

Małowist, Marian

Problematyka bałtycka w nowszej historiografii portugalskiej

Przegląd Historyczny 52/1, 12-22

1961

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych, tworzonej przez Muzeum Historii Polski w Warszawie w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego.

Artykuł został opracowany do udostępnienia w Internecie dzięki wsparciu Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego w ramach dofinansowania działalności upowszechniającej naukę.

MARIAN MAŁOWIST

Problematyka bałtycka w nowszej historiografii portugalskiej

Stosunki gospodarcze krajów nadbałtyckich z Portugalią i Hiszpanią są bardzo mało znane. Zagadnienie to było wprawdzie do niedawna poruszane nawiasowo w rozmaitych drobnych rozprawach, było jednak ujmowane czysto przyczynkarsko bez szerszej perspektywy historycznej. Tymczasem sprawa zasługuje na dokładniejsze zbadanie już choćby z tego względu, że oba wyżej wymienione kraje stanowiły niegdyś ważny rynek zbytu głównych produktów gospodarki Europy środkowo-wschodniej, a mianowicie zboża i drzewa, że wreszcie zarówno Polska, jak jej najbliżsi sąsiedzi począwszy od drugiej połowy XV w. zaopatrywali się w Portugalii i Hiszpanii w liczne towary południowo-europejskie i kolonialne, że stamtąd wreszcie, choć na ogół nie bezpośrednio, napływały do nas kruszce amerykańskie powodujące tak istotne zmiany w stosunkach pieniężnych, a nawet w podziale dochodu społecznego. Tak więc analiza kontaktów gospodarczych krajów nadbałtyckich z Półwyspem Pirenejskim miałyby poważne znaczenie dla dokładniejszego zrozumienia miejsca Polski w tworzącej się w XVI w. gospodarce światowej, mogłyby też wyjaśnić niejedno zjawisko polityczne związane z działalnością ówczesnego obozu państw katolickich powiązanych, jak się wydaje, nie tylko wspólnotą ideologiczną, ale też bardzo konkretnymi interesami ekonomicznymi. Warto też może nawiązać do znanej koncepcji Lelewela o analogiach polsko-hiszpańskich, co przy obecnym stanie badań występuje wyraźniej niż na początku ubiegłego stulecia. Wszak zarówno Polska jak Hiszpania i Portugalia przeżyły w XV i XVI w. okres gwałtownego wzrostu w każdej dziedzinie, by wkrótce później pogrążyć się w fali klęsk i zacoiania, staczając się do poziomu prawie kolonialnego w każdym razie w zakresie życia gospodarczego.

Trzeba stwierdzić z ubolewaniem, że zrozumienie znaczenia gospodarczej problematyki stosunków Polski z Portugalią i Hiszpanią w naszej nauce właściwie jeszcze nie istnieje, choć nawet w oparciu o dostępne w kraju zasoby źródeł niejedno dałoby się powiedzieć. W nauce hiszpańskiej sprawa przedstawia się równie niedobrze, choć daje się stwierdzić pewien nieznaczny zresztą wzrost zainteresowania dla problematyki bałtyckiej¹. Na tym miejscu pragnę zasygnalizować kilka prac portugalskich

¹ Problem ten znalazł odbicie w pracach Häeblera i Carande. Kilka lat temu poruszył te sprawy F. Ruiz Martin w artykule *La etapa maritime de las guerras de Religion, Bloqueos e contrabloqueos* „Estudios de Historia Moderna“ t. III. 1953.

wprawdzie niejednakowej wartości, wnoszących jednak sporo nowych i cennych informacji dotyczących kontaktów gospodarczych Portugalii z krajami nadbałtyckimi.

Ogromne znaczenie Europy Północnej, co w danym wypadku oznacza zarówno Skandynawię jak strefę nadbałtycką, dla gospodarki portugalskiej, podkreśliła niedawno dobitnie najwybitniejsza obecnie reprezentantka historiografii portugalskiej, Virginia Rau. Pisze ona: „...Portugalia była uzależniona od północnej Europy ze względu na statki tamtejsze dowożące środki konieczne do wyżywienia ludności Portugalii oraz towary niezbędne dla ekonomiki zarówno metropolii jak i kolonii. Pozbawione tych kontaktów życie gospodarcze Portugalii stopniowo upadało”². Należy tu podkreślić, że Virginia Rau znana jest powszechnie z solidności swej wiedzy historycznej. Pogląd Rau nie stanowi całkowitego *novum* w nauce portugalskiej. Ważę kontaktów z Europą Wschodnią i Północną rozumieł wybitni uczeni epoki portugalskiego liberalizmu politycznego, tej miary co H. De Gama Barros i J. Lucio de Azevedo. Niestety w ciągu ostatnich dziesięcioleci, zapewne nie bez związku z faszyzacją Portugalii, zainteresowania tamtejszych uczonych skupiły się głównie na sprawach dotyczących okresu potęgi kolonialnej Portugalii, podstawowa problematyka gospodarcza i społeczne dzieje wewnętrzne tego kraju pozostały za to w pożałowania godnym zaniedbaniu. Prace V. Rau i jej uczniów zapowiadają jednak ważne i pozytywne zmiany w tej dziedzinie.

