

"ONUN YOLCULUĞU, İNSANLIK TARİHİNİN
EN HARİKULADE ODYSSEİA'SIYDI
BELKİ DE."

STEFAN ZWEIG

MACELLAN
BİR İNSAN
BİR YAŞAM

10. BASKI
Çeviri: ZEHRA AKSU YILMAZER

♥ can
modern



STEFAN ZWEIG
MACELLAN
BİR İNSAN BİR YAŞAM

Can Modern

Macellan: Bir İnsan Bir Yaşam, Stefan Zweig
Almanca aslından çeviren: Zehra Aksu Yılmaz

Magellan: Der Mann und seine Tat

© 2010, Can Sanat Yayınları A.Ş.

Tüm hakları saklıdır. Tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

1. basım: 2010

10. basım: Temmuz 2020, İstanbul

Bu kitabın 10. baskısı 5 000 adet yapılmıştır.

Dizi editörü: Emrah Serdan

Editör: Şebnem Sunar

Kapak tasarımı: Utku Lomlu / Lom Creative (www.lom.com.tr)

Baskı ve cilt: Özkaracan Matbaacılık ve Ciltçilik San. ve Tic. Ltd. Şti.

Evren Mah. Gülbahar Cad. No: 62 Bağcılar / İstanbul

Sertifika No: 45469

ISBN 978-975-07-2241-7

CAN SANAT YAYINLARI

YAPIM VE DAĞITIM TİCARET VE SANAYİ A.Ş.

Hayriye Caddesi No: 2, 34430 Galatasaray, İstanbul

Telefon: (0212) 252 56 75 / 252 59 88 / 252 59 89 Faks: (0212) 252 72 33

canyayinlari.com/9789750722417

yayinevi@canyayinlari.com

Sertifika No: 31730

STEFAN ZWEIG
MACELLAN
BİR İNSAN BİR YAŞAM

BIYOGRafi

Almanca aslından çeviren
Zehra Aksu Yılmaz

♥can

Stefan Zweig'in Can Yayınları'ndaki diğer kitapları:

Dünün Dünyası, 1985

Amok Koşucusu, 1990

Yarının Tarihi, 1991

Lyon'da Düğün, 1992

İnsanlığın Yıldızının Parladığı Anlar,
1995

Joseph Fouché, 1996

Günlükler, 1997

Satranç, 1997

Değişim Rüzgârı, 1998

Amerigo, 2005

Marie Antoinette, 2006

Sabırsız Yürek, 2006

Rotterdamlı Erasmus, 2008

Balzac, 2009

Hayatın Mucizeleri, 2011

Montaigne, 2012

*Vicdan Zorbalığı Karşı ya da Castello
Calvin'e*, 2014

Üç Usta: Balzac, Dickens, Dostoyevski,
2015

Mary Stuart, 2016

*Şeytanla Savaş: Hölderlin, Kleist,
Nietzsche*, 2017

*Bilinmeyen Bir Kadının Mektubu - Bir
Kadının Hayatından 24 Saat*, 2017

*Kendi Hayatını Yazan Üç Yazar:
Casanova, Stendhal, Tolstoy*, 2017

O muydu?, 2018

Bir Kalbin Çöküşü, 2018

Émile Verhaeren, 2019

Olağanüstü Bir Gece, 2019

Brezilya, 2020

STEFAN ZWEIG, 1881'de Viyana'da doğdu. Avusturya, Fransa ve Almanya'da öğrenim gördü. Savaş karşıtı kişiliğiyle dikkat çekti. 1919-1934 yılları arasında Salzburg'da yaşadı, Nazilerin baskısı yüzünden Salzburg'u terk etmek zorunda kaldı. 1938'de İngiltere'ye, 1939'da New York'a gitti, birkaç ay sonra da Brezilya'ya yerleşti. Önceleri Verlaine, Baudelaire ve Verhaeren çevirileriyle tanındı, ilk şiirlerini ise 1901'de yayımladı. Çok sayıda deneme, öykü, uzun öykünün yanı sıra büyük bir ustalıkla kaleme aldığı yaşamöyküleriyle de ünlüdür. Psikolojiye ve Freud'un öğretisine duyduğu yoğun ilgi, Zweig'in derin karakter incelemelerinde ifade bulur. Özellikle tarihsel karakterler üzerine yazdığı yorumlar ve yaşamöyküleri, psikolojik çözümler bakımından son derece zengindir. Zweig, Avrupa'nın içine düştüğü siyasi duruma dayanarak 1942'de Brezilya'da karısıyla birlikte intihar etti.

ZEHRA AKSU YILMAZER, Giresun'da doğdu. Ortaokul ve liseyi Almanya'da okudu. Hacettepe Üniversitesi İngilizce Mütercim Tercümanlık Bölümü'nden mezun oldu. Aralarında Stefan Zweig'in *Macellan*, Gustav Meyrink'in *Kardinal Napellus*, Hermann Hesse'nin *Doğu Yolculuğu*, Carl Gustav Jung'un *Dört Arketip*, Erik Hornung'un *Mısır Tarihi* ve *Mısır Ötedünya Kitapları*, Gisela Bock'un *Avrupa Tarihinde Kadınlar*, Lukas Bärfuss'un *Yüz Gün*, Urs Widmer'in *Babamın Kitabı* adlı kitapların da bulunduğu yapıtları dilimize kazandırdı.

