldı. Halbuki onun düşündüğü, bugünkü insanın ve maymunun, tarihöncesi çağlarda ortak bir kökenden ayrılarak geliştikleri idi, kök ortak ama familya farklıydı. Bu ayrımın inceliğini kimsenin sorgulamaya niyeti yoktu ve bu durumda Kilise sessiz kalamazdı.

Türlerin Kökeni, 1859 yılında ilk baskısı çıktığında aynı gün hemen satıldı. Ancak bu kitap, bilim dünyası için önemli olmakla birlikte, okuyucu kitlesi bu kitabın çok derin felsefi ve dini anlamı olduğunu düşünmüştür. 1859 yılının en çok satan kitabı olmakla kalmadığı gibi, getirdiği ayrıntılı delillerle evrim⁴ kavramının bilimsel bakımdan saygı kazanmasını da sağladı. Aynı zamanda, ayrıntılı açıklamaları anlayamayan veya anlamak istemeyen kişiler arasında büyük bir itiraz fırtınası kopardı. En gürültülü itirazlar da, özellikle, İncil'de Yaratılış hakkında verilen açıklamayı harfi harfine yorumlayanlar tarafından geldi.

⁴ Aslında on sekizinci yüzyıl biyolojisi, bazı bilim adamlarının türlerin değişmezliği ilkesini sorgulamaya başladıklarını göstermişti. Özellikle Comte de Buffon, en azından, memelilerin ortak bir soydan gelebileceğini göstermişti.

Darwin'in fikrinin bu kadar devrimsel ve yıkıcı olması gerçekten kaçınılmaz bir sonuç muydu? "Eleştirenlerin bu düşüncüyü anlamak istemedikleri ortadaydı; hatta Darwin'in kendisi bile bu ağır eleştirilerden etkilenmiyor değildi." Darwin doğal seçilimin ihtiyaç duyduğu çeşitliliğin plansız ve tasarısız olması gerektiği konusunda kararlıydı, ama sürecin kendisinin bir amacı olabilirdi; öyle değil mi? Darwin kendisini ilk destekleyenlerden biri olan Amerikalı doğabilimci Asa Gray'e 1860'ta yazdığı mektupta şu satırlara yer vermişti: "Ayrıntıları ister iyi ister kötü olsun, her şeyin *tasarlanmış* yasalardan kaynaklandığını ve şans dediğimiz şeyin takdirine bırakıldığını düşünmeye eğilimliyim."

1860 yılına gelindiğinde Darwin'in kitabının üçüncü baskısı da tükenmiş (ilk baskısı çıktığı gün hemen bitmişti) ve din adamları da iyice tahrik olmuşlardı. Savaş alanı olarak British Association'ın Oxford'da haziran ayında yapılan ünlü toplantısını seçtiler. Bu toplantıda bilim ve din dünyasının büyük öncüleri türlerin kökeni konusunu tartışacaklardı. Din adamları toplantıya tam güç katıldı, başlarında ünlü Oxford piskoposu vardı, konuşma üslubu nedeniyle lakabı Yağcı Sam'di. Darwin hasta olduğu için toplantıya katılamadı. Ama onu savunacak bilim insanları da salondaydı. Toplantı 28 Haziranda başladı, Fitzroy da tesadüfen oradaydı, bir tebliğ sunacaktı. 30 Haziran Cuma günü en tartışmalı gündü, din adamları adına Piskopos konuştu, ama çok ağır cevap aldı, salondaki öğrenciler de alay eden sloganlar attılar. Salon karıştı, o sırada birisi elindeki İncil'i havada sallıyor ve "Gerçek buradadır, buradadır ve başka hiçbir yerde değildir!" diye haykırıyordu. Bu kişi, emekli Korumiral Fitzroy'du. Öfke içinde salonu terk etti. Bu toplantıdan kısa bir süre sonra Fitzroy 30 Nisan 1865 Pazar sabahı boğazını keserek intihar ettiğinde 59 yaşındaydı.

Bilim ve toplum insanın primatlardan türediği görüşünü kabul etmeye başladıktan sonra, insanla maymun arasındaki köprü'nün tam olarak ne olduğu sorusu gündeme geldi. Bu soru üzerinde, yirminci yüzyıl başlarında antropologlar ve biyolog-

lar çok yoğun çalışıp, gerçekten önemli ve çok sayıda eser yayımladılar.

Devrimci düşünürlerin çoğu gibi, Darwin de çalışmaları hakkında bol bol not alır ve günceler tutardı. Aynı zamanda inanılmaz yazışmacıydı. Yazdığı mektupların 13 bin adedi, topladığı örneklerden pek çoğuyla birlikte bugüne ulaşmıştır.

Darwin teorilerinin bilimsel ve sosyolojik anlamlarından belki de daha önemlisi, dinsel düşünce üzerinde yapmış olduğu etkidir. Darwin döneminde ve ondan sonra da uzun yıllar boyunca dindar Hristiyanlar bu teorinin kabul edilmesiyle dini inancı baltalayacağına inandı. Din olgusu dışında da, Darwin kuramı, insanların dünya hakkındaki düşüncülerinde büyük bir değişikliğe sebep olmuştur.