Sprawę stosunków gospodarczych z krajami nadbałtyckimi porusza V. Rau w kilku swych książkach, spośród których na plan pierwszy wysuwa się obszernie i niezmiernie solidne opracowanie dziejów eksploatacji i handlu solą portugalską, jednym z podstawowych produktów gospodarki tego kraju w średniowieczu i w czasach nowożytnych. Autorka stara się przedstawić możliwie dokładnie warunki i metody eksploatacji salin portugalskich, co miejscami natrafia na trudności ze względu na niedostateczną ilość źródeł. Na ślady eksploatacji salin nadmorskich w północnej części kraju natrafia się już w X i XI w., choć być może było to zjawisko znacznie starsze. Autorka wskazuje na ścisłą współzależność między rozwojem produkcji soli a postępowaniem w zakresie zasiedlenia wybrzeża przez ludność w coraz większym stopniu trudniącą się rybołówstwem, niezmiernie ważnym elementem życia gospodarczego Portugalii. Czynnikiem hamującym rozwój były wojny z Arabami i dopiero ostateczne ukończenie „Reconquisty“ w XIII w. umożliwiło ludności kraju pełne wykorzystanie możliwości uzyskiwania soli morskiej. Rau rozróżnia trzy strefy wydobywania soli w Portugalii, a mianowicie: I północny rejon Aveiro i Figuejra da Foz, pod względem metod najbardziej zbliżony do salin zachodniej Francji. II rejon Setúbal i Alcácer do Sal ciągnący się od morza ok. 250 km po obu stronach dolnego Sado, wreszcie III rejon południowy od Lizbony po Algarve. Wobec odmiennych stosunków klimatycznych musiano w każdym z tych rejonów stosować nieco odmiennie metody wydobywania soli³. Głównym przedmiotem rozważań omawianej pracy jest rejon środkowy, ekonomicznie najważniejszy. Jego początek przypada na

² V. Rau, *Subsidios para o estudo do movimento dos portos de Faro e Lisboa durante o século XVII*, Academia Portuguesa de História, Lisboa 1954, s. 259.

³ V. Rau, *A exploração e o comércio do sal de Setúbal. Estudo de Historia Económica*, Lisboa 1951.

II połowę w. XIII i na w. XIV, i już wkrótce nabiera on znaczenia nie tylko krajowego ale i międzynarodowego. Jego rozwój trwa nieprzerwanie do początków w. XVIII, po czym następuje dosyć szybki upadek, którego przyczyn nie można jednak jeszcze w pełni wyjaśnić, choć zapewne zjawisko to pozostawało w związku z przestarzałymi już w XVIII w. metodami produkcji. Nas interesuje tutaj przede wszystkim problem znaczenia soli portugalskiej w handlu z krajami nadbałtyckimi, co ostatnio datuje się na lata siedemdziesiąte XIV w., choć początkowo zapewne sól portugalską wysyłano do Flandrii, Zelandii i Anglii i dopiero potem inni odbiorcy zabierali ją nad Bałtyk. Pierwszy znany nam statek pruski, w danym wypadku krzyżacki, wyruszył z Gdańska do Lizbony m. in. po sól w r. 1402⁴. W ciągu w. XV sól portugalska staje się jednym z ważnych towarów transportowanych przez statki pruskie i inflanckie z Lizbony nad Bałtyk, na co wyraźnie wskazują źródła hanzeatyckie. Rau trafnie wiąże problem wywozu soli do Gdańska i do portów inflanckich z stale rosnącym eksportem drzewa i zboża z terenów nadbałtyckich do Portugalii, coraz dotkliwiej już wówczas odczuwającej brak tych dwóch podstawowych produktów i faworyzującej ich dostawę. Po obu stronach wchodził w grę towar tani a ciężki, a więc dający kupcom ograniczone dochody wskutek dużych kosztów transportu. Zapewnienie frachtu w obie strony umożliwiało ten handel zwłaszcza w okresie, gdy Portugalia dysponowała tylko ograniczonymi ilościami szczególnie atrakcyjnych produktów korzennych pochodzenia wschodniego. Autorka zastanawia się, jakim sposobem sól portugalska mogła rywalizować na rynkach bałtyckich z dominującą tam w XV w. solą bretańską. Ceny obu tych towarów nad Bałtykiem były na ogół zbliżone, Rau wyraża przy tym pogląd chyba niezupełnie uzasadniony, że sól portugalska nie była gorsza od bretańskiej. Wprawdzie jej cena w miejscu produkcji była niższa niż cena soli w Zach. Francji, ale za to koszta transportu o wiele wyższe wskutek znacznie większej odległości od rynku. Niezupełnie przekonujący wydaje się argument, że wojna stuletnia i konflikty Hanzy z Francją utrudniały pierwszej zaopatrywanie się w sól bretańską. Przeciwnie Bretania nie wchodziła jeszcze realnie w skład królestwa Francji, zaś korsarstwo angielskie i francuskie utrudniało także, jak dobrze wiadomo, łączność między Bałtykiem a Hiszpanią i Portugalią. Zresztą jesteśmy przecież dobrze poinformowani o tym, że w XV w. sól portugalska odgrywała raczej rolę marginesową na rynkach nadbałtyckich w porównaniu z solą bretańską. Wydaje się, że można by rzecz trochę inaczej wyjaśnić. Hanzeaci dostarczali do Lizbony głównie towary ciężkie: zboże i drzewo, sprowadzali zaś stamtąd owoce południowe, wino i inne lekkie produkty. Cukier portugalski i kolonialny wystąpi dopiero na schyłku XV w. Zapewne sól stanowiła tylko dodatkowe obciążenie dla statków hanzeatyckich (i holenderskich), odgrywała w pewnym sensie rolę niezbędnego dla statków balastu i częściowo kompensowała koszta transportu dalekiej podróży w obie strony. Nie ona jednak była sprawczynią atrakcyjności Portugalii w stosunku do kupców z północy. Można by przypuścić, że początkowo Hanzeaci i coraz silniej włączający się do tego handlu Holendrzy byli przede wszystkim w stosunku do Portugalii dostawcami, a w mniejszym stopniu

