

WOJCIECH DASZKIEWICZ*

ŹRÓDŁA EKSPANSJI CYWILIZACJI EUROPEJSKIEJ

Na wstępie warto wyjaśnić znaczenie wyrażenia „cywilizacja europejska”, które może rodzić trudności interpretacyjne. Słowo „cywilizacja” jest neologizmem wprowadzonym do użytku w wieku XVIII za sprawą aktywności intelektualnej myślicieli francuskich. Miało ono pierwotnie znaczenie jurydyczne, później zaś stosowane było w różnych kontekstach, często zamiennie ze słowem „kultura”¹. Pomijając spory na temat relacji kultura – cywilizacja², przyjmuję, że cywilizacja to szczególna kultura, rozciągająca się na dużym obszarze geograficznym, obejmująca dużą populację ludzką, charakteryzująca się długim trwaniem³. Tak rozumiana cywilizacja nie jest przeciwieństwem kultury, raczej należy ją postrzegać jako system integrujący współmierne sobie kultury (wykazujące wspólnotę zasadniczych cech). Cywilizacja obejmuje różne składniki kulturowe („podsystemy”), które w niej istnieją. Składa się ze zbliżonych do siebie kultur albo jest nimi nadbudowana, albo jest mechanizmem ich scalania, stąd żadna cywilizacja nie jest całkowicie spójna. Mimo braku pełnej zwartości cywilizacji (w jej obrębie występuje fluktuacja oraz dyfuzja różnych elementów kulturowych) niełatwo o połączenie kilku cywilizacji. Połączenie (synteza) możliwe jest tylko między kulturami tej samej cywilizacji, nigdy zaś między cywilizacjami, gdyż zbyt wiele je różni – podkreśla wielu autorów

* DR WOJCIECH DASZKIEWICZ – filozof, Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, Wydział Filozofii KUL, Katedra Retoryki.

¹ Zob. P. Tarasiewicz, „Kultura” i „cywilizacja” – a próba korelacji, „Roczniki Kulturoznawcze” 2011, R. 2, s. 75; por. F. Braudel, *The History of Civilizations*, transl. R. Mayne, Penguin, New York 1993, s. 3.

² W kontekście stosunku i znaczenia słów „kultura” i „cywilizacja” należy przywołać ciągle aktualne i erudycyjne studium: S. Wędkiewicz, *Cywilizacja czy kultura? Z zagadnień terminologii nauk humanistycznych*, w: *Symbolae grammaticae in honorem Ioannis Rozwadowski*, t. 2, Kraków 1928, s. 501–521. Na temat recepcji pojęć „cywilizacja” i „kultura” w okresie Oświecenia w Polsce zob. M.H. Serejski, *Początki i dzieje słów „kultura” i „cywilizacja” w Polsce*, w: tenże, *Przeszłość i teraźniejszość. Szkice i studia historiograficzne*, Wrocław 1965, s. 237–240. Por. K. Krzysztofek *Cywilizacja: dwie optyki*, Instytut Kultury, Warszawa 1991, s. 5–21.

³ Zob. M. Gołka, *Cywilizacja współczesna i globalne problemy*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2012, s. 14; por. tenże, *Aparycje współczesności*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2015, s. 211–212; F. Braudel, *Gramatyka cywilizacji*, tłum. H. Igalson-Tygielska, Oficyna Naukowa, Warszawa 2006, s. 69.

i w dużym stopniu trzeba przyznać im rację⁴. Tak więc cywilizacja zazwyczaj składa się z wielu kultur, które mogą dać nieprzewidywalną mieszaninę zbliżonych cech.

Cywilizacja europejska jest tworem, który konstytuował się w określonym miejscu i czasie, ale z perspektywy współczesności wydaje się być tworem „mglistym” i trudnym do jednoznacznego scharakteryzowania. Przyjmuję, że cywilizacja europejska konstytuowała się na przestrzeni IV–VIII wieku po Chrystusie⁵, ale formowanie się cywilizacji europejskiej zainicjowane w tych wiekach uzyskało wyraźne wsparcie polityczne w X wieku. Można zatem przypuszczać, że około 1000 roku cywilizacja europejska została ostatecznie uformowana, a jej istotą była kulturowa i religijna jedność chrześcijańska⁶. Inni badacze twierdzą, że choć cywilizacja ta została uformowana w X wieku, to swoją tożsamość uzyskała dopiero w wieku XV wraz z odkryciami geograficznymi, ekspansją kolonialną, oraz rozwojem nauki europejskiej, co stworzyło oryginalną kompozycję jedności w różnorodności, stanowiącej niezbywalną jej cechę⁷.

P. Kennedy przyjmuje rok 1500 jako datę inicjującą światową karierę zachodniej części Europy⁸. Nastąpiło wówczas przesunięcie europejskiego centrum gospodarczego i cywilizacyjnego z basenu Morza Śródziemnego nad Ocean Atlantycki. Jednocześnie rozpoczął się podział Europy na kraje żyjące coraz bardziej ekspansją zamorską oraz kraje pozostałe, całkowicie lądowe, pozbawione floty oceanicznej, skoncentrowane raczej na polityce wnątrzkontynentalnej. Kraje leżące w tzw. strefie ekspansji zainicjowały „wyścig” o dominację na morzach i oceanach, co rozpoczęło proces ekspansji cywilizacji europejskiej. Zwycięzcami tego wyścigu byli kolejno: Portugalczycy, Hiszpanie, Holendrzy oraz Anglicy, z czasem dołączyli Francuzi i Niemcy⁹.

Istnieje przekonanie, że Europa odegrała wyjątkową rolę w dziejach świata, gdyż z jej inspiracji odkryto całą kulę ziemską¹⁰; dominowała nad wszystkimi kontynen-

⁴ Zob. np. F. Koneczny, *O wielości cywilizacji*, Gebethner i Wolff, Kraków 1935, s. 307–31; por. S. Huntington, *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*, tłum. H. Jankowska, wyd. 10, Muza S.A., Warszawa 2008, s. 307–569.

⁵ Zob. N. Davies, *Europa. Między Wschodem a Zachodem*, tłum. B. Pietrzyk, Znak, Kraków 2010, s. 20.

⁶ Zob. P. Heather, *Imperia i barbarzyńcy. Migracje i narodziny Europy*, tłum. J. Szczepański, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2010, s. 632–638; por. F. Braudel, *Gramatyka cywilizacji*, s. 335–342; podobnie J. Kłoczowski, *Młodsza Europa. Europa Środkowo-Wschodnia w kręgu cywilizacji chrześcijańskiej średniowiecza*, PIW, Warszawa 1998, s. 485.

⁷ Zob. G. Delanty, *Odkrywanie Europy. Idea, tożsamość, rzeczywistość*, tłum. R. Włodek, PWN, Warszawa-Kraków 1999, s. 43; por. F. Braudel, *Gramatyka cywilizacji*, s. 419–442.

⁸ Zob. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, Unwin Hyman, London 1988, s. 29 i n.

⁹ Zob. R. Rączek, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, WSHiP, Warszawa 2006, s. 245–247.