İçindekiler

Giriş	11
Navigare necesse est	17
Macellan Hindistan'da	41
Macellan zincirlerini kırıyor	60
Bir fikir gerçekleşiyor	80
Bir irade bin dirence karşı	98
Yola çıkış	113
Boşuna arayış	128
Ayaklanma	149
Büyük an	165
Macellan krallığını keşfediyor	189
Son zaferden önce gelen ölüm	205
Lidersiz dönüş yolculuğu	220
Ölümler haksız çıkar	244
Zamandizin	257
Brezil Diyarı'ndan Newe Zeytung'un nüshası	259
Majesteleri'nin, Macellan ve Faleiro'yla Baharat Adaları'nın keşfine binaen yaptığı mukavele	261
Macellan'ın filosu için yapılan masrafların listesi	267
Yayıncının sonsözü	281
Kaynakça	293

Navigare necesse est

Başlangıçta baharat vardı. Romalılar sefer ve savaşlarında Doğu'nun acılı ya da uyuşturucu, yakıcı ya da esrikleştirci maddelerinin tadını aldıktan sonra, Batı dünyası mutfağında ve ambarında *especeria*'dan, yani Hint baharatından bir daha vazgeçemez, vazgeçmek de istemez. Zira Kuzey mutfağı, Ortaçağ'ın ortalarına dek hayal bile edilemeyecek kadar tatsız tuzsuzdur. Bugün yaygın olarak tüketilen patates, mısır ve domates gibi tarla ürünlerinin Avrupa'yı yurt edinmeleri uzun zaman alacaktır; yiyeceklere ekşilik katmak için limon, tatlandırma için şeker kullanılmıyordur henüz, kahve ve çayın ince aroması daha keşfedilmemiştir; prenslerin ve seçkinlerin sofralarında bile yemeklerin ruhsuz yavanlığını bastıran tek şey, amaçsızca tıkmaktır. Fakat ne harikuladedir ki, tek bir Hint baharatı tanesi, bir-iki fiske karabiber, biraz muskat rendesi, bir tutam zencefil ya da tarçın katıldığında en kötü yemekler bile değişir, yabancı ve lezzetli bir uyarıyla mest olur damak. Ekşi ve tatlı, acı ve yavan arasında gidip gelen keskin majör ve minörler arasında aniden lezzetli tınlar ve ara tonlar çınlamaya başlamıştır; Ortaçağ'ın hâlâ barbar olan tat alma duyuları, çok kısa süre içinde bu yeni çeşnilere doyamaz hale gelir. Bir yemek ancak aşırı miktarda karabiberle çeşnilendiril-

diğinde doğru düzgün yapılmış sayılır; biraya bile zencefil katılır, şarap ise toz baharatla öyle bir çeşnilendirilir ki, her yudumu boğazı biber gibi yakar. Fakat Batı dünyasının dev miktarlarda *especeria*'ya ihtiyaç duyduğu tek yer mutfak değildir; kadınların beğenilme tutkusu Arabistan'ın güzel kokularına, hep daha yenilerine, şehvetli misk, tahrik edici amber, tatlı rayihalı gülyayağına olan talebi devamlı artırır; dokumacılar ve kumaş boyacıları Çin ipeklerini, Hint ipeklerini onlar için işlemektedir; kuyumcular Seylan'ın beyaz incilerini, Narsingar'ın¹ mavimsi pırlantalarını açık artırmalarda onlar için satın alır. Katolik Kilisesi, Doğu'nun ürünlerine daha da çok ihtiyaç duyar; çünkü Avrupa'nın binlerce, on binlerce kilisesindeki buhurdanlıklarda yakılan binlerce, on binlerce kokulu günlüğün hiçbiri Avrupa topraklarında yetişmez; binlerce, on binlerce tane, denizden ve karadan Arabistan'ın zorlu yollarından ta buralara getirilir. Eczacılar da daimi müşterileridir övgüler yağdırılan Hint maddelerinin, afyon, kâfuru ve değerli kitrenin ve onlar çok iyi bilirler ki, porselen ecza havanının üzerinde mavi harflerle *arabicum* ya da *indicum* sözcükleri yazmıyorsa, hastalar hiçbir balsamı, hiçbir ilacı yeterince şifalı bulmaz artık. Doğu'dan gelen her şey ayrıksı, nadide ve egzotik ve belki de pahalı olması nedeniyle Avrupa'nın gözünde kendiliğinden hipnotize eden bir cazibe kazanmıştır. Arapça, Farsça, Hintçe, Ortaçağ'da (tıpkı on sekizinci yüzyılda Fransızca kökenli her şeyde olduğu gibi) bol, rafine, soylu, leziz ve değerli sıfatlarıyla eşanlı hale gelir. *Especeria* kadar talep edilen bir başka ticari mal daha yoktur; Doğu'nun çiçeklerinin kokusu, Avrupa'nın ruhunu büyüleyip esrikleştirmiştir sanki.

