

ROBERT MANTRAN • İstanbul Tarihi

ROBERT MANTRAN (1918-1999) Fransız tarihçi. Osmanlı İmparatorluğu ve Türkiye tarihi üzerine çalışmalarıyla tanınır. CNRS'te araştırmacı olarak bulunmuş, Université d'Aix-Marseille'de Türkoloji profesörü olarak görev yapmıştır. Eserleri: *Histoire de la Turquie*, Presses universitaires de France "Que sais-je ?" dizisi, 1952, (sonraki baskılar 1961, 1968, 1983, 1988, 1993); *Istanbul dans la deuxième moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, éd. Maisonneuve, 1962; *Istanbul au siècle de Soliman le Magnifique*, Hachette, "La vie quotidienne" dizisi, 1965, yeni baskı, 1990; *L'Expansion musulmane. VII^e-XI^e siècles*, Presses universitaires de France, 1969, yeni baskı, 1991, "Nouvelle Clio" dizisi; *L'Empire ottoman, du XVI^e au XVIII^e siècle. Administration, économie, société*, Londra, Variorum, 1984.

Histoire d'Istanbul

© 1996 Librairie Arthème Fayard

İletişim Yayınları 694 • Tarih Dizisi 76

ISBN-13: 978-975-470-870-7

© 2001 İletişim Yayıncılık A.Ş. / 1. BASIM

1-4. Baskı 2001-2015, İstanbul

5. Baskı 2020, İstanbul

EDITÖR Can Belge

KAPAK Suat Aysu

KAPAK RESMİ Karaköy ve Pera'nın görünüşü, 1895

UYGULAMA Hüsnü Abbas

DÜZELTİ Serap Yeğen

DİZİN Birhan Koçak

BASKI Ayhan Matbaası · SERTİFİKA NO. 44871

Mahmutbey Mahallesi, 2622. Sokak, No: 6/31 Bağcılar 34218 İstanbul

Tel: 212.445 32 38 • Faks: 212.445 05 63

CILT Güven Mücellit · SERTİFİKA NO. 45003

Mahmutbey Mahallesi, Devekaldırımı Caddesi, Gelincik Sokak,

Güven İş Merkezi, No: 6, Bağcılar, İstanbul, Tel: 212.445 00 04

İletişim Yayınları · SERTİFİKA NO. 40387

Cumhuriyet Caddesi, No. 36, Daire 3, Seyhan Apartmanı,

Harbiye Mahallesi, Elmadağ, Şişli 34367 İstanbul

Tel: 212.516 22 60-61-62 • Faks: 212.516 12 58

e-mail: iletisim@iletisim.com.tr • web: www.iletisim.com.tr

ROBERT MANTRAN

İstanbul Tarihi

Histoire d'Istanbul

ÇEVİREN Teoman Tunçdoğan



İÇİNDEKİLER

Önsöz.....	9
------------	---

BİRİNCİ BÖLÜM

Bizans'tan Konstantinopolis'e

- 1. Tarih İçindeki Başlangıç Dönemleri.....15**
Avrupa ile Asya'nın kavşak noktasında 16 •
Adlar ve efsaneler 19 • Tarihteki ilk olaylar 22 •
Konstantinopolis'e doğru 24
- 2. Bir Doğu Hıristiyan İmparatorluğu'nun
Genç Başkenti
(4.-5. yüzyıl).....29**
Constantinus'un kenti 31 • Muzaffer Hıristiyanlık 38
• Uygur dünyanın merkezi 44 • Yüzyılın sonu 47
- 3. I. İustinianos'un Kenti
(6. yüzyıl).....51**
Nika ayaklanması 53 • Ayasofya 56 • Kentin planı
62 • Savaş ve ticaret 65