¹⁰ Opinię przyznającą Chińczykom pierwszeństwo w odkryciu oraz naniesieniu na mapy całego świata propaguje G. Menzies w książce: *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, Amber, Warszawa 2002.

tami, sama nie doznając zamorskiej dominacji, oraz uformowała cywilizację, którą inni naśladowają, przy czym nigdy nie było na odwrót¹¹. Jest rzeczą zastanawiającą, dlaczego to właśnie Europejczykom udało się narzucić swoją cywilizację całemu światu, choć przecież w równym stopniu — wydawałoby się — mogły to uczynić inne kręgi kulturowe, jak choćby Imperium Wielkiego Stepu, Chiny czy świat islamu. Odpowiedź nie wydaje się prosta i wymaga uwzględnienia zestawu czynników specyficznych dla Europy i nigdzie indziej niewystępujących w tej konfiguracji. Nie jest możliwe wyczerpujące wyjaśnienie problemu okcydentalistyki w ramach jednego artykułu, dlatego zostanie podjęty tylko jeden z jej aspektów, czyli źródła geograficznej ekspansji Europejczyków, zaś celem analiz będzie wskazanie jej kulturowych następstw.

ZRÓŻNICOWANIE GEOGRAFICZNE

Pierwszym czynnikiem charakterystycznym dla Europy jest jej zróżnicowanie geograficzne. Pod względem ukształtowania terenu Europa nie przypomina żadnego innego kontynentu ani subkontynentu. Wprawdzie Monteskiusz zwracał uwagę na walory klimatu Europy, twierdząc, że Europa jest „imperium, które ma dobry klimat”, ale miał na myśli raczej dobre warunki do prowadzenia osiadłego trybu życia związane z tym, że cztery pory roku następują po sobie stosunkowo łagodnie¹². Tymczasem zarówno pod względem ukształtowania powierzchni, jak i cech klimatycznych Europa jest niejednorodna. Uwzględniając czynniki geograficzne oraz klimatyczne, można wyodrębnić trzy Europy: Europę śródziemnomorską, Europę atlantycką oraz Europę kontynentalną¹³. Każda z nich różni się od siebie ukształtowaniem powierzchni, intensywnością opadów, liczbą słonecznych dni w ciągu roku, czy wreszcie amplitudą temperatur występującą między poszczególnymi porami roku. Ponadto specyficzne dla Europy jest to, że góry, rzeki oraz otaczające kontynent niespokojne morza z jednej strony stanowiły barierę dla szybkiego opanowania tego obszaru, z drugiej zaś sprzyjały tendencjom pluralistycznym, których wyrazem było istnienie niewielkich, zwartych społeczności. Z racji zróżnicowania klimatycznego społeczności te dokonywały między sobą intensywnej wymiany handlowej, miały

¹¹ Zob. A. Kwilecki, *Idea zjednoczenia Europy. Polityczno-socjologiczne aspekty integracji zachodnioeuropejskiej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1969, s. 223.

¹² Zob. N. Davies, *Europa. Rozprawa historyka z historią*, tłum. E. Tabakowska, Znak, Kraków 2010, s. 77; oczywiście są od tego wyjątki na peryferiach, czego nie omieszka zaznaczyć uszczypliwym wierszem, charakteryzującym klimat Wysp Brytyjskich, francuski geograf P. Vidal de la Blache: „nędzna wysepka, naokoło woda, ziemi niewiele, ohydna pogoda” (cyt. za: N. Davies, *Europa. Rozprawa historyka z historią*, s. 77).

¹³ Zob. R. Krawczak, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, s. 53–59.

bowiem co innego do zaferowania¹⁴. Fernand Braudel opisuje Morze Śródziemne, jako obszar kontaktów kulturowych, dokonywanych dzięki żegludze, lecz również enklaw konserwatyzmu, zamkniętych na świat, reprezentowany przez mieszkańców gór, które – poza częścią wybrzeża afrykańskiego – to morze otaczają¹⁵. Europę przecinały długie szlaki handlowe, łącząc przeciwległe strony kontynentu. Wokół nich tworzyły się nowe ośrodki miejskie, początkowo jako targowiska, wokół których koncentrowało się życie coraz to bardziej rozległej wspólnoty ludzi obsługujących handel, takich jak strażnicy, karczmarze, kowale, hotelarze itd. Tak powstawały miasta¹⁶, które odegrały ważną rolę w kształtowaniu cywilizacyjnego oblicza Europy¹⁷. Warto przy tym wspomnieć o znaczeniu szlaków pielgrzymkowych, które przecinając Europę, z jednej strony sprzyjały ruchliwości mieszkańców (jako pielgrzymów), z drugiej zaś przyczyniały się do kształtowania tożsamości Europy jako cywilizacji, której istotą była kulturowa i religijna jedność chrześcijańska¹⁸.

PLURALIZM POLITYCZNY I WOLNY HANDEL

Podstawą cywilizacji europejskiej nie jest jedno państwo narodowe, ale swoista jedność europejska, która nie osiągnęła dotąd pełnej formy politycznej. W odróżnieniu od innych kręgów cywilizacyjnych np. Chin, czy Indii, w Europie występował pluralizm państwowo-polityczny. Nie oznacza to, że w historii Europy nie było prób niszczenia tego pluralizmu na rzecz jednego hegemonu, ale jak dotąd się

¹⁴ Zob. J. Wojtanowicz, *Europejska przestrzeń geograficzno-kulturowa*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2008, s. 33–82. Por. R. Krawczak, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, s. 51–66.

¹⁵ Zob. F. Braudel, *Morze śródziemne. Przestrzeń i historia. Ludzie i dziedzictwo*, tłum. M. Boruszyńska-Borowikowa, B. Kuchta, A. Szymanowski, Volumen, Warszawa 1994. Por. tenże, *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*, tłum. T. Mrówczyński, S. Meller, M. Ochab, t. 1–2, Książka i Wiedza, Warszawa 2004.

¹⁶ Zob. B. Zientara, *Historia powszechna średniowiecza*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa 1994, s. 109–111.

¹⁷ „Miasta europejskie rodziły się wraz z Europą i w pewnym sensie sprzyjały również jej narodzinom. Charakteryzują niewątpliwie w sposób zasadniczy nasz kontynent, odkąd zaczął on odgrywać dominującą rolę w świecie, stanowiąc o jego odrębności historycznej i cywilizacyjnej [...]” (L. Benevolo, *Miasto w dziejach Europy*, tłum. H. Cieśla, Wydawnictwo Krąg, Warszawa 1995, s. 9).

¹⁸ Zob. P. Heather, *Imperia i barbarzyńcy*, s. 663. O gęstej sieci szlaków pielgrzymkowych pokrywających Europę w średniowieczu pisze J. Górecki, *Pielgrzymki na Górnym Śląsku w latach 1869–1914*, Katowice 1994. Na temat kulturowego znaczenia szlaków pielgrzymkowych w kształtowaniu tożsamości Europy: zob. Jan Paweł II, *Akt Europejski*, „L'Osservatore Romano” [wyd. polskie] 1983, nr 2 (38), s. 29; por. F. Mroz, *Znaczenie europejskich szlaków pielgrzymkowych w budowaniu tożsamości Europy – przeszłość i teraźniejszość* [on-line]. Dostępny w Internecie: <https://www.depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/10232/86_Mroz_Znaczenie_europejskich_szlakow_pielgrzymkowych.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 29.12.2016].

to nie udało¹⁹. „Do narodzin Europy – wyjaśnia Oskar Halecki – jako wspólnoty historycznej doszło dlatego, że liczne ludy, całkowicie różniące się między sobą, potrafiły – nie niszcząc tego, czym się odróżniały i nie wchodząc do końca w unie polityczne – połączyć się we współpracy opartej na podobnym rozumieniu tradycji i zasad kulturowych”²⁰. Pluralistyczny obraz kontynentu utrwalał zdecentralizowany, niekontrolowany rozwój handlu²¹. Nikt tego handlu nie kontrolował, gdyż ogarniał on zbyt liczne rzesze ludzi, był usytuowany w wielu ośrodkach i posiadał systemowy charakter – to znaczy wymiana była w miarę trwała i pewna, co sprzyjało szybkiemu wprowadzeniu takich instytucji, jak glejt czy list handlowy²². Ograniczenia handlowe, które jakiś władca chciałby wprowadzić na swoim terytorium, prawdopodobnie skończyłyby się przeniesieniem całej handlowej działalności na terytorium innego władztwa, ze szkodą dla wprowadzającego restrykcje²³. Na dłuższy okres nikomu nie opłacało się ograniczać handlu, gdyż w imię doraźnego zysku, np. z wysokich ceł, tracono długofalową korzyść, jaką ten handel przynosił, dając ludziom pracę i stwarzając możliwość bogacenia się całej lokalnej społeczności.