Buraya kadar anlatılanlardan, bana göre, beş yıl süren *Beagle* seferinin, ırkçı Fitzroy'un kendi asli görevi dışında, bilim dünyasına yaptığı büyük katkı, öteki kâşiflerin keşiflerinden çok daha farklı ve anlamlı olmuştur. Gerçekten de Darwin'in bu seyahat boyunca deneyim, deney ve gözlemleri, "dünyayı anlama, algılama" düşünce sistemimizi, en önemlisi biyoloji bilimini ayakları üzerine oturtmuştur.

Öte yandan, tersi özelliklere sahip olsaydı bile, Darwin'in kişisel görüşleri doğal seçilimin doğruluğunu ya da yanlışlığını nasıl etkilerdi? Thomas Jefferson ve George Washington'ın köleleri vardı. Albert Einstein ve Mohandas Gandhi kusurlu birer eş ve babaydılar. Listeyi uzatabiliriz. Hepimiz kusurlu, çağımızın ürünü yaratıklarız. Kendimizi geleceğin bilinmeyen standartlarına göre yargılamak adil olur mu? Kuşku yok ki çağımızın kimi alışkanlıkları sonraki kuşaklar tarafından barbarca olarak görülecek.⁵ Şunu söylemek isterim; (yolsuzluk, rüşvet, nepotizm vs hepsi bir yana) gelecek kuşaklar değil, bugünkü çocuklarımız, ana babalarından, ülkemizi yöneten siyasal iktidardan çok nefret edecekler, çünkü kendilerinin cahil yetişmesi ve

⁵ Carl Sagan, *Karanlık Bir Dünyada Bilimin Mum Işığı*, çev. Miyase Göktepeli, s. 210.

toplumun cehalet bataklığında kalması amacıyla uyguladıkları eğitim öğretim programına göz yummaları nedeniyle.

Evet, Darwinci bakış tersyüz edilip gülünç bir şekilde kötüye kullanılabilir:⁶ Doymak bilmez hırsız baronlar, gırtlak gırtlığa rekabetlerini Toplumsal Darwincilikle açıklayabilirler; Naziler ve diğer ırkçılar, soykırımlarını haklı göstermek için “en güçlü-nün yaşaması”ndan söz edebilirler. Ancak, John D. Rockefeller ya da Adolf Hitler’i Darwin yaratmadı. Açgözlülük, Endüstri Devrimi, serbest girişim sistemi, hükümetin güçlü kesimler tarafından kokuşmuş bir kurum haline getirilmesi, on dokuzuncu yüzyıl kapitalizmini açıklamaya yeterli unsurlar. Etnomerkez-cilik, yabancı düşmanlığı, toplumsal hiyerarşiler, Almanya’da uzun bir tarihi olan Musevi düşmanlığı, Versailles Antlaşması, Almanların çocuk yetiştirme uygulamaları, enflasyon ve 1929 yılındaki Büyük Ekonomik Sarsıntı, Hitler’in güç kazanmasını açıklamaya yeterli. Darwin olsa da olmasa da bu olayların ya da benzerlerinin yine gerçekleşecek olması şansı çok yüksek. Modern Darwincilik açıkça ortaya koyuyor ki, daha az acımasız özellikler, hırsız baronların ya da Führerlerin pek hoşlanma-yacağı --fedakârlık, genel zekâ, şefkat gibi-- özellikler yaşamda kalmanın anahtarı olabilir.

Darwin sonunda dinsel inancını kaybetti ama bunun tek sebebi, bilimsel kuramlarını dinsel bir dünya görüşüne sığdıramaması değildi. Dokuz çocuğundan üçünün ölümü onu yıkmıştı. Dinsel inançları bıçakla kesilmiş gibi yok olmadı: “İnançsızlık içime yavaş yavaş sokuldu, ama sonunda tamamen yıkıldı. O kadar ağır ilerledi ki, hiç sıkıntı duymadım ve o zamandan beri, vardığım sonucun doğruluğundan bir saniye bile şüphe etmedim.” Dinsel inancını kaybettiği halde, iyilik etmekten, centil-menliğiyle başkalarına örnek olmaktan ve tüm yaratıkları sevmeyi savunmaktan vazgeçmedi. Onun ifadesiyle:

İnsan uygarlıkta yol aldıkça ve küçük kabileler birleşip daha büyük cemiyetler oluşturdukça, aklı başında her birey,

⁶ Carl Sagan, *Karanlık Bir Dünyada Bilimin Mum Işığı*, s. 211.

toplumsal içgüdülerini ve sevecenliğini ulusunun tüm üyelerine yöneltmesi gerektiğini anlayacaktır, hem de o insanları şahsen tanımadığı halde. Bu noktaya bir ulaşılsa, kişinin sevecenliğini tüm milletlerden ve ırklardan insanlara yöneltmesini ancak yapay bir engel önleyebilir.

Türlerin Kökeni 1859 yılında yayımlandı, bu yapıtında, farklı türlerin evrimleşmesini sağlayan mekanizmanın ilk inandırıcı açıklamasını yaptı.

