

Kieniewicz, Jan

Ocean Indyjski jako problem

Przegląd Historyczny 80/4, 651-671

1989

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

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

JAN KIENIEWICZ

Ocean Indyjski jako problem

Badania historyczne strefy Oceanu Indyjskiego są czymś stosunkowo niedawnym, choć i ten akwen wpływał w istotny sposób na losy ludzkie. Obecny postęp można wiązać z powstawaniem niepodległych państw, ich współpracą regionalną, kształtowaniem się poczucia wspólnoty nie tylko w sensie strategicznym. Przynależność do „Wielkiego Kręgu” staje się motywem poszukiwania wspólnych korzeni¹. Jednoczesne ukazanie się dwu tomów studiów poświęconych historii Oceanu Indyjskiego stwarza okazję do zastanowienia się nad dorobkiem trzydziestu lat badań i wyłaniającymi się z nich problemami².

Problem pojawia się już w momencie, gdy zainteresowanie rzeczywistością przenieść mamy na przeszłość, w której Ocean Indyjski był prawdopodobnie czymś zgoła odmiennym. Można to ująć jako problem perspektywy badawczej. Innym problemem historyków jest wpływ jednostronnego materiału źródłowego, który powstał w konsekwencji stuleci europejskiej ekspansji. Wybierać między gloryfikacją europocentryzmu a ideologicznie motywowanym etnocentryzmem jest dosyć niewygodnie. Można to widzieć jako problem postaw. Nie wydaje się, by wyjściem było zamykanie oczu na tego rodzaju wyzwania i dbanie o solidność warsztatu badawczego. Historycy zajmujący się Oceanem Indyjskim zdają sobie z tego sprawę, ale nie są nadmiernie skłonni do podejmowania dyskusji nad ewentualnym nowym paradygmatem³.

Myśląc o Oceanie Indyjskim uważam za konieczne określenie charakteru systemu, który istniał przed wiekiem XIX. Określenie problemu jest zarazem propozycją jego rozwiązania.

Zainteresowania historią Oceanu Indyjskiego ożywiły się w miarę po-

¹ „The Great Circle” jest pismem poświęconym regionowi Oceanu Indyjskiego wydawanym od 1978 r. przez The Australian Association for Maritime History. Dwie wielkie konferencje multidyscyplinarne zostały zorganizowane w Perth, Western Australia w 1979 i 1984 dla ujęcia problematyki. Materiały International Conference of Indian Ocean Studies obejmują kilkanaście tomów, w znacznej części odnoszących się do szeroko pojmowanej historii. International Centre for Indian Ocean Research w Perth wydaje od 1978 r. biuletyn, dziś już jako „The Indian Ocean Review”, dający orientację w kierunkach prowadzonych badań. Por. A. Toussaint, *Historical Studies on the Indian Ocean*, [w:] *Historical Relations Across the Indian Ocean*, UNESCO 1980, s. 153–161.

² *The Indian Ocean Explorations in History, Commerce and Politics*, wyd. S. Chandra, New Delhi 1987, 387 s.; *India and the Indian Ocean 1500–1800*, wyd. A. Das Gupta, M. N. Pearson, Delhi 1987.

³ Zob. F. Perlin, *Precolonial South and Western Penetration in the Seventeenth to Nineteenth Centuries: A Problem of Epistemological Status*, „Review” t. IV, 1980, nr 2, s. 267–306.

stępów badań nad historią morską⁴, handlem⁵, ekspansją europejską⁶ i kształtowaniem się kapitalistycznego systemu światowego⁷. Wtórność wobec panujących trendów sprawiła, że dotąd nie ma syntezy⁸. Ambitny i starannie pomyślany zbiór studiów wydany przez A. Das Gupta i M. N. Pearsona stawia sobie skromniejsze cele⁹. Trzeba było zapewne najpierw dokonać ogromnej pracy nad dziejami gospodarczymi i przezwyciężyć fascynację ekspansją europejską. Historiografia odstąpiła dziś wprawdzie od wizji „epoki Vasco da Gamy”, ale pytanie o rolę odegraną przez ekspansję w dziejach Azji pozostaje nadal w centrum uwagi¹⁰.

Pamiętam doskonale wrażenie, jakie przed trzydziestu laty sprawiały demaskatorskie wypowiedzi Mariana Małowista na temat trwałości poglądów o genezie Wielkich Odkryć i roli ekspansji europejskiej¹¹. Jego krytyki istotnie nie zmieniły stanu popularnej świadomości w Polsce, ale trzeba je przypomnieć, bo w niejednym wyprzedzały i wytyczały kierunki badań. Jego osobisty wpływ na rozwój prac poświęconych także Oceanowi Indyjskiemu był większy, niż by można sądzić z publikacji¹².

W podejściu Mariana Małowista istotny był sposób związania problematyki gospodarczej z kolejami ekspansji europejskiej. Zawdzięczamy mu przede wszystkim cenną wskazówkę, by zamorską działalność europejską traktować jako klucz do badań pozaeuropejskich stosunków społecznych. Dotychczasowe badania historii Oceanu Indyjskiego w niewielkim stopniu korzystają z tej drogi, nadal brak propozycji plasującej całość ekspansji w tak szerokim kontekście. Przyjmuje się dość powszechnie, że przełom nastąpił w latach 1750–1800, ale sens tego co było przedtem pozostaje niejasny¹³. Dlatego

⁴ *Mediterranée et Ocean Indien. VI Colloque International d'Histoire Maritime*, 1962, Paris 1970; *Les Aspects Internationaux de la Découverte Oceanique aux XV^e et XVI^e siècles*, Paris 1966; *Societes et Companies de Commerce en Orient et dans l'Ocean Indien*, Paris 1970.

⁵ J. C. Van Leur, *On Early Asian Trade*, [w:] *Indonesian Trade and Society. Essays in Asian Social and Economic History*, Hague 1955; M. A. P. Meilink – Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*, Hague 1962.

⁶ V. M. Godinho, *Os Descobrimentos e a economia mundial t. I –IV*, Lisboa 1981–1984 (teza doktorska z 1959 była wydana pt. *L'Economie de l'empire portugaise aux XV^e et XVI^e siècles*, Paris 1969); C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415–1825*, London 1969; H. Furber, *Rival Empires of Trade in the Orient 1620–1750*, Minneapolis 1976.

⁷ I. Wallerstein, *The Modern World-System: Capitalist Agriculture and the Origins of the World Economy t. I*, New York 1974.

⁸ Jedyną, i nie najlepszą, próbą jest A. Toussaint, *Histoire de l'Ocean Indien*, Paris 1961; zob. też J. Auber, *Histoire de l'Ocean Indien*, Tananarive 1955. Do pisania takiej historii przystąpił K. I. McPherson traktujący Ocean Indyjski jako system komunikacyjny stworzony przez współpracujące cywilizacje, por. jego *The History of the Indian Ocean Region: A Conceptual Framework*, „Great Circle” t. III, 1981, nr 1, s. 10–19.

⁹ *India and the Indian Ocean*, [w:] *Preface* oraz M. B. Pearson w *Introduction I: The State of the Subject*, s. 1.

¹⁰ K. M. Panikkar, *Asia and the Western Dominance. Vasco da Gama Period in Asian History, 1498–1914*, London 1953.

¹¹ Wykład monograficzny w IH UW 1960/61. Z czasem Profesor zaczął się zapatrywać sceptycznie na szanse obalania stereotypów, ale myślę, że nie miał racji, zmiana jest, choć jeszcze nie ma charakteru jakościowego, por. *O historii i historykach*, rozmowa z M. Małowistem (7 października 1986), „Res Publica” 7/88, s. 51.

¹² M. Małowist, *Konkwistadorzy Portugalscy*, Warszawa 1976.

¹³ A. Das Gupta, *Introduction II: The Story*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 25.

utrzymuje się cenzura 1500—1800. Jest to rezultat przeceniania roli handlu dalekosiężnego i spętanie badań gospodarczych sporami doktrynalnymi. Bardzo silny wpływ koncepcji i poglądów radykalnie antykolonialnych spowodował w latach sześćdziesiątych i siedemdziesiątych falę nieprzemyślanych weryfikacji mający oddać sprawiedliwość ludom i kulturom pozaeuropejskim. Trafne korekty obrazu działań Portugalczyków czy Holendrów prowadziły w niejednym wypadku do pomniejszania ich roli z pozycji np. „indocentrycznych”¹⁴. Losy Oceanu Indyjskiego nie zostały naturalnie zdominowane przez ekspansję europejską, ale znalezienie dla niej właściwych proporcji pozostaje pilnym zadaniem. Wydaje się możliwe dotarcie do istoty Oceanu Indyjskiego w drodze modelowej, traktując ekspansję jako stosunkowo lepiej poznany bodziec¹⁵.

Zanim jednak będzie można przejść do tych kwestii wydaje się konieczne określenie obiektu badań. Czym był Ocean Indyjski przed jego podporządkowaniem Europie? Albo, i różnica sformułowania jest istotna, czym był Ocean Indyjski zanim jego kształt obecny powołała do życia europejska dominacja? Próbując usystematyzować stanowiska można dojść do wniosku, że dzielą się one na trzy niezbyt precyzyjnie rozdzielone grupy:

1. Ocean Indyjski jest rozumiany jako akwen wodny, ewentualnie interpretowany jako przestrzeń morską;
2. Ocean Indyjski jest rozpatrywany jako pewna całość stworzona przez żeglugę i handel;
3. Ocean Indyjski jest interpretowany jako system, przede wszystkim w formie gospodarki—świata (*World-Economy, économie monde*).

Kwalifikacja ta jest tylko roboczą hipotezą. Jest wręcz zastanawiające, jak niewiele dotąd czyniono prób, by określić przedmiot badań. We wszystkich trzech grupach zauważa się bez trudu wpływ doświadczenia Fernanda Braudela¹⁶. „Mediterranée” pozostaje wzorem i wyzwaniem, któremu nie sprostał nikt, począwszy od V. M. Godina kończąc na K. N. Chaudhuri. Ten ostatni pokusił się o pierwszą syntezę, której niedoskonałość wynika zapewne z zasadniczej odmienności Oceanu Indyjskiego od Śródziemnomorza¹⁷.

Traktowanie Oceanu Indyjskiego jako akwenu, który ma wpływ na działalność ludzi i jest sceną ich działań, jest w pełni zrozumiałe. I tu jednak powstają kłopoty. Do czasu żeglugi parowej, ale w praktyce długo jeszcze w wiek XX, o działalności morskiej decydowały układy wiatrów. W rezultacie wyodrębnia się część północną Oceanu, poddaną systemowi monsunów, określających, od brzegów Afryki do Półwyspu Malajskiego, regularną zmianę

¹⁴ S. Arasaratnam, *India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century*. [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 97.

¹⁵ Por. J. Kieniewicz, *The New European World Overseas: The Space of Contact and Limits of Cognition*, „Acta Poloniae Historica” t. LX, 1989, s. 33—50.

¹⁶ F. Braudel, *The Expansion of Europe and the Longue Durée*, [w:] *Expansion and Reaction: Essays on European Expansion and Reaction in Asia and Africa*, wyd. H. L. Wesseling, Leiden 1978.