REWOLUCJA MILITARNA

W Europie w drugiej połowie XIV wieku nastąpiła intensyfikacja życia gospodarczego, konkurencji i wynalazczości, szczególnie w dziedzinie wojennej, co było konsekwencją istnienia systemu niezależnych państw, które chciały zachować swą niezależność za pomocą siły militarnej, a to prowadziło bezpośrednio do wyścigu zbrojeń.

Wprowadzenie nowego porządku na mapie politycznej Europy lub utrzymanie dawniejszych podziałów wymagało silnej armii²⁴. Tymczasem dawna feudalna

¹⁹ N. Davies zwraca uwagę na koncepcję równowagi sił pomiędzy najsilniejszymi podmiotami politycznymi w Europie, która w XVIII stała się najważniejszym celem stosunków międzynarodowych. Zob. N. Davies, *Europa. Między Wschodem a Zachodem*, s. 24–25.

²⁰ O. Halecki, *Historia Europy – jej granice i podziały*, tłum. J. M. Kłoczowski, Instytut Europy Środkowo-Wschodniej, Lublin 1994, s. 38.

²¹ Zob. H. Samsonowicz, *Strefy gospodarcze w Europie w średniowieczu i wczesnej epoce nowożytnej, Analiza porównawcza* [on-line]. Dostępny w Internecie: <<http://jazon.hist.uj.edu.pl/zjazd/materialy/samsonowicz.pdf>> [dostęp: 06.08.2016].

²² Zob. K. J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji. Antropologia historii wobec współczesności*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 1996, s. 72; por. R. Mackenny, *Europa XVI wieku*, s. 29–40.

²³ Z podobnymi problemami spotykają się dziś państwa, które jako podmioty aktywności gospodarczej w zglobalizowanym świecie chcą wpływać na wolnorynkową gospodarkę. Zob. H.-P. Martin, H. Schumann, *The Global Trap: Globalization and the Assault on Prosperity and Democracy*, Zed Books, London 1997, p. 76.

²⁴ Zob. R. Mackenny, *Europa XVI wieku*, s. 90–91.

organizacja wojskowa, nieprofesjonalna i powoływana *ad hoc*, nie mogła sprostać nowym czasom, zwłaszcza, gdy pojawiły się nowe rodzaje broni, a poszczególne rodzaje wojsk zaczęły ze sobą współpracować²⁵. Wprowadzenie kuszników z osłabiającymi ich pikinierami i lekką jazdą, ubezpieczającą skrzydła, wyeliminowało średniowiecznego rycerza, szarżującego w ciężkiej zbroi²⁶. Już wtedy pojawili się w republikach włoskich kondotierzy, najemni dowódcy wojskowi, organizujący na zamówienie obronę lub zaczepne akcje wojskowe. Zawodowe wojska zaciężne stały się „towarem”, który kupowano dla zapewnienia sobie bezpieczeństwa lub osłabienia potencjalnego przeciwnika²⁷.

Zasadniczym czynnikiem rewolucjonizującym sposób prowadzenia walki było wprowadzenie broni palnej²⁸. Muszkiet i armata zmieniły nie tylko pole bitwy, lecz również sposoby obwarowywania miast. Armaty stale udoskonalano w wielu konkurencyjnych ośrodkach ludwisarskich, to prowadziło z kolei do ulepszania fortyfikacji, zmiany taktyki, czym przeobrażano także życie całych społeczności, głównie miejskich i architekturę miast²⁹. Jednak najbardziej brzemiennie w skutkach były zmiany w taktyce walki na morzu, dokonane pod wpływem wprowadzenia na statki armat. Początkowo, gdy armaty były ciężkie, ich zasięg niewielki, były bardziej niebezpieczne dla obsługi niż dla przeciwnika i ich zastosowanie we flocie było niewielkie. Stosowano wówczas przeniesioną z lądu taktykę abordażu. Załogi dzieliły się na żeglarzy i żołnierzy, celem było połączenie statków tak, by żołnierze mogli przejść na pokład przeciwnika. Taktykę tę stosowano we flocie hiszpańskiej, która uformowana w tzw. Wielką Armadę w roku 1588 uderzyła na Anglię³⁰. Wówczas admirałowie angielscy, Francis Drake, Martin Frobisher, John Hawkins, zastosowali nową taktykę. Ich okręty były dłuższe, miały większe zanurzenie i niosły więcej żagli, skutkiem czego były szybsze i mogły iść ostrzej pod wiatr. Przede wszystkim jednak były wyposażone w spiżowe armaty usytuowane dzięki wynalazkowi ambrazury (zamykanej furty działowej) na kilku poziomach³¹.

²⁵ O skuteczności długich luków przekonali się Francuzi w 1356 roku po bitwie z Anglikami pod Poitiers. Zob. M. T. Małeck i, *Długi luk na polach bitew Europy*, wyd. elektroniczne 2009, s. 72–78; por. *Łucznicтво. Teoria i praktyka szkolenia*, Polski Związek Łuczniczy, Warszawa 2002, s. 4–5.

²⁶ B. T. Carrey, J. B. Allfree, J. Cairns, *Wojny średniowiecznego świata. Techniki walki*, Bellona, Warszawa 2008, s. 250–254; por. M. Howard, *Wojna w dziejach Europy*, tłum. T. Rybowski, Ossolineum, Warszawa 1990, s. 40.

²⁷ Zob. K. J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 73; por. R. Mackenny, *Europa XVI wieku*, s. 32.

²⁸ Zob. A. Wyczański, *Historia powszechna. Wiek XVI*, WSiP, Warszawa 1987, s. 78.

²⁹ Na przykład renesansowe Urbino, którego architektura jest całkowicie podporządkowana skutecznej obronie przed atakiem artyleryjskim. Zob. R. Mackenny, *Europa XVI wieku*, s. 91–92.

³⁰ Zob. A. Konstam, *Wielka Armada 1588. Wyprawa przeciw Anglii*, tłum. N. Łajszczak, Wydawnictwo Amercom, Poznań 2009; por. tenże, *Hiszpańskie galeony 1530–1690*, Wydawnictwo Napoleon V, Oświęcim 2016, s. 19–46.

³¹ Wynalezienie w 1500 roku furt działowych umożliwiło rozmieszczenie dział nie tylko w kaszelach: dziobowym lub rufowym, lecz także na burtach oraz pod pokładem okrętu lub statku. Zob.