Özellikle *İnsanın Türeyişi* (1871) adlı yapıtının yayımlanmasından sonra, düşünürleri ve bilim insanlarını insan evrimi sorunuyla yüzleşmeye zorladı.

1872’de yayımlanan *İnsan ve Hayvanlarda Duyguların İfadesi* adlı kitabı yazdı. Bu kitap insanların ve hayvanların duygusal durumlarının göstergesi olan belli bazı yüz ifadelerini resimlerle ortaya koymak üzere yazılmıştı – ve ilk fotoğraflı kitaplardan biriydi. Vücut dili kavramını sunuşu açısından çok özgün bir çalışmaydı.

1620’de Francis Bacon *Novum Organum* kitabında bir bilimsel manifesto yayımlayarak *bilgi güçtür* fikrini öne sürdü. Çok kolayca ulaşıyor oluşumuza rağmen 2022’de de bilgi her şeydir, diyoruz, bilim büyük güçtür, bilimin yol göstericiliğinin esas olduğu hep karşımızda durmakta. Yirminci yüzyılın ilk yarısında bunu dile getiren önemli bir devlet adamı Darwin’in vatandaşı Winston Churchill’e göre de bilim tarihteki en büyük güçtü: “Bir zamanların genellikle ayaklar altında çiğnenen, tek başına yok olup giden o eski cılız öncüleri, artık her cephede kimsenin ölçemeyeceği ve tanımlayamayacağı hedeflere doğru ilerleyen kocaman örgütlü bir orduya dönüştü. İnsanların koyduğu kuralları, zamanın itibar kazandırdığı âdetleri, inançları, en derin içgüdülerini umursamayan bir ordu bu.” diye yazmış 1932’de.

Birçok bilim insanı büyük bilim insanı değildir ve birçok bilim insanı da tamamen yeni bir bilim alanı kuramaz. Charles Darwin bu işi başaranlardan birisidir.⁷

⁷ Daniel C. Dennett, *Darwin’in Tehlikeli Fikri*, s. 461.

Charles Darwin 1882 yılında öldü ve büyük tartışmalardan sonra, bilim ile inanç arasındaki uzlaşmanın bir simgesi olarak, Westminster Abbey'e gömüldü.

Bazı tarihçiler (sayıları da oldukça çok) “Darwin evrim kuramını oluşturduğunda ateist ve materyalistti” diye yazıyorlar, olabilir, ama bilim insanı neden-sonuç ilişkisini unuttuğunda, matematik akıl yerine aritmetik akli tercih ederse sıradanlaşır. Darwin ve *Beagle* seyahatini daha derinden takip edince –çı-kardığım ders bağlamında– kendi adıma konuşmam gerekiyor: Aynı anda hem ateistleri hem de (Tanrı'ya inananları da ayrı tutmuyorum) bağnaz dindarları inandıramam, inandırmak zorunda da değilim. Mevlana'nın ünlü sözünü anımsamanın tam yeridir: “**Siz ne anlatırsanız anlatın, karşıdakinin anlamak istediği kadardır.**”

Fizik öğrenimi görmüş birisi olarak, fizik dehası Albert Einstein'ın, tam da evrim teorisi tartışmalarına ışık tutacak sözünü paylaşarak bitiriyorum: “**Önyargıları yok etmek atom çekirdeğini parçalamaktan daha zordur.**”

Charles Darwin başlığının yazımında yararlanılan kaynaklar:

Charles Darwin, *Türlerin Kökeni*, çev. Öner Ünalın, Onur Yayınları, Ankara, 2. Baskı: Nisan 1976.

Charles Darwin, *Türlerin Kökeni*, çev. Bahar Kılıç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 15. Baskı: Nisan 2021.

Daniel C. Dennett, *Darwin'in Tehlikeli Fikri*, çev. Aybey Eper, Bahar Kılıç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 2. Basım: Nisan 2022.

Carl Sagan, *Karanlık Bir Dünyada Bilimin Mum Işığı*, çev. Miyase Göktepeli, TÜBİTAK-YKY Yayını, Ankara, 2. Basım: Ocak 1999.

Michael J. Gelb, *Dehanızı Keşfedin*, çev. Handan Balkara, Boyner Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Mart 2003.

Michael H. Hart, *Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100*, çev. Nurşan Üstüntaş, Neden Kitap, İstanbul, 1. Baskı: Ocak 2006.

Peter Aughton, *Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler*, çev. Deniz Berktaş, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2019.