¹⁷ K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilisation in the Indian Ocean. An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge 1985, *Preface*, s. XI oraz s. 1—3. Zamierzenie nie powiodło się nie tylko dlatego, że Ocean Indyjski nie ma tej spójności, jaką Braudel dostrzegł w Morzu Śródziemnym. Por. gwałtowną polemikę J. Villiersa, Braudel, Chaudhuri and the Indian Ocean, „The Indian Ocean Review” t. I, 1988, nr 1, s. 4, 18—22.

sezonów żeglugowych. Część południowa, związana z systemem pasatów, jest zupełnie inna i została wykorzystana przez statki europejskie dużo później.

Nie ma jednolitej opinii na temat zasięgu Oceanu a także kryteriów wyznaczających jego granice. Kartografowie mają różne zdania co do zasięgu Oceanu na południu. Geografowie i żeglarze różnią się też w opiniach na temat przynależności Morza Czerwonego, Zatoki Perskiej a nawet Morza Południowo—Chińskiego¹⁸.

Historycy również nie mają uzgodnionych poglądów, nie istnieje też jednoznaczne sformułowanie wyrażone przez współczesnych. Od najdawniejszych czasów nazywano Oceanem morza przybrzeżne objęte działaniem monsunu¹⁹. Jednak już w XVI wieku skłaniano się do traktowania przestrzeni wodnej od Kairu do Kantonu jako całości²⁰. Jest to przekonanie wielu historyków nie troszczących się specjalnie o ścisłość granic. Inni wszelako wyłączają nie tylko Morze Czerwone i Zatokę Perską, ale także Morza Arabskie, Lakkadywskie, Andamańskie, Zatokę Bengalską i Kanał Mozambicki²¹. Uzasadniane czy bezrefleksyjne, stanowiska te kiedyś wynikały z przekonania o pasywnym charakterze sceny dziejowej. Czynniki aktywne byli przybysze z zewnątrz: Arabowie, Chińczycy, Europejczycy. W następstwie najważniejsze wydawały się centra i łączące je szlaki komunikacji. Ten strategiczny obraz Oceanu upowszechnił się zwłaszcza od wieku XVI²². Wielu badaczy dochodziło na tej podstawie do przekonania, że sieć powiązań istniała niezależnie od warunków geograficznych.

Podobne okoliczności sprzyjały utrwaleniu się praktyki dzielenia historii Oceanu Indyjskiego według pochodzenia przybyszów. Po Portugalczykach Holendrzy, rywalizacja brytyjsko—francuska, aż wreszcie Ocean Indyjski stał się wewnętrzną sprawą imperium. Badania nie potwierdzają moim zdaniem

¹⁸ Według National Atlas Organization rządu Indii. International Hydrographic Office zalicza do Oceanu Indyjskiego morza: Jawajskie, Flores, Timor, Banda, Arafura i Ceram, podczas gdy taki autorytet żeglarski jak Alian Villiers włącza Morze Jawajskie i całą Indonezję do Pacyfiku uznając natomiast związek z Oceanem Indyjskim mórz Arafura i Timor, zob. *Monsoon Seas: The Story of the Indian Ocean*, New York 1952, s. 5, 17. M. N. Pearson skłania się do wniosku by do Oceanu Indyjskiego włączać Cieśninę Malakkańską, ale nie Morze Jawajskie (por. tenże, *Introduction I*, s. 11).

¹⁹ *Periplus Maris Erythrei*, s. 16, 57. Por. J. W. McCrindle, *Commerce and Navigation of the Erythrean Sea*, Bombay 1973; Arabowie bez wątplenia mieli świadomość całości Oceanu, choć nieraz odnosili nazwę *al-bahr al-Hind* tylko do morza Arabskiego. G. R. Tibbets, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese*, London 1981, s. 121, 150, 171, 358 nn.

²⁰ T. Pires, *The Suma Oriental: An Account of the East, from the Red Sea to Japan*, wyd. A. Cortesao, London 1944.

²¹ V. W. Forbes, *Limits of the Indian Ocean*, „Indian Ocean Newsletters” t. VI, 1985, nr 2, s. 6; K. N. Chaudhuri, op. cit., s. 4; Por. Ch. Verlinden, *The Indian Ocean: The Ancient Period and the Middle Ages*, [w:] *The Indian Ocean*, s. 27—53, a także V. M. Godinho, *O Oceano Indico de 300 a C ate ao seculo XVII. historia do descobrimento, navios, rotas, supremacias*, [w:] *Ensaio* t. I, Lisboa 1963, s. 107—137.

²² D.F. Lach, *Asia in the Making of Europe* t. I, *The Century of Discovery, Book One*, Chicago 1965, r. IV. Por. w specjalnym XI numerze „Studia” z 1963 r. A. Toussaint, *Les routes de l’Ocean Indian au XVII^e et XVIII^e s.*; A. da Silva Rego, *Quelques problèmes de l’histoire maritime de l’Ocean Indien* i A. Teixeira da Mota, *Methodes de navigation et cartographie nautique dans l’Ocean Indien avant le XVI^e siècle*.

ciągłości faz ekspansji. Dziś rzadziej mówi się o dominacji Portugalczyków²³, dostrzega zbieżność form postępowania między XVI a XVII wiekiem²⁴. Mimo to tradycyjna chronologia jest silnie zakorzeniona²⁵.

Badaczom bardzo trudno przychodzi przewyżczenie uprzedzeń czy założeń dotyczących zasięgu geograficznego czy periodyzacji. Dotyczy to również nieeuropejczyków²⁶. Szczególną rolę odgrywa tu „syndrom katastrofy”. Działania europejskie, w ogóle cała historia tej strefy, są rozpatrywane pod kątem przyszłej katastrofy, jaką stała się dominacja²⁷. Badania nad żeglugą potwierdzają przypuszczenie, że w przeciwieństwie do losów europejskich, na Oceanie Indyjskim ciągłość ewolucji dotrwała do połowy wieku XVIII. Od dawna podkreślano z naciskiem, że żeglugą indyjską była bardzo rozwinięta i odegrała niemałą rolę w historii ekspansji²⁸. Obecnie uważa się za udowodnione

²³ Do zdecydowanych krytyków tezy o portugalskim panowaniu nad Oceanem Indyjskim należy M. N. Pearson, zob. *Merchants and Rulers in Gujarat: The Response to the Portuguese in the Sixteenth Century*, Berkeley 1976; *Corruption and Corsairs in Sixteenth-Century Western India: A Functional Analysis*, [w:] *The Age of Partnership. Europeans in Asia before Dominion*, wyd. B. B. Kling, M. N. Pearson, Honolulu 1979, s. 15–42 a także *India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 72, 83, 90. W nauce portugalskiej temat ten pozostaje przedmiotem gorących sporów, których omówienie trzeba odłożyć do innej okazji. Warto natomiast zwrócić uwagę na stanowisko zajęte przez T. Raychaudhuriego i A. Das Gupte, wydawców *The Cambridge Economic History of India* t. I, Cambridge 1982, którzy uznają działania portugalskie za koniec hegemonii arabskiej i otwarcie drogi kompaniom handlowym, s. XIV. Z tezą tą nie mógłbym się zgodzić.

²⁴ N. Steensgaard uważa natomiast, że imperium portugalskie było czymś odmiennym i wpłynęło w istotny sposób na losy Oceanu: *Carracks, Caravans and Companies: The Structural Crisis in the European-Asian Trade in the Early 17th Century*, Copenhagen 1972. Na tym tle ujawniła się istotna różnica zdań z Pearsonem. Por. G. Bouchon, *Pour une histoire du Gujarat, „Mare Luso-Indicum”* t. IV, 1980.

²⁵ Tak ułożone są tomy serii *Europe and the World in the Age of Expansion*, por. B. W. Diffie, G. D. Winius, *Foundations of the Portuguese Empire, 1415–1580*, Minneapolis 1977. Jest to znowu odrębna kwestia zahaczająca o spór wokół europocentrycznego paradygmatu. N. Steensgaard krytykując A. Gunder Franka i I. Wallersteina opowiada się za ciągłością między ekspansją przedkolonialną i kolonialną z czym nie bardzo się zgadzam, ale to inna sprawa, *Asian Trade and World Economy from the 15th Centuries*, [w:] *Indo-Portuguese History: Old Issues, New Questions*, wyd. T. R. de Souza, New Delhi 1985, s. 229. Warto podkreślić, że Steensgaard w ocenie dorobku badań trzydziestolecia dochodzi do wniosków o ekspansji europejskiej, jakie Małowist głosił już w początku lat sześćdziesiątych, por. np. s. 228 i *passim*.

²⁶ A. Das Gupta, *Indian Merchants and the Western Indian Ocean: The Early Seventeenth Century*, „Modern Asian Studies” t. XIX, 1985 nr 3 s. 484 w związku m.in. z książkami B. G. Gokhale i K. S. Mathew’a. Por. jego *Gujarati Merchants and the Red Sea Trade, c. 1700–1725*, [w:] *The Age of Partnership*.

²⁷ Przedstawiłem je w *Od ekspansji do dominacji. Próba teorii kolonializmu*, Warszawa 1986.

²⁸ Tendencje nacjonalistyczne widoczne np. w M. Radhakumund, *Indian Shipping. A History of the Seaborne Trade and Maritime Activity of the Indians from the Earliest Times*, Bombay 1912 lub K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean. An Essay on the Influence of the Sea Power on Indian History*, London 1951, ustąpiły rzeczowym analizom, por. A. Lewis, *Maritime Skills in the Indian Ocean*, JESHO t. XVI, 1973 lub A. J. Qaizar, *Shipbuilding in the Mughal Empire during the Seventeenth Century*, IESHR t. V, 1968. Samodzielną rolę Indii na morzu podkreśla G. W. Spencer, *The Politics of Expansion: The Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya*, Madras 1983. O niektórych aspektach indyjskiej nawigacji zob. L. Varadarajan, *Traditions of Indigenous Navigation in Gujarat*, Papers of ICIO I, Perth 1979; R. A. L. H. Gunawardana, *Changing Patterns of Navigation in the Indian Ocean and Their Impact on Pre-Colonial Sri Lanka*, [w:] *The Indian Ocean*, s. 54–89; N. Chittick, *Indian Relations with East Africa before the Arrival of the Portuguese*, JRASGBI, 1980.

wzajemne oddziaływanie azjatycko—europejskie w zakresie budownictwa okrętowego i nawigacji, także przed XVII—XVIII stuleciem²⁹. W wieku XVIII różnice między statkami angielskimi i indyjskimi były nie istotne, te same konstrukcje, te same załogi. Na tych samych trasach statki europejskie miały wyższe koszty frachtu. Mowy być nie może o utrzymaniu poglądu o bezwarunkowym wyparciu azjatyckich konkurentów przez siłę ognia czy technologię Anglików³⁰. Część autorów przypuszcza, że załamanie żeglugi indyjskiej było następstwem politycznego chaosu w XVIII wieku i upadku znaczenia wielkich państw: imperium mogolskiego, Persji, Turcji. Zwłaszcza Arasaratnam w szeregu studiów pokazał, że nie można obarczać odpowiedzialnością indyjskich kupców³¹. Das Gupta uważa, że sytuacja w pierwszej połowie XVIII wieku była trudna i wtedy statki angielskie okazały się lepsze i tańsze. Nie zaprzecza jednak, że złożyły się na to również przywileje, jakie Kompania Wschodnioindyjska uzyskała na drodze pozaekonomicznej³². Nowy trend objawia się w podkreśleniu skuteczności oporu stawianego Europejczykom na morzu.

Trudno kwestionować fakt, że ekspansji europejskiej od początku towarzyszyła współpraca azjatyckich środowisk żeglarskich i kupieckich³³. Wydobywa się jednak na światło dzienne także zbrojny opór stawiany na morzu, nie tylko w XVI ale i w XVII i XVIII wiekach³⁴.

