

# Kieniewicz, Jan

---

## Droga morska do Indii i handel korzenny w latach 1498-1522

---

Przegląd Historyczny 55/4, 573-603

---

1964

Artykuł umieszczony jest w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://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.

JAN KIENIEWICZ

## Droga morska do Indii i handel korzenny w latach 1498 — 1522\*

Określeniem „towary korzenne” obejmowano w początku XVI wieku różnorakie produkty od pachnideł i barwników do niezliczonych „aptekarii”. W artykule niniejszym zajmuję się wyłącznie grupą kilku podstawowych przypraw korzennych, rosnących tylko w rejonie Indii i Południowo-Wschodniej Azji. Wchodzą tu w grę pieprz, imbir, goździki, cynamon, kwiat i gałka muszkatołowa. W handlu korzennym w omawianym okresie pojawia się nowy element: Portugalczycy i odkryta przez nich droga morska do Indii. Ramy chronologiczne artykułu wiążą się też z ich ekspansją. Dnia 20 maja 1498 r. Vasco de Gama dotarł do Indii, zaś powrót „Victorii” z wyprawy dookoła świata w 1522 r. zamyka okres pierwszych wypraw odkrywczych. W tych latach ekspansja portugalska jest szczególnie aktywna. Poszukuję więc odpowiedzi na pytanie, jakie skutki dla handlu korzennego miały wydarzenia rozgrywające się w tych latach na oceanie Indyjskim. W omawianym okresie działały, rzecz prosta, na handel korzenny jeszcze inne, czasem bardzo istotne czynniki. Ich eliminacja była trudna, czasami niemożliwa. Patrząc z perspektywy dalekowschodniej na europejski handel korzenny próbuję nadać rywalizacji handlowej Kairu, Lizbony, Antwerpii i Wenecji prawidłowe wymiary i proporcje.

Poważne trudności nasuwało oszacowanie wymiarów handlu korzennego. Wagi i miary pojemności na tak rozległym terenie były nie tylko różne; co gorsza te same nazwy w każdym miejscu odpowiadały innym wielkościom. Przeliczenie tych jednostek na jakąś wspólną miarę prowadzi oczywiście do wyników nie zawsze pewnych<sup>1</sup>.

---

\* Praca niniejsza jest częścią przygotowywanej pracy doktorskiej. Ze względu na konieczność powrócenia do omawianych tu problemów, a także celem zmniejszenia objętości, zdecydowano się na odjęcie większości aparatu krytycznego, zachowując jedynie niezbędne minimum.

<sup>1</sup> Jako punkt odniesienia przyjąłem wzajemny stosunek miar pojemności stosowany w Antwerpii (m.in. 1 ohm = 1 beczka; 1 bota = 1 pipa; 1 vat = 2 pipy; 1 pipa = 2 uksefty; 1 pipa = 3 ohmy; 1 ohm = ok. 137 litrów). Z kolei obliczyłem, że litr pieprzu waży 722 gramy, wobec tego 1 ohm tegoż towaru liczy około 220 lb (funtów), przyjmując, że jest to jakiś abstrakcyjny, „średni” funt o wadze ca 450 g. Dalej trzeba było założyć, że na ogół w początku XVI w. 1 bahar = 3½ q, a 1 q równa się kantarowi, który policzyłem po 110 lb. Opierając się o powyższe przeliczenia uzyskałem następujące odpowiedniki dla miar cytowanych w zestawieniach: 1 pipa = 660 lb, 1 vat = 440 lb; 1 beczka = 220 lb; 1 bota = 660 lb; 1 stukken = 33 lb; 1 worek = 150 lb (*in minus*); 1 bela = 220 lb (*in plus*); 1 kamień = 24 lb; 1 ukseft = 330 lb; 1 kosz = 80 lb. Pozostałe rzadziej spotykane miary oceniono szacunkowo: 1 paczka = 100 lb; 1 skrzynia = 200 lb; 1 węzeł = 150 lb. Dane te przyjęto dla wszystkich korzeni zakładając, że nie powinno to zmienić rzędu wielkości i wzajemnych stosunków pomiędzy uzyskanymi wynikami.

Dla handlu korzennego warunki geograficzno-klimatyczne miały równie poważne znaczenie, jak popyt i podaż. Wchodziły tu w grę ogromne odległości dzielące indonezyjskiego czy indyjskiego producenta od konsumenta w Europie. Dla żeglugi dalekowschodniej elementem decydującym były monsuny. Na styku monsunów w handlowych centrach Malaj-Azji, w Malakce, portach Jawy i Sumatry skupiały się nici całego handlu azjatyckiego<sup>2</sup>.

Istotą jego było wzajemne dopełnianie się bardzo odległych regionów. Wielką ilość produktów korzennych pochłaniał rynek chiński. Spożycie chińskie, jak się wydaje, przewyższało nawet europejskie. Kupcy chińscy docierali do Molukków, Sumatry, Patani, Syjamu; z Malakki przywozili do Kantonu pieprz, goździki, gałkę muszkatołową, borneańską kamforę, drzewo brazylijskie i sandałowe, tkaniny z Kambaju, kolorową odzież wełnianą etc. W chińskim wywozie bardzo istotną pozycją były miedziane naczynia i wszelkie wyroby metalowe. Poza nimi mieli jeszcze Chińczycy do zaoferowania jedwab, kolorowe satyny, perły, piżmo, alun, saletrę, siarkę, cukier, wreszcie porcelanę i wyroby rzemiosła. Towary chińskie miały zbyt w całym basenie Oceanu Indyjskiego i daleko poza nim.

W rejonie malajsko-indonezyjskim siłą napędową handlu stanowiła wymiana produktów żywnościowych z Jawy czy półwyspu Malajskiego na korzenie z Sumatry i Molukków, za które nabywano w Malakce importowane wyroby rzemiosła. Wymiana w trójkącie Molukki — Jawa — Malakka przyciągała kupców nawet z odległych stron. Jawajczycy, Malajowie, Chińczycy i Gudżeraci bogacili się tu niezależnie od toczących się walk politycznych i religijnych. Handel był najważniejszy — był niezbędny dla funkcjonowania tamtejszej gospodarki<sup>3</sup>.

Między strefą malajsko-indonezyjską a Bliskim Wschodem pośredniczyły Indie, będące równocześnie poważnym odbiorcą produktów pochodzących z obu regionów. Głównym artykułem wywozowym Indii były tkaniny i inne wyroby rzemiosła z Bengału, Delhi, Koromandelu, Bonaquelim czy Gudżeratu<sup>4</sup>. Z niektórych rejonów kraju wywożono żywność, z innych korzenie — pieprz, imbir, cynamon (w pierwszym rzędzie z Malabar). W wymianie dalekosieżnej najaktywniejsi byli kupcy gudżeraccy. Z portów takich jak Kambaj, Surat, Randar czy Diu wyrusшали oni w dalszą drogę na wschód, a wraz z nimi przybysze z Persji, Turcji, Adenu i Wschodniej Afryki.

Wymiana w kierunku zachodnim pozostawała w rękach kupców muzułmańskich w daleko większym stopniu niż kierunek przeciwny. Obok wspomnianych portów północnych trzeba wymienić przede wszystkim Kalikut. Odpowiednikiem Malakki w tej strefie był Aden, pośredniczący z kolei w wymianie produktów indyjskich i dalekowschodnich na towary z Arabii, Lewantu i wschodniej Afryki. Tędy też, z Damaszku i Kairu, docierały na Ocean Indyjski wyroby rzemiosła europejskiego.

<sup>2</sup> O metodach i zakresie tego handlu zob. sugestywne uwagi w dziele *The Suma Oriental of Thomé Pires. An Account of the East from the Red Sea to Japan, written in Malacca and India in 1512—1515, translated and edited by Armando Cortesão, „Hakluyt Society” Second Series, Nr 89—90, t. 1—2, London 1944, s. 509, passim.*

<sup>3</sup> M. A. P. Meilink-Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Haag 1962. Praca ta niezależnie od swych innych walorów referuje dotychczasowy stan badań.

<sup>4</sup> R. C. Majumdar, H. C. Raychandhuri, Kalihinkar Datta. *An Advanced History of India*, II wyd., London 1961, s. 396—7.

Zapotrzebowanie Europy na korzenie, aczkolwiek nie może być pominięte milczeniem, było, jak się zdaje, czynnikiem całkowicie drugorzędnym. Bardzo poważną rolę dla przepływu korzeni w kierunku północno-zachodnim spełniał natomiast strumień kruszców i metali płynący z Europy na Wschód. W przeciwną stronę płynęły równocześnie tkaniny jedwabne i bawełniane, porcelana, pachnidła i wszelkie wyroby luksusowe. Jednakowoż Bliski Wschód zdaje się być tych produktów odbiorcą daleko poważniejszym niż Europa.

Ormuz w pewnym stopniu rywalizował z Adenem, podobnie jak droga przez Mekkę ze szlakiem perskim. Ten ostatni (przez Basorę, Tebriz, do portów syryjskich) w chwili gdy rozpoczynała się ekspansja portugalska miał już mniejsze znaczenie. Gdy mowa o korzeniach, trzeba przypomnieć, że Persowie sami byli bardzo poważnymi ich odbiorcami. Dotyczy to zwłaszcza pieprzu, jak to ujął lapidarnie Pires: *principalmente pimenta que se gasta na persija porque som homões de potagees mais q alemaes*<sup>5</sup>. Nadwyżki pieprzu, o ile nie było droższy w Ormuzie, wywożono zwykle nie prosto na północ, lecz do Adenu a stąd dalej przez Dzedę. Z Mekki, wobec niebezpieczeństwa żeglugi bezpośrednio do Suezu i Tor, wybierano szlak do Aidhāb, skąd karawanami ciągnięto do Nilu (Qūs). Do Nilu dowożono korzenie również przez Zeilę, Massawę i Suakin (przez Aksum), ten kierunek jednak miał pewne znaczenie dla Etiopii, zaś prawie żadne dla Kairu. Drugą możliwością było transportowanie korzeni lądem, tak jak do Damaszku i Aleppo. W omawianym okresie pośrednictwo w tym rejonie z rąk Kārimī przejęli sułtani mameluccy.

Trudno rozstrzygnąć z jakim nastawieniem przybywali do Indii pierwsi poddani króla Manuela. V. M. Godinho przedstawia, jakoby szło im jedynie o dostęp do rynku korzennego. Portugalczycy niejako wbrew woli zostali wciągnięci w próbę sił ze światem muzułmańskim<sup>6</sup>. Abstrahując od tego, czy można mówić o politycznej ekspansji Portugalii w Azji — tok rozumowania autora budzi sprzeciw. Wyprawy portugalskie miały charakter półwojskowy, wyniki handlowe pierwszych ekspedycji były nikłe. Postępowanie samych przybyszów nie świadczyło bynajmniej o kupieckich czy pokojowych zamiarach. Z oszołomienia bogactwami leżącymi w zasięgu ręki zrodziła się chęć rabunku. Stąd brutalność pierwszych wystąpień portugalskich, wspomagana dobrym wyczuciem sytuacji politycznej. Okazało się jednak, że mimo panującego w Indiach zamętu politycznego, waśni sąsiedzkich i religijnych, dostęp do „skarbów wschodu” nie jest wcale łatwy.

Stąd już w końcu 1501 r. ponawiają się głosy podające w wątpliwość celowość kontynuowania ekspansji. Także później opozycja wskazywała na konieczność zajęcia się sprawami krajowymi i skoncentrowania wysiłków w Afryce. Zdaniem niektórych już wtedy Indie powodowały więcej wydatków i strat, niż efektywnych dochodów<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> *The Suma Oriental*, s. 344.

<sup>6</sup> V. M. Godinho, *Le repli vénitien et égyptien à la route du Cap, Eventail de l'histoire vivante, Hommage à Lucien Febvre*, Paris 1958, t. II, s. 298.

<sup>7</sup> W tym tonie pisze do Albuquerque'a m.in. Antonio Real. Por. *Cartas de Affonso de Albuquerque seguidas de documentos que as elucidam*, publ. sob a direcção de R. A. de Bulhão Pato t. II, s. 41 i także, nr XXVIII, *Collecção de Monumentos inéditos para a historia das conquistas dos Portuguezes en Africa, Asia e America* t. X—XVII, Lisboa 1884—1935.

Trudno ustalić, w jakim momencie kończy się okres rabunku, kiedy staje się on metodą działania, nie zaś celem samym w sobie. Konieczność nawiązania normalnych stosunków handlowych ujawniła się zresztą rychło. Trudność polegała na znalezieniu dostatecznego ekwiwalentu za produkty indyjskie: liczne świadectwa donoszą o braku popytu na towary zabierane dla wymiany przez Vasco de Gamę i Cabrala. Możliwości wywozowe Portugalczyków były ograniczone ilością posiadanych statków oraz zasobów pieniężnych. Nie byłiby oni nigdy w stanie wchłonać całej masy towarowej będącej do ich dyspozycji<sup>8</sup>.

Czy Portugalczycy zmierzali do przecięcia dróg handlu korzennego? Trudno ustalić kiedy powzięto myśl wyrugowania konkurentów i przejęcia pośrednictwa między Azją a Europą. Od początku było jasne, że można było to osiągnąć tylko na drodze pozaekonomicznej. Wydaje się, że Portugalczycy rychło spostrzegli, że są zbyt słabi dla całkowitego wyparcia pośrednictwa arabskiego. Zwycięstwo pod Diu (1509) wykazało jasno, że nawet pokonanie połączonych sił egipsko-indyjskich nie zapewnia wyraźnych efektów gospodarczych. Stwierdza się często, że dążenie do opanowania Adenu i Ormuzu zmierzało do ustawienia silnej bariery na drodze handlu arabskiego. Być może, początkowo rzecz istotnie tak wyglądała. Albuquerque widział jednak jasno trudności zorganizowania pełnej blokady i dawał temu wyraz w listach do króla. W oczach dawniejszej historiografii blokada była skierowana w pierwszym rzędzie przeciwko Wenecji, a dopiero potem uderzała w Arabów. Poniżej staram się wykazać, niejako wbrew opiniiom współczesnym, że blokada ta w niewielkim tylko stopniu mogła szkodzić Wenecji. Zajęcie punktów wejściowych do zatoki Perskiej i na morze Czerwone nie gwarantowało wcale kompletnej blokady. Jej koszty przewyższyłyby ewentualne korzyści. Natomiast zyski z ceł w obu wyżej wspomnianych portach były dla korony portugalskiej poważnym źródłem dochodów. Profit płynący z takiej kontroli handlu dalekowschodniego nie mógł ująć uwadze Albuquerque'a. W czasie jego rządów nie tępieno żeglugi gudżerackiej jako takiej; zakazywano jedynie pływania bez zezwoleń. Można wskazać liczne przykłady udzielania licencji na wywóz korzeni z Indii na Zachód. Oczywiście nikt nie godził się na to dobrowolnie, ale osiągnięcie tych celów było i realniejsze i bardziej opłacalne. Świadczy o tym chociażby stanowczość i upór, z jakim Albuquerque stara się wprowadzić te plany w życie.