- 5. Karışıklıklar İçindeki Konstantinopolis (7.-9. yüzyıl).....69**
Bulgar tehditleri, Doğu'dan gelen tehlikeler 71 •
Kıptiler ve ayaklanmalar 75 • Haliç'in zinciri
79 • Sapkın mezhepler dönemi 81 • İkonalar
tartışması 83 • Siyaset ve din 89
- 5. Hıristiyan Dünyasının Birinci Kenti (9.-11. yüzyıl).....93**
Makedonyalılar sülalesi ve imparatorluğun övüncü
94 • Toprakların ve ruhların fethi 98 • İktidar
merkezleri 103 • Konstantinopolis Kilisesi 108 •
Kentin yönetimi 114 • Maddi refah ve düşünsel
zenginlik 119 • Bir imparator sülalesinin karanlık
sonu 122
- 6. Görkemli Dönemden Latin İşgaline..... 131**
Komnenosların büyüklük düşü 132 • Gölgelemlerle
ışıklar arasında 140 • Edebiyattaki ve sanatlardaki
gelişme 144 • İştah kabartan Konstantinopolis 146
• Latin İmparatorluğu'nun başkenti 150
- 7. İlk Palaiologosların Güçsüz Konstantinopolis'i (13.-14. yüzyıl)..... 155**
Konstantinopolis'in son büyük imparatoru 157 • İç
çekişmeler ve dinî kavgalar 164 • Akdeniz'in en
büyük ambarı 167 • Galata-Pera'nın gelişmesi 170
• Kısmî bir düzeltme 172 • Birkaç büyük kişi... 175 •
... ve birkaç büyük yapıt 177
- 8. Bizans'ın Son Yüzyılı (1341-1452)..... 181**
İki İoannes'in savaşı 182 • Pyrrhos tarzı bir zafer 186
• Konstantinopolis'in kuşatılması 188 • Erteleme
191 • Son çare: Kiliselerin birleştirilmesi 194 •
Hıristiyan Konstantinopolis'in son pırılıtları 196 •
Tinsellik ve kültür 201 • 1453, Konstantinopolis'in
son günleri 203

**Konstantinopolis'ten
İstanbul'a**

- 9. Fetihden Sonraki İlk Dönemler (1453-1481)..... 211**
İlk önlemler: Kente yeni insanlar getirilmesi 212
• Kentin İslâmlaştırılması 217 • Ticaretin yeniden canlanması 218 • Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti 220
- 10. İstanbul'un Altın Çağı (16. yüzyıl)..... 225**
Padişahlar 226 • Müslüman dünyasının beyni 229
• Divan 232 • İstanbul nüfusu 240 • Loncalar 249
• Ticaret 252 • Bu kadar büyük bir imparatorluk olmanın verdiği gurur 254
- 11. Gerileyen Bir İmparatorluğun Beyni (17.-18. yüzyıl)..... 259**
Babîlî ve iktidar mücadeleleri 260 • Savaş ile barış arasında 264 • İstanbul'un on bin mahallesi 268 • Alışveriş yerleri ve satıcılar 273 • Yangınlar 276 • Ayaklanmalar dönemi 277 • Kahvehaneler, meyhaneler ve gölge oyunu sahneleri 280
• Şenlikler ve loncalar 283 • Azınlıklar 285 • Kent merkezindeki yabancılar 290 • Gezinler, çevirmenler (dragomanlar) ve bilginler 293 • Yeni bir yaşam biçimi: Doğa zevki ve ilk kitaplar 296
- 12. Osmanlıcılıktan Kozmopolitizme (19. yüzyıl - 20. yüzyılın başı)..... 301**
İslahatlar dönemi 302 • Padişah Jön Türkler karşısında çaresiz kalıyor 310 • Avrupalılar Boğaz kıyılarında 313 • Toplumdaki değişiklikler 316 • Batı etkisi 324 • Osmanlı kentinin sonu 330
- 13. Cumhuriyet Döneminde İstanbul..... 337**
Günlük yaşamın laikleşmesi 338 • Eski başkent in cazibesi 342 • Boğazlar'ın bekçisi 346 • Demokrasinin ilk adımları 349 • Türk kenti İstanbul 354