- Alan Moorehead, *Darwin ve Beagle Serüveni*, çev. Nermin Arık, TÜBİTAK-YKY Yayını, Ankara, 2. Basım: Ekim 1998.
- Stephen Jay Gould, *Darwin ve Sonrası*, çev. Ceyhan Temürcü, TÜBİTAK Yayını, Ankara, 1. Basım: Mayıs 2000.
- Martin Seymour-Smith, *YÜZYILLARIN 100 KİTABI*, çev. Özden Arıkan, - Charles Darwin- BZD Yayıncılık, İstanbul, Şubat 2000.
- Colin A. Ronan, *Bilim Tarihi*, çev. Ekmeleddin İhsanoğlu, Feza Günergun, TÜBİTAK Yayını, Ankara, 1. Basım: Ocak 2003

YARARLANILAN TÜM KAYNAKLAR

- Adrian Berry, Sonsuzluğun Kıyıları, eviri: Aslı Biçen, TÜBİTAK Yayınları, Ankara, 4. Basım: Şubat 2002.
- Adrian Goldsworthy, Caesar, ev. Efe Kurtluoęlu, Türkiye İř Bankası Kültür Yayınları, 1. Basım, İstanbul, Şubat 2014.
- Alan Moorehead, Darwin ve Beagle Serüveni, ev. Nermin Arık, TÜBİTAK-YKY Yayını, Ankara, 2. Basım: Ekim 1998.
- Alice Marriott, Carol K. Rachlin, Kızılderili Mitolojisi, ev. nsal znl, İmge Kitabevi, Ankara, 4. Baskı: Ağustos 2003.
- Antonio Clericuzio, *Bilimin Mekanları: Saraylar ve Hamileri*, (Editör) Umberto Eco, **16. Yüzyıl, Tarih Giriş (yazısı)**, ev. Adnan Tonguç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Ekim 2019, s. 499.
- Antonio Clericuzio, *Salgın Hastalıklar, Sağlık Kuruluşları, Doktorluk*, (Editör) Umberto Eco, **16. Yüzyıl** (içinde), ev. Adnan Tonguç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Ekim 2019, s. 475.
- Aurelio Musi, *Kolomb ncesi Deniz Seferleri ve Coğrafi Keşifler*, Umberto Eco (Editör), **Orta aę**, (içinde), ev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 177-181.
- Bartolom  de Las Casas, Kızılderililer Nasıl Yok Edildi, ev. Merem Ural, Şule Yayınları, İstanbul, 6. Baskı: Ekim 2021.
- Beau Riffenburgh, Antik Dönemden Günümüze HARİTACILAR, ev. aęlar Sunay, İř Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2012.
- Brian Cotterell – Johan Kamminga, Endüstri ncesi Teknolojilerin Mekanığı, ev. Atill  Bir, Literatür Yayıncılık, Birinci Basım, İstanbul, Ekim 2002.
- Cahit Talas, Ekonomik Sistemler, Doğan Yayınevi, Ankara, İkinci Baskı: Mayıs 1974.
- Carl Sagan, Karanlık Bir Dünyada Bilimin Mum Işığı, ev. Miyase Göktepeli, TÜBİTAK-YKY Yayını, Ankara, 2. Basım: Ocak 1999.

- Carlo M. Cipolla, *Yelken ve Top*, çev. Aslı Kayabal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2003.
- Cemal Bali Akal, “*Avrupa, Amerika’yı nasıl ele geçirdi?*”, Popüler Tarih Dergisi (içinde), Sayı: 34, Haziran 2003, s. 19-23.
- Charles Darwin, *Türlerin Kökeni*, çev. Bahar Kılıç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 15. Baskı: Nisan 2021.
- Charles Darwin, *Türlerin Kökeni*, çev. Öner Ünal, Onur Yayınları, Ankara, 2. Baskı: Nisan 1976.
- Charles Tilly, *Avrupa’da Devrimler 1492-1992*, çev. Özden Arıkan, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 1995
- Chester G. Starr, *Antik Çağda Deniz Gücü*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 1. Basım 2000, s. 7-21.
- Christon I. Archer, John R. Ferris, Holger H. Herwig, Timothy E. Travers, *Dünya Savaş Tarihi*, çev. Cem Demirkan, İş Bankası Kültür Yayınları, 1. Basım: 2020.
- Clive Ponting, *Dünya Tarihi*, çev. Eşref Bengi Özbilen, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Mayıs 2011.
- Colin A. Ronan, *Bilim Tarihi*, çev. Ekmeleddin İhsanoğlu, Feza Günergun, TÜBİTAK Yayını, Ankara, 1. Basım: Ocak 2003.
- Daniel C. Dennett, *Darwin’in Tehlikeli Fikri*, çev. Aybey Eper, Bahar Kılıç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 2. Basım: Nisan 2022.
- Daniel J. Boorstin, *Keşifler ve Buluşlar*, İş Bankası Kültür Yayınları, çev. Fatoş Dilber, İstanbul, 1994.
- David Dale, *The 100 Things About Australia*, Pan Macmillan, Sydney, First Published: 1996.
- David N. Livingstone, Charles W. J. Withers, *Coğrafya ve Devrim*, çev. Dilek Cenkçiler, YKY Yayınları, İstanbul, 2. Bask: Mart 2018.
- David Wootton, *Bilimin İcadı*, çev. Nurettin Elhüseyni, YKY Yayınları, 1. Baskı: İstanbul, Ocak 2019.
- DEVRİMLER ve Karşı -Devrimler ANSİKLOPEDİSİ, “Amerikan Devrimi” Gelişim Yayınları, Cilt: 4, İstanbul, 1975.
- DEVRİMLER ve Karşı-Devrimler ANSİKLOPEDİSİ, “Çin Devrimi”, Gelişim Yayınları, c. 1, İstanbul, 1975.
- Ebru Boyar- Kate Fleet, *Osmanlı İstanbul’unun Toplumsal Tarihi*, Çev. Serpil Çağlayan, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2. Basım: Mart 2017