Opór Arabów, podtrzymywany przez walkę religijną, był dość skuteczny. Portugalskie zakazy żeglugi do Dżeddy wydawane przed 1509 r. jak i później (np. 1514) nie były respektowane ani przez kupców z Adenu, ani nawet z Kambaju czy Kalikutu. Zajęcie Sokotry i Maskatu nie dało spodziewanych wyników. Dobrze zorientowani w miejscowych warunkach żeglarze muzułmańscy wymykali się słabym ilościowo strażom portugalskim. Zawiodły próby zdobycia Adenu, nie potrafiono też utrzymać Ormuzu. Został on definitywnie zdobyty dopiero w 1515 r. Nie spowodowało to restrykcji handlowych, przeciwnie, handel z Indiami ży-

<sup>8</sup> O perspektywach handlowych pisze Albuquerque do króla, np. 3 grudnia 1513, *Cartas* t. I nr XL, s. 197 n. Ilość wysyłanych statków była uwarunkowana nie tylko możliwościami produkcyjnymi i finansowymi, ale także posiadaniem materiałem ludzkim. Tymczasem z upływem lat liczba chętnych nie wzrastała, co zresztą nie dziwi, zważywszy na charakter działalności portugalskiej w Azji. Por. I. Lucio de Azevedo, *Epocas de Portugal economico, Esbozos de Historia*, II wyd., Lisboa 1947, s. 109.

wił się. Indie potrzebowały dowożonych stąd koni, Persja zaopatrywała się tędy w korzenie (niezależnie od dróg lądowych). W grę wchodził również element politycznego poparcia dla sefevidzkiej Persji. Popierając drogę perską próbowali Portugalczycy osłabić wywóz przez Mekkę. Celem tego nie osiągnięto, udało się jedynie na jakiś czas wzmocnić pozycję portów syryjskich wobec Egiptu<sup>9</sup>.

W oparciu o przesadzone raporty włoskie wyobrażano sobie kiedyś, że Portugalczykom udało się naprawdę zamknąć cieśninę Bab el Mandeb. W świetle nowszych badań widać, że mimo licznych wypraw przeciwko Adenowi i Dzeddzie Portugalczycy nigdy nie byli panami Morza Czerwonego. Melinda, Maskat, Sokotra były jedynie bazami dla pirackich wypadów. Dopiero po 1518 r. uzyskano lepsze punkty oparcia — Zeile i Kamaran. Aż do czasów João de Castro Portugalczycy nie posunęli się poza Dzeddę, nie udało się im też przerwać pielgrzymek do miejsc świętych Islamu<sup>10</sup>. Indie nie mogły i nie chciały obywać się bez arabskich koni, opium, szafranu i kruszców z Arabii, Afryki i Bliskiego Wschodu. Portugalczycy musieli niejednokrotnie patrzeć przez palce na ten handel, którego szlak na około Przylądka Dobrej Nadziei nie mógł zastąpić<sup>11</sup>.

Zdobycie Malakki planowane już w 1506 r. i przeprowadzone w latach 1509—11 było krokiem na drodze do opanowania głównych punktów handlowych Oceanu Indyjskiego. Nie zapewniło to Portugalczykom monopolu korzennego; wymagałoby to całkowitej likwidacji handlu tubylczego, co okazało się niemożliwe. W tym stanie rzeczy kontrabanda była nieunikniona. Już pod koniec badanego okresu Korona zaczęła się wycofywać ze swych ściśle monopolistycznych zamierzeń. Panowanie nad Malakką i wyspami korzennymi miało bowiem sens właśnie przy rozwijającym się swobodnie handlu miejscowym. Nie były to przecież jedyne ośrodki handlowe w tym rejonie. Konkurentami Malakki były na Sumatrze Pedir, Pasai, Kampur, Palembang, na Jawie zaś Bantam (Sunda), Japura, Japara, Tuban, Grisé.

Aby uniknąć monopolu Portugalczyków kupcy zachodnio-azjatyccy przetrzucili się na dobrze znaną Gudżeratom drogę wzdłuż południowych wybrzeży Sumatry (Andaluz) do Demak i dalej przez Japara do Grisé. Od zachodniego końca Sumatry było tylko pięć dni żeglugi do Maledivów, gdzie z łatwością przemykano się wśród niezliczonych wysepek. Rychło też zaczęto dawać statkom ochronę wojskową, w czym przodował rosnący w siłę Achin, główny w następnym okresie — obok Johore — rywal portugalskiej Malakki. Handel Achinu opierał się na produkcji południowo-zachodniego wybrzeża Sumatry, leżącego poza strefą wpływów portugalskich. Ekspansja Achinu obejmuje okres późniejszy

<sup>9</sup> V. M. Godinho, op. cit., s. 299. Wysokość dochodów z cła w Ormuzie podaje tenże autor w artykule: *Crises et changements économiques*, s. 5. Por. też *Cartas* t. I, s. 267 i dok. LII (r. 1514).

<sup>10</sup> Por. szczegółowy przebieg wydarzeń w przestarzałej pod innymi względami pracy A. Kammerera, *La Mer Rouge, l'Abyssinie et l'Arabie depuis l'Antiquité* t. II *Les guerres du pöivre. Les Portugais dans l'Océan Indien et la Mer Rouge au XVI<sup>e</sup> s.*, Caire 1935. Przy przedstawieniu działalności Portugalczyków na Oceanie Indyjskim opierałem się obok listów Albuquerque'a na dzieło F. L. de Castanheira, *Historia do descobrimento e conquista da India pelos Portugueses* t. I—II, wyd. III, Coimbra 1924.

<sup>11</sup> F. Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris 1949, s. 421. Od czasów Lane'a stanowisko to przyjęło się wśród poważniejszych badaczy, nie znaczy to jednak, by było w pełni uznawane.

(zwłaszcza drugą połowę XVI w.), ale świadczy o nieefektywności wojskowej kontroli Portugalczyków na Oceanie. Innymi punktami skutecznego oporu przeciwko zmonopolizowaniu obrotu korzeniami stały się Japara i Grisé.

Poważniejsze sukcesy handlowe osiągnęli Portugalczycy w Bantamie i na Molukkach, wykorzystując walki toczone między miejscowymi władzami i oferując bardzo atrakcyjne ceny. Pod naciskiem Korony i nastawionych na maksymalny zysk kupców prywatnych obniżono je rychło poniżej poziomu płaconego przez kupców miejscowych. W rezultacie Korona otrzymywała produkt coraz gorszej jakości<sup>12</sup>.

Zupełnym niepowodzeniem zakończyły się też próby wyparcia z tego rejonu kupców chińskich. Byli oni dużo poważniejszymi partnerami niż Portugalczycy. Tylko Chińczycy byli w stanie zaspokoić podstawowe potrzeby wyspiarzy. Portugalczycy starali się oczywiście włączyć w wymianę indonezyjsko-chińską. Był to początkowo handel prywatny na statkach krajowych. Po usadowieniu się w Makao przybrał on bardzo na sile. Barbosa oceniał zysk z jednej takiej podróży na 300% i uważał, że opłaca się to lepiej, niż wywóz korzeni do Portugalii.

Elementem destrukcyjnym w systemie portugalskim był handel prywatny. Korona nie była w stanie poddać kontroli działalności swych poddanych w rejonie tak odległym. Gubernatorzy, kapitanowie, faktory prowadzili interesy na własny rachunek, włączając się do handlu wewnątrzazjatyckiego<sup>13</sup>. Spoglądali też najczęściej przez palce na kontrabandę uprawianą na równi przez Azjatów i Europejczyków. Wchodziły tu w grę zarówno poważne łapówki jak i kredyty udzielone im przez miejscowych finansistów. Portugalczycy woleli zresztą sprzedawać korzenie kupcom hinduskim, arabskim czy chińskim. Gwarantowało to wyższe i pewniejsze dochody, niż droga oficjalna. Niezależnie bowiem od tych nielegalnych interesów mieli prawo dowożenia do Lizbony pewnych ilości korzeni. Jak wskazują kwity Don Manuela, były to ilości dość pokaźne, ale zyskiem trzeba było dzielić się z *Fazenda Real*. Korupcja szerząca się w administracji narażała Koronę na ogromne straty i ostatecznie przekreśliła ambitne plany opanowania handlu na Oceanie Indyjskim. Mimo podbijania cen i podkupywania faktorów kupcy prywatni realizowali dużo większe zyski, niż Korona. Korzyścili przecież niejednokrotnie z transportu, ekwipunku i ochrony zbrojnej opłacanej przez państwo. Dzięki wyższym cenom i utrzymywaniu nielegalnych kontaktów z kupcami jawańskimi otrzymywali lepszy jakościowo towar (zwłaszcza goździki), który w ten sposób umykał starymi szlakami, m.in. do Wenecji.

Wiadomo dobrze, że ekspansja portugalska miała charakter feudalny, a element kupiecko-mieszczański był w niej reprezentowany nader słabo. Administracja kolonii spoczywała w ręku grup feudalnych — one też, zarówno utytułowani dostojnicy, jak i prości *fidalgos*, przechwytywali

<sup>12</sup> Podkreślali to niejednokrotnie Wenecjanie. Por. M. A. P. Meilink-Roelofs, op. cit., s. 132 n. Portugalczycy wywozili głównie pieprz z Malabaru, który w pewnych okresach uchodził w Europie za mniej smaczny od pochodzącego z Sumatry. Warunki transportu wokół Przylądka też mogły nie pozostać bez wpływu.

<sup>13</sup> Por. cytowany list Albuquerque'a (nr XL), w którym skarży się on, że Korona ponosi wszystkie ciężary, a poddani ją stale oszukują (*Cartas* t. I, s. 197). Por. też J. Denucé, *Magellan. La question des Moluques et la première circumnavigation du Globe*, b.m.wyd. 1910, s. 112.

większą część zysków należnych koronie. Równocześnie pobierali oni też niemałe pensje. W 1512 r. wydatki na utrzymanie 3 tys. zbrojnych obliczał Albuquerque na 120 tys. crusados w skali rocznej<sup>14</sup>. Aparat eksploatacji, w miarę sprawnie funkcjonujący w Afryce, nie zadowalał w zetknięciu z organizmem o bardziej rozwiniętej strukturze ekonomicznej.

Czy pojawienie się Portugalczyków przyniosło istotne zmiany w stosunkach gospodarczych na Dalekim Wschodzie?

Niewątpliwie nastąpił pewien wzrost produkcji korzeni. Zwłaszcza uprawa goździków rozprzestrzeniła się na wyspy Ceram i Amboinę<sup>15</sup>, podejmuje się próby systematycznej uprawy. Trzeba tu podkreślić trafną uwagę Piresa, który widział, że dla Malakki i tego rejonu handel żywnością i wyrobami rzemiosła był ważniejszy, niż cały wywóz korzeni. Portugalczycy koncentrowali się na tym ostatnim — zostawiając pierwsze kupcom miejscowym. Jeśli idzie o europejskie wyroby rzemieślnicze, to mimo zwiększonej podaży nie mogły one zastąpić w Indonezji wyrobów indyjskich czy chińskich. Faktorzy portugalscy w Indiach zakupywali poważne ilości różnego rodzaju tkanin. Tak np. w latach 1507—1515 w faktoriach Goa, Kochin, Kananor znajdowało się 18 196 sztuk tkanin z Kambaju, 52 657 sztuk tkanin bawełnianych i 55 004 sztuk *pintados*. Pewna część ich docierała do Europy<sup>16</sup>, ale gros było przeznaczone dla rejonu malajsko-indonezyjskiego, gdzie je wymieniano na żywność i korzenie. Na tej wymianie opierały się stosunki handlowe portugalskiej Malakki z państwem Mataram, z miastami Jawy czy Palembangiem. Stąd znaczenie utrzymania pozycji w Indiach dla Portugalczyków, jak później dla Holendrów i Anglików.

Na Oceanie Indyjskim nastąpiły zaledwie nieznaczne korektury w szlakach handlowych i w rozdziale zysków. W obrębie archipelagu indonezyjskiego handel korzeniami pozostawał w dalszym ciągu domeną kupców miejscowych i Chińczyków. To wszystko wskazuje na słabość „panowania portugalskiego”. Portugalczycy nie byli w stanie zapanować nad mechanizmem rynków azjatyckich. Nie mogli nawet zrobić tego, co w XVII w. przeprowadzili Holendrzy, dyktując w Indiach wysokie ceny na korzenie poprzez zmniejszenie dostaw, likwidację upraw itp.

Podobnie w Indiach działalność portugalska jest mało widoczna; wyraźniejsza jest na Malabarze i Kambaju, słabsza w Koromandelu, prawie żadna w Bengalu. Najpoważniejsze faktorie znajdowały się w Kochin i Kananorze. Goa w tym okresie była raczej punktem administracyjnym niż handlowym. Wpływy z faktorii były znaczne. Dla przykładu faktorie w Kochin i w Kananorze osiągały następujące dochody (tabl. 1, s. 580)<sup>17</sup>.

Nie mam żadnych danych, aby porównać obroty faktorii z działalnością kupców azjatyckich, trudno więc powiedzieć, o ile odpowiadają rzeczywistości opowiadania Piresa o tysiącach dzonek i statków z Indii w porcie Malakki. Nie ulega jednak wątpliwości, że stosunki handlowe na Oceanie nie uległy większemu ograniczeniu. Może najboleśniej odczuły działalność portugalską miasta wschodniej Afryki — Mozambik, Sofala, Kilwa i inne. Ze względu na znajdujące się na zapleczu złoto,

<sup>14</sup> *Cartas* t. I, s. 41. Zestawienie pensji w 1513 r., tamże, s. 192 n.

<sup>15</sup> M. A. P. Meilink-Roelofs, s. 159. Pires przeciwnie odnotowuje tu i tam zmniejszenie produkcji pieprzu.

<sup>16</sup> B. Freire, *Cartas de quitacão del Rei D. Manuel*, „Arquivo Historico Portugues” t. I—IV, nry 64, 239, 300, 302, 348.

<sup>17</sup> Dane w oparciu o kwity faktorów dla króla Manuela. Por. wyżej przyp. 16.



Portugalczycy szczególnie skrupulatnie pilnowali tu swego monopolu handlowego. Przejęli całą wymianę surowców mineralnych i zwierzęcych z Afryki na korzenie, jedwab i inne wyroby rzemieślnicze z Indii. Rezultatem była szybko postępująca ruina tych miast. Do wnętrza kraju natomiast aktywność Portugalczyków nie sięgała.

Tabela 1

## Dochody faktorii

Faktoria	Okres	Dochód w realach
Kochin	1502—1506	44 446 508
	1507—1509	44 373 505
	1510—1518	160 097 984
	1521	39 652 440
Kananor	1503—1505	3 873 451
	1508—1512	46 510 878

Akcja korsarska w rejonie Adenu nie dała spodziewanych wyników. W końcu 1513 r. Albuquerque pisał do króla, że bez co najmniej zdwojenia kontyngentów wojskowych blokada nie będzie możliwa<sup>48</sup>. Dla kupców arabskich było to utrudnienie, zwłaszcza po opanowaniu Kamanaranu przez Portugalczyków. Od Dżeddy szlak prowadził lądem, tu dla odmiany czyhali na karawany koczownicy. Ich napady nasiliły się pod koniec XV w., gdy w Egipcie rozpoczął się okres zamieszek wewnętrznych.