Przeciwstawiając się heroizacji ekspansji europejskiej wysunięto argument o innych działaniach zewnętrznych, przede wszystkim penetracji arabskiej i chińskiej. Ekspansja chińska nie przestaje budzić zainteresowania, choć nadmiernie dużo uwagi poświęca się załamaniu w połowie XV wieku. Nie wydaje się bowiem, by to zjawisko można uznać za analogiczne do ekspansji europejskiej. Stosunki handlowe Chin sięgały wtedy i później do wybrzeży Indii, ale nie wymagały odrębnej żeglugi³⁵. Arabów dość powszechnie uważa się za najważniejszych twórców systemu żeglugowego i najgroźniejszych

²⁹ W. H. Moreland, *The Ships of the Arabian Sea about AD 1500*, JRASGIB, 1939. Por. M. N. Pearson, *Indian Seafarers in the Sixteenth Century*, [w:] M. N. Pearson, *Coastal Western India. Studies from the Portuguese Records*, New Delhi 1981, s. 116—137.

³⁰ P. J. Marshall, *Private British Trade in the Indian Ocean Before 1800*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 283. S. Arasaratnam także potwierdza komplementarność żeglugi azjatyckiej i europejskiej, *India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century*, tamże, s. 116.

³¹ S. Arasaratnam, op. cit., s. 126.

³² A. Das Gupta, *India and the Indian Ocean in the Eighteenth Century*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 144. Statki angielskie wybierano jednak przede wszystkim ze względu na bezpieczeństwo por. P. J. Marshall, op. cit., s. 282, 283.

³³ Współdziałanie i opór były nierozdzielne, G. Bouchon, *Mamale de Cananor. Un adversaire de l'Inde portugaise (1507—1528)*, Paris 1975 i inne jej prace publikowane zwłaszcza w „Mare Luso—Indicum”. Zob. *L'Asie du Sud a l'époque des grandes decouvertes*, London 1987. Por. G. V. Scammel, *Indigenous Assistance in the Establishment of Portuguese Power in Asia in the Sixteenth Century*, „Modern Asian Studies” t. XIV, 1980, nr 1, s. 1—11 a także K. S. Mathew, *Indian Merchants and the Portuguese Trade on the Malabar Coast during the Sixteenth Century*, [w:] *Indo-Portuguese History*, s. 1—12.

³⁴ O. K. Nambiar, *The Kunjalis, Admirals of Calicut*, London 1963; K. K. N. Kurup, *The History of the Ali Rajas of Cannanore*, Trivandrum 1975.

³⁵ H. Ray, *China and the „Western Ocean” in the Fifteenth Century*, [w:] *The Indian Ocean*; s. 109—124. Por. Su Chung-jen, *Chinese Knowledge of Calicut during the 14th and 15th Centuries*, [w:] *Proceedings of the First International Conference Seminar of Tamil Studies*, Kuala Lumpur 1968; Huang Da-show, *An Outline of China's Contacts with South India in the Early Fifteenth Century*, [w:] *Proceedings of the Second International Conference of Tamil Studies* t. I, Madras 1971.

przeciwników Europejczyków³⁶. Nowsze studia potwierdzają przetrwanie żeglugi arabskiej w wieku XVI, podkreśliły jej ożywienie na przełomie XVI i XVII wieku³⁷. Historycy zdają się zgadzać, że umiejętności, zakres zaangażowania i skuteczność działań morskich nie były związane z pochodzeniem czy religią. Sukcesy i porażki morskie Azjatów okazały się nieodłączne od politycznych koniunktur lądowych, od handlu, a w końcu także zachowań europejskich. Ta ostatnia sfera od czasu prac Boxera nie budzi większych emocji³⁸. Po stwierdzeniu, że Europejczycy nie zmiotli swych konkurentów, przyszło uznanie, że także technologiczna przewaga Europejczyków nie powinna być traktowana zbyt dosłownie³⁹. Jest to związane z ogólnymi zmianami w ocenach nowożytnej Europy⁴⁰. Natomiast ujęcia Oceanu Indyjskiego jako przestrzeni morskiej nie grzeszą oryginalnością. Można przypuszczać, że dopiero dzisiaj, dzięki obfitości prac poświęconych historii gospodarczej, sytuacja ulegnie wyraźnej zmianie.

Na razie, ponad dwudziestolecie badań i publikacji owocowało wydaniem „Cambridge Economic History of India”, w której sprawy Oceanu Indyjskiego zajęły poczesne miejsce⁴¹. Dotychczasowa koncentracja uwagi na problematyce handlowej, spowodowana naturalnie charakterem źródeł wytworzonych przez europejskie Kompanie handlowe, miała ten dobry skutek, że praktycznie stworzyła badania nad Oceanem. Dawniejsze prace użytkowały materiał opisowy, pozwalający na snucie dość dowolnych koncepcji. Mimo tej istotnej zmiany, badania pozostają obarczone wcześniejszym, nie zawsze najlepszym doświadczeniem. W centrum uwagi pozostaje pytanie, czy pojawienie się Europejczyków pociągnęło za sobą jakąś istotną zmianę, przede wszystkim w handlu azjatyckim⁴². Przedstawienie Oceanu Indyjskiego jako całości stworzonej przez żeglugę i wymianę nie może być oderwane od wyobrażeń o akwenie i jego uwarunkowaniach. Chodzi o to, że dla części badaczy działania ludzkie miały siłę sprawczą. Uznają, że jakkolwiek nie określać

³⁶ G. R. Tibbets, *Arab Navigation in the Indian Ocean before the Coming of the Portuguese: being translation of Kitab-al-Fawa'id fi usul al-bahr wal qwa'id ad Ahmad D. Majid al Najid*, London 1971.

³⁷ W wieku XVII siły morskie Omanu i Maskatu prowadziły samodzielne działania nie tylko w Zatoce Perskiej, ale i na wybrzeżach Afryki Wschodniej, por. R. D. Bathurst, *Maritime Trade and Imamate Government. Two Principal Themes in the History of Oman to 1728*, [w:] *The Arabian Peninsula: Society and Politics*, wyd. A. Hopwood, London 1972.

³⁸ Obok dawniejszych prac o imperiach portugalskim i holenderskim Boxer był autorem licznych prac już klasycznych. Por. jego *On the Eighteenth Century as a Category of Indonesian History; A Reconsideration to Van Leur*, *Documentatieblad Werkgroep 18e-Eeuw*, February, 1979.

³⁹ C. A. Alvarez, *Homo Faber. Technology and Culture in India, China and the West from 1500 to the Present Day*, The Hague 1980, s. 143 nn. Por. U. Granzow, *Quadrant, Kompass und Chronometer: Technische Implicationen des euroasiatischen Seehandels von 1500 bis 1800*, *Beiträge zur Kolonial- und Überseegeschichte* No 33, Wiesbaden 1986.

⁴⁰ Por. E. L. Jones, *The European Miracle. Environments, Economies and Geopolitics in the History of Europe and Asia*, Cambridge 1987.

⁴¹ S. Digby, *The Maritime Trade of India (1200-1500)*; K. N. Chaudhuri, *European Trade with India*; A. Das Gupta, *Indian Merchants and the Trade in the Indian Ocean*.

⁴² Por. przenikliwie uwagi D. Lombard, *Y a-t-il une continuité des réseaux marchands asiatiques?*, [w:] *Marchands et hommes d'affaires asiatiques*, Paris 1987. Także omówienie stanu badań przez G. Bouchon, *Les mers de l'Inde à la fin du XV^e siècle*, „Moyen Orient et Ocean Indien” t. I, 1984.

charakter czy zasięg akwenu, rzeczywistość badana została wytworzona przez handel.

Tendencja ta przybiera różne formy. K. N. Chaudhuri w swej syntezie położył nacisk na rolę diaspor kupieckich, przede wszystkim skupisk kupców muzułmańskich poza światem islamu aż po Chiny. W następstwie utożsamił Ocean Indyjski jako całość geograficzną i gospodarczą z systemem handlu azjatyckiego, którego powstanie przypisuje kooperacji muzułmańskich diaspor. Kluczową rolę w tym procesie miały odgrywać wielkie miasta portowe — emporia⁴³. Nie może dziwić, że próbę konstrukcji całościowej podjął właśnie Chaudhuri. Swoją reputację ustalił już dawno pracami poświęconymi działaniom angielskiej Kompanii Wschodnio Indyjskiej⁴⁴. Nie stronił jednak od zabierania głosu w kwestiach ogólniejszych starając się o przedstawienie ekspansji europejskiej jako rozszerzania się Systemu Światowego⁴⁵. Jego spojrzenie na Ocean Indyjski pozostaje pod silniejszym wpływem F. Braudela niż I. Wallersteina. Ważne jest wskazanie na nierozdzielność handlu morskiego i lądowego, natomiast koncepcja emporiów nie została do końca domyślana⁴⁶. Nie jest zwłaszcza jasne co definitywnie przesądziło o kształtowaniu się takich właśnie ośrodków handlowych na styku świata lądowego i Oceanu. Ocean Indyjski Chaudhuriemu gubi się w końcu w wielkim świecie wymiany azjatyckiej rozciągniętym od Kairu do Kantonu. Jako arena działań ekonomicznych czy zmagania o supremację Ocean Indyjski wydaje się bardziej akwenem morskim niż światem.

Badania handlu azjatyckiego niepomniernie rozszerzyły nasze perspektywy⁴⁷. Nie powiodły się próby ustalenia rozmiarów żeglugi i obrotu towarowego⁴⁸, ale przeważa pogląd, że przewyższały znacznie to co się działo między Europą a Azją⁴⁹. Pozostaje sporna sprawa charakterystyki handlu azjatyckiego i roli odegranej przez Europejczyków w jego rozkwicie i upadku⁵⁰. Można dodać, że z braku materiału statystycznego nie ma szans na definitywną ocenę. Nie jest też pewne, czy dla funkcjonowania społeczeństw i gospodarek rozstrzygające znaczenie miały rozmiary obrotów handlowych.

⁴³ *Trade and Civilization*, s. 98—117.

⁴⁴ *The English East India Company: The Study of Early Joint-Stock Company, 1600–1640*, London 1965 oraz *The Trading World of Asia and the English East India Company (1660–1760)*, Cambridge 1978.

⁴⁵ *The World-System East of Longitude 20°: The European Role in Asia, 1500–1750*, „Review” t. V, 1981, nr 2, s. 219—245.

⁴⁶ K. N. Chaudhuri uważa te dziedziny za nierozdzielne przyznając miastom portowym rolę łączników. *Trade and Civilization*, s. 104 nn. 161—176.

⁴⁷ Przegląd problematyki A. Das Gupta, *Indian Merchants*, [w:] CEHI t. I, s. 407—433.

⁴⁸ W. H. Moreland, *India at the Death of Akbar*, London 1920, s. 234—237 oceniał handel zagraniczny Indii na początku XVII w. na 52—57 tys. ton rocznie; nieco wyższe oceny (74,5 tys. ton) podał B. Krishna, *Commercial Relations between India and England (1601–1757)*, London 1924, s. 279—281. Por. P. Chaunu, *Histoire et decadence*, Paris 1981, s. 303 n. Tak jak skarby amerykańskie okazują się niczem przy wartości śródziemnomorskiej produkcji zbożowej, tak samo podróże na wschód nie dorównywały obrotom z Bałtykiem.