1. Bangladeş'te bir bölge.

Fakat çok moda oldukları için hiç ucuzlamaz Hint malları, daha da pahalıdır: Fiyatların hiç durmadan yükselen eğrisini bugün hesaplamak bile mümkün değildir, çünkü tarihî fiyat tabloları soyut kalmaya mahkûmdur; baharatın değerinin ne kadar aşırı boyutlara ulaştığını anlamak için bugün lokantalardaki her masada bulunan ve kum gibi dikkatsizce dökülüp saçılan karabiberin, ikinci bin yılın başında tane tane sayıldığını ve ağırlığının gümüşünkine neredeyse eşdeğer olduğunu anımsamak gerekir. Karabiber o kadar mutlak bir değere sahipti ki, bazı devletler ve kentler hesaplarını, sanki değerli bir madenmiş gibi, karabibere göre yapıyorlardı: Karabiberle arsa ve arazi sahibi olunuyor, drahomalar ödeniyor, yurttaşlık hakkı satın alınabiliyordu; bazı hükümdarlar ve kentler, gümrük bedellerini karabiber ağırlığına göre belirliyordu ve Ortaçağ'da bir insanın çok zengin olduğunu belirtmek için "karabiber çuvalı" ifadesi kullanılıyordu. Zencefil ve tarçın, kınakına ve kâfurunda sarraf ve eczacı tartılarında tartılıyordu ve hafif bir esinti bu değerli tozların bir taneciğini bile havaya kaldırmaz, diye tartma işlemi esnasında kapı ve pencereler sımsıkı kapatılıyordu. Karabibere bunca değer yüklenmesi bugün bize saçma gelse de karabiberin Avrupa'ya nakliyesi esnasında karşılaşılan zorluklar, alınan riskler hesaba katıldığında bu gayet doğaldır. O dönemde Batı ile Doğu diyarları arasındaki mesafe, aklın alamayacağı kadar uzaktır ve gemiler, kervanlar ve arabaların yolda aşmak zorunda olduğu ne çok engel vardır! Her bir tohum, her bir filiz, Malay takımadalarındaki yeşil ağaççıktan Avrupalı tacirin satış tezgâhına ulaşıncaya kadar ne yollardan geçmek zorundadır! Aslında bu baharat çeşitleri çok da nadide değildir. Bizde devedikenleri nasıl her yerde bol miktarda bulunuyorsa, yerkürenin alt yarısında da Tidore Adası'nın tarçın çubukları, Ambon Ada-

sı'nın karanfilleri, Banda'nın muskatları, Malabar Kıyısı'nın karabiber ağaçları aynı bollukta yetişir ve Malay Adaları'nda bir ton baharat, Batı dünyasındaki bir fiske baharattan daha fazla bir anlam taşımaz. Ama "ticaret" sözcüğü "el" sözcüğünden gelir¹ ve ticari mal, çölleri ve denizleri aşarak son alıcıya, yani tüketiciye ulaşıncaya kadar kaç kez el değiştirmek zorunda kalır! En az kâr eden daima birinci eldir; taze çiçekçikleri toplayıp hasır sepetlere dolduran ve sepeti yanık tenli sırtına vurup pazara götüren Malaylı köle kendi terinden başka bir şey kazanmaz. Ama efendisi kâr eder elbette; Müslüman tacir ondan satın aldığı malı küçük bir yelkenli kayığa yükleyip yakıcı güneş altında sekiz-on gün kürek salladıktan sonra Baharat Adaları'ndan Malakka'ya (bugünkü Singapur yakınlarında) gelir. Ağını kurup bekleyen ilk kan emici örümcek buradadır; limanın efendisi, kudretli bir sultan, aktarma yapabilmesi için tacirden vergi ödemesini talep eder. Tacir, ancak parayı ödedikten sonra mis kokulu malını daha büyük bir yelkenliye yükleyebilir ve hantal dümenli, kare yelkenli küçük araç Hindistan'ın bir limanından diğerine yavaş yavaş yol alır. Aylar geçer, tekdüzedir yolculuk, yelkenleri dolduracak rüzgâr çıkmadığında, yakıcı güneş altında günlerce beklenir, sonra ani bir kaçış başlar tayfun ve korsanlardan, iki-üç tropik denizin aşıldığı bu nakliyat, anlatılamayacak kadar zahmetli ve tehlikelidir; her beş gemiden biri yolda korsanların kurbanı olur ve tacir, Cambagda'nın açıklarından geçip de Hürmüz ya da Aden'e sağ salim vardığında Tanrı'ya şükreder, *Arabia felix* ya da Mısır kapılarının önündedir artık. Ama nakliyatın bundan sonraki kısmı daha zahmetsiz, daha tehlikesiz değildir. Binlerce deve,

1. Almandaca ticaret *Handel*, el ise *Hand* demektir.

aktarma limanlarında uzun bir kervan halinde sabırla bekler, efendilerinin işareti üzerine itaatle diz çöker, karabiber ve muskat dolu çuvallar birer birer sırtlarına yüklenir ve bu dört bacaklı gemiler, kum denizinde yavaş yavaş yol alırlar. Arap kervanlarının Hint mallarını –*Binbir Gece*’den isimler geliyor akla– Basra, Bağdat ve Şam üzerinden Beyrut ve Trabzon’a ya da Cidde üzerinden Kahire’ye götürmeleri aylar alır; çölden geçen bu uzun kervan yolları çok eskidir, Firavunlar ve Baktrianeliler¹ dönemindeki tacirlerce bile bilinir. Fakat ne acıdır ki, çölün korsanları Bedeviler de çok iyi bilir bu yolları; aylarca süren binbir zahmetle elde edilen ürün, uğursuz bir saldırıda bir hamlede yok edilebilmektedir. Kum fırtınalarını ve Bedevileri atlatmayı başaran mallar, başka haydutların eline düşer: Hicaz emirleri, Mısır ve Suriye sultanları her deve yükünden, her çuvaldan hayli yüksek bir pay isterler; sırf Mısırlı haydutların bile baharat tüccarlarından aldıkları geçiş vergisinin yılda yüz bin dukayı bulduğu tahmin edilmektedir. Nihayet Nil’in İskenderiye yakınlarındaki ağzına varıldığında sonuncu, ama büyük bir asalak daha bekler kervanı: Venedik filosu. Bu küçük cumhuriyet, rakip kent Bizans’ın kallesçe yerle bir edilmesinden sonra baharat ticareti tekeline ele geçirmiştir; burada mallar doğrudan arabalara yüklenmez, ondan önce, Almanlar, Flamanlar, İngilizlerin katıldığı açıkartırma için Rialto’ya götürülmek zorundadır. Daha sonra geniş tekerlekli arabalara yüklenen mallar, Alplerin karlı buzlu geçitlerinde tıngır mıngır ilerler, tropik güneşin iki yıl önce doğurup olgunlaştırdığı çiçekçikler önce Avrupalı çerçiyle, sonra da tüketiciyle buluşacaktır artık.