Trudności gospodarcze dotyczą Egiptu zwłaszcza po r. 1502. Już w 1501 r. Ibn Iyas sygnalizuje zastój w handlu w rezultacie rosnącego ucisku fiskalnego, dopiero jednak w 1507 r. obserwuje on skutki działalności Portugalczyków dla handlu na Morzu Czerwonym. Trudności te dotyczą zresztą tkanin indyjskich, a nie korzeni<sup>49</sup>. Towary naprawdę luksusowe poniosły mniejsze straty, niż towar masowy, jakim były tkaniny i pieprz. Na handlu egipskim odbijał się niekorzystnie spadek napływu kruszców i towarów z Europy. Zjawisko to ma jednak wcześniejszą metrykę niż wydarzenia w Indiach. Pomimo walk politycznych Egipt stara się prowadzić ekspansję wzdłuż Morza Czerwonego, jest aktywny w Mekce i Jemenie. Przed 1510 r. nie przywiązywano tu większej uwagi do przebiegu wydarzeń na Oceanie Indyjskim, nawet klęska Husseina pod Diu była wobec kłopotów wewnętrznych jedynie epizodem. Inicjatywa w antyportugalskich przedsięwzięciach wychodziła od muzułmańskich władców indyjskich, a nie ze strony Egiptu. Egipt wprawdzie nie odmawiał im pomocy, ale nie była ona ani rychła, ani poważna. Wszystko rozbijało się o brak floty na Morzu Czerwonym. Egipt był zbyt słaby, aby serio angażować się w sprawy dotyczące go jedynie pośrednio.

Zdaniem Ibn Iyasa, główną przyczyną ruiny Kairu były niedołęstwo i chciwość administracji, oraz brak bezpieczeństwa w kraju. Także w sugestywnym, choć może przesadzonym, opisie upadku Aleksandrii (1515) nie znajdujemy śladów działalności Portugalczyków. To, co w lite-

<sup>48</sup> *Cartas* t. I, s. 196.

<sup>49</sup> Ibn Iyas, *Journal d'un bourgeois du Caire* t. I, trad. par G. Wiet, Paris 1955, s. 14, a także s. 41, 76 i 106.

raturze określano do niedawna jako „brak korzeni w Egipcie i Syrii”, było w najlepszym razie zmniejszeniem dostaw w latach 1502—1503. Trudno zgodzić się ze zdaniem Striplinga, że to właśnie Portugalczycy przecinając handel korzenny położyli kres nie tylko panowaniu Mameluków, ale wręcz całej kulturze arabskiej. Znajdujemy ślady współdziałania np. Jemenu z Portugalczycami, wymierzonego przeciwko Egipcjowi. W kronikach *Tārīkh Shanbaʿl* i *Tārīkh al-Shihri* spotykamy dosyć liczne informacje o działalności Europejczyków na Oceanie Indyjskim. Nie odczuwa się w nich zaniepokojenia aż po lata 1507—1508, gdy Portugalczycy wydają się zmierzać do przecięcia dróg handlu muzułmańskiego w tym rejonie. Była to jednak przecież tendencja krótkotrwała.

Autorowi nie udało się ustalić rozmiarów handlu korzeniami w Syrii i Egipcie. Jest to kwestia zupełnie zasadnicza, gdy mówi się o zmniejszeniu się ilości korzeni dowożonych nad Morze Śródziemne<sup>20</sup>. W końcu XV w. do Aleksandrii przywożono około 1 150 000 lb (angielskich) pieprzu. O całości można sądzić z innych cyfr. Jeśli bowiem, jak chce Lane, w połowie XVI w. ogólny poziom wymiany osiągnął poziom zbliżony lub wyższy od piętnastowiecznego, to w tym ostatnim okresie musiała ona osiągać poziom 30—40 tysięcy q. Cyfra ta wydaje mi się za niska, nie tylko dla połowy XVI w. ale i dla okresu omawianego. Na przełomie stuleci Wenecja przywoziła z Egiptu i Syrii 6 do 7,5 mln lb korzeni rocznie. Biorąc poprawkę na być może niedokładne przeliczenia danych zgromadzonych w dziennikach Priulego i Sanudo, oszacujmy dowóz wenecki na ok. 5 mln lb wszystkich korzeni i innych produktów tego typu<sup>21</sup>. Dosyć dowolnie doliczając drugie tyle na konsumpcję Bliskiego Wschodu i tych rejonów, które nie zaopatrywały się przez Wenecję, przyjmuję, że — w momencie, gdy Portugalczycy rozpoczynali ekspansję azjatycką — Lewant dysponował ilością korzeni rzędu 10 mln lb.

Jaki jest stosunek tej liczby do produkcji Dalekiego Wschodu? Najpełniejsze dane zawiera dzieło Piresa, ale nie są one ani kompletne, ani pewne. Po dokonaniu przeliczeń i uwzględnieniu niezbędnych poprawek otrzymano cyfrę ok. 38 mln lb dla Indonezji i Indii — uwzględniając jedynie korzenie podstawowe: pieprz, imbir, cynamon, goździki, gałkę muszkatołową i kwiat muszkatołowy. Liczby przytaczane przez innych autorów są mniej kompletne, trudne do pogodzenia, czasem całkowicie sprzeczne. Tak np. produkcja goździków na Molukkach waha się od 1500 baharów (Pigafetta), do 600 baharów (Rebello, Pires).

Ocena ta, zakładająca niedoszacowanie cyfr produkcji podawanych przez Piresa, wydaje mi się uzasadniona. W momencie powstania dzieła, Portugalczycy nie mieli jeszcze takiej orientacji w sytuacji dalekowschodniej jak przy końcu stulecia. Byli w danym momencie pochłonięci myślą o ogarnięciu całości wymiany w tej strefie Oceanu Indyjskiego. Pires, jeden z najinteligentniejszych obserwatorów, był równocześnie aktorem opisywanych wydarzeń. Stąd jego dzieło ma charakter praktyczny i w sposób mniej lub bardziej świadomy przedstawia stan rzeczy po myśli aktualnych interesów i zamierzeń. Cała praktyka XVI w.

<sup>20</sup> F. C. Lane, *The Mediterranean Spice Trade. Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century*, „American Historical Review” t. XLV, 1940, s. 581, 585 nn.

<sup>21</sup> Zestawione u V. M. Godinho, *Le repli vénitien*. Lane dla pieprzu przyjmuje 1½—2 mln lb ang., ale wydaje mi się to nie dość uzasadnione.

wskazuje, co już podkreślałem, na fizyczną niemożność objęcia kontrolą zjawiska tak rozległego, jakim był handel azjatycki. W tym momencie żywiono jeszcze pewne złudzenia. Liczby z okresu schyłku dominacji portugalskiej są o tyle wyższe, że nie można kłaść tego jedynie na karb wzrostu produkcji. Liczby produkcji przytaczane przez Piresa nie współgrają z danymi o obrotach, które znajdujemy w tymże dziele i u innych autorów, tak włoskich jak i portugalskich. Przykładowo, Ca'Masser ocenia możliwości wywozowe Kochinu na 10 tys. baharów (w momencie, gdy grał on rolę drugorzędną w stosunku do Kalikutu), Giovanni da Empoli powiada zaś, że do Chin wywozi się z Malabaru 15 do 20 tys. kantarów pieprzu. Chiński wywóz z Sumatry ocenia tenże autor na 60 tys. kantarów<sup>22</sup>. Te ostatnie dane uznaję, przeciwnie niż Godinho, za bardziej wiarygodne, jako łatwiejsze do uzyskania i sprawdzenia, gdy natomiast na ścisłą wycenę produkcji znajomość terenu była zbyt świeża. Liczę więc dowóz pieprzu do Chin na jakieś 10 mln lb. i przyjmuję orientacyjnie produkcję korzeni w początku XVI w. na około 40 mln lb.

Z tego, jak się rzekło, do czasu przybycia Portugalczyków Europa zabierała (via Kair i Damaszek) około 1/8, co i tak jest wcale sporo. Po 1500 r., zdaniem Lybyera, dowóz starymi szlakami zmniejszył się o 1/3. Czy można przyjąć, że ową brakującą trzecią część dowożono obecnie drogą naokoło Przylądka?

Jak wyżej wspomniano, nie było w tym okresie większego wzrostu produkcji, miejscami nawet wchodził w grę spadek możliwości wywozowych. Z kolei przyjmowany powszechnie wzrost spożycia w Europie sugerowałby raczej wzrost globalnej ilości korzeni dostawianych do Europy. Jeśli liczby przytoczone w raporcie Ca'Massera przeliczyć na funty, okaże się, że dowóz korzeni do Lizbony w latach 1503—1506 oscylował od ok. 1,3 do ok. 3,5 mln lb, co obrazuje tab. 2.

Tabela 2

Dowóz korzeni do Lizbony

Rok	Kantary	Funty
1501	2 000	242 000
1502	1 550	170 500
1503	30 000	3 630 000
1504	12 000	1 320 000
1505	24 000	2 640 000
1506	17 000	1 870 000

Liczby te obejmują także wszelkie przywożone z Indii produkty apteczne i pachnidła<sup>23</sup>. W 1504 r. przywieziono m.in. 10 tys. kantarów [k.] pieprzu, 500 k. cynamonu, 400 k. goździków, 130 k. imbiru, w 1505 — 22 tys. k. pieprzu. Po zajęciu Malakki wzrasta nieco ilość korzeni z Indo-

<sup>22</sup> *Relazione di Leonardo da Ca'Masser alla serenissima Repubblica di Venezia sopra il commercio dei Portoghesi nell'India dopo la scoperta del Capo di Bona Speranza 1496—1506*, „Archivio Storico Italiano” t. II, 1845, app. s. 33; *Lettera di Giovanni da Empoli a Leonardo suo padre intorno al viaggio da lui fatto a Malacca*, ed. J. Gräberga da Hemsö, tamże t. III, 1846, app., s. 13, 87.

<sup>23</sup> D. P. Pereira, *Esmeraldo de Situ Orbis*, ed. G. H. T. Kimble, „Hakluyt Society” II S., t. LXXIX, London 1937, s. 168, podaje cały dowóz z Indii na 30—40 tys. q rocznie, a zatem więcej.

nezji, tak np. w latach 1510—1518 faktoria w Kochinie zakupiła 1583 q goździków, 2187 q cynamonu, 1215 q kwiatu muszkatołowego, 2149 q galki muszkatołowej, a pieprzu 92 908 q<sup>24</sup>. Dla następnych lat dysponujemy już tylko fragmentarycznymi danymi uzyskanymi w oparciu o rachunki sporządzone dla króla za sprzedaż korzeni w *Casa da India* (tab. 3).

Tabela 3

Sprzedaż korzeni przez *Casa da India*

Data	Ilość korzeni w q
1503—1504	14 923
1505	7 466
1506—1507	16 584
1508—1511	1 000
1510—1511	1 429
1517—1519	62 262

Dane te czynią prawdopodobnymi przytoczone wyżej liczby Ca'Masera. Pewne pojęcie o ilościach korzeni zakupywanych przez faktorie w Indiach dają rachunki faktorii przedkładane przy rozliczeniach z urzędem. Wynika z nich, że w drugim dziesięcioleciu XVI w. dostawy wzrosły — z samego Kochinu wywożono wtedy ponad 15 tys. q rocznie. Na ogół ocenia się dowóz w drugim i trzecim dziesięcioleciu na 25—35 tys. q, czyli około 2,75 do 3,85 mln lb rocznie. Czasem mniej, czasem więcej. Wyraźny spadek dowozu obserwuje się w latach 1511—1514. Obejmuje on całość dowozu, a więc nie tylko korzenie. W liście do króla z października 1512 r. Albuquerque pisze, że wysłał w tym roku 5 statków z 38 tys. q pieprzu i *drogarios*<sup>25</sup>. Droga dookoła Afryki przewożono w tym czasie ca 1/10 produkcji korzeni, a raczej nawet mniej.

Dowóz taki stanowiłby nawet mniej niż 1/3 tego, co szło poprzednio przez ręce Arabów. Straty ponoszone przy transporcie były bardzo znaczne, ale odbijały się one na przywozie do Lizbony, nie zaś na wywozie z Indii. Portugalczycy nie bardzo mogli wywozić więcej. Brakowało im statków, pieniędzy i towarów na wymianę. Trudno ustalić, czy w wyżej przytoczonych liczbach mieszczą się korzenie przywożone przez osoby prywatne. Taki np. Bartłomiej Marchione, bankier florencki w pierwszym dziesięcioleciu XVI w., był bardzo poważnym dostawcą pieprzu do Lizbony. Jego kontrakty opiewały w latach 1504—1510 na sumę 14 827 q. Całość dowozu musiała przechodzić przez ręce urzędników *Casa da India*, podobnie jak na Wschodzie przez faktorie. Ten ścisły monopol zaprowadzony od dnia 1 stycznia 1505 r. pozwalał na dyktowanie cen nabywcom.

Część korzeni sprzedawano systemem kontraktów, a dochody z nich wpływały bezpośrednio do *Fazenda Real*. Ich wysokość była bardzo różna, np. (wg sum w realach):

1504—1506	71 296 656
1507—1510	36 840 355
1509—1511	43 396 245
1517—1519	509 467 161

<sup>24</sup> *Cartas de quitação*, nr 657.

<sup>25</sup> *Cartas* t. I, s. 83.

W latach 1508—1514 kolejne kontrakty zawiera z Koroną Jan Franciszek Affaittati na sumę 117 004 880 reali. W latach 1508—1510 otrzymywał on po 3 tys. q pieprzu rocznie, potem po 5 tys. q w cenie 22 cruzados za q<sup>26</sup>. Po 1515 r. kontrakty przeszły na lat 6 w ręce Fuggerów, którzy dysponowali poważnymi zasobami miedzi. W zamian za nią otrzymywali rocznie 15 tys. q korzeni. W 1520 r. kontrakt na ok. 2 tys. q pieprzu zawiera konsorcjum Lucas Rem, Welserowie i Jorge Reberte. W 1521 r. ponownie Affaittati — na 5 tys. q pieprzu. Po 1525 r. kontrakty przejęli maranowie portugalscy osiedleni w Antwerpii<sup>27</sup>.

Pozostałą część importu sprzedawała *Casa da India* tak hurtowo, jak i detalicznie. Przykładowo, w okresie od sierpnia 1509 do stycznia 1511 r. 29 osób dokonało zakupu pieprzu, korzeni itp. za sumę 62 224 148 reali. Spośród nich jedynie 9 było kupcami; spośród pozostałych osób na pewno pięć to szlachta. Były to zakupy poważne. Za całą tę sumę można było kupić np. 7 252 q pieprzu po 22 cruzados, licząc 390 reali na 1 cruz. Ilości sprzedawane w detalu były też pokaźne. W okresie od stycznia 1517 do czerwca 1519 r. sprzedano korzeni *a menudo* za 50 014 174 reali. Innym razem Gonsalo Lopez otrzymał do rozsprzedania korzenie za 2 434 184 reali, w tym 365 q pieprzu<sup>28</sup>.