⁴⁹ N. Steensgaard, *Asian Trade and World Market: Orders of Magnitude in „the Long Seventeenth Century”*, [w:] *L'histoire à Nice. Actes du Colloque Franco-Polonais d'histoire* t. III, Nice 1983, s. 137.

⁵⁰ N. Steensgaard, *Asian Trade and World Economy*, s. 228 nn.

W sporze o charakter handlu azjatyckiego linia podziału przebiega między handlem lokalnym i dalekosiężnym, mniejsze znaczenie przypisywane jest odmienności handlu lądowego i morskiego. Mowa jest też o handlu oceanicznym i przybrzeżnym. Pozostaje też aktualne pytanie, czy był to handel przede wszystkim luksusowy czy także masowy. W tej ostatniej sprawie przeważa pogląd, że w handlu dalekosiężnym towary masowe nie były mniej ważne od luksusowych. Kryteria podziału pozostają niejasne⁵¹. Pieprz np. był w nowożytnej Europie artykułem luksusowym nawet stając się masowym, nie był luksusowym w Azji, w obu wypadkach należąc do artykułów pierwszej potrzeby. Masowość azjatyckiego obrotu pieprzem wynikała ze ściśle ograniczonej lokalizacji uprawy, natomiast w porównaniu z ryżem nie były to ilości imponujące⁵².

Dla wielu badaczy rozdzielenie handlu korzennego od handlu ryżem czy tkaninami wydaje się bezpodstawne. Dotyczy to nie tylko wieku XV⁵³. Przy okazji zwrócono uwagę na rolę jaką tak w wymianie jak żegludze odgrywał balast. Wielokrotnie stwierdzono starania o balastowanie statków przy pomocy czegoś nadającego się do sprzedania. Szczególną rolę odegrały tu muszle kauri⁵⁴.

Wgłębianie się w polemiki wkoło handlu azjatyckiego odciągnęłoby nas zbyt daleko od postawionego celu. Trzeba ją przypomnieć ponieważ wywarła wielki wpływ na klarowanie się opinii na temat Oceanu Indyjskiego. Trwa ona od lat pięćdziesiątych⁵⁵ a odżyła zwłaszcza w ubiegłej dekadzie, gdy Steensga

⁵¹ Artykułem masowym były przede wszystkim tkaniny, A. Das Gupta, *The Maritime Merchant, 1500–1800. Presidential Address*, [w:] *Proceedings of the Indian History Congress, 35th Session, Jadavpur—Calcutta 1974*, s. 99–111. O roli towarów masowych T. Raychaudhuri w klasycznej już rozprawie *Jan Company in Coromandel 1605–1690*, S'Gravenhage 1962 i dalszych pracach oraz Om Prakash w licznych artykułach, por. *Asian Trade and European Impact: A Study of the Trade of Bengal 1630–1720*, [w:] *The Age of Partnership*, s. 43–70 oraz *Bullion for Goods: International Trade and the Economy of Early Eighteenth Century Bengal*, IESHR t. XIII, 1976. Por. K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization*, s. 186, 187. Stanowisko przeciwne wobec tez Wallersteina zajmuje M. N. Pearson, *Before Colonialism. Theories on Asian–European Relations, 1500–1700*, Delhi 1988, s. 9, 21, 50. O początkach handlu arabskiego krytycznie P. Crone, *Meccan Trade and the Rise of Islam*, Princeton 1987.

⁵² J. Kieniewicz, *Faktoria i forteca. Handel, pieprzem na Oceanie Indyjskim i ekspansja portugalska w XVI w.*, Warszawa 1970. Por. tenże, *Pepper Gardens and Market in Precolonial Malabar*, „Moyen Orient and Ocean Indien” t. III, 1986, gdzie polemika z K. S. Mathew, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, New Delhi 1983.

⁵³ G. Bouchon, D. Lombard, *The Indian Ocean in the Fifteenth Century*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 55. Autorzy traktują na równi handel oceaniczny i przybrzeżny jako „Indian Ocean trade”, tamże, s. 46, 51.

⁵⁴ J. Heilmann, *Small Change and Ballast; Cowry Trade and Usage as an Example of Indian Ocean Economic History*, „South Asia”, N. S. t. III, 1980, nr 1, s. 50; R. Ptak, *China Portugal und der Malediven Handel vom frühen 15. bis zum frühen 16. Jahrhundert: Einige Bemerkungen zur Wirtschaftsgeschichte Südasiens*, [w:] *Portuguese Asia. Aspects in History and Economic History (Sixteenth and Seventeenth Centuries)*, wyd. R. Ptak, Wiesbaden 1987, s. 123–128.

⁵⁵ Krytykę Van Leura przeprowadziła Meilink—Roelofs, op. cit., zwłaszcza *Introduction*, zarzucając mu przecenianie roli produktów luksusowych i domokrajnego charakteru działań kupieckich. Zob. jej *Trade and Islam in the Malay–Indonesian Archipelago prior to arrival of the Europeans*, [w:] *Islam and the Trade of Asia*, wyd. D. S. Richards, Oxford 1970, s. 137–157. Por. M. B. Pearson, *India and the Indian Ocean in the Sixteenth Century*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 74–75 i A. Das Gupta, *Indian Merchants*, [w:] CEHI, s. 417–420.

ard nawiązał do koncepcji Van Leura⁵⁶. W 1973 r. przyjmował on, że o handlu w Azji decydowali drobni kupcy obnoszący swe towary od bazaru do bazaru⁵⁷. Krytycy skoncentrowali się na podkreślaniu różnicowania aktywności kupieckiej. Ponieważ przy okazji zakwestionowano szereg innych poglądów Steensgaarda, wytworzyła się rzadka polaryzacja opinii. Sam Steensgaard dokonał tymczasem szeregu korekt i właściwie można by się spodziewać uzgodnienia stanowisk. Że to nie nastąpiło, to już inna sprawa.

Wydaje się przede wszystkim, że w handlu uczestniczyli różni kupcy, nieraz oddzieleni rozmaitymi barierami, np. kastowymi. Za mało wiadomo o charakterze występujących między nimi związków⁵⁸. Na kongresie w Stuttgarcie (1985) Steensgaard poczynił szereg modyfikacji pozostając jednak przy opinii, że handel dalekosieźny miał minimalny wpływ na życie ekonomiczne krajów azjatyckich. Zwracał uwagę nie tylko na niewielki tonaż zaangażowany w tej wymianie, ale nikłą rolę tego handlu w gromadzeniu bogactw i utrzymaniu władzy. Powstawały one prawie wyłącznie w następstwie działań lądowych⁵⁹. Przeciwno temu stanowisku najwięcej argumentów wniosły prace A. Gupty i M. N. Pearsona odtwarzające relacje między światem wielkich kupców gudżarackich i wpływowymi możnymi na dworze mogolów⁶⁰.

Dla oceny pozycji kupców szczególne znaczenie ma zbadanie ich stosunków z Europejczykami. Chodzi przede wszystkim o wspólne interesy w ramach tego, co z czasem nazwano *Country Trade*. Zjawisko naturalnie bardzo dawne, bo już Portugalczycy włączali się nader aktywnie do działań handlowych poza oficjalnie prowadzoną polityką *Estado da India*⁶¹. W wieku XVII stosunki z kolei bardzo się różniły w zależności od portu, a więc inaczej było w Suracie, Kalikacie czy Masulipatnamie. Dzięki stosunkowo obszerniejszej dokumen-

⁵⁶ T. B. Duncan, *Niels Steensgaard and the Europe-Asia Trade in the Early Seventeenth Century*, „Journal of Modern History” t. XLVII, 1975, s. 512–517. Meilink—Roelofs z formalnie zmasakrowała Steensgaarda w rozprawie *The Structures of Trade in Asia in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. Niels Steensgaard's „Carracks, Caravans and Companies”*, *The Asian Trade Revolutions. A Critical Appraisal*, „Mare Luso-Indicum” t. IV, 1980, s. 1–43. Zob. też H. W. Van Santen, *De Verenigde oost-Indische Compagnie in Gujarat an Hindustan, 1620–1660*, Leiden 1982, s. 14–17.

⁵⁷ *Carracks, Caravans and Companies*. To samo pt. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century*, Chicago 1974. Por. jego referat *Asian Trade 15th–18th Centuries. Continuity and Discontinuity*, [w:] *XV^e Congrès International des Sciences Historiques, Rapport* t. II, Bucharest 1980.

⁵⁸ A. Das Gupta pokazuje różnicowanie pozycji i ról żeglujących kupców, *Indian Merchants*, [w:] CEHI, s. 418, 419.

⁵⁹ N. Steensgaard, *The Indian Ocean network and the emerging world economy, c. 1500–c. 1750*, maszynopis referatu, s. 43.

⁶⁰ A. Das Gupta, *Malabar in Asian Trade, 1740–1800*, Cambridge 1967 i *Indian Merchants and the Decline of Surat, c. 1700–1750*, Wiesbaden 1979.

⁶¹ Por. S. Subrahmanya, *The Portuguese, the Port of Basrur and the Rice Trade*, IESHR t. XXI, 1984, nr 4, s. 433–462 i *Staying On: The Portuguese of Southern Coromandel in the late Seventeenth Century*, IESHR t. XXII, 1985, nr 4. Por. M. N. Pearson, *The Port City of Goa. Policy and Practice in the Sixteenth Century*, [w:] M. N. Mathew, *Portuguese Trade on the Malabar Coast*, [w:] *Western Colonial Policy*, wyd. N. R. Ray t. II, Calcutta 1983; A. Disney, *Goa in the Seventeenth Century*, [w:] M. Newitt, *The First Portuguese Empire*, Exeter 1986, s. gonn oraz jego *Twilight of the Pepper Empire: Portuguese Trade in Southwest India in the Early Seventeenth Century*, Cambridge, Mass. 1978. Zob. też G. B. Souza, *The Survival of Empire. Portuguese Trade and Society in China and the South China Sea, 1630–1754*, Cambridge 1981.

tacji można na podstawie stosunków z Europejczykami domniemywać o relacjach z władzami kraju czy grupami politycznie dominującymi. Spór trwa w kwestii roli odgrywanej przez inicjatywę i protekcję władców, rozmiarów udziału kapitałów indyjskich, wreszcie powstawania warstwy kupieckiej zbliżonej do europejskiej burżuazji. Najżywiej dyskutuje się te kwestie w odniesieniu do wybrzeża zachodniego w okresie załamywania się układu sił politycznych na kontynencie⁶².

Country Trade przyciąga uwagę co najmniej z dwu powodów. Jest to najlepiej udokumentowany fragment prywatnej działalności kupieckiej, a zarazem przykład równorzędnej współpracy kupców azjatyckich i europejskich. Szczególne zainteresowanie wzbudza kwestia załamania się żeglugi indyjskiej w drugiej połowie osiemnastego wieku. Przewaga techniczna statków europejskich odegrała w tym mniejszą rolę niż przywileje uzyskane przez angielską Kompanię Wschodnio-Indyjską⁶³. Zasadnicza zmiana w stosunkach żeglugowych i wymianie nastąpiła jednak dopiero po zawładnięciu sferą produkcji i wydobycia z Indii środków finansowania handlu Kompanii⁶⁴.