Martin Behaim 1492 tarihli ünlü Nürnberg Küre-

1. Hindukuş Dağları ile Ceyhun Irmağı arasında uzanan ve bugünkü Afganistan, Özbekistan ve Tacikistan’ın bir bölümünü içine alan ülke.

si'nde, Hint baharatının sonuncu ele, tüketiciye ulaşın-
caya kadar en az on iki kez el değiştirdiğini hüzünle ya-
zar. "Aynı şekilde, baharatın bizim ülkemize gelmeden
önce Hindistan'daki adalarda, Doğu'da da alınıp satıldı-
ğını bilmek gerekir." Ama kârı paylaşan on iki el olsa da
Hint baharatından her biri yeterince altın suyu çıkarır;
onca riske ve tehlikeye rağmen baharat ticareti, Ortaçağ'
ın en kârlı işi sayılmaktadır; çünkü malın en küçük mik-
tarları bile büyük kâr sağlamaktadır. Varsın beş gemiden
biri –Macellan'ın keşif seferi, bu hesabı doğrulamıştır–
yüküyle birlikte batsın, varsın iki yüz altmış beş kişinin
iki yüzü bir daha geri dönmesin; bu oyunda tayfalar ve
kaptanlar yaşamlarını yitirmiştir gerçi ama tüccar kazan-
mıştır. Beş gemiden biri, baharatla tıka basa yüklü bir
halde üç yıl sonra geri döndüğünde, elde edilen büyük
kâr, tüm zararı telafi edecektir nasılsa, zira on beşinci
yüzyılda tek bir karabiber çuvalı bile bir insan hayatın-
dan daha değerlidir; değersiz insan hayatının arzı ile de-
ğerli baharat talebi arasındaki dengenin daima iyi tuttu-
rulduğuna şaşmamak lazım. Fugger ve Welser aileleri-
ninkilerin yanı sıra Venedik sarayları neredeyse yalnızca
Hint baharatından elde edilen kazançla inşa edilmiştir.

Ama demirin paslanması nasıl kaçınılmazsa büyük
kârlar da büyük kıskançlıklar doğurur. Her ayrıcalık baş-
kaları tarafından haksızlık olarak algılanır ve küçük bir
grubun aşırı derecede zenginleştiği bir yerde, haksızlığa
uğrayanların işbirliği kendiliğinden oluşur. Cenovalılar,
Fransızlar, İspanyollar; altın selini Büyük Kanal'a¹ yön-
lendirmesini bilen becerikli Venedik'e epeyce bir za-
mandan beri yan gözle bakmakta, hele hele Hindistan

1. Canal Grande. Venedik'in başlıca su yolu. Ters S biçimindeki doğal bir yata-
ğı izleyerek San Marco Katedrali'nden Santa Chiara Kilisesi'ne kadar uzanır ve
kenti iki bölüme ayırır.

ile Avrupa arasında aşılmaz bir set kuran Müslüman Mısır ve Suriye'ye daha da fazla kin beslemektedirler. Bu ülkeler hiçbir Hıristiyan gemisinin Kızıldeniz'de seyretmesine, hiçbir Hıristiyan tacirin transit geçmesine izin vermez; Hindistan ticareti ancak Türk ve Arap tacirler aracılığıyla yapılabilir. Bu durumda mallar, Avrupalı tüketiciler için gereksiz yere pahalılaştırmakla ve Hıristiyan ticaretinin kazancı baştan baltalanmakla kalmaz, tüm değerli maden fazlasının Doğu'ya akma tehdidiyle de karşı karşıya gelir; zira Avrupa malları şahane Hint mallarının takas değeriyle asla boy ölçüşemez. Açıkça hissedilen bu ticari dezavantaj bile yeterlidir Batı'nın sabırsızlığını körüklemeye, kendisini iflase sürükleyen bu onur kırıcı denetimden kurtulmayı istemeye; nitekim güç birliği yapılır. Haçlı Seferleri (çoğu kez romantize edildiği gibi) Kutsal Mezar'ı imansızların elinden kurtarmak amacıyla yapılan mistik, dinî bir girişim değildir kesinlikle; tarihin bu ilk Avrupa-Hıristiyan koalisyonu, Kızıldeniz'deki emniyet zincirini delip geçmek ve Avrupa ve Hıristiyanlık için Doğu ticaretinin önünü açmak yolunda atılan ilk bilinçli çabadır aynı zamanda. Bu girişim başarısızlığa uğradığı, Mısır Müslümanlardan koparıp alınamadığı ve İslam, Hindistan'a giden yolları tutmayı sürdürdüğü için Hindistan'a giden serbest, bağımsız, başka bir yol bulma arzusunun doğması kaçınılmazdı. Kolomb'un batıya, Bartolomeu Dias ve Vasco da Gama'nın güneye, Cabot'ın kuzeye, Labrador'a yaptığı cesur seferler her şeyden önce, Batı dünyasının Hindistan'a giden serbest, gümrüksüz ve engelsiz bir deniz yolunu nihayet keşfetmek ve İslam'ın onur kırıcı siyasi üstünlüğünü kırmak gibi bilinçli bir arzudan kaynaklanıyordu. Önemli buluş ve keşiflerin esin gücü daima düşünsel, ahlaki bir itkidenden kaynaklansa da son kertede gerçekleşebilmeleri için maddi itkilerin de olması gerekir. Krallar ve