Dochody z tej sprzedaży dorównywały sumom uzyskanym z kontraktów. Informacje o nich uzyskujemy z cytowanych już rachunków króla Manuela. W okresie rozwoju ekspansji na Oceanie Indyjskim sumy te rosły bardzo powoli i nierównomiernie. W pewnej mierze jest to spowodowane faktem, że sprzedaż nie następowała natychmiast po przybyciu flot. Widać jednak, że rok 1503 był dla Korony bardzo korzystny, zaś w latach 1510—1514 dochody spadły. W końcu drugiego dziesięciolecia widoczna jest wyraźna poprawa — rok 1518 wydaje się znów szczególnie korzystny. Dla skarbu Korony sprzyjającą okolicznością musiał być rosnący strumień towarów przywożonych z Azji i Europy, co powodowało wzrost dochodów z wszelkich opłat i ceł. Przykładowo od stycznia 1517 do czerwca 1519 r. *almojarifado* na terenie całego państwa przyniosła 131 653 928 reali, w latach 1513—19 wszystkie opłaty dały tylko 127 329 744<sup>29</sup>.

Nie jest moim celem analiza bilansu handlowego Portugalii w tym okresie. Wydaje się, że Korona ciągnęła z handlu wschodniego całkiem przyzwoite zyski. Jak bardzo opłacalny był ten proceder, niech świadczy przykład D. Francisco de Almeida. Z racji swego stanowiska miał on prawo co roku wywieźć z Indii na własny rachunek 1500 q pieprzu a przywieźć 200 q miedzi. Policzywszy straty w czasie przewozu, udział Korony i różne opłaty (ale bez frachtu), czysty zysk z takiej operacji wynosił 30 737 1/2 cruzados, czyli około 12 mln reali. Jan de Bellas, wysłany jako faktor z armadą Duarte Lemosą, otrzymał obok towarów 6 904 424 reale gotówką (w tym 3/4 w kruszcu do bicia monety), a tylko ze sprzedaży przywiezionego pieprzu otrzymano w Lizbonie sumę dwukrotnie wyższą.

Zysk ten był możliwy nie tylko dzięki rosnącemu zapotrzebowaniu Indii na miedź, ale i dla bardzo niskich cen zakupu korzeni (zwłaszcza

<sup>26</sup> *Cartas de quitação* nr 373; W. A. Horst, *Antwerpen als specerijnmarkt*, „Tijdschrift voor Geschiedenis” t. II, 1936, s. 334—5.

<sup>27</sup> J. A. Goris, *Étude sur les colonies marchandes méridionales à Anvers de 1488 à 1567*, Louvain 1925, s. 198.

<sup>28</sup> *Cartas de quitação*, nr 294.

<sup>29</sup> Tamże, nry 80, 672.

pieprzu). W Kochin za q pieprzu płacono 2 do 3 cruzados; sprzedawano go w Lizbonie po 20—30 cruzados, a więc z blisko dziesięciokrotnym zyskiem. Oczywiście ponoszono i znaczne koszty, ale te nie zawsze dadzą się obliczyć. Małe ilości korzeni przywiezione z pierwszej podróży przez Vasco da Gamę nie zaważyły w najmniejszym stopniu na rynku Europy, ale pokryły sześćdziesięciokrotnie wyłożony kapitał. Wyprawa Cabrala mimo utraty 4 statków w dwójnasób pokryła koszty. W 1512 r. Albuquerque pisał do króla: *a especearia que mandaces levar da Imdia cadano tirando os soldos da Imdia, perdas do mar e cabedall, valem 1 milham de cruzados*<sup>30</sup>. Czy autor w tym nie przesadził, to inna sprawa. Szło mu przecież o przekonanie władcy, że dalsze nakłady finansowe na rozbudowę panowania portugalskiego są konieczne i dochodowe.

Rzecz prosta, osoby prywatne zaangażowane w imprezach zamorskich zyskiwały najwięcej, ale i Korona nie ponosiła strat. Dochody te musiały być największe w okresie eksploatacji rabunkowej. Potem zapewne zmalały, przechwytywane przez aparat administracyjny w Azji i kupców wszelkiego autoramentu. W jakimś ogólnym rachunku nie były to nakłady opłacalne. Ich względna nieopłacalność polegała na tym, że Portugalia jako kraj i Portugalczycy nie byli w stanie wykorzystać płynącego im przez ręce bogactwa. Więcej, strumień pieniędzy wymywał z kraju i kapitały i ludzi w wieku produkcyjnym. Było to jedną z przyczyn rychłego uzależnienia ekonomicznego Portugalii nie tylko od kolonii zamorskich, ale i od krajów bardziej zaawansowanych gospodarczo.

Jak przebiegała w Europie granica między korzeniami dowożonymi z Lewantu i z Lizbony? Czy w ogóle jest możliwy do przeprowadzenia podział na strefy wpływów? Gdzie dominowały korzenie „lewantyńskie”, a gdzie „atlantyckie”?

Im dalej od Indii, tym donośniej brzmiały echa portugalskich poczynań. Potęgowały je piętrzące się na tych ogromnych przestrzeniach trudności komunikacyjne. Niegdyś przeważała opinia, że odkrycie morskiej drogi do Indii najboleśniej dotknęło Wenecję. Miasto to dostarczyło późniejszym „katastrofistom” materiału do tezy o regresie gospodarczym Włoch w początku XVI w. Dziś neguje się czasem sam fakt załamania gospodarczego Wenecji na przełomie stuleci, a teza ta wygląda na dosyć bezkrytyczną interpolację zjawisk z końca XVI w. Zdaniem Godinho, Wenecja wraz z całą wschodnią częścią morza Śródziemnego przeżywa poważny kryzys. Na dowód przytacza spadek dochodów Porty Otomańskiej, wielkie trudności finansowe Mameluków, szereg bankructw we Włoszech, a zwłaszcza w Wenecji (1494—1500). Był to, jego zdaniem, kryzys monetarny. Kryzys ów wyrażał się brakiem kruszców. Przyczyną tego stanu rzeczy miało być zmniejszenie dostaw srebra, które kieruje się na inne rynki, lepiej zaopatrzone w korzenie. Nie negując zmniejszenia ilości srebra w Wenecji, wiązanie tego zjawiska wyłącznie z handlem korzennym wydaje się uproszczeniem. W latach 1497—1504 Fuggerowie wywieźli z Węgier do Wenecji 25 599 grzywien srebra, a 28 473 grzywien do Frankfurtu i Antwepii<sup>31</sup>. Zdaje się,

<sup>30</sup> *Cartas* t. I, s. 41 (1 kwietnia 1512), a także s. 34. Suma ta budzi pewne wątpliwości. Według cen indyjskich byłaby to równowartość ponad 300 tys. q, blisko tyle, co cała azjatycka produkcja korzeni. Przypuszczać więc należy, że jest to milion, który osiąga król w Lizbonie, tj. równowartość ok. 40 tys. q pieprzu.

<sup>31</sup> H. van der Wee, *The Growth of the Antwerp Market and the European Economy* t. II, Haag 1963, s. 125.

że dopiero w następnym okresie ten drugi kierunek w sposób poważniejszy związał się z handlem korzennym. U schyłku XV w. nie była Antwerpia w tym zakresie żadną konkurencją dla Wenecji. Trudności gospodarczych Wenecji na ogół nie wiąże się dziś wyłącznie z ekspansją turecką lub portugalską<sup>32</sup>. Tym nie mniej trzeba zatrzymać się chwilę nad stanowiskiem tego miasta wobec odkryć portugalskich. Głosy opinii weneckiej były przecież podstawą, na której oparto tezę o bezpośrednim związku ekspansji portugalskiej z kryzysem czy „upadkiem” Wenecji.

Przełom XV i XVI wieku był dla Wenecji pełen trudności nie tylko natury ekonomicznej. Z jednej strony rosnąca potęga turecka zagrażała interesom Republiki oraz jej posiadłościom w Grecji i na archipelagu, z drugiej zaś strony polityka włoska Wenecji napotykała na rosnącą niechęć zagrożonych sąsiadów. Te wszystkie sprawy tak dalece pochłaniały uwagę sfer rządzących, iż przez długi czas w małym stopniu interesowano się tym, co działo się na zachód od słupów Herkulesa. Gdy liczni Włosi biorą udział w zamorskich wyprawach Portugalii, Wenecja zdaje się jej nie dostrzegać.

Pierwsze wiadomości o wyprawie Vasco da Gamy przybyły przez Aleksandrię w sierpniu 1499 r., a więc z bardzo poważnym opóźnieniem. Poza stwierdzeniem faktu wieści te były tak bałamutne, że na ogół nie znalazły wiary. Od czerwca Wenecja była ponownie w stanie wojny z Turcją, co zaprzętała ją całkowicie. Dalsze informacje przychodzą już z Lizbony. Jesienią 1500 r. przybywa tu ambasador Wenecji przy dworze hiszpańskim Pisani i już w początku 1501 r. donosi o powrocie floty Cabrala.

Musiało to wywrzeć wrażenie, jeśli zdecydowano się na wysłanie do Lizbony formalnego poselstwa pod kierownictwem Pietro Pasqualigo. Oficjalnie miał on, podobnie jak Pisani, traktować w sprawie wojny z Turcją. Kwestia odkryć została potraktowana dość marginesowo. Nie wykluczone jednak, że zlecono mu zebranie informacji o postępach Portugalczyków. Te relacje, podobnie jak i listy sekretarza Pisaniego, Matteo Cretico nie wpłynęły na aktualną politykę Wenecji. Panika i moda na czarnowidztwo (świadcstwem Priuli i jego „Diariusz”) przyszły nieco później. Obawiano się przejęcia przez Portugalczyków całości dostaw z Indii, skierowania się kupców z całej Europy do Lizbony i ruiny Wenecji. Ten pesymizm nie był przecież uzasadniony i wielu go nie podzielało. Podtrzymywano się na duchu informacjami o złym stanie ładunków przywożonych do Lizbony, o trudnościach finansowych i kadrowych.

Poważniej przejmowano się portugalskimi planami atakowania żeglugi arabsko-indyjskiej. Przemysłiwano więc o zbliżeniu z Egiptem, zwłaszcza po zawarciu w 1503 r. pokoju z Turcją. Do wspólnej akcji jednak nie doszło. Nie udało się też nakłonić Egiptu do znizienia ceł

<sup>32</sup> Por. w związku z tą pierwszą np. F. Thiviet, *La Romanie vénitienne au Moyen-Âge. Le développement et l'exploitation du domaine colonial vénitien (XII<sup>e</sup>—XV<sup>e</sup> s.)*, Paris 1959, s. 394, 429, 436 nn., a także Lane, *Economic History of Venice*, „The Journal of Economic History” t. XXIII, 3, 1963 i G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia 1961. Co do drugiej, to poza innymi pracami najbardziej wyrazili tę myśl J. G. da Silva, *A abertura de uma rota para o Oriente pelo Cabo da Boa Esperança não arruinou Venezia*, Lisboa 1950, s. 453 nn. i G. Luzzatto, *La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nelle tradizioni e nella realtà*, „Archivio Veneto”, ser. V, t. LIV—V, 1954, s. 167, z odmienną zresztą pozycją.

i innych ciężarów ponoszonych przez kupców. Tymczasem zewsząd nadchodziły alarmujące wieści. W 1503 r. ambasador wenecki w Kairze ocenił wyprawę do Indii jako przyczynę ruiny Wenecji. W 1509 r. Priuli zanotował w dzienniku: — *veramente ha factor magior danno ala citade veneta da questa ruina e perdicta della terra ferma. Equeste he certissimo, perche ha restrecto le spetie, che piui non capitanno a Venetia, quale heran lo alimento et fermo nutrimento dela citate veneta* —<sup>33</sup>. Wtórował mu płacząco Marino Sanuto. Zanim jednak zajmniemy stanowisko wobec tych głosów, rzućmy okiem na faktyczny stan handlu w tym okresie.

Dowóz korzeni do Wenecji był w poważnej mierze uzależniony od jej stosunków politycznych. W latach 1499—1500 z powodu wojny z Turcją nie odbywano podróży. Ceny pieprzu w Wenecji wzrosły gwałtownie z końcem 1499 r., w połowie 1500 i początku 1501 r. Następujący zaraz spadek spowodowany był nowym transportem i konkurencją ze strony rynków włoskich i francuskich. Spadek dostaw w latach 1502—1503 nie ma jasnej genezy. W 1502 r. ceny w Kairze wzrosły, dowóz do Wenecji zmalał, ceny w Wenecji podskoczyły w górę, ale jeszcze w 1502 r. zaczynają powoli, acz wyraźnie opadać. Także w Kairze ceny w 1503 r. były niższe, niż w 1502 r. Nie wykluczone, że zamieszania narobili właśnie Portugalczycy. W 1504 r. nie przywieziono nic, w 1505 r. dowóz utrzymał się na poziomie 1502 r. W tym czasie ceny w Kairze nadal wzrastały. Ceny innych korzeni zachowały się odmiennie. Wzrost ceny na nie nastąpił dopiero po 1513 r. Poważne trudności przeżyła Wenecja od 1506 r. Zmniejszyła się liczba statków pływających do Aleksandrii, wartość transakcji spadła dziesięciokrotnie.

Wenecjanie nie zrezygnowali z walki, wyrazem czego była misja Ca'Massera. Złożone przez niego w 1506 r. sprawozdanie stało się podstawą do walki przeciw tendencjom kapitulackim. Ca'Masser utrzymywał, że Portugalczycy wprawdzie są w stanie kontynuować wyprawę do Indii, nie wierzył jednak, by mogli zamknąć dostęp korzeni na Morze Czerwone. Portugalczycy są za słabi — argumentował — by zdobyć Mekkę. Jego zdaniem, zmierzają oni do uchwycenia całego handlu, ale ich panowanie w Indiach nie będzie równoznaczne z monopolem. Opinia Weinstaina, że to prowadzona przez Wenecję polityka podjudzania Egiptu przeciw Portugalii pchnęła tę ostatnią do monopolu, nie trafia mi do przekonania<sup>34</sup>. Klęska Husseina pod Diu, niepowodzenia polityczne lat 1509—1510 nie złamały Wenecji. Mimo utraty monopolu na dystrybucję korzeni, mimo zamętu na Bliskim Wschodzie jej pozycja handlowa została wprawdzie nadwątlona, ale nie złamana. Poprawa układu stosunków była widoczna już w 1514 r., początkowo tylko w Syrii, od 1518 także w Egipcie. Równowaga sił między Turcją a Portugalczycami (zwłaszcza po 1517 r.) w tym rejonie w pewnym stopniu gwarantowała możliwość normalnego handlowania. Turcy wprawdzie prowadzili aktywną ekspansję na Morzu Śródziemnym i na Bałkanach, ale równocześnie w latach 1513 i 1517 odnowili przywileje handlowe Wenecjanom. Marcie Turcji na Północ wydaje się po trosze konsekwencją usadowienia się na szlakach wiodących do Indii. Węgierska miedź mogła w walce z Portu-

<sup>33</sup> G. Priuli, *I Diarii* t. II, s. 301, cytat według V. M. Godinho, op. cit., s. 300.