⁴ A. H. R. De Oliveira Marques. *Navigacion entre la Prusse et le Portugal au debut du XV^e siècle*. „Vierteljahrschrift für Sozial und Wirtschaftsgeschichte“ t. XLVI, 1959, s. 477 nn.

odbiorcami. Oczywiście takie ujęcie bilansu handlu Portugalii z północą musiałyby być zweryfikowane drogą badania rachunków kupieckich, a także cen towarów nadbałtyckich w Portugalii, co może natrafić na trudności nie do przewidzenia. Za tą hipotezą przemawiałyby jednak fakt, że w XV i nawet w XVI w. sól portugalska zajmowała na rynkach bałtyckich miejsce niepomierne skromniejsze od soli z Zach. Francji, a więc że zapewne przy mniej więcej równych cenach była od niej gorsza. Wielkie odkrycia portugalskie, które w II poł. XV w. doprowadziły do nawiązania regularnego handlu z wybrzeżami Afryki Zachodniej, a później oddały na pewien czas pod kontrolę portugalską handel na Oceanie Indyjskim, doprowadziły do zasadniczych zmian w sytuacji Portugalii. Lizbona stała się wielkim ośrodkiem dystrybucji towarów indyjskich, cukru z Madery i z Wyspy św. Tomáša, potem także i z Brazylii. Pani Rau słusznie wskazuje, że Lizbona, a także Setubal nabrały w oczach zagranicznych kupców ogromnego znaczenia i że ta okoliczność sprzyjała eksportowi soli. Istotnie wiadomo ze źródeł hanzeatyckich, że Hamburg, Gdańsk i inne miasta tej strefy utrzymywały regularny handel z Lizboną, a także z innymi portami portugalskimi, skąd m. in. sprowadzały sól nie rezygnując jednak bynajmniej z dostaw soli zachodnio-francuskiej. Opierając się na badaniach Snellera, Ungera i A. Christensena autorka wykazuje, że w wywozie soli portugalskiej zaczynają w ciągu XVI w. dominować Holendrzy i że ten produkt zajmuje dosyć istotną pozycję w ich żegludze wahadłowej między portami Półw. Pirenejskiego i Bałtyku. Pani Rau słusznie podkreśla ścisły związek między eksportem soli, a dowozem zboża z północnej Europy, w związku z czym właśnie Gdańsk odgrywał dużą rolę zarówno jako aktywny uczestnik handlu z Portugalią, jak też i dostawca zboża dla Holendrów transportujących ten towar do Portugalii. Można by tu dodać, że obok zboża bardzo duże znaczenie miały dostawy drzewa nadbałtyckiego do Lizbony i innych miast portugalskich, o czym świadczą rejestry celne Arnemuiden, Veere i Amsterdamu, jak również rachunki faktorii królów portugalskich w Antwerpii. Wprawdzie w dziedzinie eksportu soli dominowali cudzoziemcy (obok Holendrów i Hanzeatów coraz częściej także Anglicy, a nawet Duńczycy), to jednak kupcy portugalscy również transportowali pewne ilości soli do Hiszpanii i do Niderlandów. Dużą przeszkodą były ustawiczne wojny na Atlantyku i na Kanale La Manche; korsarstwo francuskie i angielskie dotkliwie dawało się tu we znaki. W drugiej połowie XVI w. korona portugalska, a w okresie władztwa hiszpańskiego (1580—1640) Habsburgowie nakładali na eksport soli duże podatki, wskutek czego cierpiał on nie tylko od okoliczności zewnętrznych. Rząd królewski obciążał wywóz soli opłatami usiłując tą drogą ciągnąć z niego korzyści. Autorka twierdzi, że duży eksport powodował także wzrost cen soli w kraju, co budziło niezadowolenie ludności. Już na schyłku XVI w. rząd usiłuje bezskutecznie ograniczyć rolę pośredników handlowych, którzy pozbawiali producentów korzyści z eksportu. Można by tu dodać, że wzrost cen soli był na pewno jednym z elementów ogólnej drożyzny związanej z napływem kruszców amerykańskich, których część legalnie lub nielegalnie przenikała z Hiszpanii i z jej wysp atlantyckich do Portugalii. Mimo wszystko eksport soli trwa, a w drugiej połowie XVI w. odgrywa ona dużą rolę w handlu holenderskim, o czym świadczą m.in. operacje Gaspara Cunerstorf i firmy Adrichem znane z publikacji Nanninga Utterdijka i A. Christen-