HÜKÜMDARLAR KRONOLOJİSİ	361
GENEL KRONOLOJİ	365
KAYNAKÇA	369
DİZİN	376

Önsöz

Modern Türkiye ile ilk tanışmam İstanbul'da değil Ankara'da oldu: Ağustos 1945'te Beyrut'tan uçakla Ankara'ya geldim. Türk toprakları üstünde uçarken, Anadolu manzarasına ilişkin bazı görüntüler elde etme olanağı buldum. Tarıma açılmış verimli Kilikya Ovası'nın ve bu denli yüksek olabileceklerini aklımın ucundan bile geçirmedğim, üstelik beni taşıyan tipteki bir uçakla aşılabilmesini olanaksız saydığım Toros Dağları'nın üzerinden geçtik. Sonra, sert, çorak, minareler çevresinde toplanmış vahalar gibi sıralanan büyük kasabalar içeren uzun engebeli Anadolu bozkırlarını gördüm. Anadolu yazı, geniş alanları yakıp kavuruyordu. Göçebe kabileler, kervanlar, büyük istilalar için elverişli geniş alanlarıyla, çorak, hemen hemen çöl-sü bir ülkenin görüntüleri belleğime yerleşiyordu.

Sonra, birdenbire, Anadolu Yaylası'nın geniş, kurşuni alanlarının ardından, bir yeryüzü cennetini andıran yemyeşil bir alanın üstüne vardık. Küçük havalimanından Ankara kentine giderken geçtiğimiz yollar pek iç açıcı değildi: gelişigüzel yapılmış evlerin, gecekonduların üzerlerinde asılı gibi durduğu iç karartıcı tepeler, başkentün düzensiz dış mahalleleri. Başkentte karşılaştığım, ağaçlarla ve parklarla çevrili geniş caddeler beni şaşırttı. İlk izlenimlerin etkisinden kurtulunca, Ankara'nın iki

bölüme ayrıldığımı anladım: kalenin çevresindeki eski kent ve Batı örneklerini bir üslûp katmadan taklit eden modern kent. Eski kentte, yılan gibi kıvrıla kıvrıla ilerleyen dik sokaklarda, geçmişin kalıtını günümüze kadar koruduklarında Anadolu kentlerinin en sevimli yanlarını oluşturan geleneksel evler sıralanıyordu; yer yer pazarlar, çarşılar, iddiasız ama, tarihin derinliklerine dayanan bir halk dindarlığının izlerini taşıyan camiler kapsayan sokaklardı bunlar. Burada yaşayan halk henüz cumhuriyetçi modernleşme katarına kararlı biçimde katılmış gibi görünmüyordu. Planını bir Alman kentçilik uzmanının çizdiği modern kente gelince, geniş ulaşım eksenleri ve bahçe içinde küçük evler kapsayan bazı semtleriyle hoş bir görünümü vardı; ne var ki, resmî binaların ve konutların mimarisi zarafet ve esinden bütünüyle yoksundu. Burada, yepyeni bir devlet kurma, geçmişle köprüleri atma ve Avrupa örneğinden esinlenen bir başkent yaratma arzusu açıkça görülüyordu.

Ankara-İstanbul yolculuğunu gece treniyle yaptım. Sabahın ilk saatlerinde, demiryolu İzmit Körfezi (bugün Kocaeli) boyunca uzanıp giderken, bir gece önce ayrıldığım manzara ile yükselen güneşle aydınlanan şimdi gördüğüm manzara arasındaki çelişkiden ötürü büyük bir şaşkınlığa düştüm: Bir deniz ve düşünemeyecek kadar güzel kıyılar, küçük koylar, altın sarısı ağaçlar, pek sevimsiz sayılamayacak kenar mahalleler. Bütün her şey, ziyaretçileri hoş bir atmosfer içinde ağırlamak için yapılmış gibiydi.