Te badania nad handlem spowodowały wykształcenie się dwu stanowisk w sprawie Oceanu. Większość przyznaje, że kraje leżące nad Oceanem kształtowały wspólnotę ekonomiczną właśnie przez aktywność kupiecką. Inni jednak sądzą, że Ocean Indyjski nie sprzyjał procesom integracyjnym. Arasaratnam np. uważa wybrzeża indyjskie za czynnik dzielący przestrzeń morską na dwa odrębne akweny: wschodni i zachodni⁶⁵.

Różnice stanowisk wynikają ze wspólnego przekonania, że z badań nad handlem i żeglugą da się wyprowadzić jakiś model odpowiadający dla XVI—XVIII w. światowi europejskiemu. Przyjęcie istnienia Europy jako całości, w dowolnym kształcie, nie koniecznie Gospodarki—Świata (*Weltwirtschaft, économie monde, World-Economy*)⁶⁶ zmusza historyków do szukania

⁶² Por. kontrowersyjną rozprawę S. G o p a l, *Commerce and Crafts in Gujarat, 16th and 17th Centuries: A Study in the Impact of European Expansion on a Precapitalist Economy*, New Delhi 1975 oraz M. T o r r i, *In the Deep Blue Sea: Surat and its Merchants Class during the Dyarchic Era, 1759–1800*, IESHR t. XIX, 1982, nr 3–4, do jego też krytycznie ustosunkowała się L. S u b r a m a n i a n, *Capital and Crowd in a Declining Asian Port City: The Anglo-Bania Order and the Surat Riots of 1795*, „Modern Asian Studies” t. XIX, 1985, nr 2. Problem pozostaje otwarty, por. M. T o r r i, *Surat during the Second Half of the Eighteenth Century: What Kind of Social Order? A. Rejoinder to L. Subramanian*, „Modern Asian Studies” t. XXI, 1987, nr 4, s. 679–710.

⁶³ Do tego zdania przychyła się A. D a s G u p t a. Znakomite ujęcie kwestii I. B. W a t s o n, *Foundations for Empire, English Private Trade in India 1659–1760*, New Delhi 1980. Także P. N i g h t i n g a l e, *Trade and Empire in Western India, 1784–1806*, Cambridge 1970.

⁶⁴ Przegląd problematyki A. D a s G u p t a, *India and Indian Ocean in the Eighteenth Century*, [w:] *India and the Ocean*, s. 146–155. Na temat stosunków na wybrzeżu wschodnim przede wszystkim S. A r a s a r a t n a n, *Merchants, Company and Commerce on the Coromandel Coast 1650–1740*, New Delhi 1986. Zob. J. J. B r e n n i n g, *Chief Merchants and the European Enclaves of Seventeenth Century Coromandel*, „Modern Asian Studies” t. XI, 1971, nr 3. Nad francuską Kompanią Wschodnioindyjską pracowała I. R a y, *The French Company and the Merchants of Bengal (1680–1730)*, IESHR t. VIII, 1971. Jej przedwczesna śmierć zostawiła lukę, którą niełatwo będzie wypełnić. Sytuację w Bengalu podsumowała rozprawa O. P r a k a s h, *The Dutch East India Company and the Economy of Bengal, 1640–1720*, Princeton 1986. Por. P. J. M a r s h a l l, *Private British Trade in the Indian Ocean before 1800*, [w:] *India and the Indian Ocean*, s. 280 nn.

⁶⁵ S. A r a s a r a t n a m, *India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century*, [w:] *India and the Indian Ocean*; S. D i g b y, op. cit., s. 128.

⁶⁶ F. B r a u d e l, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e – XVIII^e siècles*, t. III,

jakiegoś odpowiednika w Azji. Wielu może uważać ten problem za sztuczny, także dla okresu późniejszego, gdy chodzi o przedstawienie procesu integracji z rynkiem światowym i systemem kapitalistycznym. Na pewno przenoszenie współczesnych nam interpretacji rynku światowego na stosunki w Indiach w XVII w. byłoby zabiegiem ryzykownym. Inną jednak rzeczą jest uchylanie się od postawionego pytania. Postępy w badaniach handlu azjatyckiego uświadomiły istnienie większych całości gospodarczych, dowiodły też roli, jaką odegrały w historii ekspansji europejskiej w Azji. Określenie charakteru tych całości napotyka na trudności. W rezultacie ścierają się zwolennicy ujęć teoretyzujących z wierzącymi tylko w doświadczenie praktyczne. Kryteria podziału wśród badaczy nie są oczywiste, w jakimś stopniu odgrywają rolę opcje ideowe a nawet stosunki osobiste.

To nieuniknione zaangażowanie w ideologiczne i polityczne konflikty i problemy współczesności skłania część badaczy do trzymania się warsztatowego praktycyzmu. W rzeczywistości wielu z nich uznaje użyteczność jakiegoś ogólnego konceptu nie wdając się w szczegółową dyskusję. Spór jest więc zdominowany przez marksistów i antymarksistów, nie posuwając zbytnio naprzód zrozumienia badanego świata⁶⁷. Trudno tę sytuację uważać za korzystną. Większość badaczy bezrefleksyjnie przyjmuje istnienie w Azji jakiegoś systemu społeczno—gospodarczego, w którym „Centrum” w podziale pracy eksploatuje uzależnione „Peryferie”.

Arasaratnam rozbija całość Oceanu Indyjskiego, skłonny jest widzieć sieć równorzędnych systemów gospodarczych⁶⁸. Chaudhuri przeciwnie, traktuje Ocean jako całość mieszając swobodnie rozmaite koncepcje. Jego Ocean Indyjski jest równocześnie przestrzenią morską, tworem handlu azjatyckiego i *World-Economy* Azji⁶⁹. Pearson i Das Gupta są dość zgodni w przyjmowaniu możliwości dominacji Gudżaratu, ściślej jego portów: Kambaju i Suratu, co najmniej od połowy XV do połowy XVII wieku. Das Gupta podkreśla

Paris 1979, s. 14, 420. Z ogromnej dyskusji nad koncepcją Wallersteina warto wymienić *Review Symposium: The Modern World System by Immanuel Wallerstein*, „Peasant Studies” t. VI, 1977, nr 1; R. Brenner, *The Origins of Capitalist Development. A Critique of Neo-Smithian Marxism*, „New Left Review” t. CIV, 1977, s. 25—92 i T. Skocpol, *Wallerstein's World Capitalist System: A Theoretical and Historical Critique*, „American Journal of Sociology” t. LXXXII, 1977, s. 1075—1090, a także C. H. George, *The Origins of Capitalism: A Marxist Epitome and a Critique of Immanuel Wallerstein's Modern System*, „Marxist Perspectives”, Summer 1980 s. 79—100. W literaturze polskiej kategorycznie odrzuca ją J. Topolski m.in. *Sixteenth Century Poland and European Economic Development*, [w:] *Republic of Nobles, Studies in Polish History to 1864*, Cambridge 1982, s. 74—89. Por. S. J. Stern, *Feudalism, Capitalism and the World-System in the Perspective of Latin America and the Carribean*, „American Historical Review” t. XCIII, 1988, nr 4, który dochodzi do wniosku, że *the paradigm appears badly misleading on both descriptive and explanatory ground*, s. 854, tamże odpowiedź Wallersteina. Dla Azji nie ma tak gruntownej analizy.

⁶⁷ Por. F. Perlin, *Proto-Industrialization and Pre-Colonial South Asia*, „Past and Present” nr 98, 1983, a zwłaszcza artykuły w „Journal of Peasant Studies” t. XII, 1985, nr 2—3, *Special issue edited by T.J. Byres and H. Mukhia, Feudalism and Non-European Societies*.

⁶⁸ S. Arasaratnam, *India*, s. 97.

⁶⁹ K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization*, s. XI, 3, 5 i rozdz. I: *The Indian Ocean was an area of social and cultural diversity rooted in four different civilisations: the Irano-Arabic, the Hindu, the Indonesian and the Chinese. Seaborne trade, supplemented by the Central Asian caravan routes, created a strong sense of unity. The idea of a common geographical unity was quite strong....*, tamże, s. 21.

z naciskiem, że imperium mogółów umożliwiło indyjskiej żegludze i kupcom morskim powiązanie ze sobą wybrzeży. Ocean Indyjski w konsekwencji był tworem Półwyspu Indyjskiego⁷⁰. Pearson jest bardziej krytyczny wobec wpływów koncepcji Wallersteina i dąży wyraźnie do sformułowania własnej koncepcji⁷¹. Autorzy „Cambridge Economic History of India” przy wszystkich różnicach, skłonni są przyjmować Indie jako całość, ponad podziałami politycznymi⁷². Przy braku zgody co do występowania w Indiach formacji społecznych mnożą się chaotyczne interpretacje stosunków między producentami a kupcami⁷³. Wśród historyków indyjskich linia podziału przebiega między zwolennikami wyobrażenia Oceanu jako przestrzeni gospodarczego oddziaływania Indii, a przekonanymi o dominacji związków wybrzeży Indii z odległymi rynkami. Kontrowersje te nie słabną i niezwykle ożywiają badania, trudno w tej chwili przewidzieć ich następstwa.

Badacze brytyjscy i indyjscy zdają się raczej ostrożni w poszukiwaniach konkluzji ogólnych, w Skandynawii i USA starają się wykorzystać rosnący dorobek do ujęć syntetycznych. Przeważa zdaje się pogląd, by rekonstruować jakiś możliwy system gospodarczy w skali Azji, Indii czy Oceanu Indyjskiego. W tym kierunku idą próby Steensgaarda. W latach siedemdziesiątych zmierzał on wyraźnie w kierunku koncepcji ogólnej, konkurencyjnej wobec Wallersteina. W obecnych ujęciach widać niezdecydowanie. Przyjmuje tezę, że od XV wieku powstawał jakiś Świat z ośrodkiem w Gudzaracie, analogicznie jak w Niderlandach. Używa określenia *The World System of the Indian Ocean*. Specyfiką tego świata było powstawanie i upadek alternatywnych centrów, czy jak to ujmuje w innym miejscu, pseudocentrów. Taką rolę przypisuje np. Goa w okresie od 1511 do 1622, a więc od zdobycia przez Portugalczyków do załamania, które miała pociągnąć utrata Ormuzu. W wieku XVII taką rolę miała odgrywać holenderska Batawia. Używa w stosunku do obu przypadków także określenia „centra fałszywe”, ponieważ przecinały niektóre linie komunikacyjne zmieniając kierunki działań gospodarczych zgodnie z interesami zewnętrznymi⁷⁴. Równocześnie używa pojęcia *Indian Ocean Network*, zbieżnego z *the network of Asian Trade*. Ta próba jest jednak odmienna od Chaudhuriego z racji innego potraktowania gospodarek znajdujących się w centrum tego systemu powiązań. Steensgaard jest też zwolennikiem tezy o przeważającym wpływie działań europejskich na proces rozbudowy powiązań handlowych. Steensgaard upatruje zasadniczą różnicę między tym światem oceanicznym a europejskim w braku wielkiego, regularnego, azjatyckiego długodystansowego obrotu towarami masowymi⁷⁵.

⁷⁰ A. Das Gupta, *Introduction II*, s. 25, 26, 33. Por. A. Wink, „Al-Hind”. *India and Indonesia in the Islamic World—Economy, c. 700–1800 AD.*, „Itinerario” t. I, 1988, mówi o *the world-economy of the Indian Ocean* podkreślając centralną rolę Indii, s. 65.

⁷¹ M. N. Pearson, *Before Colonialism*, s. 63 nn.

⁷² *Introduction*, CEHI. Zob. materiały z dyskusji. *The Cambridge Economic History and Beyond*, wyd. G. Johnson, „Modern Asian Studies” t. XIX, 1985, nr 3.