sena⁵. Ciężki cios zadały dopiero wydarzenia związane z wojną Hiszpanii przeciw rewolucji niderlandzkiej i przeciw Anglii. V. Rau podkreśla bardzo silnie zależność Portugalii od dostaw zboża z Europy północnej, jak już wspomniałem, należy tu włączyć także drzewo i towary pochodne. Otóż wielokrotne wykluczania Holendrów z handlu z portami półwyspu podejmowane przez Filipa II i jego następcę były według Rau zgubne dla Portugalii pod wielu względami. Pozbawiała ją niezbędnych dla niej ilości zboża z krajów bałtyckich, powodowały gwałtowny spadek eksportu soli. Holendrzy, którzy w pierwszej ćwierci XVI w. dużą ilość tego produktu brali właśnie z Portugalii, musieli znaleźć inne wyjście zarówno ze względów bezpośrednio aprowizacyjnych jak w związku z potrzebami swego rozwiniętego rybołówstwa. W niemałym stopniu dotyczyło to także Anglików. Wprawdzie Holendrzy usiłowali obejść zakazy rządu hiszpańskiego drogą wynajmowania statków hanzeatyckich, co poniekąd tłumaczy wzrost żeglugi hamburskiej, a nawet i gdańskiej do Portugalii zwłaszcza po r. 1621, ale to nie likwidowało trudności. V. Rau uważa, że właśnie te trudności stanowiły ważny bodziec skłaniający Holendrów do rozwinięcia własnej ekspansji kolonialnej, w XVII w. docierają oni już do zamorskich ośrodków produkcji soli na Archipelagu Wysp Zielonego Przylądka, na Morzu Karaibskim itp., wykorzystując swoją rosnącą przewagę w zakresie sił morskich. Można by tu się zastrzec, że u genezy tej ekspansji holenderskiej leżał nie tylko brak soli, ale zapewne w jeszcze większym stopniu dążenie do dotarcia do źródeł produkcji cennych towarów Indii i Indonezji oraz do opanowania plantacji cukru szybko rozwijających się w Brazylii. Wiele światła rzucają na ten problem cenne prace C. R. Boxera⁶. Niemniej koncepcje Rau, aczkolwiek nieco jednostronne, zawierają dużą dozę słuszności. Wynika z nich dobitnie, że również po odzyskaniu niepodległości przez Portugalię Holendrzy, mimo że otrzymali swobodny dostęp do jej portów, bynajmniej nie zrezygnowali z ekspansji kolonialnej i to uprawianej głównie kosztem Portugalii. Warto przy tej sposobności zwrócić uwagę na fakt, że mimo tak żywych kontaktów z Holendrami Portugalczycy w pełni uświadamiali sobie korzyści wynikające ze stosunków bezpośrednich z krajami nadbałtyckimi, a szczególnie z Polską. Zwraca na to uwagę uczeń V. Rau, A. R. H. De Oliveira i Marques w niewielkiej rozprawie pt. „Damião de Góis e os mercaderes de Danzig“. Coimbra 1959. Wskazuje, że zwłaszcza król Manuel i Jan III usiłowali przyciągnąć hanzeatów nadając im liczne przywileje. że misja dyplomatyczna humanisty portugalskiego Damiana de Góis w Polsce w r. 1529 miała m. in. na celu zabezpieczenie i wzmożenie dostaw towarów z Gdańska do Portugalii. Wysiłki w tym kierunku były podejmowane i później. W 1561 r. Gdańsk stara się o uzyskanie specjalnego przywileju handlowego w Portugalii, zaś w latach następnych miasto usiłuje wykorzystać do tego celu swoje dawne kontakty z Damianem de Góis, i to właśnie miało przyczynić się do wydania dyplomu króla Sebastiana z grudnia 1570 na rzecz gdańszczan. Wiemy już, że w okresie rewolucji niderlandzkiej żegluga hanzeatycka do Portugalii przejściowo się

⁵ J. Nanninga Utterdijk, *Een Kamper Handelshuis te Lissabon*, Zwolle 1904; A. E. Christensen, *Duth trade to the Baltic about 1600*, Copenhagen 1941.

⁶ C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550—1770*, Haga 1949; tenże *Salvador de Sa and the Struggle for Brazil and Angola 1642—1686*, London 1952; poza tym liczne artykuły.