Bazıları, yolcunun İstanbul'a gemiyle gelmesi gerektiğini yazmış olabilir. Her şeye karşın, yaklaşık elli yıl kadar önce, bir eylül sabahı, Ankara treninden indiğim Haydarpaşa Garı'nda geçirdiğim ilk deneyimime dayanarak bu düşüncüyü paylaşıyorum. Garın avlusundan gördüğün manzara gözlerimi kamaştırdı. Doğmakta olan bir güneş, hafif bir sis, Boğaz'ın öte yakasında ilk kez gördüğüm İstanbul'u kapsayan yaldızlı bir mücevher kutusu gibi duruyordu. Marmara Denizi'nin, Altın Boynuz'un* ve Boğaz'ın giriş bölümünün sularını, henüz neresi olduğunu

(*) Eskiden, Batılıların Haliç'e verdikleri ad. Burasının Bizans dönemindeki adı Khrysokera idi – ç.n.

bilemediğim birçok kubbesi ve minaresiyle eski İstanbul'un kütesel görüntüsünü, Galata semtini ve Galata Kulesi'ni, Pera sırtlarını ve halen bulunmakta olduğum Asya yakasıyla Avrupa kıyıları arasında gidip gelen gemiler sayesinde canlılık kazanan bu geniş panoramayı seçebiliyordum.

Önceleri, kentin göz kamaştırıcılığı, benim için, kitaplardan derlenmiş bir sözcükten başka bir şey değildi. Oysa bu eylül sabahında gerçeklik haline geliyordu. Sözcük, etli canlı bir bedene dönüşüyor, somutlaşıyor, "harika" olgusu elimle dokunabileceğim kadar bana yaklaşıyordu. Sadece düşünceyle değil, fiziksel olarak da kentin neden tarihin en seçkin yerlerinden birini oluşturduğunu anlamaya başlıyordum. Bugüne dek kentin Bizans ya da Osmanlı dönemlerini anlatan bilimsel kitaplar, Konstantinopolis-İstanbul'un ne kadar önemli bir imparatorluk merkezi, strateji ve iktisat açısından ne kadar önemli bir yer, farklı (hatta çelişkili) uygarlıkların ve dinlerin ne kadar önemli bir buluşma noktası olduğunu bilme olanağını bana sağlamıştı. Ne var ki yargılarım soyuttu, zira binlerce ve binlerce insan sayesinde oluşan bu görkemli gerçekliği elle tutulur, gözle görülür biçimde kavrayamamıştım. İstanbul'un gerçek yüzüyle karşılaşınca, Bizans ve Osmanlı tarihi üstüne tutkuyla sürdürdüğüm öğrenimimin çok yetersiz olduğunu hissettim: Hiçbir şey ya da hemen hemen hiçbir şey bilmiyordum. Yapacağım ilk işlerden biri, bazı gizemleri değilse bile en azından bazı açıklamaları, örneğin bu kenti tarihin baş köşesine yerleştiren bir nüfus karmaşasını araştırmak ve bulmak olacaktı.

Vapura binerek Galata köprüsünde indim. Eminönü ya da Galata'ya doğru uzanan köprüde, zaten tıklım tıklım dolmuş ve sallana sallana ilerleyen tramvayların biri gidip biri geliyordu. Kalabalıkta, seyyar satıcılar, uyuşuk şoförlerin ya da otomobil kullanmanın gerginliğinden ötürü öfkeli, şirretçe sözler söyleyen şoförlerin tek elle kullandıkları yaşı belirsiz taksiler seçiliyordu. Pera-Beyoğlu'ndaki eski Fransız Büyükelçiliği'nin duvarları içinde sakin bir liman oluşturan Institut Français'ye işte böyle bir taksi götürdü beni.

Çevreye alışarak geçirdiğim ilk günlerden sonra, “aklımı” kurcalayan şeylerin özünün Haliç’in öte yakasında bulunduğunu çabucak fark ettim. O dönemde Pera adı verilen “eski İstanbul”da yaya olarak dolaşırken, burada birbiri ardınca yaşamış ve yörede iz bırakmış uygarlıklara ve insanlara tanıklık eden çeşitli yerlere dikkat etmem gerektiğini anladım.