<sup>34</sup> D. Weinstain, *Ambassador from Venice, Pietro Pasqualigo in Lisbon 1501*, Minneapolis 1960, s. 85.



galczykami być równie skutecznym narzędziem, jak zbrojne floty. Turcja po 1515 r. wydobyła się z kłopotów finansowych, osiągając w r. 1518 poziom dochodów sprzed kryzysu, by w latach następnych stać się potęgą finansową. Można to chyba łączyć z opanowaniem dochodów celnych Egiptu<sup>35</sup>. Turcy zapewnili sobie szybko kontrolę nad Morzem Czerwonym i dużo skuteczniej kontrolowali handel niż Mamelucy w ostatnich latach rządów.

Jest jeszcze jeden powód, który skłania do sceptycznego traktowania tezy o upadku handlu korzennego na Morzu Śródziemnym. Oto właśnie w XVI w. pojawiają się poważni konkurenci — Ragusa, Genua, miasta katalońskie, Marsylia. Już w XV w. aktywność Genui odciągała nabywców od Wenecji. Ocenia się udział konkurencji przed r. 1515 na około 50%. Można wnioskować, że jej pojawienie się świadczy o poważnych możliwościach zaopatrzenia się w Kairze. Fakty przytoczone wskazują, jak dalece Lizbona nie mogła zaspokoić całego zapotrzebowania na korzenie. To przemawia za trwaniem handlu lewantyńskiego, jego niezmienną atrakcyjnością. Rzecz ciekawa, że w latach 1511 i 1512, a i potem aż do 1534 r. dojeżdżają do Kandii, Chios, Tripolisu i Bejrutu kupcy z Londynu, Southampton i Bristolu. W zamian za angielskie tekstylia wywożą obok innych produktów także pieprz, cynamon i inne korzenie<sup>36</sup>. Był jeszcze jeden kierunek odpływu korzeni lewantyńskich — mianowicie na Bałkany. W portach dalmatyńskich nie widać objawów stagnacji. Korzenie docierają tu nie tylko morzem, ale i drogą lądową z Adrianopolu. Jeden ze szlaków prowadził Dunajem do Belgradu, drugim osiągnano Konstantynopol z Raguzy w ciągu miesiąca. Korzenie te docierały dalej do Węgier i do Włoch, robiąc poważną konkurencję Wenecji.

Handel lewantyński, analogicznie do dalekowschodniego, opierał się na wszechstronnej potrzebie wymiany. W równej mierze jedne rejony były zainteresowane w imporcie zboża, jak inne w wywozie wina, tkanin i wyrobów luksusowych. Korzenie, będąc przedmiotem tranzytu, nie mogły dawać miarodajnego obrazu sytuacji w całym handlu lewantyńskim. W handlu tym także Wenecja kładła większy nacisk na inne produkty poza korzeniami. Poprawa koniunktury była wyraźna już w drugim dziesięcioleciu, jeszcze bardziej po 1523 r. Od 1530 r. Wenecja zaczyna odrabiać poniesione straty. Jest rzeczą do dyskusji, jakie były przyczyny tego stanu rzeczy. Pod uwagę trzeba wziąć i trudności Portugalczyków, i kontrofensywę islamu na Oceanie Indyjskim, czy wreszcie spadek cen po 1530 r., który mógł pogorszyć koniunkturę w Lizbonie.

Jak z tego widać, Europa mogła się zaopatrywać w korzenie „lewantyńskie” nie tylko za pośrednictwem Wenecji. Jednym z rynków konkurujących z Wenecją w rozdziale korzeni był Lyon. Korzenie docierały tu w pierwszym rzędzie przez Genewę z Genui i Wenecji, ale także przez porty Francji Południowej. Te ostatnie (Aigues-Mortes, Montpellier, Marsylia) otrzymywały korzenie i bezpośrednio ze Wschodu, i za pośrednictwem portów włoskich i hiszpańskich. Na jarmarkach lyon-

<sup>35</sup> V. M. Godinho, *Le tournant mondial de 1517—1524 et l'Empire portugais*, „Studia” t. I, Lisboa 1958.

<sup>36</sup> *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation*, by Richard Hakluyt t. V, Glasgow 1902, s. 62—3; Por. też S. Willan, *Some Aspects of English Trade with the Levant in the Sixteenth Century*, EnHR t. LXX, n. 275, 1955.

skich<sup>37</sup> już w XV wieku konkurują korzenie dowożone z Dolnej Langwedocji z docierającymi przez przełęcz alpejskie. W XVI w. w Lyonie w dalszym ciągu przeważają korzenie lewantyńskie. Korzenie z Antwerpii pokazały się dopiero po 1508 r., choć nie wyklucza się wcześniejszego dowozu bezpośrednio z Portugalii, drogą przez Nawarrę i Bajonę. Obawy miast i stanów Langwedocji przed konkurencją portów atlantyckich w związku z dowozem z Kalikutu do Lizbony okazały się płonne. Sami Portugalczycy wywozili mało korzeni; większość ich kieruje się do Antwerpii. Z Antwerpii do Lyonu przywożono korzenie nie tylko przez Bazyleę, ale i drogą Bruksela — Charleroi — Reims — Troyes. Zdaniem Gascon'a przewóz ten obejmował najwyżej 1/3 całości, nie mógł też spowodować większych przeobrażeń w strukturze handlu Lyonu.

Dowóz do Lyonu w omawianym okresie znajdował się całkowicie w ręku Włochów. Kupcy niemieccy pojawili się na większą skalę dopiero po 1523 r. Zasięg korzeni lewantyńskich we Francji nie da się dokładnie ustalić ze względu na mieszany charakter dostaw.

Jak wielki był dowóz korzeni do Lyonu? Gascon obliczył go w oparciu o wykazy opłat pobieranych przy kontroli korzeni przywożonych na jarmarki. Przy przeliczeniu po 220 lb na belę okazuje się, że do 1504 r. były to sumy poniżej 100 tys. lb, potem oscylują one w granicach do 300 tys. lb, po 1508 r. brak danych. Dopiero w latach 1513—1518 notujemy spadek, związany zapewne z wojną z Wenecją. W latach dwudziestych następuje stabilizacja w granicach 150—200 tys. funtów.

W latach 1525—1526 korzenie „lewantyńskie” stanowią w dowozie do Lyonu 54%, gdy atlantyckie 23,5% całego dowozu. Pozostałe 22,5% — to dostarczane przez Genewę korzenie mieszanej proveniencji. W latach trzydziestych udział korzeni „lewantyńskich” wzrośnie do blisko 80%. Jest to ściśle związane z rosnącym znaczeniem Marsylii jako dostawcy korzeni; transporty bezpośrednio z Lizbony pojawiają się w Marsylii dopiero po 1516 roku. Jako dostawca korzeni na rynek nie tylko francuski i jako odbiorca korzeni z Lizbony zaczyna Marsylia od lat trzydziestych konkurować z Antwerpią. W połowie stulecia jej roczny dowóz kształtował się około 1 mln lb. W omawianym okresie Marsylia pozostaje jeszcze w cieniu, a rola jej jest ściśle lokalna<sup>38</sup>.

Antwerpii handel korzenny nie był obcy przed wiekiem XVI. Być może dowóz win, owoców południowych jeszcze górował, ale i przywozu korzeni lekceważyć nie można. W XV-wiecznym handlu Antwerpii kraje pirenejskie odgrywały poważną rolę. Dowożono do Antwerpii znaczne ilości cukru, soli, produktów afrykańskich, wywożono właściwie wszystko, co było niezbędne do prowadzenia ekspansji zamorskiej. Już wtedy importowano przez Antwerpię pewne ilości zboża, a także suchary dla załóg. W rezultacie jeszcze w XV w. część zysków z ekspansji kolonialnej Portugalczyków trafiała właśnie tutaj. Zdaniem Coornaert'a już przed 1500 r. Antwerpia spełniała poważną rolę w zaopatrywaniu w korzenie Europy Północno-Zachodniej<sup>39</sup>.

<sup>37</sup> Problematykę korzenną tego rejonu opracował R. Gascon, *Un siècle de commerce des épices à Lyon, fin XV<sup>e</sup> — fin XVI<sup>e</sup> siècles*, AESC 1960 nr 4, s. 638—66.

<sup>38</sup> F. Edler de Roover, *The Market for Spices in Antwerp 1538—44*, RBPhH t. XVII, 1938, s. 216—7 i passim.

<sup>39</sup> E. Coornaert, *Les Français et le commerce international à Anvers fin du XV<sup>e</sup> — XVI<sup>e</sup> s.*, t. II, Paris 1962, s. 109.

Nie ma żadnej pewności, czy towary zarejestrowane na cle zelandzkim (Honte) stanowią całość dowozu morskiego do Antwerpii (tab. 4)<sup>40</sup>.

Równocześnie istniał wcale poważny dowóz korzeni z terenu Niemiec — z Norymbergi, Bonn i Kolonii. Jest on trudny do liczbowego

Tabela 4

## Dowóz drogą morską do Antwerpii

Rok	Ilość	Oszacowanie w lb
1493	4 beczki imbiru 40 <i>stukken</i> korzeni	2 200
1494	20 bel pieprzu (indyjskiego i gwinejskiego) 14 <i>stukken</i> , 7 <i>vat</i> , 34 bele, 8 beczek, 3 paczki, 4 skrzynie korzeni	18 750
1495	4 beczki imbiru 69 <i>stukken</i> korzeni	3 150
1496	42 <i>stukken</i> , 24 worki, 9 pak, 2 węzły, 1 skrzynia korzeni	6 400

przedstawienia. Certyfikaty, które zgromadziła Doe haerd, przedstawiają tylko wycinek całości obrotów handlowych<sup>41</sup>. Gdybyż można było wiedzieć jaki! A przecież jest on co roku inny. W świetle tych danych dowóz do Antwerpii przedstawia tab. 5.

Tabela 5

## Dowóz korzeni do Antwerpii

Rok	Ilość	Oszacowanie w lb
1488	11 worków, 4 bele	2530
1490	4 worki, 23 bele, 3 beczki, 14 <i>paquets</i>	7500
1491	39 bel, 8 <i>paquets</i>	9380
1492	5 bel, 4 beczki, 3 <i>stukken</i>	3112
1493	15 bel	3300
1494	16 bel	3520

Nie wiadomo, czy dane z cła wodnego obejmują całość przywozu do Antwerpii drogą morską. Galery genueńskie i weneckie kierowały się do Brugii, wyjątkowo tylko do Antwerpii i Middleburga. Część dowozu do Brugii trafiała i do Antwerpii — czy to drogą morską, czy lądową. W każdym razie jest chyba zupełnie jasne, że dominował dowóz lądowy wzdłuż Renu.

Z dokumentów zawartych w „*Cartas de quitação de rei D. Manuel*” dowiadujemy się, że w latach 1495—1498 faktoria portugalska w Ant-

<sup>40</sup> W oparciu o *De tol van Jersekeroord. Dokumenten en Rekeningen 1321—1572*, uitgeg. door W. S. Unger, *Rijks Geschiedkundige Publicatien*, kleine serie XXIX, S'Gravehange 1939, s. 481—494.

<sup>41</sup> Wg R. Doe haerd, *Études Anversoises. Documents sur le commerce international à Anvers t. II, Certificats 1488—1510*, Paris 1962. Van der Wee w cytowanej pracy zdaje się nie dostrzegać roli dowozu lądowego.

werpii zakupiła 20 899 lb pieprzu, czyli średnio 6 699 lb w ciągu roku<sup>42</sup>. A przecież faktoria ta nie była jedynym odbiorcą korzeni. Całość dowozu musiała być dostatecznie duża, by można było pozwolić sobie na eksport. W 1496 r. wysła się morzem 10 beczek pieprzu i 5 bel korzeni, a więc ilość całkiem poważną<sup>43</sup>. Spotykamy również wypadki transportu korzeni z Antwerpii do Münster, Kolonii, Bonn i Bruges. Nie są to ilości małe, np. do Kolonii w okresie 1488—1494 — 5 bel, 2 beczki, 1 *paquets*; do Brugii — 16 worków, do Münster — 69 lb (imbiru, w jednej beczce z wyrobami metalowymi). Handel korzenny pozostawał w ręku Włochów i Niemców, ale i kupcy antwerpscy brali w nim udział dość żywy<sup>44</sup>. Nie jest wykluczone, że wywóz z Antwerpii obejmował w pierwszym rzędzie sprowadzane w dużych ilościach z Portugalii *malaguette* i pieprz gwinejski (w latach 1495—1498, 85 571 lb *malaguette*; 1498—1505, 600 q pieprzu gwinejskiego).

Reasumując, stwierdzić należy, że jeszcze przed 1500 r. dowóz korzeni do Antwerpii przekraczał 30 tys. funtów.

Gdy wkroczą na scenę Lizbona i dostawy z *Casa da India*, sprawa skomplikuje się jeszcze bardziej. Do tej pory głównym składem korzeni była Brugia. Pomimo przeniesienia faktorii portugalskiej do Antwerpii (1494), właśnie do Brugii już w latach 1501—1502 przybijają pierwsze transporty korzeni z Lizbony. Stąd też wychodzą pierwsze inicjatywy handlu z Indiami. Tu mają swą siedzibę bardzo aktywni w sprawach „indyjskich” Frescobaldi. Wysyłają oni do Lizbony i do Azji licznych faktorów i agentów, takich jak Adorno, Sernigi, Empoli, którym zawdzięczamy niejedno w zakresie naszej wiedzy o tych sprawach<sup>45</sup>. Równocześnie od około 1500 r. zaczyna się w Antwerpii wiązać dostawy korzeni z Portugalczykami. Pierwsza większa transakcja zawarta z faktorem portugalskim w 1503 r. miała już miejsce w Antwerpii. Tutaj też w 1504 r. przybija pierwszy wielki transport.

Spotyka się często pogląd, jakoby właśnie handel korzenny ściągał ludzi interesu do Antwerpii, że to on właśnie zdecydował o pozycji tego miasta w Europie. Jest w tym może i nieco racji, ale właściwie handel korzenny mógł być dla rozwoju Antwerpii jedynie przyczyną wtórną. Trzeba by się raczej pytać, dlaczego to handel korzenny ułokował się właśnie w Antwerpii. Chyba w dużej mierze dla obecności w tym mieście licznych kupców i finansistów z całej Europy. Co ich natomiast sprowadzało do portu nad Skaldą, to już inna sprawa.

Pojawienie się korzeni „atlantyckich” w Antwerpii nie oznacza wcale, że przestały tu docierać korzenie z Lewantu. Galery weneckie przybywają do Flandrii w latach 1504, 1505, 1508, 1510 i znowu od 1518. Quirini pisze w 1505 r. do Wenecji, że w Antwerpii cena pieprzu przywożonego z Wenecji wynosi 20 gr. fl. za 1 lb, a z Lizbony 16 do 19 gr.<sup>46</sup>. Dodaje co prawda, że pieprz ten jest nieco gorszy. Ta nieznaczna różnica ceny daje do myślenia zwłaszcza, że dowóz pieprzu „atlantyckiego” był

<sup>42</sup> *Cartas de quitação* nr 468.

<sup>43</sup> *De tol van Jersekeroord* s. 495; O wywozie morskim por. s. 412, 419 (1494 r.) i 482 (1493 r.).

<sup>44</sup> Por. R. Doehaerd, op. cit. t. II, nry 183, 337, 605, 606, 650, 940, 977, 1181.