O ile zatem Hiszpanie traktowali swoje okręty jako platformy do przewozu wojska lądowego, o tyle Anglicy potraktowali okręt jako pływającą baterię działową³². Zasada była ta sama, jak u Portugalczyków wyruszających na wody Dalekiego Wschodu kilkadziesiąt lat wcześniej – za żadną cenę nie dopuścić do abordażu³³. I to właśnie miało przynieść Europejczykom przewagę nad każdym przeciwnikiem, który dysponował jedynie liczebną przewagą³⁴.

TRANSOCEANICZNA ŻEGLUGA ORAZ AKUMULACJA KAPITAŁU

Z racji intensywnych kontaktów handlowych w wielu miejscach naraz rozwijało się specyficzne skutnictwo. Budowano mocne statki, zdolne przetrwać każdą pogodę na morzu, w ich konstruowaniu przodowały położone nad najbardziej burzliwymi wodami (np. Biskaje) stocznie północne. To właśnie tutaj zastosowano ster zawiasowy, zamiast kruchego wiosła sterowego³⁵. Funkcjonowało wiele niezależnych ośrodków skutniczych, rybackich, handlu morskiego, a także istniały floty wojenne, których głównym zadaniem jest ochrona morskich szlaków handlowych³⁶. Pluralizm związany z występowaniem niezależnych ośrodków skutniczych oraz handlowych obrazuje z jednej strony, starająca się ogarnąć żeglugę północną Hanza, z drugiej zaś, próbujące narzucić swoją dominację na Morzu Śródziemnym włoskie republiki, ale nigdzie się to właściwie do końca nie udaje³⁷. Istnienie niezależnych ośrodków wzmacniało konkurencję, co wpływało na szybkie wprowadzanie innowacji w zakresie budowy statków. W ten sposób, budując mocne okręty wyposażone w ster zawiasowy, bombardy czy później armaty, Europa przygotowywała „materialny

E. Koczorowski, *Dzieje okrętu. Od starożytności do współczesności*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2002, s. 86; por. R. Hakluyt, *Wyprawy morskie i podróżnicze odkrycia Anglików*, tłum. M. Adamezyk-Garbowska, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988, s. 292–318.

³² Zob. W. Hubert, *Historja wojen morskich*, Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa 1935, s. 61–72.

³³ „[...] kiedy się jednak czyta dzienniki i raporty Vasco da Gamy i Albuquerque’a – opisujące, jak ich okręty torowały sobie ogniem dział drogą przez zmasowane flotyle arabskich dhow i innych lekkich statków, na jakie się natknęli u Wybrzeża Malabarskiego, koło wyspy Ormuz i w cieśninie Malakka – odnosi się wrażenie, że na ich nieszczęsnych przeciwników natarła jakaś pozaziemska, nadludzka siła. Załogi portugalskie stosując nową taktykę, zgodnie z którą »pod żadnym pozorem nie należało dokonywać abordażu, lecz walczyć za pomocą artylerii«, były, praktycznie biorąc, nie do pokonania na morzu” (P. Kennedy, *Mocarstwa świata: narodziny, rozkwit, upadek. Przemiany gospodarcze i konflikty zbrojne w latach 1500–2000*, tłum. M. Kluźniak, Książka i Wiedza, Warszawa 1994, s. 29).

³⁴ Zob. P. Olander, *Wojna Francji z Ligą Augsburską 1688–1697. Działania na morzu*, s. 16–35.

³⁵ Zob. K. J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 71.

³⁶ Zob. K. Gerlach, *Drewno skutnicze*, Warszawska Firma Wydawnicza, Warszawa 2011, s. 218.

³⁷ Zob. K. J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 71.

grunt” pod dalekomorskie wyprawy³⁸. Zamorskie zdobycze Europejczyków nie miały efemerycznego charakteru. Zamierzano budować trwałe imperia, najpierw handlowe, następnie zaś polityczne. Powiększające się zyski, konkurencja państw europejskich w skali świata, a także obrót transoceaniczny prowadziły do dynamizacji wymiany i dalszej ekspansji. Można powiedzieć, że był to samonapędzający się mechanizm, który od razu nieomal przybrał postać systemu ekonomicznej wymiany w skali globalnej (dołączenie się Rosji miało tu ogromne znaczenie)³⁹.

W ten sposób Hiszpania budowała swe imperium w Indiach Zachodnich. Wznoszono forty, kościoły, umacniano administrację, wprowadzano nową gospodarkę rolną, zaś miejscową ludność obłożono podatkami i zmuszano do pracy⁴⁰. Już od roku 1501 zaczęto sprowadzać z Afryki bardziej wytrzymałych na trudy niewolników murzyńskich⁴¹. Wprowadzono system *repetrimientos* (*encomienda*), polegający na dzieleniu ziemi na feudalne włości. Indianie za prawo korzystania z odebranej im ziemi płacili daninę w produktach rolnych lub w złocie, z kolei feudał płacił Koronie odpowiednie podatki⁴². Uruchomiono kopalnie srebra w Potosi, które przez ponad 100 lat były najobfitszym źródłem tego surowca na świecie⁴³. Zaczął funkcjonować nowy korzenny szlak, wiodący z Filipin, poprzez Pacyfik do Acapulco, skąd towar przewożono na grzbietach osłów do Vera Cruz, gdzie czekały już statki, które, zgrupowane w konwojach, przewoziły cenny ładunek przez Atlantyk do Hiszpanii⁴⁴. Hiszpania płaciła srebrem peruwiańskim za towary nabywane w Europie, których część mogła pochodzić z azjatyckich posiadłości

³⁸ Ciekawe, że koncepcja konwoju statków chronionych przez okręty floty przed korsarzami pojawiła się już w średniowiecznej Europie, a rozwinęła się szczególnie w czasie walki pomiędzy mocarstwami kolonialnymi. Dobrego przykładu dostarczają wojny angielsko-holenderskie. Zob. W. Hubert, *Historia wojen morskich*, s. 73–106.

³⁹ Zob. K. J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 74.

⁴⁰ R. Krawczyk zwraca uwagę, że Portugalczycy i Hiszpanie byli pierwsi, jako zdobywcy, ale ich kolonizacja, przynajmniej w pierwszej fazie miała bardziej cechy rabunku, niż ekonomicznej eksploatacji kolonii. „W pierwszej fazie zdobywczego szalu Hiszpanie przetopili na sztaby praktycznie wszystkie ozdobne artefakty cywilizacji Majów i Azteków. Z punktu widzenia archeologii przekształcili region bogaty w zabytki w archeologiczną pustynię. Do dzisiaj trudniej znaleźć wartościowy przedmiot, pochodzący z przedkolumbijskiej Ameryki, niż z kraju Sumerów sprzed 5000 lat” (R. Krawczyk, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, s. 255).

⁴¹ Ludność murzyńska z Afryki Zachodniej wykazywała genetyczną odporność na malarię, która w tym okresie, ale także i w późniejszych wiekach zbierała straszne żniwo wśród Europejczyków. W rejonach malarycznych korzystano więc z niewolniczej pracy murzynów. Sytuacja się nieco poprawiła po odkryciu w latach czterdziestych XVII wieku i upowszechnieniu dostępu do chininy. Najlepiej chininę wykorzystywali Brytyjczycy, którzy dzięki plantacjom mieli nieograniczony do niej dostęp w rejonach najbardziej narażonych na występowanie malarii. Zob. H. Hobhouse, *Ziarna zmian. Sześć roślin, które zmieniły oblicze świata*, tłum. M. Fedyszak, MUZA S.A., Warszawa 2010, s. 24–85.