- Emile Burns, Marksizm Nedir?, çev. Mehmet Dikmen, Yordam Kitap, İstanbul, Birinci basım: Ocak 2009.
- Emma Marriott, Dünya Tarihi, çev. Egemen Yalgür, Maya Kitap, İstanbul, 20. Baskı: Ekim 2021.
- Emrah Safa Gürkan, Sultanın Korsanları, Kronik Kitap, İstanbul, 1. Baskı: Ekim 2018.
- Emre Öktem, Bleda R. Kurtdarcan, Deniz Haydutluğu ve Korsanlık, Kaptan Yayıncılık, İstanbul, Birinci Baskı: Nisan 2011.
- Ernle Bradford, Akdeniz, çev. Ahmet Fethi, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, Birinci basım: Mart 2004.
- Erol Mütercimler, “Avustralya Örneğinde Türk Göçü ve Sorunları (1967-1997)” (yayımlanmamış doktora tezi), İstanbul Üniversitesi, Kabul tarihi: 1998.
- Erol Mütercimler, Kadınlar, Gemiler, Otomobiller, Alfa Yayıncılık, İstanbul, 2. Baskı: Şubat 2004
- Erol Mütercimler, Stratejik Düşünme, Alfa Yayınevi, İstanbul, 10. Basım: Şubat 2021.
- Eser Coşkun, Son Aborijinler, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2. Basım: Nisan, 2022
- Eugene Lyon, “Search for Colombus”, National Geographic, c. 181, No:1, Ocak 1992, s. 3-39.
- Eva Cancık – Kirschbaum, Assurlular, çev. Firuzan Gürbüz Gerhold, Alfa Yayınevi, 1. Basım: İstanbul, 2020.
- Faruk Sönmezoğlu, Uluslararası Politika ve Dış Politika Analizi, Der Yayınları, İstanbul, 6. Baskı: Kasım 2014.
- Feray Coşkun, *Sultanın Haritaları*, Atlas Dergisi (içinde), Sayı:145, Nisan 2005, s. 89-110.
- Fernand Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayıncılık, c. 2, İstanbul, 1990.
- Fernand Braudel, Uygarlıkların Grameri, İmge Yayınevi, Ankara, 1997, s. 514-519.
- Fritz Kretzschmer, Antik Roma’da Mimarlık ve Mühendislik, çev. Z. Zühre İlkelen, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 2000
- Fuat Sezgin, İslam Uygarlığında Astronomi, Coğrafya ve Denizcilik, Boyut Yayınları, (Almanca 5 ciltten derleme), İstanbul, 2007.
- Gaius Julius Caesar, İç Savaş, çev. Furkan Akderin, (ara kısım: LIV), Alfa Yayınevi, 1. Basım, İstanbul, Temmuz 2007.

- Gebhard J. Selz, Sümerler ve Akadlar, çev. Firuzan Gürbüz Gerhold, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Aralık 2020.
- GEMİCİ DİLİ**, Yazan: Mustafa Zaloğlu, Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı, İstanbul, 1998.
- GEMİLER SÖZLÜĞÜ**, Hazırlayan: Selim Özen, “Kalyon” ve “Karavela” maddeleri, Denizler Kitabevi, İstanbul, Şubat 2017
- Giovanni Di Pasquale, *Coğrafyacılar ve Seyir Kılavuzu Yazarları*, Umberto Eco (Editör), **Antik Yunan**, (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2017, s. 1119-1126.
- Giovanni Di Pasquale, *Yolculuklar, Araştırmalar, Keşifler*, Umberto Eco (Editör), **Orta Çağ**, (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 440-446.
- Herbert Richmond, Devlet Adamları ve Deniz Gücü, çev. Celal Eyi-ceoğlu, Düzenleyen: Cengiz Gülmeden, Dz. K.K.lığı Basımevi, Ankara, 2002.
- Herodotos, Herodot Tarihi, çev. Müntekim Ökmen (Yunanca aslıyla karşılaştıran ve sunan: Azra Erhat), Remzi Kitabevi, 1. Basım, İstanbul, Aralık, 1973.
- Homeros, İlyada, çev. Azra Erhat, A. Kadir, Sander Yayınları, İstanbul, 3. Baskı, Kasım, 1975.
- Homeros, Odysseia, çev. Azra Erhat, A. Kadir, Sander Yayınları, İstanbul, 2. Baskı, Eylül 1978.
- Isaia Iannaccone, *Çin’de Bilim ve Teknik*, Umberto Eco (Editör), **Orta Çağ**, Keşifler-Ticaret-Ütopyalar (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 524-525.
- Ivana Ait, *Barbarlar, Hristiyanlar, Müslümanlar*, Ed. Umberto Eco, **Orta Çağ (içinde)**, çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Şubat 2014, s. 291-293.
- J. G. Landels, Eski Yunan ve Roma’da Mühendislik, çev. Barış Bıçakçı, TÜBİTAK Popüler Bilim Kitapları, 8. Basım, Ankara, Mayıs 2000.
- Jacques Attali, **1492**, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1. Baskı: Ekim 1992.
- James C. Davis, İnsanın Hikâyesi, çev. Barış Bıçakçı, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 4. Baskı: Aralık 2009.