<sup>45</sup> Wśród masy relacji wspomnę *Intorno alle relazioni commerciali de Fiorrentini con Portoghesi avanti e dopo la scoperta del Capo di Buona Speranza. Memoria di G. Canestrini*, „Archivio Storico Italiano” t. III, 1846, app. 13, s. 106.

<sup>46</sup> Gilliodts van Severen, *Cartulaire de l'Ancien Estaple de Bruges* t. I, Bruges 1905, nr 1357.

już wcale pokazy. W 1515 r. imbir z Wenecji kosztuje w Antwerpii (za 1 lb) 19 d. a lizboński 14 d., w 1516 r. odpowiednio 15 d. i 11 1/2 d., w 1517 r. 17—18 d. i 12 d. W tej różnicy cen zawarta jest również różnica gatunków imbiru, dopiero zaś na dalszym miejscu odmienna proveniencja<sup>47</sup>. Tak czy inaczej wskazuje to na niedostateczny dowóz imbiru do Antwerpii. Jeszcze w 1519 r. dowozi się pieprz z Wenecji. Już te informacje wskazywałyby, który z ośrodków jest górą w rywalizacji o rynki europejskie, gdyby nie fakt, że korzenie z Lizbony sprzedawano w najlepsze we Włoszech, a portugalskie faktorie poza Antwerpią usadowiły się w Mediolanie i Wenecji.

W cenach korzeni w Antwerpii orientują dane zestawione w I tomie pracy van der Wee. Autor oparł się tu o rachunki zakupów korzeni dokonywanych przez instytucje charytatywne na targach brabanckich<sup>48</sup>. Wynika z nich, że do końca XV w. ceny pieprzu rosły minimalnie, a gwałtownie skaczą w latach 1499—1500 (a więc niezależnie od odkryć portugalskich), potem tempo wzrostu opada, a w 1504 r. ceny wracają do poziomu z końca XV w. Mimo chwilowych skoków (1507, 1510, 1514), aż do 1516 r. utrzymuje się tendencja spadkowa, a nawet następujący potem wzrost ma tendencję słabnącą. Gwałtowny skok następuje w 1522 r. Ceny imbiru zachowują się nieco odmiennie. Do 1504 r. tendencja spadkowa, do 1510 r. wzrost (gwałtowny w latach 1504, 1507). Potem następuje spadek do poziomu z XV w., by wzrosnąć chwilowo w latach 1522—1524. Ceny cynamonu są mimo chwilowych skoków na jednakowym poziomie z wyjątkiem lat 1499 i 1517—1521. Podobnie goździki do 1515 r. są na stałym poziomie, poza rokiem 1504 i 1508. Gwałtowny wzrost następuje w 1516—1518, potem — mimo zahamowań tempa — ceny stale są wyższe niż przed 1510 r. Zarówno te ceny jak i inne źródła wskazują na poważne znaczenie roku 1504 w handlu korzennym. Potwierdzają to wnioski wypływające z oceny wysokości dochodów z ceł pobieranych w Jersekeroord. Lata 1502—1504 zaznaczają się ich gwałtownym wzrostem, potem następuje stabilizacja aż do lat trzydziestych. Ten skok wydaje się być związany z rosnącymi dostawami korzeni do Zelandii<sup>49</sup>. Podobne wnioski nasuwa lektura certyfikatów zgromadzonych przez Doehaerd. Import korzeni z Wenecji via jarmarki frankfurckie i Ren spotykamy do 1507 r., jednak z 20 wzmianek 18 obejmuje okres 1490—1493, pozostałe zaś lata 1502/3 i 1507. Eksport w tym samym kierunku wynosi 117 wzmianek, z czego zaledwie 3 sprzed 1494 r. W XVI stuleciu rozkłada się to, jak następuje: 1503—0, 1505—1, 1506—6, 1507—10, 1508—2, 1509—2, 1512—58 i 1513—35. Wygląda, że eksport ten zaczął się niezależnie od drogi naokoło Przyładka (choć może chyba jednak w pewnej zależności od wcześniejszej, afrykańskiej ekspansji). Nasilenie następuje niewątpliwie po 1504 r., jednakowoż pełny rozwój dopiero w drugim dziesięcioleciu<sup>50</sup>.

<sup>47</sup> Według B. Freire, Maria Brandoa, A do Crisfal, doc. III, s. 321 i A Feitoria de Flandres, s. 412 w „Arquivo Historico Portugues” t. VI. Na temat wpływu dróg na ceny korzeni wypowiedział się już w swej pionierskiej pracy Lybyer, *The Ottoman Turks and the Routes of Oriental Trade*, EnHR, CXX, 1915, s. 571, passim.

<sup>48</sup> H. van der Wee, op. cit. t. I, s. 309—27.

<sup>49</sup> R. Doehaerd, op. cit. t. I, s. 58—62.

<sup>50</sup> *De tol van Jersekeroord*, s. 155—161.

O imporcie korzeni do Niderlandów dają pewne pojęcie cytowane już *quitação de rei D. Manuel* i inne dokumenty dotyczące się faktorii antwerpskiej (tab. 6). Chronologiczny układ tych danych nie jest najwygodniejszy: łączy lata o zupełnie różnej strukturze dowozu, nie wspominając o lukach.

Tabela 6

## Import korzeni do Niderlandów

Lata	W lb		
	korzenie	w tym pieprz	malaguetta
1498—1505	799 774	551 561	268 411
1505—1506	195 661	158 669	39 555
1509—1514	132 818	111 210 *	299 769

\* tylko lata 1509—1510, mielony pieprz.

Rzuca się w oczy rosnący udział pieprzu w całości dowozu: od ok. 69% do 83% w 1509 r. Natomiast udział pieprzu w imporcie korzeni do Niderlandów przedstawia się następująco (tab. 7):

Tabela 7

## Udział pieprzu w imporcie korzeni do Niderlandów

Lata	W lb	
	korzenie	w tym pieprz
1504	114 258	78 794
1505	97 830	76 834
1509	66 875	55 605

Łatwo zaobserwować tendencję malejącą, będącą wyrazem przesuwania się ciężaru gatunkowego z własnego handlu korony na kontrakty. Z biegiem lat faktoria otrzymywała coraz mniejsze ilości korzeni, np. w latach 1520—1526 83 907 lb pieprzu, czyli zaledwie około 14 tys. rocznie. Niemniej faktoria dotrwała aż do 1579 r.

Do tego doliczyć trzeba kontrakty, czyli około kilkuset tysięcy funtów. W cytowanym już liście do Doży i Senatu Weneckiego Vincenzo Quirini, ambasador na dworze Filipa Pięknego, donosi 21 czerwca 1505 r. o przybyciu z Portugalii 3 statków. Ich ładunek ocenia na 4 tys. q pieprzu oraz 50—60 q imbiru i gałki muszkatołowej<sup>51</sup>. W 1513 r. dowiadujemy się o przywiezieniu 3504 q w 1788 workach.

Zdaniem autora do Antwerpii przywożono w tym czasie ok. 500 tys. lb rocznie, a w drugim dziesięcioleciu sporo więcej (same kontrakty Fuggerów dają sumy trzykrotnie wyższe). W latach trzydziestych dowóz kształtował się na poziomie 20—30 tys. q. Ilość korzeni dowożonych do Antwerpii zwiększała się w miarę, jak ta stawała się centrum ówczesnego świata handlowego.

W zamian za korzenie oraz inne produkty zamorskie (cukier) za owoce, sól i oliwę wywożono do Portugalii wyroby niderlandzkiego rzemio-

<sup>51</sup> Gilliodts van Severen, op. cit., nr 1357.

sła, wyroby metalowe z Niemiec, broń, ale nade wszystko surowce — metale i drzewo; większa część tych towarów szła dalej do Indii. Możemy porównać (w przybliżeniu) rozmiary wywozu organizowanego w Antwerpii przez faktorów z ilościami docierającymi do Indii (tab. 8)<sup>52</sup>.

Tabela 8

Import metali z Antwerpii do Portugalii i reeksport do Indii

Metale	Wywóz z Antwerpii	Dowóz do Indii
Miedź	100 530 q 1 09 8268 lb	49 527 q
Ołów	3 045 q 16 5324 lb	4 760 q
Żelazo	4 2080 lb	2 857 q
Rtęć	3 4427 lb	2 524 q
Srebro	14 058 grzywien	16 755 grzywien

Tablica ta, moim zdaniem, dosyć dobrze przedstawia znaczenie, jakie dla Portugalii i jej handlu korzennego miał wywóz surowców. Już w XV w. wydawane były szerokie przywileje dla kupców flamandzkich i niemieckich. Handel z Portugaliją kalkulował się im znakomicie, przy czym eksport lepiej niż import. Na trasie z Antwerpii do Lizbony uzyskiwali 10 do 22<sup>0</sup>/<sub>0</sub> zysku, podczas gdy na przywozie pieprzu do Antwerpii jedynie 10—13<sup>0</sup>/<sub>0</sub> w każdej podróży.

Rola Antwerpii jako redystrybutora korzeni wydatnie się zwiększa już pod koniec pierwszego dziesięciolecia XVI w. W Antwerpii zaopatruje się Anglia, ale sprowadza też bezpośrednio z Lizbony. W każdym razie jest stracona dla korzeni „lewantyńskich”. Na zachód korzenie z Antwerpii od 1500 r. docierają do Paryża. Według Coornaert'a linia podziału we Francji przebiega od Rouen przez Paryż, Troyes do Metz (droga na Liège). Do Lyonu korzenie docierały szlakiem na Kolonię (czy to przez Weert i Roermond, czy Maastricht, Akwizgran i Julich), Moguncję, Strasburg do Bazylei i Genewy, gdzie stykały się one z idącym z Mediolanu szlakiem St. Gothard i Zurych. Bezpośrednio z Lizbony korzenie docierały do Rouen i do portów atlantyckich Francji, zresztą w ilościach niezbyt wielkich. Droga morską z Antwerpii zaopatrywał się Hamburg oraz cały rejon skandynawsko-bałtycki. Z Antwerpii szlaki handlowe wiodły na Utrecht, Münster, Osnabrück, Bremę, Lüneburg, lub przez Hanower do Brunszwiku. Stąd korzenie mogły przez Magdeburg i Halle docierać do Lipska. Rynek niemiecki miał dla handlu korzennego znaczenie wręcz pierwszorzędne, tak ze względu na liczbę ludności, jak i jej zamiłowanie do potraw korzennych. Ważniejsza zapewne droga dowozu do Niemiec wiodła przez Kolonię, a stąd na południe przez Frankfurt do Augsburga. Drugie odgałęzienie prowadziło do Norymbergi, głównego emporium handlu korzeniami. Tutaj bardziej nawet, niż w Lyonie spotykają się korzenie przywożone z Wenecji z dowożonymi przez Antwerpię. O rozmiarach dowozu z obu stron trudno powiedzieć coś wyraźnego. Zidentyfikowany dowóz do Lipska, Norymbergi, Frank-

<sup>52</sup> Dane zestawione w oparciu o B. Freire, *A Feitoria* i J. A. Goris, op. cit., s. 240. Przywóz do faktorii indyjskich według *Cartas de quitação*.

furtu i Kolonii od 1502 do 1513 r. zaledwie przekracza 60 tys. funtów<sup>53</sup>. Niemniej wydaje się, że ruch handlowy na tych trasach bardzo się ożywił. Handel ten był opanowany przez kupców z miast południowo-niemieckich, takich jak Hans i Konrad Imhofowie, Wilhelm Höchstetter, Bartłomiej Welser, Konrad Vöhlín i Fuggerowie. Brali w nim jednak czynny i poważny udział kupcy z Norymbergi (np. Hans Hil, Antoni Duytschen, Jorys Fuetter), Lipska (Gorisketsseleer, Peter Les) i innych miast. Spotykamy też w certyfikatach nazwiska Gheerijta Vosjagera i Diego de Haro z Antwerpii, Grimaldich, Gualterottich i wielu innych.

Gdzieś na linii Lipsk — Norymberga — Augsburg korzenie z Wenecji i Antwerpii musiały osiągać ceny zbliżone (niezależnie od różnicowości wynikających z różnicy gatunków). Korzenie z Wenecji przybywały dawną drogą do Norymbergi przez Salzburg i Brenner. Na południowy wschód od wyżej wspomnianej linii powinna się znajdować strefa, gdzie przeważały korzenie „lewantyńskie”. Istnieją jednak poważne odchylenia. Np. kupcy z Austrii zwracają się kilkakrotnie do władcy o zezwolenie nabywania korzeni portugalskich. Wiemy, że z Antwerpii dostarczano korzenie do Krakowa, Wrocławia, Wiednia i na Węgry<sup>54</sup>. W ujęciu pisarza faktorii portugalskiej w Antwerpii nie tylko Niemcy, ale Węgry, Polska i Ruś stanowiły rejon zaopatrywany z Antwerpii.

Z drugiej strony Wenecjanie utrzymują dawny szlak na Pragę i Kraków<sup>55</sup>. Traci on jednak wiele z dawnego znaczenia, niezależnie od przemian w handlu korzennym. Z Norymbergi korzenie wszelkiej proweniencji wysyłane są do Lipska, gdzie rozdzielają się szlaki handlowe. Stary szlak korzenny przez Turyngię (Nordhausen, Goslar, Brunszwik, Lüneburg, Hamburg z odgałęzieniami do Strzałowa i Szczecina) traci dotychczasową rolę i ma chyba znaczenie wyłącznie lokalne. Rejony północnoniemieckie zaopatrują się głównie z Antwerpii. Rosną natomiast w znaczenie drogi na Wrocław i Poznań. Jak w wieku XV, prowadzą one do Prus i nad Bałtyk oraz do Krakowa i Polski centralnej. Korzenie przywożone do Polski nie były już na ogół różnicowane według proweniencji. Spotyka się natomiast określenie gatunku towaru według źródła zaopatrzenia. Pewne wahania w cenach korzeni przywożonych do Polski z Norymbergi oddają właśnie te różnice asortymentowe, nie zawsze jednak udaje się połączyć je z określonym pochodzeniem towaru.

Handel korzenny na ziemiach polskich nastęca specjalne trudności badawcze. Jedną z nich jest rozmaitość dróg, którymi docierały korzenie do konsumenta polskiego. Przez Gdańsk szły korzenie z Antwerpii, przez Poznań i Wrocław zarówno z Antwerpii, jak i Wenecji. Nie możemy też wykluczyć dowozu bezpośredniego z Wenecji przez Wiedeń i Kraków. W końcu korzenie lewantyńskie docierały do nas drogą przez Lwów. Już to wystarczy, by uczynić określenie jakichś stref wpływów problemem trudnym, jeśli nie wręcz niemożliwym.

<sup>53</sup> W oparciu o certyfikaty zebrane w cytowanym wydawnictwie R. Doehaerd. Wiadomo jednak, że nie obejmowały one całego obrotu. Por. uwagi autorki na ten temat w t. I, s. 21 n. Natomiast rekonstrukcja dróg i ogólniejszych tendencji handlowych daje się dobrze uchwycić. Są to wnioski ciekawe, zwłaszcza jeśli idzie o rolę szlaków lądowych i powiązań z doliną Renu dla rozwoju Antwerpii.