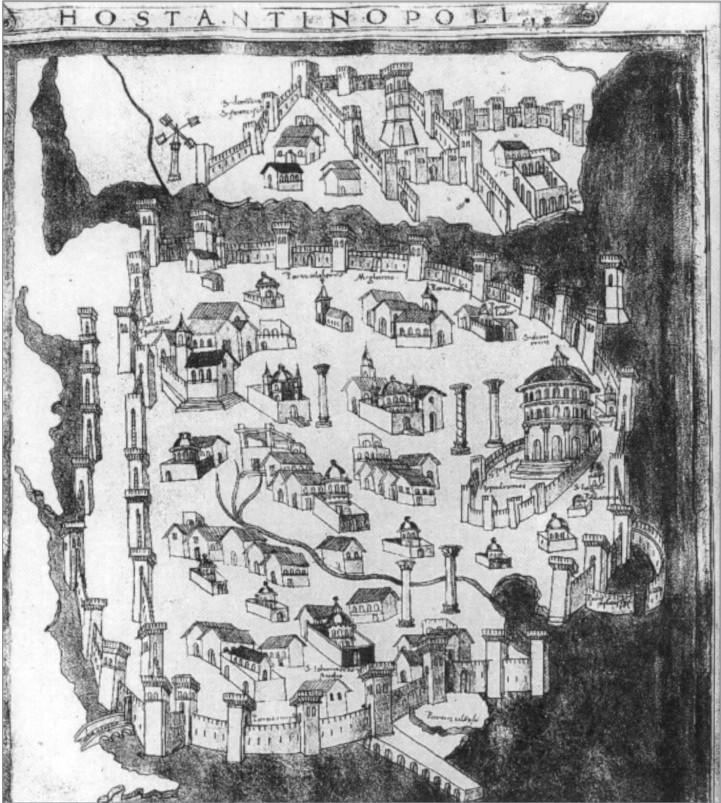
Türk kentinde yaşadığım birçok yıl boyunca kendimi “Osmanlı” kentini incelemeye adadım. Bu iki görünüm, hem belliğime, hem de –dolayısıyla– bu kitaba egemen oldu. Gene de, kentin Bizans dönemindeki geçmişini ve bu dönemin dev kalıntılarını da büyük ölçüde anımsıyorum: Eğer Konstantinopolis’e göndermeler yapılmazsa İstanbul anlaşılabilir. Elbette eski kent, birkaç milyon nüfuslu bugünün kentiyle boy ölçüşemez; ne var ki bugünün kenti temelde bir Türk kentidir ama, bütünüyle Türk kenti değildir. Avrupa ve Asya yakasındaki geniş kenar mahalleler bir yana bırakılsa ve eski *intra muros** sınırları içinde (Galata-Pera dahil) kalınsa bile, kentin havası, tarihsel bir sürekliliği açıkça ortaya koymaktadır.

Bu kitapta sunmaya çalıştığım geleneksel bir tarihten çok, kentin, burada geçen önemli olaylarının görüntüsüdür. Konstantinopolis-İstanbul, Eski Dünya’nın büyük kutuplarından biridir. Yüzyıllar boyunca siyasal iştahları kabartmıştır, toprakları üzerinde irili ufaklı birçok kalıntı bırakan çeşitli uygarlıkların ortaya çıktığı ayrıcalıklı bir yer olmuştur. İstanbul sadece bir kent değildir. Tarihin biçimlendirdiği bir dünyadır.

(*) “Duvarların içi” anlamında Yunanca söz – ç.n.

BİRİNCİ KISIM

Bizans'tan Konstantinopolis'e



Buondelmonti takımadasının yollarını gösteren plan, 1420'ye doğru.