wzmogła, co niekoniecznie musi dowodzić, że hanzeaci, a m. in. gdańszczanie umocnili w tym handlu swoje stanowisko kosztem Holendrów. W każdym razie w Portugalii daje się stwierdzić dążność do umocnienia bezpośrednich kontaktów z krajami nadbałtyckimi. Podkreśla to w omawianej już pracy V. Rau dając przykład zadowolenie władz krajowych w r. 1636 na wieść o zbliżaniu się floty gdańskiej, w której rzekomo silnie zainteresowany był bezpośrednio Władysław IV. Sprawa kontaktów Portugalii z Polską w XVII w. znajduje odbicie w innej cytowanej już powyżej interesującej rozprawie tej uczonej⁷. Opracowała ona mianowicie zapiski kontroli prowadzonej przez inkwizycję portugalską na cudzoziemskich statkach zawijających do Lizbony i do portu Faro w Algarve (płd. Portugalia). Inkwizycja miała w Portugalii szczególnie silne stanowisko, znacznie bardziej niezależne niż analogiczna instytucja na terenie Hiszpanii. Rejestry prowadzone w Lizbonie pochodzą z lat 1641—1649, 1677—1683 i z r. 1683. Rejestry odnoszące się do Faro dotyczą lat następujących: 1633-1643, 1764-1774 oraz 1734-1772. Rejestry prowadzone były także przez inkwizycję z Evora w mniej ważnym porcie Vila Nova de Portimão. Ten system kontroli został ustanowiony w r. 1561 na zlecenie króla Sebastiana i miał głównie na celu zabezpieczenie kraju przed dowozem książek heretyckich i żydowskich. Dotyczył osób i statków przybywających do Portugalii z krajów protestanckich i takich, w których judaizm był rozpowszechniony. Trzeba tu dodać, że ostatni władca z dynastii Aviz był szczególnie żarliwym rzecznikiem reakcji katolickiej, że kontrola żeglugi ze strony inkwizycji działała także w okresie panowania hiszpańskich Habsburgów w Portugalii i zachowała moc po odzyskaniu niepodległości. Być może w pewnej mierze przyczyniła się do obrony fanatycznego katolicyzmu typu portugalskiego zwłaszcza jeżeli wziąć pod uwagę ściśle kontakty handlowe Portugalii z Antwerpią, wybitnym w XVI w. ośrodkiem druku książek i ich eksportu do krajów Półw. Pirenejskiego, a także z Holandią i miastami Hanzy. Wobec braku innych wpisów statków przebywających do Portugalii materiał opracowany przez V. Rau stanowi cenne źródło zastępcze rzucające światło na ruch w portach portugalskich szczególnie w XVII w. Autorka omawia naprzód rejestry dotyczące Faro, z których wynika, że na ogół biorąc szczególnie niepomyślne były lata 1620—1640, gdy notuje się wyraźny spadek liczby przede wszystkim statków angielskich i holenderskich, choć podobne tendencje wykazuje także żegluga francuska. Lekko wzrasta w 1620—1640 liczba statków hanzeatyckich zawijających do Faro, wśród nich zwłaszcza okrętów z Hamburga, Gdańska i Lubeki. Nie są to zresztą liczby zbyt imponujące. Tak więc w okresie od 1621 do 1637 z Hamburga przybyło 27 statków, z Gdańska 4, z Lubeki 1. Są to cyfry znikome. W zasadzie nie wnoszą też niczego nowego do naszej wiedzy o handlu zagranicznym Portugalii w okresie walk Habsburgów hiszpańskich z Holendrami. Potwierdzają one słuszność tezy H. Kellenbenza o silnym powiązaniu Hamburga z Półw. Pirenejskim w XVII w.⁸, co zresztą było częściowo wynikiem faktu, że Holendrzy najmowali często statki hamburskie, by pod osłoną ich neutralnej bandery móc kontynuować tak korzystny „handel z nieprzyjacielem“. Możliwe, że dotyczyło to także okrętów gdańskich,

⁷ Por. przypis 2.

⁸ H. Kellenbenz, *Unternehmerkräfte im Hamburger Portugal- und Spanienhandel 1590—1625*; Hamburg 1954.

które więc, jak to widać, docierały w XVI w. podobnie jak w poprzednim stuleciu na Morze Śródziemne⁹. Jednakże ożywienie żeglugi hanzeatyckiej w portach portugalskich było zjawiskiem przejściowym. Po obaleniu władzy Habsburgów w Portugalii Holendrzy i Anglicy bardzo szybko wyeliminowali konkurentów z tego terenu. Zjawisko to znajduje odbicie także i w rejestrach inkwizycji w Faro, dokąd po r. 1640 docierały już tylko nieliczne statki hamburskie, zaś brak wszelkich wzmianek o statkach z portów bałtyckich.

Zdecydowaną przewagę Holendrów nad hanzeatami w dziedzinie żeglugi wykazują również rejestry prowadzone przez agentów inkwizycji w porcie Lizbony i to już na początku XVII w. Tendencję wyraźnie zwyżkową wykazuje także liczba statków angielskich. W ciągu tego stulecia walka o przewagę w żegludze i handlu z Portugalią toczy się właściwie już tylko między Anglikami i Holendrami, jej zakończenie przynosi zdecydowane zwycięstwo pierwszym. V. Rau podkreśla, że jest to jeden z objawów podporządkowania życia gospodarczego Portugalii interesom ekonomicznym Anglii na wiele lat przed zawarciem słynnego układu Methuena (1703). Traktat ten był zdaniem autorki punktem końcowym, a nie zapoczątkowaniem procesu uzależniania ekonomiki portugalskiej od angielskiej. W porównaniu z liczbą statków angielskich i holenderskich odwiedzających Lizbonę dane dotyczące żeglugi miast Hanzy położonych nad Bałtykiem przedstawiają się nad wyraz skromnie. W okresie od 1642 do 1684 rejestry wymieniają 31 statków lubeckich i tylko 16 gdańskich oraz 10 ryskich. Wprawdzie rejestry statków gdańskich zawijających w latach 1733—1743 i 1764—1785 do Porto wykazują w liczbach absolutnych wzrost w porównaniu z danymi dotyczącymi Lizbony i Faro w XVII w., to jednak w zestawieniu z ogólną liczbą statków przybyłych do Porto w tym okresie udział floty gdańskiej był minimalny (40 na 6346)¹⁰. Pewne *novum* stanowi fakt, że w omawianej epoce Gdańsk został na terenie portów portugalskich wyprzedzony przez Szczecin i że bardzo znacznie wzrosła liczba statków przybyłych bezpośrednio z Kłajpedy, Rygi i Parnawy. Może to stanowić interesujący przyczynek do problemu utraty przez Gdańsk i polskie ziemie. Rzeczypospolitej ich tradycyjnych rynków zbytu na produkty rolne w XVIII w.