⁴² Zob. R. Krawczyk, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, s. 247.

⁴³ Zob. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, s. 27.

⁴⁴ Zob. H. J. Parry, *Morskie imperium Hiszpanii*, tłum. S. Bławat, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983, s. 224–226.

Rosji, reszta wydatków szła na opłacenie wojny w Niderlandach⁴⁵. Tak właśnie tworzył się światowy system finansowania wymiany handlowej i działalności ekonomicznej. Indeks handlu transatlantyckiego zwiększył się od roku 1510–1550 ośmiokrotnie, a do 1610 jeszcze trzykrotnie⁴⁶. Świadczy to dobitnie o znaczeniu, jakie miała ta wymiana dla całej światowej ekonomii⁴⁷.

NAUKA, TECHNIKA I DRUK

W proces ekspansji Europejczyków bezpośrednio włączone były: rozwój nauki i techniki, które w naturalny sposób przygotowały i przyspieszały ekspansję, gdyż zgromadzone środki materialne umożliwiały eksperymenty, popieranie nauk oraz nabywanie nowych rozwiązań technicznych. Dodajmy, że chodzi zwłaszcza o rozwój nauk szczegółowych, których użyteczny cel⁴⁸ wpisał się w model poznania matematycznego. Dzięki zastosowaniu doświadczenia i eksperymentów przyczynił się do rozwoju nauki i techniki, które to zmieniły oblicze Europy oraz świata⁴⁹. Doprowadziło to ostatecznie do wybuchu tzw. rewolucji przemysłowej, dzięki której w XIX wieku Europa stała się „fabryką świata”⁵⁰. Wynalazki techniczne oraz innowacje, które zdynamizowały rozwój gospodarczy w Europie to przede wszystkim: koło wodne, okulary, zegar mechaniczny, druk ruchomą czcionką, proch strzelniczy, pług koleśny, chomąto końskie, wiatrak, trójpolówka, oczynszowanie chłopów i prawo własności⁵¹.

Należy odnotować, że na progu epoki nowożytnej, pod względem rozwoju techniki i wynalazczości, Chiny znacząco wyprzedzały Europę. Zdaniem Kennedy’ego: „Chińskie miasta były znacznie większe niż ich odpowiedniki w średniowiecznej Europie, podobnie jak chińskie szlaki handlowe. Papierowy pieniądz znacznie wcześniej spowodował rozkwit rynków. W ostatnich dekadach XI stulecia istniał

⁴⁵ Zob. R. Mackenny, *Europa XVI wieku*, s. 75–76.

⁴⁶ Zob. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, s. 27; por. I. Wallerstein, *The Modern World System*, t. 1: *Capitalist. Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York-London 1974, p. 170.

⁴⁷ Zob. K.J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 75.

⁴⁸ Zob. P. Rossi, *Francis Bacon. From Magic to Science*, transl. S. Rabinovitch, Chicago 1978, s. 1–7.

⁴⁹ Zob. P. Jaroszyński, *Spór o Europę. Zderzenia cywilizacji*, PTTA, Lublin 2015, s. 55. Na temat zmiany koncepcji poznania naukowego w nowożytnej Europie zob. szerzej tenże, *Człowiek i nauka*, PTTA, Lublin 2008, s. 121–205.

⁵⁰ Zob. N. Davies, *Europa. Między Wschodem a Zachodem*, s. 26; por. tenże, *Europa. Rozprawa historyka z historią*, s. 813–832, 1301.

⁵¹ Zob. D.S. Landes, *Bogactwo i nędza narodów. Dlaczego jedni są tak bogaci, a inni tak ubodzy*, tłum. H. Jankowska, MUZA, Warszawa 2007, s. 53–82.

w północnych Chinach olbrzymi przemysł stalowy, produkujący około 123 tys. ton rocznie, głównie na potrzeby wojska i rządu, istniała armia licząca milion żołnierzy [...] było to znacznie więcej niż cała brytyjska produkcja żelaza w pierwszej fazie rewolucji przemysłowej. Chińczycy prawdopodobnie jako pierwsi wynaleźli proch strzelniczy, a armat używali już Mingowie dla obalenia mongolskich władców w końcu XIV w.⁵². W tym okresie chińska armia liczyła 1 milion żołnierzy wyposażonych w broń palną, podczas gdy król angielski Henryk V mógł wystawić zaledwie 5 tysięcy ludzi, uzbrojonych w łuki, miecze i piki. Kiedy wyruszał na wojnę z Francją jego wojacy przepływali kanał La Manche czterema łodziami rybackimi, zabierającymi jednorazowo nie więcej niż 100 osób⁵³.

Biorąc pod uwagę powyższe informacje, to Chiny powinny podbić Europę i obie Ameryki, nie zaś stać się teatrem ścierania się wpływów obcych mocarstw⁵⁴. Tymczasem o ile około 1500 roku przewaga technologiczna Chin nad innymi cywilizacjami nie budziła wątpliwości, o tyle statystyki prowadzone od połowy XVIII wieku nie pozostawiają już wątpliwości, co do narastającej dominacji cywilizacji europejskiej nad resztą świata⁵⁵. Ogólnie rzecz biorąc, Europa potrafiła wiele wynalazków przejąć i wykorzystać, dynamizując w ten sposób rozwój gospodarczy oraz ekspansję.

R. Krawczyk, wyjaśniając fenomen sukcesu odkrywczego oraz kolonialnego Europejczyków, wskazuje na cechy, które Europejczycy z zachodniej części kontynentu odziedziczyli po greckich oraz rzymskich przedsiębiorcach, a które wpływały na dynamizację ekspansji handlowej, militarnej oraz kulturowej. Pierwsza cecha charakteryzująca Europejczyków to „chciwość”, która stymulowała przedsiębiorczość i aktywność gospodarczą⁵⁶, podczas gdy w cywilizacjach Orientu przedsiębiorczość indywidualna z reguły była blokowana przez władzę polityczną. Drugą cechą charakteryzującą Europejczyków była „ciekawość”, skłaniająca do odkrywania nowych

⁵² P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, s. 6. H. Hobhouse sporządził interesującą tabelę wykazującą przewagę cywilizacji chińskiej nad europejską w zakresie wynalazków technicznych w epoce przed rewolucją przemysłową. Przewaga Chin nad Europą wynosiła od kilkudziesięciu lat do kilkunastu stuleci. Zob. H. Hobhouse, *Ziarna zmian. Sześć roślin, które zmieniły oblicze świata*, s. 169–170.

⁵³ G. Menzies, *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, s. 41.

⁵⁴ Istnieją świadectwa, że w 1421 roku Chiny dysponowały flotą liczącą 1350 jednostek bojowych w tym około 400 wielkich pływających fortec oraz 250 okrętów zdolnych do przeprowadzenia dalekomorskich rejsów. Największe sukcesy odniosła flota admirała Cheng Ho, dokonując siedmiu wypraw dalekomorskich w latach 1405–1433. Zob. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, s. 6; por. G. Menzies, *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, s. 358.

⁵⁵ Zob. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, s. 149.