⁷³ A. Thorner, *Semi Feudalism or Capitalism? Contemporary Debate on Classes and Modes of Production in India*, „Economic and Political Weekly” t. XVII, 1982, nr 29–51, s. 1961–1968, 1993–1999, 2061–2066.

⁷⁴ N. Steensgaard, *The Indian Ocean Network and the Emerging World—Economy, c. 1500–1750*, [w:] *The Indian Ocean*, s. 142, 149 n.

Rzecz na tym się nie kończy. Według Steensgaarda system monsunowy ograniczał rolę morza w komunikacji. Wielkie Światy—Systemy, takie jak Gospodarki—Światy lub Imperia powstawały jego zdaniem w łączności z wielkimi systemami żeglownych rzek. Odrzuca więc możliwość dopasowania do Oceanu Indyjskiego koncepcji Wallersteina⁷⁶. Można stąd wnioskować, że Światy—Systemy w Azji, w tym hipotetyczny Świat Oceanu Indyjskiego, nie byłyby kapitalistyczne. Potwierdza to sugestia Steensgaarda, że świat ten mógł istnieć bez ośrodka centralnego⁷⁷.

Ujęcie Steensgaarda nie jest więc do końca sprecyzowane. Zainteresowany badaniami handlu i ekspansji europejskiej nie przywiązuje większej wagi do kontrowersji wkoło istnienia w Azji feudalizmu lub kapitalizmu. Tymczasem właściwie wszyscy zwolennicy ujęć modelowych przyjmują jakąś wersję teorii formacji społeczno—gospodarczych. Ich założenia są więc zasadniczo odmienne od stanowiska zajmowanego przez Steensgaarda.

Zwolennicy Wallersteina uważają przede wszystkim, że Gospodarkę—Świat nie stworzył handel dalekosiężny. Tworzy ją: *an integration of production processes in a hierarchical division of labour within an interstate system*⁷⁸. Autorzy tej opinii są zdania, że takie właśnie gospodarki—światy z centrum na Oceanie Indyjskim zaczęły powstawać ok. 1600. Używają też określenia *Indian Ocean World—Economy*. Rolę centrum przyznają tej części Indii, która zawierała się między wybrzeżami Koromandelskim i Malabarskim oraz drogami wodnymi z Delhi do Surat i delty Gangesu. Oni także przyjmują, że ten świat system nie był gospodarką kapitalistyczną⁷⁹. Nie wdają się w spór o istnienie kapitalizmu w Indiach⁸⁰. Jeśli ta Gospodarka—Świat ma być nie kapitalistyczna a zarazem nie jest tylko systemem gospodarki rynkowej, to wymaga bardziej szczegółowego opisu⁸¹.

Próbie własną podjął także Wallerstein w erudycyjnym wystąpieniu na konferencji w Delhi, poświęconej Oceanowi Indyjskiemu (1985). Nie wracając

⁷⁵ Tamże, s. 149.

⁷⁶ Tamże, s. 128, 129.

⁷⁷ Tamże, s. 148.

⁷⁸ R. Palat, K. Barr, J. Matson, V. Bahl, N. Ahmad, *The Incorporation and Peripheralization of South Asia, 1600–1950*. „Review” t. X, 1986, nr 1, s. 175. Powołują się na Wallersteina i Chaudhurię, nie wspominają natomiast, że tak właśnie ujmował rzecz Braudel: *The Indian Ocean was a Weltwirtschaft with India at its centre. The Expansion of Europe*, s. 22. Por. T. K. Hopkins, I. Wallerstein, *Capitalism and Incorporation of New Zones into the World—Economy*, „Review” t. X, 1987, nr 5–6, rozdz. I: *Incorporations into the World—Economy: How the World—Systems Expands*, s. 764, 765.

⁷⁹ R. Palat in., op. cit., s. 176. Por. A. Das Gupta, *Trade and Politics in 18th Century India*, [w:] *Islam*, s. 183.

⁸⁰ Na ten temat przede wszystkim I. Habib, *Potentialities of Capitalist Development in the Economy of Mughal India*, „Journal of Economic History” t. XXIX, 1969, nr 1, s. 32–72 oraz *Classifying Pre-Colonial India*, „Journal of Peasant Studies” t. XII, nr 2–3, s. 44–53. Przesłanki wzrostu kapitalistycznej manufaktury dostrzegał A. I. Cziczew, *Ekonomiczeskoje razwitiije Indii pieried anglijskim zawojewaniem. Remieslo i torgowlia w XVI–XVIII ww.*, Moskwa 1965. Por. B. G. Gokhale, *Capital Accumulation in XVIII Century Western India*, „Journal of the Asiatic Society of Bombay”, N. S., t. XXXIX–XL, 1964–1965 oraz S. Chandra, *Some Aspects of the Growth of a Money Economy in India during the Seventeenth Century*, IESHR t. III, 1966, nr 4.

⁸¹ Por. J. Schneider, *Was there a Pre-Capitalist World—System?*, „Peasant Studies” t. VI, 1977, nr 1, s. 20–28.

do dawniejszej swej obserwacji, że Ocean Indyjski przed 1800 był jakąś *proto world-economy*, Wallerstein bronił tezy o wyłącznie kapitalistycznym charakterze *World-Economy*, oraz o inkorporacji Oceanu Indyjskiego do gospodarki światowej jako procesu peryferyzacji⁸². Jego zdaniem Indie do 1750 pozostawały strefą zewnętrzną dla działań kapitalistycznej *World-Economy*, a proces przyłączenia rozciągnął się po połowę wieku XIX⁸³. Nie były więc Indie kapitalistyczne⁸⁴. Nie akceptując stadiów rozwoju oraz teorii modernizacji, Wallerstein odrzuca także tezy Perlina o indyjskim prekapitalizmie czy kapitalizmie handlowym⁸⁵. Jego tezy są więc zaskakująco ostrożne.

Jak widzieliśmy Steensgaard skłonny jest uznawać istnienie jakiejś niekapitalistycznej *World-Economy* z centrum w Gudżaracie; Palat i inni uważają tę *World-Economy* za „zdążającą ku kapitalizmowi” w wieku XVII⁸⁶. Wallerstein zdaje sobie naturalnie sprawę z wagi pytania o charakter świata, który został po 1750 włączony do kapitalistycznej (europejskiej) *World-Economy*. Zestawiając podobieństwa i różnice w sytuacji przed i po 1750 dokonuje przeglądu opinii na temat wpływu działań europejskich na rozwój społeczny w Indiach od 1600. Nie decyduje się jednak na wyraźne określenie Indii czy Oceanu Indyjskiego jako całości. Wallerstein jest konsekwentny. Skoro nie dostrzega kapitalizmu a jedynie rozwinięty system rynkowy, skoro nie chce pośpiesznie ich utożsamiać, musi przyjąć, że Ocean Indyjski lub Indie nie dadzą się ująć w kategoriach *World-Economy*⁸⁷.

Ten brak decyzji utrudnia oczywiście próbę przedstawienia procesów integracyjnych. Wallerstein nie określa bowiem sytuacji, w której zaczynała się „inkorporacja”. Steensgaard idzie w tym wypadku dalej. Wraz z upadkiem Suratu nastąpiło załamanie handlu azjatyckiego co oznaczało, że Ocean Indyjski stawał się w sytuacji „systemu bez centrum”, a więc mniej powiązane go i mniej zhierarchizowanego, słabiej ustrukturuwanego. Odbudowa struktury i hierarchii nastąpiła już w europejskiej *World-Economy* i nie był to system samodzielny⁸⁸. Mając dość podobne przekonanie muszę stwierdzić, że nic ono nie wyjaśnia i być może dlatego Wallerstein wolał zachować powściągliwość⁸⁹.

Pozostał jednak problem, co robić z Oceanem Indyjskim? Warto zwrócić uwagę na próby nieco odmiennego podejścia. W zasadzie omijają one kontrowersje wokół formacji społecznych, uznają wielki handel za zjawisko wtórne i zwracają więcej uwagi na stosunki lądowe⁹⁰. Nie mamy do czynienia

⁸² *Incorporation of India Subcontinent into Capitalist World-Economy*, „Economic and Political Weekly. Review of Political Economy” t. XXI, 1986, nr 4, s. 28–39, z nieznacznymi retuszami w *The Indian Ocean*, s. 222–253 jako *Incorporating the Indian Subcontinent into Capitalist World-Economy*, [w:] *The Capitalist World-Economy*, Cambridge 1979, s. 26. M. N. Pearson, *Before Colonialism*, s. 22 uważa, że Wallerstein nie jest konsekwentny.

⁸³ *Incorporating*, s. 252.

⁸⁴ Tamże, s. 253.

⁸⁵ Tamże, s. 251 nn. Por. F. Perlin, *Proto-Industrialization* s. 90. K. M. Chaudhuri także uważał, że w Azji występował kapitalizm przedprzemysłowy albo handlowy, a handel długodystansowy był działalnością kapitalistyczną, *The Trade and Civilization*, s. 228.

⁸⁶ R. Palatii in., op. cit., s. 177.

⁸⁷ I. Wallerstein, *The Modern World System* t. I, s. 347.

⁸⁸ N. Steensgaard, *The Indian Ocean Network*, s. 148.

⁸⁹ R. Palatii in., op. cit., s. 184 stwierdzają: *The long movement of the Indian Ocean zone from autonomous world-economy to periphery of the capitalist world economy was therefore complete.*

z jakąś teorią, a nawet z jednolitym stanowiskiem. Rozproszone próby wydają się natomiast zmierzać w jednym kierunku. To nie do końca zdefiniowane podejście skupia uwagę na żegludze przybrzeżnej, na jej związkach z życiem społeczeństw wybrzeży. Z tej perspektywy wielki handel jest konsekwencją istnienia większych systemów gospodarczych a nie czynnikiem sprawczym. Autorzy starają się nie tyle udowodnić jakąś koncepcję, co znaleźć paradygmat umożliwiający zrozumienie rzeczywistości bez jej deformowania. Choć nikt tego zdaje się nie sformułował w ten sposób, próby te mieszczą się w nurcie badań nad alternatywnymi drogami rozwoju.

Pytania tego rodzaju nurtowały badaczy już w latach siedemdziesiątych, a pierwszeństwo sformułowania należy się J. Heestermanowi. Swoim zwyczajem rzucił nam myśl godną solidnego opracowania, mianowicie, że wybrzeże jest strefą graniczną⁹¹. Propozycje Pearsona⁹² i Kieniewicza⁹³ idą w podobnym kierunku różniąc się znacznie w wyniku odmienności przyjętego „punktu obserwacyjnego”. Różnice się na tym nie kończą.

Heesterman zwrócił uwagę na tezy Pearsona dotyczące Gudżaratu i handlu wzdłuż zachodnich wybrzeży Indii. Zamiast skupiać uwagę na osi kupcy—rządzący zaproponował przeciwstawienie wybrzeża i wnętrza kraju. Wybrzeże jako strefa graniczna nie dzieli, sensem jej istnienia jest przepuszczalność⁹⁴. Wybrzeża spełniają rolę koniecznych przestrzeni pośredniczących, z tego wynikały stosunki polityczne, celne oraz współzycie grup kupieckich⁹⁵. Pearson z kolei rozwijając tezę Heestermana doszedł do przekonania, że istniały społeczeństwa wybrzeży (*littoral societies*). Żyły one między lądem a morzem, gospodarczo bardziej związane z obcymi rynkami niż z własnym zapleczem. Wybrzeże jest nieokreśloną, plastyczną i przenikalną granicą, a jego społeczeństwa są komplementarne wobec wnętrza i pośredniczące w stosunkach z morzem. Pearson jednak nie sądzi, by samo życie nad morzem pozwalało mówić o społeczeństwie wybrzeża⁹⁶.