Oczywiście wszystkie te zestawienia nie są kompletne, z czego Rau zdaje sobie sprawę. Nie znamy również na ogół tonażu porównywanych statków. Zestawienia dotyczą różnych portów portugalskich, co też utrudnia wyciągnięcie ostatecznych wniosków. Wypada zgodzić się z autorką, która największe znaczenie przywiązuje do rejestrów prowadzonych przez inkwizycję w Lizbonie w XVII w., gdzie grupowało się według jej obliczeń około 75% portugalskiego handlu zagranicznego. Właśnie analiza rejestrów lizbońskich skłoniła autorkę do wniosku, który podałem na wstępie niniejszych rozważań, a mianowicie do stwierdzenia pełnej zależności Portugalii od dostaw zboża, konopi, lnu, drzewa i wielu produk-

⁹ Należy dodać, że jak wynika z opracowanych tu rejestrów w r. 1642 i 1644 zawięły do Lizbony 2 statki określone jako polskie. Pierwszy z nich „Św. Jan“ pod komendą Michała Schult i z załogą 28 osób wioził drzewo z Gdańska do Lizbony, drugi zaś „Król Polski“ pod dowództwem Jakuba Heinisch transportował zboże z Polski. V. Rau niesłusznie przeprowadza tu rozgraniczenie między stosunkami Portugalii z Polską a handlem z Gdańskiem. Błąd ten zanika w jej późniejszych pracach.

¹⁰ V. Rau, *O movimento da barra do Douro durante o século XVIII: unia inter-pretacao*, Porto 1958.

tów leśnych z nad Bałtyku, początkowo zwłaszcza z ziem Rzeczypospolitej. Można by tu wysunąć pewne zastrzeżenia. Tak więc analiza korespondencji pewnych agentów kupieckich przebywających w Lizbonie w latach 1563—1578 i 1595—1607 zdaje się jednak wskazywać na przewagę w Lizbonie importu zboża bretańskiego i normandzkiego nad bałtyckim¹¹, jednakże jest to problem, który nie daje się uchwycić statystycznie. Wyżej wspomniane zmiany, które zaszły w XVIII w., świadczące o zdecydowanej przewadze Szczecina, Kłajpedy, Rygi i Pernawy nad Gdańskiem w żegludze do Porto (drugiego po Lizbonie ośrodka handlu zagranicznego Portugalii) wymagałyby może postawienia pytania, czy import nadbałtycki do Portugalii nie obejmował w tym czasie przede wszystkim produktów leśnych, wełny z Zach. Pomorza itd. Zboże i inne artykuły żywnościowe dostarczane do Portugalii pochodziły już w tym okresie przynajmniej częściowo z Ameryki Północnej.

Prace V. Rau mają poważne znaczenie także i dla polskiej nauki historycznej. Dotychczasowe wyniki jej badań nie wnoszą wprawdzie rewelacyjnych zmian do naszych poglądów na dzieje polskiego handlu zagranicznego, a pośrednio na historię naszego rolnictwa i gospodarki leśnej, pozwalają jednak na głębsze zrozumienie tak bardzo ścisłych powiązań naszego życia ekonomicznego z kształtującym się od XV i XVI w. systemem gospodarki światowej i z jej decydującymi wówczas ośrodkami. Jeszcze raz uświadamiają nam fakt, że Polska, pełniąc tak bardzo ważną rolę w zakresie produkcji podstawowych artykułów żywnościowych, dysponując przy tym bogatymi zasobami produktów leśnych, nie zdołała jednak wywalczyć sobie odpowiedniego stanowiska w handlu międzynarodowym i w tej dziedzinie (podobnie zresztą jak kraje Półw. Pirenejskiego) bardzo wczesnie wpadła w zależność od Holendrów i Anglików, czemu oczywiście towarzyszyć musiała utrata części dochodu z własnej produkcji.

Dotychczasowe badania V. Rau dały wyniki interesujące, ale uczona ta zdaje sobie sprawę z ich fragmentaryczności. W związku z tym stara się na swoim terenie rozwinąć pracę nad historią handlu zagranicznego Portugalii ze szczególnym uwzględnieniem stosunków z krajami nadbałtyckimi. Nie jest to rzeczą łatwą ze względu na trudności językowe i inne oraz zupełny brak znajomości dziejów naszej strefy geograficznej wśród uczonych portugalskich. Próbę charakterystyki kontaktów gospodarczych Portugalii podjął ostatnio asystent prof. Rau — wymieniony już wyżej A. R. H. De Oliveira Marques. Opublikował on rozprawę pt. „Hansa e Portugal na Idade Media“, Lisboa 1959. Autor oparł się na źródłach portugalskich, co z naszego punktu widzenia jest szczególnie cenne. Jeżeli idzie o inne źródła, to wykorzystał niestety tylko wielkie publikacje hanzeatyckie (nie wszystkie) nie sięgając do bogatych zasobów archiwalnych miast dawnej Hanzy. Zapewne ze względu na trudności językowe poznał tylko opracowania w językach zachodnio-europejskich, przede wszystkim zaś prace niemieckie, często przestarzałe, prawie zawsze w ujęciach swych nazbyt tradycyjne. Jego historia handlu Portugalii z Hanżą jest w związku z tym miejscami powierzchowna; daje ona obraz kontaktów Portugalii z poszczególnymi miastami Hanzy, ale nie z krajami sta-

¹¹ J. G. Da Silva, *Stratégie des Affaires à Lisbonne entre 1595 et 1607. Lettres marchandes des Rodrigues d'Evora et Veiga*, Paris 1956; tenże *Marchandises et Finances. II. Lettres de Lisbonne 1563—1578*, Paris 1959.

nowiącymi zaplecze i właściwą bazę geograficzno-gospodarczą tych miast. Doprowadziło to z konieczności do pewnego spłycenia wielu zagadnień, które tylko w szerszym kontekście historycznym dają się należycie uchwycić i zrozumieć.