<sup>54</sup> B. Freire, *A Feitoria*, s. 380; R. Doehaerd, op. cit., nry 242, 664, 1289, 1341, 1399, 1902, 3445.

<sup>55</sup> Por. artykuł M. Małowista, *Les routes du commerce et les marchandises du Levant dans la vie économique de la Pologne au bas Moyen-Âge et au début de l'époque moderne*, uprzejmie mi udostępniony w maszynopisie.



Pojawienie się korzeni w Lizbonie, jak i cała ekspansja portugalska były dla Gdańska zjawiskiem korzystnym<sup>56</sup>. Od dawna utrzymywano z Portugalią ożywione kontakty, dowożąc wszelkie produkty rolne i leśne. Wymiana bezpośrednia między rejonem bałtyckim (zwłaszcza Gdańskiem), a Portugalią nie rozwinęła się szerzej w XVI w. ze względu na podobieństwo struktury ekonomicznej tych regionów. Oba kraje wywoziły (różne wprawdzie) płody rolne, oba w coraz większym stopniu uzależniały się też od dowozu wyrobów rzemieślniczych. Wymiana soli, wina, owoców południowych na cerealia, drewno i przetwory leśne była mało atrakcyjna wobec dystansu oraz obustronnych możliwości zaopatrzenia w bliższych rejonach. Sytuacja ta odegrała pewną rolę w rozwoju handlu miast Flandrii, Zelandii czy Zachodniej Fryzji, z czasem też Hamburga. Ośrodki położone w połowie drogi między rejonami północnym i południowym wzięły na siebie zaspakajanie potrzeb każdego regionu w produkty drugiego. Pojawienie się w dyspozycji Lizbony produktu tak atrakcyjnego jak korzenie (dodajmy i cukier) przy równocześnie rosnącej konieczności importu żywności, stwarzało teoretycznie szansę dla kupców hanzeatyckich, a zwłaszcza mocno usadowionych w Lizbonie gdańszczan. Już wcześniej majoryzowani przez Flamandów i Niemców południowych odpadli w konkurencji, gdy w grę weszły transakcje wymagające poważnych kapitałów. Kupcy czy szyprowie zaangażowani w handel z Portugalią częściej pływają do Antwerpii czy Londynu, niż do Gdańska.

W XV w. Gdańsk otrzymywał korzenie z Lubeki i Brugii. O rozmiarach tego handlu trudno powiedzieć coś bliższego. Ilości korzeni zakupywane przez Zakon Krzyżacki były bardzo poważne, nie wiemy jednak, jak wiele z nich pochodziło z Gdańska. Potwierdzony u Sattlera dowóz z Flandrii nie przekraczał w latach dwudziestych XV w. kilkuset funtów, gdy tymczasem w składach znajdowały się ilości rzędu kilkuset kamieni, np. w 1404 r. w Gdańsku — 700 kamieni samego pieprzu, a więc o wiele więcej. Zakon korzystał przecież niewątpliwie z handlu Torunia ze Lwowem i Niemcami.

Pewną orientację w handlu korzennym Gdańska dają rejestry strat poniesionych przez kupców i szyprow gdańskich. Ilości utracone przy takich okazjach rzadko przekraczają kilkadziesiąt funtów, są niemniej dowodem dowozu korzeni przez cały wiek XV. Korzenie te przywożone były niejako przy okazji innych towarów; rzadkie są ładunki większe i bardziej jednorodne, częściej bywają trudne do oddzielenia od innych towarów<sup>57</sup>. Czy korzenie dowożone do Gdańska były przeznaczone dla Polski? Wydaje się, że już wtedy pewna ich część szła dalej na północ i na wschód.

<sup>56</sup> Rzecz wymaga głębszych studiów; prace Marques'a są w tym zakresie mało pogłębione. Na temat roli hanzeatów mówią nieco wydawane na ich korzyść przywileje, por. HUB VIII, nry 132, 414, 724 i WAP Gd. 300D, 17c 5; 300, 28/93 i 120, s. 193—8. M. Denuce, *Privileges commerciaux accordés par les rois de Portugal aux Flamands et aux Allemands (XV—XVI s.)*, „Archivo Historico Portugues” t. VII, 1909. Por. też uwagi M. Małowista, *Problematyka bałtycka w nowszej historiografii portugalskiej*, PH LII, 1961, z. 1, s. 13, 16, 21.

<sup>57</sup> HUB VII, nr 767 (1438), a także t. IX, nr 363 (1467), t. XI, nr 1236. WAP Gd, 300R F3, s. 12 n., 119, 124—7, 139—42 (1415, 1446—7, 1455) etc., pewne ilości notują również sporadycznie księgi palowe z XV w. Por. też V. Lauffer, *Danzig Schiffs- und Waarenverkehr am Ende des XV. Jhs.*, ZWGV XXXIII, Danzig 1894, s. 12. Z zestawień sporządzonych przez H. Samsonowicza wynikałoby, że towary korzenne stanowiły od 1,4 do 8% importu gdańskiego. Por. *Handel gdański w pierwszej połowie XV wieku*, PH LIII, 1962, z. 4, s. 707 n.

W początku XVI w. zacieśniają się stosunki Gdańska z Antwerpią<sup>58</sup>. Informacji o dowozie korzeni do Gdańska dostarczają księgi cła palowego z 1506 i 1510 r. Zgodnie z przyjętymi zasadami szacunku otrzymujemy dla obu lat ok. 11 500 lb, głównie pieprzu<sup>59</sup>. Trudno ocenić, co to oznacza na stosunki polskie, gdy nie wiadomo, jakie było wtedy minimalne lub maksymalne krajowe spożycie korzeni na głowę. W porównaniu z XV w. oznacza to postęp bardzo znaczny. Jest to o wiele mniej, niż współczesny dowóz pieprzu do Antwerpii czy Lyonu, ale wytrzymuje porównanie z dowozem do Antwerpii u schyłku XV w. Zwróćmy uwagę, że w r. 1583 do tegoż Gdańska przywieziono niewiele ponad 60 tysięcy lb korzeni podstawowych. Jest to z kolei niewiele, jeśli przyjmiemy, że przy „dobrym”, bogatym stole spożycie pieprzu wynosiło rocznie od 1 do 3 lb na głowę<sup>60</sup>. Tak czy inaczej dowóz ten pokrywał z nadwyżką zapotrzebowanie na pieprz samych gdańszczan. W inne korzenie zaopatrywali się oni za pośrednictwem Torunia lub Lwowa, Poznania lub Lipska, podobnie jak w wieku XV. W przeciwieństwie jednak do poprzedniego stulecia, Gdańsk dostarcza korzeni (pieprzu) do Torunia, a także do Poznania i Krakowa.

Bardzo istotnym dla Gdańska kierunkiem wywozu były, wydaje się, ziemie wschodniobałtyckie. Gdańsk stara się wejść w rolę pośrednika, skupując tamtejsze surowce zwierzęce, rolne i leśne w zamian za import z Zachodu. Rola Gdańska jako dostawcy towarów luksusowych wyraźnie wzrasta w XVI w. kosztem Torunia. Nabiera również znaczenia szlak wiodący z Niemiec (Lipsk) przez Poznań i Warszawę na Litwę i dalej na Ruś. Umacnia się on szybko dzięki rozrastającej się wymianie skór i futer na korzenie, tkaniny i wyroby rzemiosła. Uwaga Topolskiego, że wywóz korzeni z Gniezna—Poznania na wschód opierał się na imporcie z Gdańska, może dotyczyć dopiero połowy XVI w. Dowóz z Gdańska do Poznania mógł zacząć przeważać już w latach dwudziestych, ale dogodne warunki ku temu zyskał dopiero po ostatecznym złamaniu toruńskiego prawa składu, gdy spokój nastąpił na drogach przez Nakło i Tucholę. W latach 1519—1520 obrót pieprzem na komorze poznańskiej wyniósł 57<sup>1</sup>/<sub>2</sub> worka i 90<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kamienia, czyli w granicach 10—11 tys. lb. Jest to mniej niż import gdański, ale też więcej, niż dowożono na przełomie XV i XVI w.<sup>61</sup>.

Natomiast dawne gdańskie kontakty z Wrocławiem, Norymbergą i Lipskiem, dokąd w XV w. jeżdżono po korzenie, ulegają osłabieniu. Z kolei wywóz z Gdańska na Śląsk jest utrudniony przez toczone w tym czasie wojny handlowe. Na tych właśnie sporach najlepiej wychodzi

<sup>58</sup> R. Doehaerd, op. cit., nry 1104, 1207, 1340, 1343, 3135, 3611 etc.; t. I, s. 45 n.; na s. 95 wymienia z nazwiska 17 gdańskich kupców (wobec 19 z Lubeki, 13 z Hamburga i 44 „hanzeatów”). Por. WAP Gd., 300 28/93, s. 73; 300 D, 17C/6—8; 300 D 71/117, 120, 124 czy HR t. III/5, nr 43. Por. także M. Małowist, *Z zagadnień popytu na produkty krajów nadbałtyckich w Europie Zachodniej w XVI w.*, PH L, 1959, z. 4, s. 757 n.

<sup>59</sup> Dokładniej 1506 r. — 11 635 lb (36<sup>1</sup>/<sub>2</sub> worki, 1 vat, 5 paczek, 4 pipy, 1 kosz pieprzu, 1 vat, 3 pipy, 1 kosz pieprzu i kminu); poza tym 8 ukseftów cynamonu. Lata 1510—1511 — 11 397 lb (57<sup>1</sup>/<sub>2</sub> worka, 3 kamienie, 1 bela, 1 vat, 3 uksefty pieprzu, 7 worków pieprzu i kminu). Por. WAP Gd, 300, 19.

<sup>60</sup> Por. R. Rybarski, *Handel i polityka handlowa Polski w XVI stuleciu* t. I, Poznań 1928, s. 151 (w 1588 r.). Por. też AGAD, Rachunki Poselstw 14, k. 19—20 (1582 r.).

<sup>61</sup> R. Rybarski, op. cit. t. I, s. 150. Por. także prace Schleeseo i Koczego.

Poznań, przechwytyjąc dużą część handlu korzennego nie tylko Wrocławia, ale i Krakowa. Droga lądowa musiała mieć dla Polski duże znaczenie, jeśli pisarz faktorii antwerpskiej Rui Fernandez pisze do D. Manuela, że z powodu rabunku na drogach i zamieszek w Niemczech znacząca się brak korzeni, nie notowany od lat trzydziestu w Polsce, na Rusi i na Węgrzech. W tym momencie panowała zapewne równowaga pomiędzy dowozem morskim i lądowym. Donoszą bowiem Manuelowi w kwietniu 1521 r., że jeśli wiadomość o pokoju między Polską a Zakonem okaże się pewna, będzie to wielką korzyścią dla handlu korzeniami, zwłaszcza zaś dla pieprzu, który teraz będzie mógł *passar por mar e por terre para todas os partes*<sup>62</sup>. Oczywiście inaczej wyglądała sprawa dróg i układu stosunków dla handlu pieprzem niż dla pozostałych korzeni, a zgoła odmiennie dla szafranu, czy w ogóle dla szerzej pojętych „towarów kolonialnych”, „wschodnich” etc. Jeśli idzie o dowóz do Poznania, nie można też tracić z oczu możliwości dostaw przez Hamburg i Szczecin.

Kraków jako dostawca korzeni wiele stracił już w XV w. Spory toczony z Wrocławiem ograniczały jego aktywność w imporcie ze Śląska. Z drugiej strony właśnie przez Kraków szedł wywóz miedzi węgierskiej do Gdańska i dalej na zachód do Holandii i Antwerpii. Wywóz ten, jak już podkreśliłem, miał duże znaczenie dla handlu kolonialnego. Kontakty, jakie na tej płaszczyźnie nawiązywały się między Krakowem a Gdańskiem, musiały obejmować i korzenie, których Małopolska spożywała sporo, a i sam dwór był potężnym odbiorcą. Ma także Kraków do dyspozycji drogę przez Wiedeń—Salzburg, a dowóz z Augsburga i Norymbergi szedł nie tylko przez Śląsk. I wreszcie droga ostatnia, z wielu względów dla Polski bardzo istotna, mianowicie przez Lwów. Znaczenie tej drogi dla handlu korzennego mocno przeceniano, podobnie jak i skutki, jakie dla kontaktów z Konstantynopolem miało pojawienie się Turków<sup>63</sup>. W każdym razie Lwów był w XV w. dostawcą korzeni dla Torunia i Królewca, był i potem źródłem zaopatrzenia nawet dla Poznania. Był też Lwów jednym z etapów bardzo starej i ciągle żywej drogi, którą szły korzenie z Ormuzu (przez Tebriz) do Konstantynopola, skąd przez kraje naddunajskie przenikały do Polski, a nawet krajów skandynawskich. Vincenzo Alessandrio, poseł wenecki do Persji, który w 1572 r. tą drogą wracał do kraju, ocenia ją jednak jako mało dochodową<sup>64</sup>. Jej znaczenie rosło w okresach trudnych dla handlu śródziemnomorskiego. Zaopatrywała się tedy nie tylko Polska, ale i Siedmiogród i Węgry. Stąd duże znaczenie uchwycenia ceł naddunajskich. W tym kierunku idzie i polska, i turecka ekspansja. Droga lwowska nabrała dużego znaczenia dla Polski zwłaszcza w okresie szczytowych trudności Wenecji,

<sup>62</sup> B. Freire, *A Feitoria*, s. 414.

<sup>63</sup> E. Charewiczowa, *Handel średniowiecznego Lwowa*, Lwów 1925, s. 67, 70, 87; Nowe spojrzenie przynosi praca A. Dziubińskiego, *Handel Polski z Turcją w XVI w.*, z której maszynopisu mogłem korzystać [ukazuje się w PH w r. 1965, Red.].

<sup>64</sup> G. Berchet, *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Torino 1865, doc. XXV, XXVI, zwł. s. 179. Sprawa drogi lwowskiej musi być rozpatrzona raz jeszcze w całokształcie dowozu korzeni do Polski. W danym momencie wydaje się, że ustępowała ona znaczeniem drodze poznańskiej, a z czasem i gdańskiej. Musiały jednak istnieć od tego poważne odstępstwa.

w latach 1506—1510, a potem w okresie wojny handlowej z Wrocławiem (już od 1511 r. zakazy dowozu korzeni ze Śląska).

W związku z tym awaryjnym w pewnym sensie charakterem drogi lwowskiej trudno wytyczać jakieś granice zasięgu korzeni tedy dowożonych. Linia Pilicy proponowana przez Dziubińskiego nie uwzględnia dominującego w dowozie z Gdańska transportu lądowego. Była ona przekraczana w obie strony, ale generalnie między korzeniami z Wenecji i Antwerpii a dowożonymi z Konstantynopola linia dzieląca prowadziła raczej przez Kraków—Lublin—Brześć. Dowóz „turecki” miał mniejsze znaczenie dla dostaw pieprzu, większe dla pozostałych korzeni. Rozmiary tego dowozu wzrastały wraz z ogólnym ożywieniem wymiany polsko-tureckiej, miał chybą jednak udział w globalnej sumie dowozu do Polski. O wielkości tego ostatniego i przypuszczalnym udziale poszczególnych dróg trudno w tej chwili powiedzieć coś bliższego. Nie ulega wątpliwości, że już w tym okresie dostawy te wzrosły, co jest związane w mniejszym stopniu z rosnącą podażą, ile raczej ze wzrostem znaczenia produktów z Polski wywożonych. Zwiększony dowóz korzeni na wszystkich trasach (nie tylko do Gdańska, choć tu najwyraźniejszy) jest funkcją rosnącego popytu społeczeństw Zachodniej Europy na produkty rolne i leśne Europy Wschodniej i związanego z tym wzrostu możliwości konsumpcyjnych nad Wisłą i Wartą.