danışmanları, Kolomb ve Macellan'ın önerilerinden, sırf bu fikirlerin cesurluğu nedeniyle de coşku duyarlardı elbette; ama harcanan parayı kat kat geri alabilecekleri ihtimali olmasaydı eğer, projelerini gerçekleştirmeleri için gerekli parayı gözden çıkarmaya asla cesaret edemezler, hükümdar ve spekülâtorler onlara asla bir filo vermezdi. Keşifler çağının kahramanlarının itici gücü, tacirlerdi; dünyanın fethine yönelik ilk kahramanca itkinin kaynağı da yine dünyevi güçlerdi – başlangıçta baharat vardı.

Bir insanın dehasının bir ânın dehasına denk düşmesi, tek bir adamın döneminin yaratıcı arzusunu apaçık kavraması, tarihe daima muhteşem bir yön vermiştir. Avrupa ülkeleri arasında bir tanesi vardır ki, Avrupa'da payına düşen görevi henüz yerine getirememiştir; bu ülke, uzun süren yiğit bir mücadele sonunda Mağribileri yenerek egemenliğini kazanan Portekiz'dir. Fakat bu genç ve tutkulu halk, zaferi ve bağımsızlığını tümüyle kazandıktan sonra muhteşem gücünü artık kullanmaz olur, yükselmekte olan her ulusun doğal itkisi olan yayılma arzusu duymaz. Portekiz'in sınırları, dost ve kardeş bir ulus olan İspanya boyunca uzanır; bu nedenle bu küçük ve yoksul ülke ancak ticaret ve sömürgecilikle denizde yayılabilir. Fakat ne şanssızlıktır ki –ya da başlangıçta öyle görünür– Avrupa'nın tüm denizci ulusları içerisinde coğrafi konumu en elverişsiz ülke Portekiz'dir. Dalgalarıyla Portekiz kıyılarını döven batıdaki Atlantik Okyanusu, Ptolemaios coğrafyasına (Ortaçağ'ın tek otoritesi) göre sonsuz bir su çölüdür. Ptolemaios'un dünya haritaları, güneyde Afrika kıyısı boyunca uzanan denizyolunu da bir o kadar elverişsiz ilan etmiştir: Buna göre, bu kum çölünün etrafından gemiyle geçmek mümkün değildir; çünkü verimsiz ve insansız topraklar, Antarktika'ya kadar uzanmaktadır ve hiçbir geçit olmaksızın *Terra Aust-*

*ralis*¹ ile bitişmiştir. Eski coğrafyaya göre Portekiz, gemilerin seyredemediği tek deniz olan Akdeniz'in dışında kaldığı için Avrupa'nın tüm denizci ulusları içerisinde en kötü coğrafi konuma sahiptir.

Portekiz hükümdarının oğlunun hayattaki tek amacı, imkânsız görüneni başarmak ve İncil'deki söz uyarınca en sonuncuları en birinci yapmayı göze almaktır.² Ya Ptolemaios, bu *geographus maximus*, coğrafyanın papası yanılıyorsa? Batıdan vuran devasa dalgalarıyla Portekiz kıyılarına bazen tuhaf, yabancı odunlar (bunların bir yerlerde yetişiyor olması gerekir) taşıyan bu okyanus ya sonsuz değilse ya yeni ve bilinmeyen ülkelere açılıyorsa? Ya Afrika'da dönencenin ötesinde insanlar yaşıyorsa ya bilge Yunanlı keşfedilmemiş bu kıtanın etrafını denizyoluyla dolaşıp Hint Okyanusu'na ulaşmanın imkânsızlığını kafadan uydurmuşsa? O zaman Portekiz, tam da en batıda yer aldığı için tüm keşiflerin sıçrama tahtası, Hindistan'a en yakın ülke olurdu. O zaman okyanus tarafından dışlanan bir ülke değil, Avrupa'nın denizciliğe en elverişli ülkesi olurdu. Küçük, güçsüz Portekiz'i denizde siyasi bir güç haline getirme ve o âna kadar yalnızca bir engel olarak görülen Atlantik Okyanusu'nu bir yola dönüştürme arzusu "Infante"³ Henrique'nin hayatının düşüncesi haline gelir; tarih ona haklı ve haksız olarak "Denizci Henrique" adını takmıştır. Haksız olarak: Çünkü Septe Kuşatması'na katıldığı kısa savaş seferi sayılmazsa Henrique, asla bir gemiye adım atmamıştır, onun elinden çıkmış bir kitap, denizcilikle ilgili bir yazı, bir harita yoktur. Yine de tarih ona bu ismi vermekte haklıdır; çünkü bu

1. (Lat.) Güneydeki toprak. Avrupalıların haritalarında XV.-XVIII. yüzyılları arasında yer alan hayali kıta.