⁵⁶ Owa chęć bogacenia się była ważnym motywem podróży dalekomorskich oraz odkryć zainicjowanych przez Portugalczyków i Hiszpanów. Portugalczycy pragnęli znaleźć drogę do Indii, aby opanować i zmonopolizować handel przyprawami. Z kolei Kolumb przed wyprawą z 1492 roku usłyszał od Króla Ferdynanda następujące słowa: „Znajdź złoto. Jeśli zdołasz, czyn to w sposób ludzki, ale znajdź je za wszelką cenę” (R. Sédillot, *Moralna i niemoralna historia pieniądza*, tłum. K. Szeżyńska-Mačkowiak, Wydawnictwo WAB, Warszawa 2010, s. 93).

terenów; podczas gdy w cywilizacjach Orientu ciekawość naukowa była tłumiona, jeśli stała w sprzeczności z zasadami religijnymi. Trzecią cechą wyeksponowaną przez Krawczyka było „poczucie misji”, skłaniające do eksportu idei i postaw; ta cecha w różny sposób uwidoczniła się w islamie (dżihad), czy w sposób łagodny w buddyzmie, jednak była prawie nieobecna w cywilizacji hinduskiej i chińskiej⁵⁷. Te trzy cechy nie przyniosłyby tak zdumiewających rezultatów, gdyby nie było jeszcze „możliwości ich realizacji” ze względu na brak w Europie (poza Moskwą i Bałkanami) despotycznego centrum władzy blokującego indywidualną aktywność w różnych dziedzinach. Stąd P. Kennedy narastającą przewagę techniczną Zachodu nad Orientem wiąże z decentralizacją władzy państwowej w Europie, składającej się z wielu królestw, księstw oraz wolnych miast, z których żadne nie było zdolne do narzucenia swojej władzy pozostałym. W przeciwieństwie do Europy, władza w Chinach, Indiach Wielkiego Mongoła, carskiej Rosji, Bizancjum czy Imperium Otomańskim miała charakter ściśle scentralizowanej hierarchii⁵⁸.

Szczególne znaczenie dla Europy miał wynalazek druku z 1440 roku. Dzięki niemu można było dowolnie i bezpiecznie rozpowszechniać nie tylko idee heretyckie, lecz również wiadomości przydatne w każdej dziedzinie⁵⁹. Powstawały almanachy, informujące o podstawowych zasadach lecznictwa, uprawy roli czy o szczególnych rzemiosłach. Europa już nie tylko wymyślała nowe techniki, lecz je upowszechniała. Wraz z drukiem zaczęło kiełkować coś, co po kilku stuleciach zaowocowało tzw. kulturą masową, nieznaną nigdzie indziej na świecie⁶⁰.

OKRĘT I RACJONALNY ODKRYWCA

Dla unaocznienia procesu tworzenia się potęgi Europy zwróćmy uwagę na okręty i żeglugę, które ujawniały zdolności, umiejętności i wiedzę ludzi wówczas żyjących, bezpośrednio przyczyniając się do panowania Europy nad światem.

Przyjmuje się, że typem okrętu, który umożliwił dalekie podróże, była karawela, dość powszechnie wykorzystywana w Portugalii, kraju, który jako pierwszy stanął do „wyścigu na oceany”. Karawele były głównie jednostkami rybackimi i dopiero Henryk Żeglarz wykorzystał je w wyprawach do Afryki Zachodniej, jako żaglowce nadające się do halsowania ze względu na stale wiejące tam północno-

⁵⁷ Zob. R. Krawczyk, *Podstawy cywilizacji europejskiej*, s. 258.

⁵⁸ Zob. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers*, s. 17.

⁵⁹ „Choć druk znacznie się w Chinach przyczynił do utrwalenia i rozpowszechnienia wiedzy, nigdy nie doszło tam do takiej »eksplozji« jak w Europie” (D.S. Landes, *Bogactwo i nędza narodów. Dlaczego jedni są tak bogaci, a inni tak ubodzy*, s. 74).

⁶⁰ Zob. K.J. Brozi, *Postwanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 75.

-wschodnie pasaty⁶¹. Znając specyfikę katalońskiej *kogi* oraz arabskiej *dhow*⁶², Henryk wykorzystał zalety obu typów statków: „wyposażył w ster rufowy okręt nowego typu wzoru, karawelę, skrzyżowanie katalońskiej *kogi* i arabskiej *dhow* [...] karawele miały żagle łańskie na grotmaszcie i bezanmaszcie, a żagiel rejowy na fokmaszcie. Na morzu ożaglowanie fokmasztu można było zmienić z rejowego na łańskie i odwrotnie. Żeglarz mógł płynąć z Portugalii na południe pod żaglami rejowymi z silnym wiatrem, potem zmienić żagle na łańskie i wrócić na północ pod wiatr”⁶³. Henryk miał do dyspozycji okręt, który w konstrukcji oraz specyfice żeglowania korzystał z idei katalońskich oraz arabskich. Zwłaszcza arabskie *dhow* dobrze radziły sobie z pływaniem pod wiatr. Karawela pomysłu Henryka Żeglarza świetnie nadawała się do halsowania – poruszania się okrętu w ogólnie przyjętym kierunku zakosami – pomysłu wywodzącego się ze szkoły morskiej w Sagres⁶⁴.

Późniejsze i dalsze wyprawy zmniejszyły jednak znaczenie tego typu jednostki, która już przedtem uległa znacznemu przeobrażeniu po zmianie ożaglowania z łańskiego na rejowe⁶⁵. Najsłynniejsze karawele to „Ninia” i „Pinta” z pierwszej wyprawy Kolumba, ale należy zwrócić uwagę, że podstawowym, flagowym okrętem wyprawy z 1492 roku była „Santa Maria” – karaka, która miała już rodowód całkowicie europejski, również podstawowe statki słynnej wyprawy do Indii Vasco da Gamy z 1497 roku „Sao Gabriel” i „Sao Rafael” były karakami. Statki te różniły się od karawel wyższym i szerszym kadłubem. Nie mogły zatem osiągać takich prędkości jak karawele, ale górowały nad nimi większymi gabarytami, większą pojemnością, a zatem lepszymi warunkami bytowymi dla załogi. Długie i wysokie nadbudówki na dziobie i rufie przykryte daszkami przeciwsłonecznymi stanowiły cechę wyróżniającą karakę od innych typów statków z tej epoki⁶⁶. Nie należy zatem sądzić, że to właśnie karawela czysto europejskiego pomysłu umożliwiła „zdobycie świata”. Ani nie była ona czysto europejska, lecz najpewniej arabskiego pochodzenia, ani też karawele nie uczestniczyły masowo w wielkich odkrywczych wyprawach, lecz karaki⁶⁷.

⁶¹ „Przed 1420 rokiem Henryk zaprojektował karawele oceaniczną, która całymi tygodniami mogła pozostawać na pełnym morzu” (G. Menzies, *1421 rok w którym Chińczycy opłynęli świat*, s. 295).

⁶² Zob. E. Koczorowski, *Dzieje okrętu. Od starożytności do współczesności*, s. 75–82.

⁶³ G. Menzies, *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, s. 292–293.

⁶⁴ Zob. R.H. Major, *The Life of Prince Henry of Portugal*, Frank Cass Ltd., London 1967, s. 110.

⁶⁵ Zob. E. Koczorowski, *Dzieje okrętu. Od starożytności do współczesności*, s. 83.

⁶⁶ Zob. tamże, s. 84–86.