Znaczenie wybrzeży jest oczywiste, większość badaczy nimi się zajmuje. Różnica między nimi polega na tym, że uwagę przyciągały miasta portowe, ośrodki dalekiego handlu, problematyka eksportu—importu. Żegludze przy-

⁹⁰ Por. A. Disney, *The Portuguese Empire in India c. 1500–1650, Some Suggestions for a less Seaborne and More Landbound Approach to its Socio-Economic History*, [w:] *Indo-Portuguese History. Sources and Problems*, wyd. J. Correia Afonso, Delhi 1981, s. 148–162.

⁹¹ J. C. Heesterman, *Littoral et interieur de l'Inde*, [w:] *History and Underdevelopment*, s. 87–92, powołuje się na sugestie J. Heersa przeciwstawiającego miasta nadmorskie zapleczu, *Rivalité ou collaboration de la terre et de l'eau*, [w:] *Les Grandes Voies maritimes dans le monde*, Paris, 1965. W podsumowaniu obrad III ISIPH Steensgaard stwierdził, że w dyskusji stale wracała sprawa *coastal society* i że może to stać się drogą poszukiwania nowego paradygmatu, *Asian Trade and World Economy*, s. 234.

⁹² M. N. Pearson, *Littoral Society: The Case for the Coast*, „The Great Circle” t. VII, 1985, nr 1 (przedstawiony pierwotnie w maju 1984). Por. *Before Colonialism*, s. 62 nn.

⁹³ J. Kieniewicz, *Overwhelming and Exchange: Forms of Contact in the Portuguese Expansion in the Indian Ocean World—System during the Sixteenth Century*, ICIOS II t. G (Perth 5–12 grudnia 1984).

⁹⁴ J. C. Heesterman, op. cit., s. 89.

⁹⁵ Koncepcje sfery pośredniczącej przedstawiłem na konferencji SIAS w Humlebaeck w sierpniu 1984 Por. *Asian Merchants and European Expansion: Malabar Pepper Trade Routes*, The Hague — Copenhagen 1988.

⁹⁶ M. N. Pearson, tamże, s. 5.

brzeżnej więcej uwagi poświęcili Das Gupta i Arasaratnam. Ich prace pozwalają określić rolę handlu przybrzeżnego w rozwoju produkcji „eksportowej”, wskazują także na znaczenie współdziałania gospodarczego regionów. Nie poszli jednak w kierunku określenia charakteru tych związków.

Nieuchronne staje się spojrzenie na problemy Oceanu Indyjskiego właśnie z perspektywy społeczeństw, które nie tylko żyły na wybrzeżach, ale dla których znaczenie decydujące miała relacja „ku wybrzeżu”. Nie uważam, by określenie społeczeństwo wybrzeża (*littoral society, society of the coast*) było szczęśliwe. Kładzie zbyt silny nacisk na lokalizację. Także sugerowane w swoim czasie przez Steensgaarda sformułowanie „zwrócone ku morzu” (*oriented to the sea*) sugeruje zbyt dosłownie związek z morzem⁹⁷. Uznałem z tych racji za trafniejsze określenie społeczeństwa zwrócone ku wybrzeżom (*littoral oriented societies*)⁹⁸.

Indyjskie społeczeństwa zwrócone ku wybrzeżom były nie tylko „przepuszczalne”, ale miały właściwości aglutynacyjne. Przesunięcie akcentu jest świadome. Nie chodzi o łączność między morzem a wnętrzem kraju. Zasadnicze znaczenie dla społeczeństwa miały sprawy dziejące się właśnie na wybrzeżu, na styku z Oceanem. Były to sprawy decydujące o istnieniu tych społeczeństw. Taką sprawą była zdolność do kooperacji między społeczeństwami przez powstające na wybrzeżu sfery pośredniczenia. Kooperujące ze sobą systemy społeczne stworzyły świat pomagający im w utrzymaniu równowagi funkcjonalnej pomimo stałych i coraz silniejszych presji zewnętrznych i wewnętrznych.

Nie chodzi o eksponowanie żeglugi przybrzeżnej kosztem oceanicznej. Z punktu widzenia społeczeństw zwróconych ku wybrzeżu ta pierwsza była koniecznością a druga okolicznością trwania. Nie chodzi także o pomniejszanie roli miast portowych. Widzimy je przez pryzmat europejskiej dokumentacji, wyolbrzymione kosztem innych ośrodków⁹⁹. W wieku XV łatwo zauważyć przewagę jednego większego ośrodka, z którym współpracowały mniejsze¹⁰⁰. W wieku XVII na wybrzeżach Malabarskim, Koromandelskim i Gingely nie było dużego portu koncentrującego obroty. Istniało wiele równorzędnych portów niezależnie od tego czy wybrzeże było sprzyjające jak w Malabarze, czy też wręcz przeciwnie jak w Koromandelu¹⁰¹.

Spółeczeństwa tego rodzaju znajdowały się przede wszystkim na wybrzeżu zachodnim Indii. Ich położenie między górami a Oceanem, rozczłonkowana linia brzegowa były elementami dodatkowymi. Kooperacja społeczeństw wynikała jednak z innych konieczności. Mógł to być problem żywności, jak w przypadku Kerali. Uzyskiwano ją w bliskim sąsiedztwie, w krajach leżących na wybrzeżu zachodnim i wschodnim. Import z daleka, morski i lądowy, mógł

⁹⁷ W wykładzie kończącym II ISIPH, Goa 31 stycznia 1983; nie znalazłem tego sformułowania w wersji drukowanej.

⁹⁸ J. Kieniewicz, *Overwhelming*, s. 8 użyłem zwrotu *oriented towards the Coast*, zwrotu *littoral oriented* użyłem w dyskusji w Perth 1984 i w Lizbonie w 1985 (IV ISIPH).

⁹⁹ A. Das Gupta, *Problems of Pre-Colonial City: Surat 1740-1750*, [w:] *The Rise and Growth of the Colonial Port Cities in Asia*, wyd. D. K. Basu, Berkeley 1985, s. 207—212; M. N. Pearson, *The Port City of Goa*, s. 67 nn.

¹⁰⁰ G. Bouchon, D. Lombard, op. cit., s. 59.

¹⁰¹ S. Arasaratnam, *India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century*, s. 96.

być tylko dodatkiem. Nie da się określić rozmiarów tego zjawiska, ale znaczyło ono coś więcej niż zaopatrzenie w tanią żywność dla ubogiej ludności w ośrodkach portowych¹⁰². Dzięki temu mógł wzrastać areal przeznaczony pod uprawy ogrodowe a w konsekwencji sprzedaż rosnącej produkcji na potrzeby dalekich rynków¹⁰³. Ujmowanie tej wymiany w kategoriach import—export nie wydaje się wystarczające. Społeczeństwa segmentowe nie ułatwiały kształtowania się systemów koncentrycznych, państwa były niewielkie, pozbawione funkcji gospodarczych¹⁰⁴. Nie istniały całości gospodarcze, dla których można by się kusić o przedstawienie bilansu handlowego. Mówię o Kerali zdając sobie sprawę z nieokreśloności tego pojęcia. Istniejące tam trzy jakże odmienne ośrodki portowe, Kannanur, Kalikat i Koczin, nie były centrami społeczeństw. Ich kapitalna rola ekonomiczna i polityczna nie zmienia faktu, że rynki nie stawały się miastami, dwory władców centrami administracji a państwa jądrami scalającymi społeczeństwo¹⁰⁵. Trzeba natomiast zauważyć, że w ciągu XV—XVIII wieku społeczeństwa te trwały bez dokonywania adaptacji w warunkach przyrostu ludności, deficytu żywności, urynkowania stosunków własności i rosnącego napływu kruszców. Czy te ustalenia mogą być przenoszone na inne przypadki? Wydają się wskazywać na taką możliwość badania nad Wybrzeżem Koromandelskim¹⁰⁶, bardzo prawdopodobne wydaje się to w odniesieniu do Konkanu¹⁰⁷. Dużo więcej wątpliwości budzą dwa najbogatsze i najlepiej zbadane kraje Indii tj. Gudżarat i Bengal. Uczestniczyły one bardzo aktywnie w handlu przybrzeżnym, były niezbędnymi partnerami społeczeństw Malabaru i Koromandelu. Rozmiary i głębokość ich zaplecza, związki z imperium mogołów, skłaniają do zastanowienia się, czy i tam można odnaleźć społeczeństwa zwrócone ku wybrzeżom. Uważam bowiem za celowe wyodrębnienie społeczeństw, dla których ani kontynent ani dalekie akweny nie stanowiły racji bytu i gwarancji przetrwania.

Proponowane spojrzenie na społeczeństwa zwrócone ku wybrzeżom podkreśla rolę współdziałań wewnętrznych, traktuje związki zewnętrzne jako komplementarne. Handel nie był żywiołem tych społeczeństw aczkolwiek wymiana była niezbędna dla utrzymania równowagi funkcjonalnej i rozwoju.

¹⁰² Wykorzystuję tu ustalenia zawarte w Kerala. *Od równowagi do zacoiania*, Warszawa 1976 wraz z uściśleniami z *The Stationary System in Kerala*, „Hemispheres” t. I, Warszawa 1985, s. 7—40 (napisany 1978).

¹⁰³ Szerzej w *Pepper Gardens and Market*.

¹⁰⁴ Por. E. J. Miller, *Caste and Territory in Malabar*. „American Anthropologist”, t. LVI, 1954, nr 3. Na temat państwa segmentowego, na przykładzie prawie wyłącznie Tamilandu i Vijayanagaru B. Stein, *Peasants and the Deconstruction of Feudalism in Medieval India*, „Journal of Peasants Studies” t. XII, 1985, nr 2—3, s. 4; t e n ż e, *Peasant State and Society in Medieval South India*, Delhi 1980, s. 52 nn.

¹⁰⁵ B. Stein wyklucza Keralę z makroregionu, *Peasant State*, s. 48. Stosunki w Kerali nie doczekały się analogicznego opracowania. Nie mogę się zgodzić z traktowaniem tamtejszych stosunków po prostu jako feudalnych, zob. K. S. Mathew, *Society in Medieval Malabar. A Study on Vadakkan Pattukal*, Kurichy 1980, s. 83.

¹⁰⁶ Obraz związków produkcji tekstylnej i rolnictwa u S. Arasaratnam, *Merchants, Company and Commerce*.

¹⁰⁷ A. Wink, *Land and Sovereignty in India. Agrarian Society and Politics under the Eighteenth-Century Maratha Svarajya*, Cambridge 1986; F. Perlin, *On White Whale and Countrymen in the Eighteenth-Century Maratha Deccan. Extended Class Relations, Rights, and the Problem of Rural Autonomy under the Old Regime*, „Journal of Peasant Studies” t. V, 1978, nr 2.

Spółeczeństwa te nie żyły sprawami morza choć umiały rozwiązywać problemy żeglugi. W ciągu XVI—XVIII wieku wchłonęły bardzo wiele z zewnątrz: ludzi, produktów, idei, zachowując zdolność do elastycznej reakcji i nie naruszając swej struktury.