2. Yeni Ahit, "Matta", 20:16.

3. İspanya ve Portekiz'de kralın oğulları ve kızlarına verilen unvan.

hükümdar oğlu, hayatını ve servetini denizciliğe ve denizcilere adamıştır. Mağribilere karşı girişilen Septe Kuşatması'nda (1415) kendini kanıtlamış olan Henrique, ülkenin en zengin insanlarından biriydi ve Portekiz kralının oğlu, İngiltere kralının yeğeni olarak hırsını en parlak konumlara gelmek için kullanabilirdi; tüm saraylar ona davet üstüne davet gönderiyor, İngiltere ona başkumandanlık teklif ediyordu. Ama bu garip hayalperest, yaşam biçimi olarak yaratıcı yalnızlığı seçti. Antik Çağ'ın kutsal toprakları olan Sagres Burnu'nda inzivaya çekildi. Orada neredeyse elli yıl boyunca Hindistan'a deniz yolculuğunun hazırlıklarını yaparak *mare incognitum*'a¹ karşı büyük bir harekât başlattı.

Bu yalnız ve cesur insanın döneminin en büyük kozmografi otoritelerine, Ptolemaios ve onun yandaşlarına karşı çıkıp Afrika'nın kutba bitişik bir kıta değil, çevresi gemiyle dolaşılabilen, Hindistan'a giden gerçek yol olduğunu iddia etme cesaretini nereden bulduğunun sırrını çözmek mümkün değil artık. Fakat Herodotos ve Strabon tarafından da nakledildiği üzere, Firavunların karanlık döneminde, bir Fenike filosofunun Kızıldeniz'den aşağıya indiği ve iki yıl sonra Herakles Sütunları'nın (Cebelitarık Boğazı) arasından geçip eve geri döndüğü söylentisi hepten unutulmamıştı. Iffante, Libya Çölü'nün, kumlu Sahra'nın ötesinde bir "zenginlik diyarı", *biat ghana* olduğunu Mağribi köle tacirlerinden öğrenmişti belki de ve gerçekten de Arap bir kozmografin 1150 tarihinde Norman Kralı II. Roger için hazırladığı haritada, bugünkü Gine, *bilat ghana* adıyla, üstelik doğru konumda yer almıştır. Yani Henrique, Afrika'nın gerçek biçimi hakkında, Ptolemaios'un haritalarından başka ha-

1. (Lat.) Bilinmeyen deniz.

rita tanımayan ve başlangıçta Marco Polo ile İbn Battuta'nın verdiği bilgileri de yalan dolan diye bir kenara atan okul coğrafyacılardan daha fazla bilgi edinmiş olabilir. Fakat Henrique'nin asıl önemi, hedefin büyüklüğüyle birlikte zorlukların boyutlarını da görebilmiş, böyle büyük çaplı bir girişimi gerçekleştirmek için gereken hazırlığa tek bir insan yaşamı yetmeyeceği için düşünüyü asla gerçekleştiremeyeceğini soylu bir umutsuzlukla kavrayabilmiş olmasıdır. Öyle ya, o dönemde denizyolunu bilmeden, gemiler olmadan Portekiz'den Hindistan'a gitmeye nasıl cesaret edilecekti? Henrique'nin çalışmalarına başladığı o dönemde Avrupa'da coğrafya ve denizcilik bilgileri inanılmaz derecede ilkeldi. Ortaçağ'da, Roma İmparatorluğu'nun çöküşünü izleyen o karanlık yüzyıllarda, Yunanlı, Fenikeli ve Romalıların cesur seferlerinde öğrendikleri hemen her şey unutulmuştu. İskender'in Afganistan'ın sınırlarına kadar ulaşması, Hindistan'ın içlerine kadar ilerlemesi, o geri yüzyıllarda kulağa masallar kadar inanılmaz gelmeye başlamıştı; Romalıların fevkalade haritaları kaybolmuş, yolları bozulmuş, Britanya'dan Bithynia'ya¹ kadar uzanan mil taşları yerle bir olmuş, mükemmel siyasi ve coğrafi haber ağları yok olmuştu; seyahat etme becerisi unutulmuş, keşif zevki ölmüş, denizcilik sanatı yoksullaşmıştı; doğru dürüst pusulalardan, açık seçik haritalardan, her tür uzak, her tür cüretkâr hedeften yoksun küçük araçlar, daima korku içinde, fırtınalardan ya da aynı derecede tehlikeli korsanlardan tedirgin, kıyı boyunca limandan limana ilerliyordu. Bu kadar kötü durumda olan bir kozmografiyle, bu kadar yetersiz gemilerle okyanusları zapt edip deniz aşırı diyarları fethetmek için henüz çok erkendi. Yüzyıllarca

1. Anadolu Yarımadası'nın kuzeybatısında yer alan tarihi bölge.

süren kayıtsızlık yüzünden kaçırılan fırsatlar, bir insan ömrü boyunca yapılan fedakârlıkla telafi edilebilirdi ancak. Ve Henrique –işte onun büyüklüğü buradadır– hayatını gelecekte elde edilecek bir başarı için feda etmeye karar vermişti.