Tarih İçindeki Başlangıç Dönemleri

Biri halen imparatorluk durumunda olan, ikincisiyse daha önce bu evreden geçmiş iki güçlü ve ağırbaşlı ulus, Romalılar ve Elenler, başka halkların da yardımıyla bu siteyi kurdular ve site için kendilerine bütün dünyaya egemen olma olanağı veren bir yer seçtiler.

– Manuel Khrysoloras, *Mektuplar*, 14. yüzyıl

Bizans, Konstantinopolis ya da İstanbul, birbiri ardı sıra, insanlarda hayranlık ve doyumсуzлuk uyandırdı. 6. yüzyılda, kentin güzelliğinden Barbar Athanarich'in¹ gözleri kamaştı ve buraya yerleşmeye karar verdi. Konstantinopolis'i 1204'te ele geçiren Batılı şövalyeler, kentin “gösterişli sarayları”nı ve “yüce kiliseleri”ni görünce hayran kaldılar. Villehardouin* şöyle di-

1 375'e doğru Karpatlar'a yerleşen Gotların nderi olan Athanarich, Tuna'yı aştı, 377'de Balkanlar'a girdi. 378'de Hadrianopolis'te Roma İmparatoru Valens'i yendi. Roma tahtına geçen I. Theodosius ile bir antlaşma imzaladıktan sonra, 382'de Konstantinopolis'te parlak bir kabul gördü. Kentin grkeminden gözleri kamaşınca, burada kalmaya karar verdi. lnceye kadar burada yaşadığı ve çok parlak bir cenaze töreniyle gömüldüğü sanılır. Bu dönemde, birçok Got orduya girdi ya da kente yerleşerek ktk işlerde çalışmaya başladı.

(*) Geoffrey de Villehardouin (1148-Trakya 1213) Champagne mareşalidir. 4. Haçı seferinin bir kroniğini yazmıştır – .n.

yor: “Dünyada bu kadar güçlü başka bir kentin daha olabileceğini akıllarından bile geçiremiyorlardı...” 15. yüzyılın başında, Manuel Khrysoloras, kuzey ve güney denizlerinin (Karadeniz ve Akdeniz) birleştiği göz kamaştırıcı yerde bulunan kenti, limanını (“dünyanın en büyük limanıydı”) övdü ve surlarını Babıl’in surlarıyla karşılaştırdı. Kente ziyarete gelenlerin gördükleri yerlerin güzelliği karşısında duydukları coşku, yüzyıllar boyunca ne tükendi ne de azaldı. “Konstantinopolis’in bu görünüşünden daha güzel bir şey ne görülebilir ne de tasarlanabilir. İlk kez Konstantinopolis’e geldiğimde, büyüğü bir kente geldiğimi sandım” diye itiraf ediyor ünlü Fransız seyyahı Grelot.

Avrupa ile Asya’nın kavşak noktasında

Kentin konumu gerçekten olağanüstüdür: Haliç’in güneyine doğru uzanan kayalık bir mahmuz; karşıda, kuzeyde Galata ve doğuda Boğaz ile Asya kıyıları, güneyde Adalar. Eski Bizans’ın denizci halkları barındırması hiç de şaşırtıcı değildir; denizci halklar, boğazlara daha iyi egemen olmak ve her türlü çıkardan yararlanmak için Haliç’in girişinde ve İstanbul Boğazı kıyısında toplandılar (bu denize yönelik eğilim, “karacı” olmakla ünlü Türkler zamanında bile asla yok olmadı).