- James Stavridis, *Deniz Gücü*, çev. Nil Tuna, Varol Ataman, Epsilon Yayınevi, İstanbul, 1. Baskı: Ocak 2021.
- Jean Ziegler, *Dünyanın Yeni Sahipleri*, çev. Mahmut Nedim Demirtaş, Altın Kitaplar, İstanbul, 1. Basım: Haziran 2004.
- Joachim G. Leithauser, *Ufku Ötesindeki Dünyalar*, çev. Derin Türkömer, Doğan Kitap, İstanbul, 2. Baskı: Ağustos 2002; (İlk baskısı: J. G. Leithauser, *Dünyamızın Fatihleri*, çev. Derin Türkömer, Milliyet Yayınları, Kasım 1971.
- Jock Collins, *Migrant Hands in a Distant Land*, Pluto Press, NSW, 1991.
- John H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, çev. Füsün Tayanç, Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Eylül 2004.
- Kemal Özdemir, “*Haritada Akdeniz Damgası Portolanlar*”, Popüler Tarih Dergisi, Mart 2001, sayı 10, s. 22-23.
- KEŞİFLER ATLASI*, çev. Yeşim Özdemir, Süleyman Genç, Deniz Özen; Boyut Yayıncılık, İstanbul, 1. Basım, 2012.
- Laura Barletta, Tarih- Giriş, *Modern Devletlerin Oluşumu*, Umberto Eco (Editör), **Orta Çağ**, (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 20-22.
- Laurence Bergreen, *Macellan Dünyanın Ucunu Aşmak*, çev. Ebru Kılıç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Ocak 2020.
- Laurence Bergreen, *MACELLAN*, çev. Ebru Kılıç, Türkiye İş bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Ocak 2020.
- Levent Cinemre, “*İskandinavlar Amerika’da Vikinglerin Büyük Deniz Serüveni*”, Popüler Tarih Dergisi, Mart 2003, sayı 31, s. 24-31.
- Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul, 1. Basım, 2002.
- Lionel Casson, *Eski Çağlarda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, R. Portakal Sanat Kültür Antika, Sayı: 26, s. 7-17, İstanbul, Yaz 2002
- Liu Yingsheng, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, çev. Aziz Erkan, Deniz Kızılçeç, Canut Yayınevi, İstanbul, 1. Baskı: Mart 2021.
- Lloyd Spencer, Andrzej Krauze, *Aydınlanma*, çev. Erhan Kibaroglu, NTV Yayınları, İstanbul, 2. Baskı: Ekim 2014.

- M. Hardt, A. Negri, İmparatorluk, çev. Abdullah Yılmaz, Ayrıntı Yayınları, İstanbul, İkinci Basım: 2001.
- M. İlin, E. Segal, İnsan Nasıl İnsan Oldu, çev. Ahmet Zekerya, Yeni Dünya Yayınları, İstanbul, 1979.
- Mahfi Eğilmez, Tarihsel Süreç İçinde Dünya Ekonomisi, Remzi Kitabevi, İstanbul, 8. Basım: Ağustos 2019.
- Manjorie Barnard, A History of Australia, **Publisher: Angus & Robertson**, Sydney, 1986.
- Marc Ferro, Sömürgecilik Tarihi, çev. Muna Cedden, İmge Kitabevi, Ankara, 3. Baskı: Mayıs 2017.
- Marjolein 't Hart, "Felenk Ayaklanması 1566-81", *Batı'da Devrimler ve Devrimci Gelenek 1560-1991*, (içinde: s. 31), Derleyen: David Parker, çev. Kemal İnal, Dost Kitabevi, Ankara, Birinci Baskı: Eylül 2003.
- Martin Seymour-Smith, YÜZYILLARIN 100 KİTABI, çev. Özden Arıkan, - Charles Darwin- BZD Yayıncılık, İstanbul, Şubat 2000.
- Merry E. Wiesner-Hanks, Erken Modern Dönemde Avrupa 1450-1789, çev. Hamit Çalışkan, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 1. Baskı: Temmuz 2009.
- Michael H. Hart, Dünya Tarihine Yön Veren En Etkin 100, çev. Nurşan Üstüntaş, Neden Kitap, İstanbul, 1. Baskı: Ocak 2006.
- Michael J. Gelb, Dehanızı Keşfedin, çev. Handan Balkara, Boyner Yayınları, İstanbul, 1. Basım: Mart 2003.
- Michael Jursa, Babilliler, çev. Firuzan Gürbüz Gerhold, 1. Basım, İstanbul, Nisan 2017.
- Michel Mollat du Jourdin, Avrupa ve Deniz, çev. A. Muhittin Kargın, Afa Yayınları, İstanbul, 1993.
- Montaigne, Denemeler, çev. Sabahattin Eyüboğlu, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 1. Baskı: Kasım 1999.
- Mustafa Özel (derleyen), *Kapitalizm ve Din*, Ağaç Yayıncılık, İstanbul, 15 Şubat 1993.
- Nathan Rosenberg ve L. E. Birdzell Jr., Batı Nasıl Zengin Oldu, çev. Erdal Güven, Forum yayıncılık, İstanbul, 1992.
- Nazım Güvenç, Küreselleşme ve Türkiye, BDS Yayınları, İstanbul, Temmuz 1998.
- Nejat Tarakçı, Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Dz.K.K. Deniz Basımevi, İstanbul, 2. baskı: Eylül 2009.