Bir zamanlar Prens Henrique'nin Sagres Burnu'nda inşa ettirdiği ve onun sanatının son derece nankör bir mirasçısının, Francis Drake'in talan ve de yok ettiği köşkten yalnızca bir-iki yıkık duvar kaldı geriye. Prens Henrique'nin, Portekiz'in dünyayı fethetme planlarının gerçekleşmesi için ne tür ön hazırlıklar yaptığına dair ayrıntılar, efsanenin gölge ve sisleri arasından seçilemiyor artık. Portekizli tarih yazarlarının (belki de romantik) anlatılarına göre, Prens Henrique dünyanın her yerinden kitap ve haritalar getirtmiş, Arap ve Yahudi âlimleri köşküne çağırarak daha iyi gereç ve düzenekler geliştirmelerini buyurmuştu. Bir seferden dönen her denizci, her kaptan sorguya çekiliyor, elde edilen tüm bilgiler bir gizli arşivde özenle depolanıyor, bir yandan da bir dizi keşif için hazırlık yapılıyordu. Gemi yapım sanatı bıkmadan usanmadan teşvik edilir; eski küçük *barca*'lar¹, on sekiz kişilik balıkçı tekneleri, birkaç yıl içinde gerçek *naos*'lara, kötü hava şartlarında bile açık denizde seyredabilen seksen ya da yüz tonluk geniş filikalara dönüşürler. Denize dayanıklı bu yeni gemi tipi, yeni bir denizci tipini gerektiriyordu elbette. Kılavuza bir de “astroloji uzmanı” eklenir, bu denizcilik uzmanı harita okumayı, açıları belirlemeyi, meridyenleri çizmeyi bilir; teori ve pratik yaratıcı bir biçimde iç içe geçmiştir ve basit balıkçı ve gemiciler bu keşif seferlerinde, gelecekte büyük işler başaracak bir kâşif ve denizci kuşağı olarak sistematik bir biçimde ye-

1. (İt.) Büyük sandal.

tiştirilir. Makedonyalı Philippos nasıl dünyayı fethetmesi için oğlu İskender'e güçlü falanj¹ sistemini bıraktıysa Henrique de okyanusu fethetmesi için Portekizi'ne, dönemin en modern gemilerini ve en mükemmel denizcilerini bırakır.

Fakat vaat edilmiş ülkeye ayak basmadan ölmek, öncülerin trajik yazgısıdır. Henrique, yurdunu dünya keşif tarihinde ölümsüz kılan büyük keşiflerin hiçbirini göremedi; öldüğü yıl (1460) coğrafyada kayda değer hiçbir başarı sağlanamamıştı. Asor Adalarının ve Madeira'nın yere göğe konulamayan keşfi, gerçekte bir yeniden keşifti (1351'de *Portolano Mediceo Laurenziano*'da² kaydedilmişti). Portekiz gemileri, batı kıyısından Ekvator'a kadar bile gidememiş, pek onurlu sayılamayacak küçük çaplı bir ticaret başlamıştır, beyaz, çoğunlukla da "siyah fildişi" ticaretidir bu: Senegal kıyılarında kitleler halinde yakalanan Zenciler Lizbon'daki köle pazarında satılır; biraz da altın tozu bulunur – Henrique'nin düşlediği eserden görüp görebileceği bu küçük başlangıçtır işte. Gerçekte asıl başarı elde edilmiştir bile. Zira Portekiz denizciliğinin o dönemdeki ilk zaferi kat edilen mesafe değil, bakış açısındaki değişikliktir: Girişimcilik ruhu canlanmış ve tehlikeli bir efsane sona ermiştir. Denizciler yüzyıllar boyunca Cabo Não'nun³ –Ötesiyok Burnu'nun– ötesine geçilemeyeceğine inanmıştı. Güya bu burnun hemen ardında "karanlığın yeşil denizi" başlıyordu ve bu ölüm bölgelerine girmeye cesaret edenin vay halineydi! Güya o dönencelerdeki kızgın güneş, denizi fokur fokur kay-

1. (Eski Yunan.) Ağır zırhlı piyadenin omuz omuz ve genelde sekiz sıra halinde dizilerek aldığı savaş düzeni.

2. Medici Atlası olarak da bilinen, XIV. yüzyıla ait harita derlemesi. Günümüzde Floransa'daki Medicea Laurenziana Kütüphanesi'nde bulunmaktadır.

3. Fas'ın güneyinde, Tarfaya ile Sidi arasında yer alan burun.

natıyor, direk ve yelkenler derhal tutuşup alev alıyordu, kraterlerle kaplı ıssız “şeytan ülkesi”ne adım atan her Hıristiyan derhal Zenci oluyordu. Bu masalların yarattığı korku, Güney’e doğru bir yolculuğu o kadar olanaksız bir hale getirmişti ki, Henrique’nin keşif seferlerine katılacak denizci bulabilmesi için papa, her katılımcının günahtarlarının affedileceği garantisini vermek zorunda kalmış, ilk keşif yolculuklarına çıkacak bir-iki cesur adam ancak ondan sonra bulunabilmişti. Ve 1434’te Gil Eanes, güya aşılamaz olan burnu geçip de meşhur Ptolemaios’un zevzeğin teki olduğunun anlaşıldığını Gine’den bildirdiğinde –“zira burada deniz de bizdeki kadar kolay seyrediliyor, ülke de olağanüstü zengin ve güzel”– büyük coşku yaşanır. Böylece ölü nokta aşılmış olur. Portekiz’in denizci bulabilmek için kendini paralamasına gerek kalmamıştır artık, her ülkeden maceracı ve maceraperestler başvuruda bulunur. Başarıya ulaşan her deniz seferiyle biraz daha cesaretlenir denizciler, birdenbire, macerayı yaşamdan daha önemli bulan genç bir kuşak çıkmıştır ortaya. *Navigare necesse est, vivere non est necesse*¹ – bu eski denizci sözü insanları yeniden etkisi altına almıştır. Ve ne zaman genç bir kuşak canla başla uğraş verirse dünya değişir.