Krótki rys dziejów Hanzy na wstępie książki nie wnosi niczego nowego i jest powtórzeniem tego, co pisali dawniejsi uczeni niemieccy na ten temat. W dalszym ciągu autor stara się przedstawić najstarsze kontakty krajów Europy Północnej i Środkowej z Portugalią związane z wyprawami wikingów na Półw. Pirenejski i z udziałem Niemców i Skandynawów w krucjatach, gdy drogą morską dookoła wybrzeży Europy docierano do Syrii i Palestyny. Wskazuje przy tym na udział rycerstwa niemieckiego w walkach z Arabami na terenie Portugalii w XII w. Były to jego zdaniem czynniki przygotowujące grunt pod przyszłe zbliżenie gospodarcze Portugalii z tworzącą się od XIII w. strefą handlu hanzeatyckiego. Niemalże znaczenie przypisuje w związku z tym pielgrzymkom niemieckim do Santiago de Compostella, a więc do rejonu bezpośrednio sąsiadującego z Portugalią. Wskazuje na interesujący fakt rozpowszechnienia się kultu Jakuba z Compostelli na terenie Prus Krzyżackich w XIV w., co również świadczy o istnieniu już wówczas żywych kontaktów między Prusami i zachodnią częścią Półw. Pirenejskiego. Czy jednak naprawdę wszystko to wpłynęło w większym stopniu na nawiązanie stosunków handlowych Hanzy z Portugalią? Sprawa ta jest wysoce problematyczna, jeżeli zważyć, że w latach siedemdziesiątych XIV w. kontakty te były niemal wyłącznie pośrednie, że koncentrowały się one wyłącznie na terenie Flandrii. Znacznie słuszniejszy jest inny pogląd autora, a mianowicie że istotną przyczyną zacieśnienia bezpośrednich stosunków Portugalii z Hanżą był rosnący w XIV w. w tym kraju deficyt zboża, które wobec szalejącej wojny stuletniej można było otrzymać przede wszystkim z nad brzegów Bałtyku. Podobnie jak V. Rau — Oliveira Marques zdaje się nie doceniać znaczenia dowozu drzewa i innych produktów leśnych jako czynnika silnie pobudzającego stosunki handlowe Portugalii z terenami hanzeatyckimi, a zwłaszcza ze szczególnie zaangażowanymi w tej dziedzinie miastami nadbałtyckimi. W braku dostatecznych danych statystycznych trudno wypowiedzieć kategorię sąd w tej sprawie, jednakże na podstawie spisów zawartości statków hanzeatyckich zagarniętych w końcu XIV i w ciągu XV w. przez piratów i kaprów odnosi się wrażenie, że w transporcie do Lizbony drzewo odgrywało o wiele większą rolę niż zboże. Wywody autora nie przekonały mnie również o dużym znaczeniu soli portugalskiej w handlu hanzeatyckim w XV w. Był to produkt ważny z punktu widzenia gospodarki portugalskiej, ale na rynkach hanzeatyckich, a bałtyckich w szczególności, nie wyparł on bynajmniej soli zachodnio-francuskiej. Jej konsumpcja wykazuje niewątpliwy wzrost kosztem lepszej lecz droższej soli lüneburskiej. Wydaje mi się również, że wbrew poglądom uczonych portugalskich wojna stuletnia nie mogła w większym stopniu oddziaływać na wzrost zapotrzebowania krajów nadbałtyckich na sól portugalską i skierować żeglugę hanzeatyckiej ku Lizbonie i Setubal zamiast ku brzegom Zach. Francji. Źródła bynajmniej nie wskazują na działanie takich tendencji. Oliveira Marques słusznie stwierdza stosunkowo szybki rozwój handlu Hanzy z Portugalią w ciągu XV w. Należałoby może silniej niż on to czyni wskazać na rosnącą siłę atrakcyjną Portugalii w związku z rozpoczynającą się w pierwszej połowie stule-