- Niall Ferguson, İmparatorluk, Britanya'nın Modern Dünyayı Biçimlendirmesi, çev. Nurettin Elhüseyni, YKY Yayınları, İstanbul, 6. Baskı: Şubat 2020.
- Nigel Cliff, Son Haçlılar, çev. Deniz Güzelgün, Remzi Kitabevi, İstanbul, 1. Basım: Haziran 2013.
- Niyazi Berkes, 100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi, 1. cilt, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 2. Baskı: Nisan 1972.
- Niyazi Berkes, 100 Soruda Türkiye İktisat Tarihi, 2. cilt, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 2. Baskı: Aralık 1975.
- Özgür Adadağ, “Dünyanın çevresini dolaşan ilk insan: Köle Henrique”, NTV Tarih Dergisi, Sayı 8, Eylül 2009, s. 68-71.
- Paolo Emilio Taviani, Cristoforo Colombo'nun Maceraları, çev. Tülin Altınova, Kitap Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Mart 2003.
- Peter Aughton, Dünyanın Çehresini Değiştiren Seyahatler, çev. Deniz Berktaş, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2019.
- Pierre Marc, Michael Brix, Yenidünya'nın Keşfi KOLOMB, çev. Leman Çalışkan, Milliyet Yayınları, İstanbul, 1. Baskı: Temmuz 1996.
- Polybios, Historiai, Akdeniz Dünyası ve Roma'nın Yükselişi, çev. Oğuz Yarlıtaş, I ve II. Kitap, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Şubat 2022.
- Raimondo Luraghi, Sömürgecilik Tarihi, çev. Halim İnal, E yayınları, İstanbul, Birinci Basım: 1975.
- Ramez Naam, Sınırsız Kaynak, çev. Gökçe Ergin, Ege Candemir, Nail Kitabevi, İstanbul, 2013
- Rona Aybay, İnsan Hakları Hukuku, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 4. Baskı: Ağustos 2019.
- Rossana Sicilia, İber Yarımadası, *Portekiz'in Coğrafi Keşifleri ve Fatihleri*, Umberto Eco (Editör), **Orta Çağ**, (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 123-124.
- Russel Ward, Concise History of Australia, University of Queensland Press, Queensland, 1992.
- Sadun Aren, 100 Soruda Ekonomi El Kitabı, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 4. Baskı: Eylül 1973.
- Saime Yüceer, *İngiltere Sömürge İmparatorluğu'nun Doğuşu*, Askeri Tarih Bülteni (içinde), Yıl: 11, Sayı: 21, Ağustos 1986, s. 121-139.

- Sait Talat, “Orta Zaman Denizciliği”, 331 sayılı Deniz Mecmuası Tarih Kısmı İlavesi, Deniz Matbaası, İstanbul, 1 İkincikânun-Ocak: 1934.
- Samuel P. Huntington, Biz Kimiz, çev. Aytül Özer, CSA Yayını, İstanbul, Birinci Baskı: Ekim 2004.
- Server Tanilli, Uygarlık Tarihi - Çağdaş Dünyaya Giriş, Say Yayınları, İstanbul, 4. Baskı: Nisan 1981.
- Server Tanilli, Yüzyılların Gerçeği ve Mirası – İnsanlık Tarihine Giriş, Cilt: II, Orta Çağ, Say Yayınevi, İstanbul, Ocak 1986.
- Server Tanilli, Yüzyılların Gerçeği ve Mirası – İnsanlık Tarihine Giriş, Cilt: III, XVI ve XVII. Yüzyıllar, Say Yayınevi, İstanbul, Nisan 1987.
- Simon Garfield, Harita Üzerinde, çev. Barış Emre Alkım, Domingo Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2020, Birinci Basım: Haziran, 2013.
- Simon Tormey, Anti-Kapitalizm, çev. Ümit Aydoğmuş, Everest Yayınları, İstanbul, 1. Basım: 2006.
- Stefan Brink, Neil Price (ed.), Viking Dünyası, (içinde) Jan Bill; *Viking Gemileri ve Deniz*, çev. Ebru Kılıç, Alfa Yayınevi, 2. baskı, İstanbul, 2020.
- Stephen Jay Gould, Darwin ve Sonrası, çev. Ceyhan Temürcü, TÜ-BİTAK Yayını, Ankara, 1. Basım: Mayıs 2000.
- Strabon, Geographika, çev. Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul, 9. Baskı, 2018.
- Susan Wise Bauer, *Antik Dünya* (içinde), “Ticaret Merkezleri ve Koloniler”, çev. Mehmet Moralı, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2013.
- Taha İ., Özel, İngiliz Doğu Hindistan Şirketi, Vadi Yayıncılık, İstanbul, 3. Baskı: Haziran, 2021.
- TARİH KİTABI*, (The History Book- Penguin Random House)’dan, Türkçe Yayınlayan: Alfa Yayınevi, çev. Tufan Göbekçin, İstanbul, 1. Basım: 2017.
- TARİHTE TÜRKİYE HARİTALARI*, Bülent Özukan, Boyut Yayıncılık, İstanbul, 2020.
- Thukydides, Peloponnesos Savaşı, çev. Tanju Gökçöl, Hürriyet Yayınları, İstanbul, Mart 1976.
- Ulrich Im Hof, Avrupa’da Aydınlanma, çev. Şebnem Sunar, Afa Yayıncılık, İstanbul, 1995.