İstanbul Boğazı, –özellikle fırtına mevsiminde, kuzey (poyraz) ve güney (lodos) rüzgârları estiğinde– tehlikeli olduğundan, Haliç uzun süre Akdeniz ile Karadeniz arasındaki tek güvenli liman olarak kaldı. Antikçağdan başlayarak sularının derin olması ve karaya ulaşımın kolaylığı sayesinde deniz ticareti gelişti ve kentin başlıca etkinliklerinden biri oldu. Yüzyıllar boyunca, Pietro della Valle’den Cornelius de Bruyn’e dek birçok gezgin ve tüccar, “en büyük gemilerin bile kıyıya yanaşabildiği ve mallarını merdivene ve basamaklara gerek kalmadan karaya boşaltabildiği” bu çok güvenli doğal limanın avantajlarını vurguladı. “Burası, kıyıya çok yaklaşamayacak kadar derin dipli en büyük gemiler için bile, en güzel ve en rahat (gemiden karaya çıkmak için basit bir tahta yetiyordu) liman”dı. Osmanlılar, en önemli tersanelerinden birini, Akdeniz’de deniz üstünlüğü sağ-



Konstantinopolis'ten bir görünüş.

lamalarına büyük ölçüde katkıda bulunan Kasımpaşa tersanesini burada kurdular.

Deniz yollarının kavşağında bulunan kent, aynı zamanda Asya ve Avrupa arasındaki karayollarının da kavşak noktasıydı. Makedonya ya da Trakya arasında büyük doğal engel bulunmaması, –1877’de Rus, 1912’de Bulgar ordularının kanıtlandığı gibi– orduların kolayca ilerlemesine olanak veriyor, ama, aynı zamanda da, besin maddelerinin ve mallarının karayoluyla ülkeye zahmetsizce girmesini kolaylaştırıyordu. Asya yakasında, Üsküdar’dan başlayarak, İzmit Körfezi boyunca Anadolu’ya giren karayolu da engel teşkil etmeyen bir güzergâh sağlıyordu.

Bugün Üsküdar, biraz daha doğudaki Kadıköy gibi, İstanbul’un Asya yakasında yer alan gerçek bir köprü başıdır, oysa İstanbul’un sadece bir banliyösüdür. İstanbul’daki yerleşim, denizle birbirinden ayrılan ve kenar mahallelerle devam eden üç büyük bölüme ayrılır: Güneyinde Haliç’in yer aldığı, surların içinde kalan asıl İstanbul (Bizans, sonra da Osmanlı kenti); kuzey kıyısında, Pera-Beyoğlu mahallesinin yayıldığı, Cenevizlilerin, sonra “Avrupalıların” kenti Galata; son olarak İstanbul Boğazı’nın ve Marmara Denizi’nin Asya yakasında yer alan

ve giderek Anadolu'ya doğru yayılan kenar mahalleleri oluşturan Üsküdar (Scutari, Khrysopolis) ile Kadıköy (Khalkedon). Bu doğal bölümlenme Bizans döneminde ortaya çıktı ve Osmanlı döneminde de sürdü. Sadrazamların çıkardığı birçok ferman şu sözlerle başlar: “İstanbul, Galata ve Üsküdar kadılarına buyrulmuştur ki...” Yerleşme alanı üç büyük merkezle sınırlı değildir. Surların dışında Marmara Denizi ve Haliç boyunca İstanbul Boğazı'nın her iki yakasında, kentin iktisadi etkinliklerini ayakta tutan zanaatçıların, denizcilerin, balıkçıların, çiftçilerin yaşadığı köyler bulunuyordu. XIV. Louis'nin isteği üzerine İstanbul'a gelen bitkibilimci Tournefort “limanın dışındaki bütün kenar mahalleleri İstanbul'un dışında sayanların düşüncesine katılmıyorum” demiştir.

Her ikisi de yedi tepe üzerinde kurulmuş olması nedeniyle, İstanbul, bazen Roma ile karşılaştırılır. Ne var ki, Sultanahmet Camii'nden Edirnekapı'ya kadar uzanan büyük camilerin büyük kubbe ve minare dizisi, Roma kentiyle hiçbir benzerlik taşımamaktadır. Buna karşılık, İstanbul, Üsküdar ile Haydarpaşa arasındaki Salacak burnundan ya da İstanbul Boğazı'na ve Haliç'e egemen güzel manzaralı Cihangir'den bakıldığında çok daha geniş bir panoramayı kapsayan olağanüstü çekici bir kenttir. Galata-Pera'nın yüksek kesimindeki, Cenevizlilerden kalma Galata Kulesi, uzun süre, gözle hemen seçilen bir yer olarak kaldı. Günümüzde, hiç de sevimli olmayan yüksek yapılar, kentin her yanından Galata Kulesi'ni görme olanağını ortadan kaldırmakta ve kule Pera-Beyoğlu'na doğru yükselen yamaçları kaplayan, gene pek sevimli olduğu söylenemeyecek ev katmanları arasında yükselmektedir.