⁶⁷ Zob. K.J. Brozi przytacza wymowne dane pokazujące znaczenie floty w opanowywaniu przez Europejczyków świata w wieku XVIII. Holandia w roku 1700 miała 10000 statków o łącznej nośności ponad 500 000 ton. Stanowiło to połowę floty światowej. Na drugim miejscu byli Brytyjczycy z flotą o nośności 270 000 ton. Około roku 1770 Wielka Brytania miała już flotę o nośności przeszło 700 000 ton. Francja w roku 1800 osiągnęła ten sam wynik, lecz w tym czasie Brytyjczycy mieli już flotę o nośności blisko 2 000000 ton, co stanowiło niezaprzeczalny rekord. Zob. tenże, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 76. Por. P. Kennedy, *The Rise and Fall of the Great Powers...*, s. 99.

M. Rosa zwraca uwagę, że ten, kto posiada wiedzę, posiada również władzę, a pod koniec XV wieku nie było władcy, który wiedziałby o Oceanie Atlantyckim oraz żeglarstwie więcej niż Jan II, król Portugalii. To od niego pochodzi koncepcje wykorzystania niewielkich karaweli zaopatrzonych w potężne armaty oraz stosowania manewru tzw. „odbicia”, gdy armata strzela tak, że kula, odbiwszy się od lustra wody, dociera do statku nieprzyjaciela na wysokości zanurzenia. Oba te wynalazki okazały się absolutnie przełomowe. Po pierwsze, karawela stanowi mniejszy cel, jednocześnie potrafi szybciej zmieniać kierunek i okrążyć większą jednostkę. Jest zatem niezwykle zwrotna w porównaniu z okrętami arabskimi czy chińskimi dżonkami. Po drugie, kula armatnia dosięgająca statku na wysokości linii zanurzenia powoduje straszliwe zniszczenia⁶⁸.

Portugalczycy posiadali wiedzę na temat kulistości świata z powstałej około roku 150 *Geografii* Ptolemeusza. *Geografia* była dostępna w Europie w formie rękopiśmiennej od około 1409 roku, pierwszy raz została opublikowana w 1475 roku, do 1492 roku, osiągając ponad pięć wydań⁶⁹. Na przykład Kolumb posiadał *Geografię* wydaną w 1478, wiedział więc to, co Ptolemeusz zapisał na temat naszego świata⁷⁰.

W 1415 roku Portugalczycy zdobyli Ceutę, zajęta w 710 roku przez muzułmanów. Był to pierwszy „krok na drugą stronę morza” i oznaczał początek mającej przynieść wielkie dokonania epoki ekspansji. Od 1420 roku dysponowali także okrętem zdolnym do odbycia dalekomorskich podróży, a zasady jego konstrukcji stanowiły tajemnicę: tym, którzy chcieli odsprzedać jednostki, wymienić je lub zostawić w innym kraju, jako wzór do budowy, groziły surowe kary⁷¹.

Już około roku 1340 statki portugalskie próbowały dopłynąć do Wysp Kanaryjskich, a przed 1424 rokiem miały docierać do wybrzeży Kanady. Obszar ten wówczas nazwano Antilhas – Ante- Ilhas [*ilha* – port. wyspa]. Sytuuje to odkrycie Wysp, czyli Azorów, na okres przed rokiem 1424⁷².

⁶⁸ Zob. M. Rosa, *Kolumb. Historia nieznaną*, tłum. M. Szafrńska-Brandt, Rebis, Poznań 2012, s. 28–29.

⁶⁹ Zob. Miles H. Davidson, *Columbus Then and Now: A Life Reexamined*, University of Oklahoma Press, London 1997, s. 95.

⁷⁰ „Zawsze czytałem, że świat, to jest ziemia i woda, miały kształt kuli. Wiem dobrze, że doświadczenia Ptolemeusza oraz wszystkich, którzy pisali na ten temat, opierają tę opinię na zjawiskach i doświadczeniach, jak zaćmienie Księżyca oraz inne [...]. Ptolemeusz oraz inni uczeni, którzy pisali o kształcie Ziemi, myśleli, że ona jest kulista[...]. (*Cristóbal Colón, Textos y documentos completos*, ed. C. Varela, *Nuevas Cartas*, ed. J. Gil, Madrid 1997, 195, 198, tłum. M. Szafrńska-Brandt).

⁷¹ Gdy Kapitan Arzili dowiedział się, że Maurowie z Larache przechwycili cztery karawele, zebrał niezwłocznie flotę w celu ich odzyskania. Po dotarciu na miejsce odkrył, że karawele zostały wciągnięte na ląd, wobec tego, w obliczu niemożności ich odebrania, ostrzelał i spalił statki, uniemożliwiając Arabom poznanie ich konstrukcji. Zob. C. Selvagem, *Portugal Militar. Compêndio de historia nilitar e naval de Portugal, desde as origens do Estado portugalense até o fim de Bragança*, Lisboa 1931, s. 264.

⁷² Zob. M. Rosa, *Historia nieznaną*, s. 39.

Rozbudowa floty przez księcia Henryka Żeglarza – wielkiego mistrza Zakonu Chrystusa, oraz penetracja Atlantyku doprowadziły do rozpoczęcia metodycznie organizowanych wypraw odkrywczych wzdłuż wybrzeży Afryki. W 1434 roku Gil Eanes z inspiracji Henryka dociera do Przylądka Bojador w Afryce zachodniej i w ten sposób otwiera umysły Portugalczyków na dalsze wyprawy na południe (Portugalczycy byli przekonani, że przylądek ten leży na krańcu świata). Następnie dopłynęli w 1441 roku do Przylądka Blanc, w 1445 okrążyli przylądek Vert i dotarli do ujścia rzeki Gambia około roku 1446. W 1481 roku dobili do wybrzeża dzisiejszej Ghany, gdzie zbudowali fort São Jorge de la Mina. Rok później Diogo Cão dotarł do ujścia Konga i popłynął dalej na południe, osiągając w 1483 roku przylądek Lobo w Angoli. Wyprawy Portugalczyków nie zapuszczały się w głąb afrykańskiego lądu, prawdziwym bowiem celem było znalezienie morskiej drogi do Indii. Wybrzeże Afryki stanowiło punkt zaopatrzenia w świeżą żywność i wodę⁷³. Następnym krokiem koniecznym w dokonaniu ekspansji było zmierzenie w 1485 roku wysokości Słońca na równiku, co umożliwiło przygotowanie skali do pomiarów szerokości geograficznej w ciągu dnia. To odkrycie umożliwiło Portugalczykom wypływanie na pełne morze przy jednoczesnej kontroli swojego położenia. W XV wieku uczeni portugalscy obliczyli także rozmiary Ziemi z marginesem błędu wynoszącym 4%⁷⁴.

Wyprawy portugalskie, niezależnie od swych celów politycznych (poszukiwanie istniejącego jakoby w Afryce tajemniczego państwa chrześcijańskiego – Etiopii i Kapłana Jana, mitycznego władcy tego kraju), zakładały sobie cele handlowe (poszukiwanie źródeł afrykańskiego złota, a potem także drogi morskiej do Indii) i miały ogromne znaczenie dla rozwoju handlu portugalskiego, przyniosły także rozwój handlu niewolnikami z zachodniej Afryki⁷⁵.