- Umberto Eco, *Barbarlar, Hıristiyanlar, Müslümanlar, Orta Çağ (içinde)*, çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Şubat 2014, s. 15-23.
- Valdo d'Arienzo, *Kredi Sistemi, Para ve Monte di Pietalar*, Umberto Eco (Editör), **Orta Çağ**, Keşifler-Ticaret-Ütopyalar (içinde), çev. Leyla Tonguç Basmacı, Alfa yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Kasım 2015, s. 174-175.
- Victor Davis Hanson, *Batı Neden Kazandı? Katliam ve Kültür*, çev. Ali Çakıroğlu, Aykırı Yayıncılık, İstanbul, 2003.
- Vittorio H. Beonio Brocchieri, *Denizler Hakimiyeti*, (Editör) Umberto Eco, **16. Yüzyıl** (içinde), *Köle ticareti*, çev. Adnan Tonguç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Ekim 2019, s. 73.
- Vittorio H. Beonio Brocchieri, *Dünya Küçük Kolomb'un Devrimi*, (Editör) Umberto Eco, **16. Yüzyıl, Tarih Giriş (yazısı)**, çev. Adnan Tonguç, Alfa Yayınevi, İstanbul, 1. Basım: Ekim 2019, s. 20.
- William H. McNeill, *Dünya Tarihi*, çev. Alâeddin Şenel, Kaynak Yayınları, İstanbul, Birinci baskı: 1985.
- Yücel Köyağasıoğlu, *Denizin Kanatlı Perileri Yelkenliler, Naviga Yayınları*, İstanbul, 1. Baskı: Şubat 2014.
- Yuval Noah Harari, *SAPIENS*, çev. Ertuğrul Genç, Kolektif Kitap, İstanbul, 1. Baskı: Şubat 2015.
- Zeki Tez, *Astronomi ve Coğrafyanın Kültürel Tarihi*, Doruk Yayınları, İstanbul, 2009.



Erol Mütercimler Güney Afrika'da, Yıl 2005

Uygarlık tarihi boyunca insanlık keşifler, icatlar, buluşlar peşinde koşmuştur. Bu yüzlerce yıl değil binlerce yıl sürmüş olan bir zorlu serüven.

Uygarlık, medeniyet, kültür... Adını her ne koyarsak koyalım, bunun ağırlıklı olarak su yollarından yararlanılarak coğrafyadan coğrafyaya taşındığını saptamaktayız.

Asya'nın baharatını Avrupa'ya taşımak amacıyla yola çıkan, İspanyol, Portekiz denizcileri, farkında olmadan kıtalar keşfettiler. Hırsları altın ve gümüşün peşine düşmek, motivasyonları da "Hristiyanlaştırmak" oldu.

Önce işgal ardından fethetmeye giriştiler. Hollanda, İngiltere, Fransa ve devamında gücü yeten Avrupa devletleri de kıtaları ve ülkeleri istila etmeye başladı...

"Uygarlık" kölecilik aracılığıyla, "gelişme" katliam yoluyla yerleştirildi.

Piskopos Las Casas raporunda ve kitabında, "Milyonlarca insanın öldürülmesini, altın hırsı, açgözlülük, kısa sürede zenginleşmek ve liyakatıyla orantısız yüksek mevkilere gelmek..." şeklinde açıklamış ve 12 milyondan fazla insanın Hristiyanlar tarafından öldürüldüğünü raporuna eklemiştir.

Coğrafi keşiflerde rolü olan keşiflerin toplu katliamı insanlık tarihi açısından utanç vericidir, ama bu keşifler sürecinin sonucunda da uygarlığın gelişmesinde de çok olumlu gelişmeler olduğu da yadsınamaz bir gerçektir.

Hemen her alanda dünyamızı değiştiren ve dönüştüren coğrafi keşifler; köleciliğin, sömürgeciliğin ve emperyalizmin tarihidir.

Bu kitap, coğrafi keşiflerin, keşiflerin, buluşların, icatların ve öldürülen milyonlarca insanın öyküsüdür.



ALFA



alfakitap



alfakitap



alfakitap

www.alfakitap.com



9 786254 496844

ARAŞTIRMA