Na Wybrzeżu Malabarskim bardzo trudno rozdzielić ląd i morze. Na styku ciągnęła się z południa na północ strefa bardzo aktywnej żeglugi, której nie da się sensownie podzielić na śródlądową i przybrzeżną. Nieustanny ruch ludzi i towarów powodował, że obszar ten wydawał się jednym wielkim rynkiem. Jego najżywsze skupiska budziły zainteresowanie i podziw odwiedzających, tak w XV jak w XVII wieku. Brak wskazań, by ta działalność ulegała regionalizacji czy koncentracji. Rola, jaką wymiana odgrywała w życiu społeczeństw zwróconych ku wybrzeżu, nie uczyniła z kupców grupy rządzącej. W wielu wypadkach zwłaszcza muzułmanie uzyskali znaczne wpływy polityczne. Oni organizowali floty walczące z Portugalczykami, ich nazywano piratami malabarskimi. Nawet zdobywając władzę nie stawali wyżej w hierarchii społecznej, nie zmieniali zasad rządzących ruchliwością społeczną¹⁰⁸.

Ożywienie handlu nie zmieniło charakteru miast portowych, kupcy nie zyskali też kontroli nad uprawami i wytwórczością¹⁰⁹. Nie nastąpiła zmiana społeczeństwa. Rozwinięte stosunki rynkowe nie nadały mu charakteru merkantylnego, zdolność rozwiązywania problemów nie ujawniła się w postaci postaw pro—innowacyjnych. Keralą funkcjonowała jak sprawny rynek nie zmieniając się jednak w kierunku znanym z Europy. Nie powstawał kapitalizm w dowolnym rozumieniu tego słowa. Kooperacja wybrzeży pozwalała nie tylko na neutralizowanie napięć, ale także odsuwała konieczność zmiany, adaptacji do zmieniających się stosunków zewnętrznych. W handlu wybrzeża Malabarskiego nie dostrzega się asymetrii. O ile w wielkim handlu azjatyckim można eksponować rolę Kambaju czy Suratu, to w stosunkach z wybrzeżem Malabarskim nie uzyskały one pozycji dominującej¹¹⁰. Prawdziwa zmiana nastąpiła w wieku XVIII w postaci integracji Południa pod rządami radżów Trawankoru. Może być ona rozważana jako pierwsza w tej skali próba modernizacji i nie różniła się nadmiernie od przeobrażeń wprowadzanych w Malabarze pod rządami majsurskimi w drugiej połowie stulecia¹¹¹. Interpretacja tej zmiany wykracza poza ramy tych rozważań. W każdym razie można powiedzieć, że były to zmiany autonomiczne.

Problemem w tej chwili jest zakres i sens ekonomicznego współdziałania społeczeństw zwróconych ku wybrzeżu. Czy w rezultacie powstawał jakiś system nadrzędny? Czy stacjonarność tych społeczeństw miała na to wpływ?¹¹² Ktokolwiek prowadził handel dalekosiężny i jakiegokolwiek towary wchodziły

¹⁰⁸ Por. K. K. N. Kurup, *The History of Ali Rajas*; G. Bouchon, *Mamale de Cannanore*; A. Das Gupta, *Malabar*

¹⁰⁹ J. Kieniewicz, *Faktoria i forteca*, s. 190. Także M. N. Pearson, *Before Colonialism*, s. 41.

¹¹⁰ S. Arasaratnam, *India and the Indian Ocean*, s. 121; M. N. Pearson, *India and the Indian Ocean*, s. 77.

¹¹¹ N. Guha, *Pre-British State in South India: Mysore 1761–1799*, Calcutta 1985; B. Sobhanan, *Rama Varma of Travancore. His Role in the Consolidation of British Power in South India*, Calicut 1978.

¹¹² J. Kieniewicz, *The Stationary System in Kerala*.

w grę, sprawy decydowały się na lądzie. Wybrzeża pozostawały obszarem łączącym i pośredniczącym. Te powiązania i wspólnoty, kooperacja sfer pośredniczenia, wzajemna potrzeba, tworzyły ze społeczeństw zwróconych ku wybrzeżu osobny świat—system. Świat ten najbardziej może się nazywać Światem Oceanu Indyjskiego.

Bez tych więzi kooperacyjnych nie powstałyby miasta portowe i sieć dalekosiężnych powiązań. Ulegamy zbyt łatwo fascynacjom wielkimi systemami wodnymi i centrami „międzynarodowej” wymiany. Tymczasem Ocean Indyjski nie tylko Malajów i Tamilów, ale także Portugalczyków, był przede wszystkim rzeczywistością „małych mórz”. To nie znaczy, by w takim świecie, analogicznie jak np. w malajskim, nie pojawiały się wielkie zjawiska, choćby koncentracja bogactwa czy przedsiębiorczości. Koncentracja jednak pojawiała się jako coś wyjątkowego i było to wyraźnie uzależnione od kultury¹¹³. To nie znaczy, by przyłączać się do opinii o kupcach azjatyckich jako o drobnych domokrażcach. Problem wydaje się źle postawiony, wprowadzamy bowiem do opisu wyobrażenia z innej strefy kulturowej, nawet z innego czasu. Sens i waga działań kupieckich w świecie społeczeństw skierowanych ku wybrzeżu czekają na spojrzenie właśnie z takiej wewnętrznej perspektywy. Może wtedy znajdziemy właściwe określenia, co należało do handlu luksusowego a co nie? I czy w ogóle takie pytanie ma sens?

W obecnym stanie badań nie da się chyba powiedzieć więcej. Ocean Indyjski pozostaje problemem, bez względu na przyjęte podejście. Nie dysponujemy w tej chwili żadną propozycją określenia dowolnego świata systemu poza doświadczeniem europejskim. Być może istniały nie kapitalistyczne *World-Economies*? być może Gudżarat był centrum powstającej kapitalistycznej *World-Economy* Oceanu Indyjskiego? Tym pociągającym hipotezom można przeciwstawić zaledwie ostrożne powątpiewanie. Z perspektywy społeczeństw zwróconych ku wybrzeżom Ocean był żywołem koniecznym aczkolwiek nie podporządkowywał sobie ich rozwoju. Świat ten powstał, by chronić równowagę społeczeństw stacjonarnych, a nie jako konsekwencja społecznego podziału pracy. Stosunki wewnętrzne nie wydają się układać asymetrycznie, świat nie powstawał w konsekwencji ekspansji jakiegoś centrum. W sferze gospodarczej świat ten rozwiązywał swe problemy inaczej niż *World-Economy*, nie widać też powodu, by przypisywać mu cechy kapitalistyczne.

Jakkolwiek ostatecznie będzie rozstrzygnięty problem Oceanu Indyjskiego wydaje się pewne, że aż po wiek XVII różnił się on zasadniczo od rzeczywistości europejskiej. Ocean Indyjski jako Świat—System wydaje się być przestrzenią ukształtowaną przez związki społeczeństw wspomagających się wzajemnie dla utrzymania istniejącego stanu i wykorzystujących w tym celu możliwości żeglugi morskiej. Podobne sytuacje, wydaje się, można obserwować w tym czasie na północno—wschodnim wybrzeżu Sumatry, w Jemenie, Pegu, na wyspach Oceanu a nawet na wybrzeżach Afryki Wschodniej¹¹⁴. Wypadki te

¹¹³ Wskazuje na to nie wykształcenie się systemu udziałów w statkach, A. D a s G u p t a, *Indian Merchants*, s. 417.

¹¹⁴ N. Chittick, *East Africa and the Orient: Port and Trade Before the Arrival of the Portuguese*, [w:] *Historical Relations*, s. 13—22; B. A. D a t o o, *Port Development in East Africa. Spatial Patterns from Ninth to the Sixteenth Century*, Nairobi 1975, s. 118 nn., aczkolwiek nie

nie mają ze sobą nic wspólnego, poza pewną analogią relacji wybrzeża i morza. Ponieważ ekspandujące światy są wyraźnie właściwością europejską, nie obawiałbym się próby odszukania innej reguły scalającej części w całość. Z takiej perspektywy Ocean Indyjski przed jego opanowaniem przez Europejczyków nie byłby wcale czymś mniejszym. Ograniczony wprawdzie do małych mórz zasługiwał bowiem jeśli nie na swą nazwę, to na miejsce w formowaniu świata. Stwarza to całkiem nowy problem, co powinno cieszyć Naszego Mistrza, który lubił doprowadzać uczniów do tego typu sytuacji.

zgadzam się z wnioskami rozdziału IV; D. L o m b a r d, *Le Sultanat d'Atjeh au temps d'Iskander Muda (1607-1636)* Paris 1967; także R. K. H a l l, *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*, Honolulu 1985.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|-----|
| <p>A Bibliography of the Works by Professor Marian Małowist, 1971—1987 (<i>Jacek Adamczyk, Krzysztof Kowalewski</i>)</p> | 647 |
| <p>J. KIENIEWICZ — The Indian Ocean as a Distinct Problem</p> <p style="margin-left: 2em;">This is a critical review of literature referring to the economic systems created by societies in the region of the Indian Ocean and to their mutual links, particularly in the fifteenth-eighteenth centuries; the author draws attention to works which makes use of general models of economic-social development (for example those by Karl Marx or Immanuel Wallerstein). He concludes that „the Indian Ocean as a world-system appears to be a space shaped by relations between societies which assist each other in order to retain the existing state of things, and which for this purpose exploit the opportunities offered by navigation”.</p> | 651 |
| <p>M. TYMOWSKI — The Early State in the History of Eastern and Central Europe and Western Sudan. A Comparison of Processes of the Emergence of States and Barriers in their Development</p> <p style="margin-left: 2em;">A comparison inspired i.a. by the works of Marian Małowist proved the existence of numerous similarities (the existence of production surplus which was a condition for the emergence of the state organization, the search for income sources in plunder and the slave trade, the attitude of the early states to the crafts and trade). Inasmuch as the rapid development of the state organism of Central-Eastern Europe in the twelfth-fifteenth centuries made it possible to consolidate them, the states of Western Sudan transformed too slowly to successfully deal with an economic and military confrontation with the outside world.</p> | 673 |
| <p>J. SZEMIŃSKI — Manqu Qhapaq, the Founding Monarch in Inca Historical Tradition</p> <p style="margin-left: 2em;">A critical examination of Inca and Spanish sources dating from the sixteenth and the first half seventeenth century indicates the identification of several hypothetical organizers of the Inca state with a single person who was ascribed with divine origin as well as the introduction of religious cults, the division of labour and even the ethnic differentiation of the Andean peoples.</p> | 689 |
| <p>B. GEREMEK — A Member of the Social Margin in the Middle Ages</p> <p style="margin-left: 2em;">A review and characteristic of groups which comprised the social margin in late medieval Europe; apart from professional criminals, prostitutes, beggars etc. the author took into consideration other categories of persons who remained outside the urban and rural communities (ethnic and religious minorities, lepers and outlaws).</p> | 705 |
| <p>A. DUNIN-WĄSOWICZ — „<i>Juhert</i>” and its Polish Version of Agrarian Measure</p> <p style="margin-left: 2em;"><i>Juhert</i> (<i>jouchert</i>, <i>iuchert</i>, and so on) is a European term describing parts of fields, of various size and shape, and corresponding units of labour; in medieval and early modern Poland it changed its size but continued to remain within the <i>laneus</i>, a fact which reflected different schemes of the organization of the village and agrarian technology as well as regional traditions.</p> | 729 |