cia erą Wielkich Odkryć. Wzmaga to zapotrzebowanie na budulec okrętowy, a wiemy, że pruskie drzewo na maszty było nad Tagiem wysoko cenione. Faktem jest tak częsty w Portugalii brak zboża, który jednak nie da się wyjaśnić tylko w oparciu o warunki klimatyczne i glebowe. Niestety dzieje wsi portugalskiej są bardzo słabo znane. Wszystko to wzmagało konieczność rozwoju handlu, zwłaszcza z krajami nadbałtyckimi. Nie wolno też zapominać, że już w poł. XV w. rośnie dowóz złota afrykańskiego do Portugalii. Autor opisuje zabiegi Portugalii w kierunku rozwoju stosunków z Hanżą, podkreśla faworyzowanie gdańszczan na schyłku XV w. Jak wynika z jego dalszych wywodów, organizacja handlu hanzeatyckiego z Portugalią nie różniła się niczym zasadniczo od form handlu Hanzy z innymi krajami. Podobnie i reakcje kupców krajowych na przywileje udzielane hanzeatom były równie wobec nich wrogie jak w innych krajach. Mimo dużych uprawnień uzyskanych w Portugalii kupcy hanzeatyccy nie stworzyli w XV w., zdaniem autora, żadnej organizacji tego typu co w Londynie, Bruges czy Nowogrodzie. Mogłoby to świadczyć, że hanzeaci nie obawiali się specjalnie miejscowego kupiectwa. Tu powstaje pytanie, które zostało całkowicie pominięte przez uczonych portugalskich, a mianowicie, dlaczego kupiectwo portugalskie, stosunkowo aktywne, jak dowiódł w licznych artykułach Verlinden, w handlu z Niderlandami nie wykazało żadnych tendencji do przejęcia w swe ręce kontaktów z krajami nadbałtyckimi, by tą drogą opanować dostawy podstawowych produktów deficytowych. Trudno dać na to stanowczą odpowiedź przy obecnym stanie badań. Można tylko przyjąć, że półrozbójniczy handel z Zach. Afryką, skąd sprowadzono w XV w. biały pieprz (malagueta), złoto i niewolników był znacznie rentowniejszy od handlu z krajami Europy Północnej i że kupcy i armatorzy portugalscy brali w nim udział w większym stopniu, niżby to można było przypuszczać w warunkach działania systemu monopolu korony względnie jej dzierżawców. Zapewne transport towarów afrykańskich, cukru z Madery i innych obiektów handlu kolonialnego do Portugalii i Niderlandów pochłaniał wszystkie siły kupiectwa i absorbował flotę w takim stopniu, że wypadało pozostawić hanzeatom, a także Holendrom dowóz innych towarów, mających przecież podstawowe znaczenie dla wyżywienia ludności, a nawet dla utrzymania i rozwoju własnej potęgi morskiej, stanowiącej niezbędny warunek portugalskiej ekspansji kolonialnej. Z pracy Oliveira Marquesa wynika niezbicie, że to przede wszystkim gdańszczanie objęli w XV w. dostawy towarów nadbałtyckich do Lizbony. Jego zestawienie nazwisk kupców hanzeatyckich zaangażowanych w handlu z Portugalią jest pod tym względem bardzo pouczające i ciekawe. Należy z tej pracy wyciągnąć jeszcze jeden wniosek, a mianowicie, że właśnie gdańszczanie i inni hanzeaci, a potem Holendrzy, korzystając z portugalskiej ekspansji zamorskiej, już w XV w. zapoczątkowali proces uzależniania gospodarki portugalskiej od czynników zewnętrznych i to w dziedzinach najbardziej podstawowych. Wobec względnego zacofania Portugalii w stosunku do wielu innych krajów europejskich doprowadziło to do bardzo ujemnych następstw dla samej Portugalii, mimo jej efemerycznego rozkwitu we wczesnym okresie ekspansji kolonialnej. Sprawa nierównomierności rozwoju społeczno-ekonomicznego i jego następstw ma duże znaczenie nie tylko w epoce kapitalizmu i nie tylko w stosunku do Portugalii. Warto chyba zwrócić uwagę na ten problem.

Мариан Маловист

БАЛТИЙСКАЯ ПРОБЛЕМАТИКА В СВЕТЕ НОВЕЙШЕЙ ПОРТУГАЛЬСКОЙ ИСТОРИОГРАФИИ

Статья является обзором балтийских вопросов в португальской исторической литературе последних десяти лет. Труды Виржинии Рау и Оливейра Маркеш доказывают, что от исхода XIV по XVII столетие Португалия оставалась в высокой степени зависимой от поставок хлеба из прибалтийских стран. Автор высказывает мнение, что лес и иные лесные продукты прибалтийских стран играли в экономике Португалии по крайней мере такую-же роль что и хлеб; считает однако, что португальские исследователи преоценивают значение вывоза португальской соли в Прибалтику в XV—XVI веках. Автор придерживается имени, что следовало бы сильнее подчеркнуть нежели это делают В. Рау и Оливейра Маркеш, факт зависимости португальской экономики от купцов Ганны, а затем голландских и английских купцов и притом в наиболее существенных областях. На исходе средневековья значительную роль играли здесь гданские купцы располагавшие значительными запасами земледельческих и лесных продуктов своих обширных тылов.

Marian Malowist

LE COMMERCE BALTIQUE DANS LES RECHERCHES RECENTES DES HISTORIENS PORTUGAIS

L'auteur passe en revue les récents travaux des historiens portugais et en particulier ceux de Mlle Virginia Rau, concernant les relations économiques du Portugal avec les pays de la Baltique depuis le haut moyen âge jusqu'au XVIII^e siècle. Ces recherches présentent un apport important à la connaissance des problèmes les plus essentiels de l'économie des pays de la Baltique. En acceptant le raisonnement de Mlle Rau et de ses disciples dans ses traits généraux l'auteur propose quelques modifications. 1^o Il est d'avis que les historiens portugais surestiment l'importance du trafic du sel portugais dans les relations avec les pays baltiques au moins jusqu'à la fin du XVI^e siècle. La position du sel portugais était accessoire tant dans la navigation que dans le domaine d'approvisionnement. Mais le trafic du sel a facilité naturellement le transport des marchandises lourdes des bords de la Baltique vers la France, l'Espagne et le Portugal. 2^o Selon l'opinion de l'auteur les historiens portugais prêtent trop peu d'attention à l'importation du bois et des autres produits forestiers de la zone baltique. Au cours du XV^e et de la première moitié du XVI^e siècle l'importation du bois de construction en provenance de la Pologne et la Lithuanie était pour le Portugal probablement plus importante que l'importation des céréales produits dans ces pays.