Bu nedenle Henrique’nin ölümü, büyük hamleden önce son bir kez daha derin nefes almak anlamına gelir. Fakat Kusursuz Prens II. João tahta henüz çıkmıştır ki, tüm beklentileri kat kat geride bırakan bir atılım gerçekleşir. O âna kadar salyangoz hızıyla gidilirken birdenbire koşar adımla, aslan sıçrayışlarıyla ilerlenir. Bojador Burnu’na kadar olan azıcık mili on iki yılda kat edip Verde Burnu’na ulaşmak daha dün büyük bir başarı ola-

1. (Lat.) Gereken yelken açmaktır, yaşamak değil.

rak görülürken yüz, beş yüz mil ilerlemek alışılmadık bir şey değildir artık. Portekiz'in bilinmeyene doğru ilerlemesinin Avrupa'da nasıl bir coşkuya, nasıl bir sevince yol açtığını belki de yalnızca bizim kuşağımız, havanın keşfine tanık olan, başlangıçta Champs de Mars'tan yalnızca üç, beş, on kilometre uzaktaki bir uçak havada kalabildiği için sevinçle, coşkuyla bayram eden, on yıl sonra da kıta ve okyanusların üzerinden uçulduğunu gören bizim kuşağımız anlayabilir ancak. 1471'de Ekvator'a ulaşılır, 1484'te Diago Cão, Kongo Nehri'nin ağzına varmıştır bile ve nihayet 1484'te Henrique'nin düşü gerçek olur: Portekizli denizci Bartolomeu Dias, Afrika'nın güney ucuna ulaşır, orada karşılaştığı fırtınalar nedeniyle Ümit Burnu'na önce *Cabo tormentoso*, yani "fırtınalı bölge" adını takmıştır elbette. Ama fırtına, yelkenlerini paramparça etmiş, direkleri kırmışsa da cesur fatih, yoluna kararlılıkla devam eder. Afrika'nın doğu kıyısına ulaşır, Müslüman rehberler onu oradan Hindistan'a kolayca götürebilir artık – fakat mürettebat isyan eder: Bu seferde yeterince başarı elde edilmiştir; artık geri dönülmelidir. Bartolomeu Dias yüreği kan ağlayarak döner, başkalarının yüreksizliği yüzünden, Hindistan denizyolunu bulan ilk Avrupalı olma onuruna sahip olamaz ve Camões'in ölümsüz şiirinde, bu kahramanlığı gösterdiği için başka bir Portekizli, Vasco da Gama, övgülere boğulur; her zamanki gibi, trajik öncü değil, onun başladığı işi bitiren kişi belleklere kazınır. Yine de önemli bir iş başarılmıştır. Afrika'nın coğrafi biçimi ilk kez kesin olarak belirlenmiş, Ptolemaios'un yarıldığı, Hindistan'a giden bir denizyolu olduğu ilk kez kanıtlanmıştır. Henrique'nin hayatının düşü, üstatlarının ölümünden bir insan ömrü sonra, öğrencileri ve mirasçıları tarafından gerçekleştirilmiştir.

Dünya, şaşkın ve kısıkanç bakışlarını Avrupa'nın en



ÇEVRESİNİ DOLAŞMAK SURETİYLE
DÜNYANIN YUVARLAK OLDUĞUNU
KESİN OLARAK KANITLAYAN PORTE-
KİZLİ DENİZCİNİN BİYOGRAFİSİ,
YENİÇAĞ'IN BU EN ÖNEMLİ KÂŞİFİNİ,
KARARLI, CESUR, MAĞRUR BİR KİŞİLİK
OLARAK TANIMLIYOR. ZWEIG,
MACELLAN'DA, DÜNYANIN PEK ÇOK
COĞRAFI BÖLGESİNE BUGÜN BİLDİĞİ-
MİZ ADLARINI VEREN PORTEKİZLİ
KÂŞİFİN, HER BİRİ APAYRI BİR MACERA
OLAN YOLCULUKLARINI KİŞİLİĞİYLE
BÜTÜNLEŞTİREREK ANLATIYOR.

"KOLOMB'UN BAŞARISI AVRUPA'DA
MÜTHİŞ BİR ŞAŞKINLIK YARATIR. BİR
SÜRE SONRA DA YAŞLI DÜNYAMIZIN
DAHA ÖNCE HİÇ TANIK OLMADIĞI BİR
MACERA VE KEŞİF HEYECANI PATLAK
VERİR: TEK BİR CESUR İNSANIN BAŞA-
RISINDAN, TÜM BİR KUŞAĞA YETECEK
ŞEVK VE CESARET DOĞAR; BU DAİMA
BÖYLEDİR."