Gemiler durgun deniz kollarına sığmıyorlarsa da, mal indirip yükleme sorunlar yaratıyor, –liman bulunmadığından– insanların günlük etkinlikleri yavaşlıyordu. Bu sorunları ortadan kaldırmak için, çok erken dönemlerden başlayarak, Galata ile Eminönü arasında kayıkla ulaşım sağlayan insanlar ortaya çıktı; bazı dönemlerde bu insanlar, peramcılar (peram adı verilen kayıklarından ötürü bu adla anıldılar) loncasını oluşturdular. Yakın zamanlara kadar peramlar çalışıyor ve Venedik'in *trag-*

hetti'lerini anımsatıyorlardı; mal taşıyan mavnalar limanın merdivenleriyle biraz açıkta demirlemiş yük gemileri arasında gidip geliyorlardı.

Adlar ve efsaneler

Karadeniz'den Marmara'ya ve Ege'ye geçiş, büyük olasılıkla Antikçağ'ın en eski dönemlerinden bu yana bilinmektedir; ama bu geçişi yapan halkları kesin biçimde belirlemek güçtür. Boğaz üzerine söylenen efsaneler konuya ilişkin pek bilgi vermemektedir. İstanbul Boğazı'nın Batı dillerindeki adı Bosporos,* yasal koca-sı Hera'nın kıskançlığından kurtarmak için sevgilisi Zeus tarafından düveye dönüştürülen rahibe lo'nun serüvenini anımsatmaktadır. İon Denizi'ni (adını lo'ya borçludur), sonra da o tarihten beri adı "İnek Boğazı" ya da "Öküz Boğazı" olarak anılan Bosporos'u yüzererek geçen lo, Mısır'a ulaştı. Başka bir efsaneye göreyse, Argo adlı gemiyle Altın Postu aramaya çıkan Argonotlar, efsanevi ülke Kolkhis'e –bugün Gürcistan– vardılar (Avrupalılar için Eldorado ne ise Eski Yunanlılar için de burası aynı şeydi).

Üçüncü binyıldan başlayarak halklar, şiddetli akıntılarına karşın Avrupa ile Asya arasında en çabuk geçişi sağlayan İstanbul Boğazı'nı her iki yönde de aşmaya başladılar. İnsanlar, büyük olasılıkla saldırılardan ve yağmalardan korunmak için kıyının yakınlarına, tepelerin ardına yerleşmişlerdi. İkinci bin yıl boyunca göçler çoğaldı. İstanbul kentine ilk yerleşim işte bu dönemde, Haliç'in bitiminde, Semistra adı verilen bir yerde –Alibeyköy ile Kâğıthane² kıyıları arası– ortaya çıktı. Semistra'da yaşayanların, daha sonraları, bugün Topkapı Sarayı'nın bulunduğu tepeye yerleşmek için güneydoğuya, Haliç'in ağzına doğru kaydığı sanılır: Genç Plinius'a³ göre, İ.Ö. 9. yüzyıldan başlayarak burada Lygos adlı bir kent (belki de halkı, Trakya'dan gelme bir kabilenin üyeleri idi) vardı.

Asıl kent Byzantion'un kökeni de pek bilinmez. Ne var ki,

(*) İstanbul Boğazı'nın ilkçağdaki adı – ç.n.

2 Antikçağda, Alibeyköy'e Kydasos, Kâğıthane'ye Barbizes adı veriliyordu.

3 111'e doğru Bithynia valisi oldu.