W ten sposób zamyka się koło przyczyn i skutków puszczone w ruch przez wyprawę Vasco da Gamy. Wydaje się, że o skutkach portugalskiej ekspansji można mówić dopiero, gdy jej twór chylić się zaczął ku upadkowi. W trakcie jej trwania najistotniejszych rezultatów nie można było przewidzieć. Pośród tych nieprzewidzianych efektów na pierwszym miejscu znajdzie się utworzenie drogi dla prawdziwej ekspansji kolonialnej Europejczyków w Azji. Do końca XVI w. nie była ona zbyt groźna dla rozwoju tamtejszych społeczeństw. Mimo wszystko twierdzą, że to Portugalczycy musieli się dostosować do miejscowych stosunków, nie byli w stanie przeprowadzić zasadniczych zmian na swą korzyść. Sama jednak ich obecność była groźnym memento: czynnikiem, który niepostrzeżenie osłabiać miał przyszły opór.

W rejonie Oceanu Indyjskiego możemy obserwować jedynie nieznaczne przesunięcia w podziale dochodów z handlu. Udział Europy w tych zyskach był niewątpliwie poważny, trzeba było jednak dłuższego czasu, by mogło to zaważyć na strukturze gospodarczej Indii czy Indonezji. Dopiero Anglicy i Holendrzy stali się siłą, która definitywnie zmieniła kierunki handlu, przeprowadziła zasadnicze przesunięcia w podziale dochodów na niekorzyść Azji. Co więcej, kraje o rozwiniętej gospodarce w dużo poważniejszym stopniu wypaczały naturalny kierunek rozwoju swych kolonii, niż feudalna i zacofana Portugalia. Przez cały czas ekspansji portugalskiej Azja rozwijała się według własnych praw, pozostawała organizmem zdolnym do dalszego postępu.

Z kolei dla Portugalii odkrycie drogi do Indii stało się hamulcem w dalszym rozwoju. Możliwość zakupu wszystkiego poza granicami była niszcząca dla wewnętrznej struktury gospodarczej. Niedorozwój gospodarczy kraju, pogłębiany przez odpływ dużej części produkcyjnie aktywnej ludności, ułatwiał ucieczkę łatwo zdobytych pieniędzy za granicę.

Portugalczykom nie udało się zlikwidować konkurencji Lewantu ani na Oceanie Indyjskim, ani w Europie. Nie spełniły się nadzieje, że Lizbona stanie się drugą Wenecją. Droga do tego celu miało być w opinii portugalskiej opanowanie handlu korzennego. Mylił się jednak Pires

pisząc, że *Quem for sôr de malaga tem a mão na garganta a Veneza*<sup>65</sup>. Pomimo chwilowych trudności stare drogi zachowały przewagę nad trasą dokoła Afryki. Wenecja przeszła w latach 1503—1514 poważny kryzys w handlu korzennym, ale utrata monopolu nie dała go bynajmniej w ręce Antwerpii. Powstało natomiast kilka centrów pośredniczących w obrocie korzeniami bądź to „atlantyckimi” bądź to „lewantyńskimi”, lub też jednymi i drugimi. Każdorazowy ich zasięg oddziaływania zależał od ilości towarów będących aktualnie w dyspozycji. Korzenie z obu ośrodków docierały niemal do każdego zakątka Europy. Rejonem wyłącznie „atlantyckim” była sama Portugalia i może Kastylia. Hiszpanie zresztą przemysłiwali nad własnym dostępem do korzeni i tylko losy europejskiej polityki Karola V spowodowały oficjalne wycofanie się z Moluków. Przywieziony przez „Victorie” ładunek 524 q goździków (nie licząc 28 q dla Krzysztofa de Haro współfinansującego wyprawę) sprzedany w początku 1523 r. pokrył z nadwyżką koszt całej wyprawy Magellana. Na handel korzenny nie miało to w końcu większego wpływu. Również Afryka nie była pewna jako rynek dla korzeni z Lizbony. Wiemy o wywozie portugalskim do Maghrebu (Arzilla, Fez), ale czy do Tunisu lub Algieru nie docierały korzenie z Lewantu? Sama Wenecja broni się przed kontrabandą korzeni lizbońskich. W początku lat dwudziestych prowadzi ona oficjalny handel z Lizboną dowożąc stamtąd korzenie i inne produkty. Podobnie postępuje Genua i inne miasta. Korzenie „atlantyckie” są dość częstym gościem na południe od Alp. Wyłączną domeną korzeni z Syrii i Egiptu pozostały chyba tylko Bałkany.

Wobec równowagi cen korzeni obu proveniencji, zwłaszcza w Niemczech i Europie środkowej, pewne ich ilości przekraczały w obie strony hipotetyczną granicę stref biegnącą od Lyonu przez Norymbergę do Poznania. Jednorazowe przesunięcie większych mas towaru w tym czy w tamtym kierunku powodowało zniżkę cen, ale nie rewizję istniejących sfer wpływów. Tak więc i w Antwerpii notujemy obecność korzeni lewantyńskich i ich oddziaływanie na ruch cen<sup>66</sup>.

Dowóz do Europy był w najmniejszym stopniu uwarunkowany istniejącym popytem. Mechanizm przedstawiony w tym zakresie przez Godinho ma tę wadę, że — jak wskazują powyższe uwagi — nie był on zdolny do działania<sup>67</sup>. Jeśli bowiem trzeba było 14 do 18 miesięcy, by zapotrzebowanie mogło być zaspokojone, to w tym czasie sytuacja ulegała zazwyczaj zmianom, choćby dlatego, że drogą „lewantyńską” zapotrzebowanie takie mogło być pokryte w czasie zbliżonym a nawet krótszym. Rozmiary dowozu organizowanego przez Vasco da Gamę były uwarunkowane ilością towarów i kruszców, które mogły być wywiezione z Europy. Po odkryciu drogi dokoła Przylądka element ten pozostał w mocy. Niezależnie jednak od możliwości płatniczych i transportowych na rozmiary dowozu wpływało także dążenie do utrzymania cen na poziomie gwarantującym dostateczne zyski. I rzeczywiście, ceny na korzenie w pierwszej dekadzie XVI w. wyraźnie spadły w porównaniu z końcem XV w. Potem jednak obserwujemy stabilizację, lub nawet lekką tendencję zwyżkową (goździki). Ten wzgląd, moim zdaniem, był przyczy-

<sup>65</sup> *The Suma Oriental*, s. 510.

<sup>66</sup> B. Freire, *A Feitoria*, s. 412, doc. XXXVII.

<sup>67</sup> V. M. Godinho, *Les fluctuations économiques au XVI<sup>e</sup> s. Problèmes de diagnostique et d'interprétation*, „Revista de Economia” t. IX, nr III, s. 114.

на stosunkowo dużej stałości dowozu morskiego do Europy. Nie wydaje się też, by wzrosła wtedy generalnie konsumpcja korzeni w Europie. Wzrost, jeśli był, to nie tak poważny, by zmienić cokolwiek w układzie stosunków produkcyjnych na Dalekim Wschodzie. Natomiast właśnie w tym czasie zaczyna wzrastać spożycie korzeni w Polsce. W jaki sposób i dlaczego, to już inna sprawa.

Я Н Кеневич

#### МОРСКОЙ ПУТЬ В ИНДИЮ И ТОРГОВЛЯ ПРЯНОСТЯМИ В 1498—1522 ГГ.

Автор занимается основными пряностями происходившими из района Индии и юго-восточной Азии (перец, имбир, гвоздика, корица, мускатный орех и цвет) и ищет ответа на вопрос, какие последствия для торговли пряностями имела португальская экспансия на Индийском океане.

Рассмотрев вопросы товарооборота в районе Индийского океана автор прослеживает результаты первых годов португальской экспансии. Португальцы не были в состоянии отстранить арабов от торговли пряностями. Победа при Диу (1509) показала, что даже поражение объединенных египетско-индейских сил не обеспечивает Португальцам торговой монополии. Контроль мореходства имела в виду доходы от лицензий на вывоз пряностей из Индии в Европу, а не закрытие морских путей через Персидский залив и Красное море в Венецию. Овладение Малаккою (1509—1511) также не обеспечило португальцам монополии на торговлю пряностями.

Местная торговля оказалась явлением чрезвычайно устойчивым, крупную роль сыграли в этом рынок и купечество Китая. Португальские губернаторы, капитаны и факторы вели также торговлю на собственный счет, пользовались кредитами получаемыми от местных финансистов и брали взятки. Португальский аппарат весьма исправно действовавший в Африке, в соприкосновении с более экономически развитым организмом оказался неудовлетворительным.

Португальское вмешательство не вызвало в рассматриваемый период каких-либо изменений в экономическом быте района Индийского океана.

Переходя к европейским вопросам автор анализирует весьма сомнительные данные о величине ввоза пряностей через Левантин и Атлантик и исследует прибыли, которые давала эта торговля португальцам. Перехваченные португальцами части торговли пряностями не вызвало ни упадка этой торговли на Средиземном море, ни упадка венецианской экономики. Венеция впрочем не обладала уже монополией, с ней соперничали Генуя и гавани южной Франции. Приблизительно с 1500 г. „португальские” пряности начинают поступать в Антверпию и постепенно в Европе создаются районы, в которых преобладали пряности, ввозимые либо Левантином, либо Лиссабоном. Линия равновесия этих влияний шла через Познань, Лейпциг, Нюрнберг, Лион, но можно отметить серьезные периодические уклоны.

Польские земли снабжались обеими сторонами. Для Гданска ввоз „португальских” пряностей был явлением прибыльным. Хотя в связи со сходственной экономической структурой Португалии и зоны Балтики непосредственные торговые связи не развернулись в более значительной степени, однако в течение XVI в. оживленная торговля состоялась при посредничестве Нидерландов. Роль Гданска в снабжении Польши пряностями возрастает, слабнет ввоз через Нюрнберг и Вроцлав. Третий путь — из Константинополя через Львов получает значение только в те годы, когда слабнут поставки другими путями. Значение

ранней португальской экспансии переоценивается. Лишь только голландцы и англичане стали силой, которая решительно изменила торговые направления и коренным образом перераспределила прибыль в ущерб Азии навязывая развитию ее экономике определенное направление. Механизм рынка пряностей представленный Годино не отражает действительного положения, так как предложение пряностей не отличалось гибкостью. Величина ввоза в Европу была ограничена возможностями перевоза европейских товаров а также опасением, что увеличенный привоз на снижение цен.

Jan Kieniewicz

#### LE COMMERCE DES ÉPICES ET LA ROUTE DU CAP DE 1498 À 1522

L'auteur s'occupe des épices les plus importantes et uniquement de celles provenant de la région de l'Inde, ou de l'Asie du Sud-Est (poivre, gingembre, clou de girofle, cannelle, macis et noix de muscade). L'auteur cherche une réponse à la question suivante: quels ont été les effets de l'expansion portugaise pour le commerce des épices dans l'océan Indien.

Après avoir présenté la situation du marché dans la région de l'océan Indien, l'auteur examine les premières conséquences de l'expansion portugaise. Les Portugais ne sont pas parvenus à éliminer les Arabes du commerce des épices. La victoire de Diu (1509) remportée par les Portugais sur les forces réunies de l'Égypte et de l'Inde a prouvé qu'un succès militaire, si grand qu'il soit ne suffisait pas pour leur donner un monopole commercial. Le contrôle de la navigation avait pour but l'exploitation des revenus apportés par les licences à l'exportation des épices de l'Inde par la voie occidentale et ne visaient nullement à fermer les voies qui menaient à Venise en passant par le golfe Persique et la mer Rouge. Même la conquête de Malacca (1509—1511) n'a pas assuré au Portugal le monopole du commerce des épices.

Il y a lieu de constater que le commerce local était un phénomène extrêmement solide et durable; un rôle particulièrement important y incombaux marchés et aux marchands chinois. Les gouverneurs, les capitaines et les agents portugais pratiquaient le commerce de leur côté, à leurs propres risques, tout en profitant des crédits accordés par les financiers locaux et en acceptant illégalement des cadeaux à titre de leurs fonctions officielles. L'appareil administratif portugais qui fonctionnait assez bien en Afrique ne s'est pas montré à la hauteur de la situation en s'étant trouvé face à face avec un organisme à structure économique plus développée. Au cours de la période mentionnée, l'ingérence portugaise n'a donc pas entraîné de changements essentiels dans la vie économique de la zone des épices.

En passant aux questions européennes, l'auteur analyse les données relativement douteuses dont on dispose sur l'envergure de l'importation des épices qui arrivaient par le Levant et l'Atlantique; il examine également le profit que ce commerce donnait aux Portugais. Le commerce méditerranéen des épices n'est pas tombé en décadence pour avoir en partie passé entre les mains du Portugal. L'économie vénitienne n'en n'a pas non plus particulièrement souffert, car Venise, concurrencée à cette époque par Gênes et par les ports de la France méridionale, ne jouissait plus d'un monopole dans ce domaine. A partir de 1500 environ, les épices „portugaises" arrivaient à Anvers et, peu à peu, ont créé en Europe des zones où prédominaient les épices importées après avoir passé les uns par le

Levant, les autres par Lisbonne. La ligne démarquant l'équilibre des influences passait par Poznań, Leipzig, Nuremberg et Lyon; on y observe cependant d'importants changements périodiques.

Le territoire polonais était pourvu par les deux groupes d'importateurs des épices. Pour la ville de Gdańsk, l'importation des épices par le Portugal constituait un phénomène propice. Vu la similitude de structure économique que l'on observe entre le Portugal et le bassin de la Baltique, des rapports commerciaux immédiats et plus larges ne se sont pas établis entre les deux territoires. Néanmoins, ils menaient un commerce animé, au XVI<sup>e</sup> siècle, par l'intermédiaire des Pays-Bas. La troisième route commerciale, venant de Constantinople et passant par Lwów ne prenait de l'importance qu'aux époques où l'importation des épices par d'autres voies décroissait.

L'importance du début de l'expansion portugaise a souvent été surestimée. Ce furent la Hollande et l'Angleterre qui, en fin de compte, sont parvenues à transformer définitivement la direction du commerce et à changer le partage des revenus au détriment de l'Asie en imposant à son économie la direction la plus favorable pour les ingrédients. La demande des épices étant élastique le mécanisme du marché des épices présenté par Godinho ne correspond pas à la réalité. L'envergure des importations en Europe était limitée d'une part par les possibilités de transport des produits européens et, d'autre part, par l'appréhension de causer une baisse des prix par suite d'une augmentation de l'importation des épices.