Osobną kwestię stanowi pozyskanie wiedzy na temat nieodkrytych jeszcze lądów z dostępnych Portugalczykom map świata. *Geografia* Ptolemeusza zrewolucjonizowała kartografię i dzieje odkryć geograficznych. Ale choć była genialnym dziełem, nie zawierała map, tylko objaśnienie, jak korzystać z wiedzy, aby mapy sporządzać. G. Menzies argumentuje, że do momentu wyprawy Kolumba Portugalczycy mogli zdobyć informacje na temat Nowego Świata z map Zuane Pizzigano z 1424 roku oraz Fra Mauro z 1459 roku. Zwłaszcza mapa Pizzigano przedstawia ziemie nazywane przez Portugalczyków „Antilhas”. Azory nazywane były *Ilhas Tercieras* i to z tego powodu *Ante-Ilhas* otrzymały swoją nazwę, ponieważ leżały dalej niż wyspy – *Ilhas, islas*. Jedynym lądem położonym naprzeciw Azorów, na zachodzie, na tym samym

⁷³ Portugalczycy nie mogli prowadzić działalności osadniczej, ponieważ nie mieli wystarczających zasobów ludzkich. W 1500 roku ludność tego państwa liczyła około miliona osób. Jeśli założymy, że około połowę z tego stanowiły kobiety, a 50% reszty dzieci i osoby starsze, pozostawało około 250 tysięcy mężczyzn do obrony królestwa, pracy na roli i odkrywania nowych lądów. Jest to zbyt mało, aby wyprawiać się za morze i brać w posiadanie rozległe terytoria Afryki i Ameryki. Zob. M. Rosa, *Historia nieznaną*, s. 39.

⁷⁴ Zob. tamże, s. 36–37.

⁷⁵ Zob. B. Zientara, *Historia powszechna średniowiecza*, Trio, Warszawa 1994, s. 313.

równoleżniku, co Lizbona, jest dzisiejsza Ameryka Północna⁷⁶. W lutym 1457 Henryk Żeglarz zlecił Fra Maurovi wykonanie w tajemnicy *mapamundi* uwzględniającej najświeższe odkrycia Portugalczyków⁷⁷. Po wyprawach Kolumba Europejczycy mieli dostęp do map: Albero Cantino z 1502, Martina Waldseemüllera z 1507, Piri Reisa z 1513, oraz Jeana Rotza z 1542. Wszystkie te mapy przedstawiają nieodkryte jeszcze przez Europejczyków rejony świata, ponadto sami Europejscy odkrywcy wspominają o wcześniejszych mapach sporządzonych, zanim wyruszyli ze swoich portów na wyprawy odkrywcze: odnośne zapiski znajdziemy w dziennikach B. Diasa, V. da Gamy, K. Kolumba, P.A. Cabrała, F. Magellana oraz J. Cooka⁷⁸.

Znany jest fakt, że pierwszy do Przylądka Dobrej Nadziei dotarł w roku 1487 Bartolomeo Dias, który nazwał go zresztą Przylądkiem Burz. Dalej nie popłynął, gdyż sztormy tak przeraziły załogę, iż zagroziła buntem w wypadku kontynuacji podróży na wschód⁷⁹. Dias wrócił do Lizbony, jednocześnie król Portugalii – Jan II – wysłał łodem szpiega w przebraniu kupca, Pedra Cavilhao (właśc. Pêro da Covilhã), który miał zbadać warunki żeglugi na wschodnim wybrzeżu Afryki. I rzeczywiście dotarł do Abisynii, Zanzibaru, Mozambiku, Hormuzu i Indii, a następnie w liście powiadomił władcę o możliwościach wyprawy na wschód przez Ocean Indyjski⁸⁰. Rozpoczęto przygotowania, a naczelnym projektantem i nadzorcą budowy floty został z racji doświadczenia właśnie Bartolomeo Dias. Przygotowano mocne okręty (karaki), niezwykle silnie uzbrojone (miały po 20 żelaznych dział, nie licząc innego uzbrojenia), i 8 lipca 1497 roku wyruszyła eskadra Vasco da Gamy. Składała się z czterech jednostek: dwóch bliźniaczych karak – „Sao Gabriel” i „Sao Rafael” (obydwie wielkości „Santa Marii”), karaweli „Berrio” oraz statku transportowego, który uległ później zniszczeniu u brzegów Afryki⁸¹. Zaskakująca

⁷⁶ Zob. M. Rosa, *Kolumb. Historia nieznaną*, s. 54.

⁷⁷ Oto słowa Fra Maura potwierdzające dotarcie do Ameryki Północnej Portugalczyków na długo przed Kolumbem: „Dotarło do nas wiele przedziwnych świadectw, głównie od tych, których Jego Królewska Mość król Portugalii wysłał na karawelach, by odkrywali i oglądali na własne oczy [...] na odległość ponad dwóch tysięcy mil od Cieśniny Gibraltarskiej[...]. Ludzie ci sporządzili nowe mapy z tej żeglugi i ponadawali nowe nazwy rzekom, zatokom, przylądkom, portom; z map tych miałem odpis. A jeśli kto chce poddawać w wątpliwość to, co tamci ujrzeli na własne oczy, tym bardziej nie powinien wierzyć wszystkim, którzy w swych pismach opowiadają o rzeczach, których nie widzieli, lecz po prostu je wymyślili” (J. Cortesão, *A Política de Sigilo nos Descobrimentos*, Lisboa 1960, s. 81–85; cyt. za: M. Rosa, *Kolumb. Historia nieznaną*, s. 58).

⁷⁸ Zob. G. Menzies, *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, s. 352.

⁷⁹ Nieznana jest dokładna data podróży Diasa. Większość badaczy przyjmuje, że opuścił on Lizbonę na początku sierpnia 1487, opłynął Przylądek Dobrej Nadziei i bezpiecznie powrócił do Lizbony w grudniu 1488, po 16 miesiącach żeglugi. Zob. M. Rosa, *Kolumb. Historia nieznaną*, s. 71.

⁸⁰ Na temat misji Pêro da Covilhã zob. M. Page, *The First Global Village. How Portugal Changed the World*, Leya 2012, s. 117–125; por. A. Cortesão, *A ‘Carta de Marear’ em 1487 entregue por D. João II a Pêro da Covilhã*, *Memórias de Academia das Ciências de Lisboa*, „Classe de Ciências 1974, 17, s. 165–167.

⁸¹ Zob. A. Velho, *Relacja z wyprawy Vasco da Gamy do Indii*, tłum. E. Milewska, wstęp i red. nauk. J. Kieniewicz, *Novuus Orbis*, Gdańsk 1996, s. 3; por. K.J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 78.

była trasa podróży, po dopłynięciu bowiem na szerokość Gwinei eskadra odeszła na pełny Atlantyk, omijając przeciwne wiatry Zatoki Gwinejskiej i Prąd Benguelski, a następnie zawróciła na wschód, docierając z powrotem do Afryki na szerokości Zatoki Św. Heleny. Manewr ten byłby niewykonalny bez zastosowania astronawigacji, co świadczy o drobiazgowym przygotowaniu tej wyprawy. Mamy zatem do czynienia z racjonalnym i celowym podejściem do owych niezwykle kosztownych przedsięwzięć⁸².

Podobnie wątpliwości rodzą się, co do „przypadkowego odkrycia” Ameryki przez K. Kolumba. Dlaczego wyruszał on na zachód z Wysp Kanaryjskich, choć ze znanej mu mapy Toscanellego wynikało, że Kataj – do którego oficjalnie zmierzał – miał się znajdować dokładnie na szerokości Morza Śródziemnego? Dlaczego po wylądowaniu na Bahamach, zamiast zwrócić się ku hipotetycznemu Katajowi na północny zachód, płynię na południowy zachód i trafia na Kubę, a następnie mimo przeciwnych wiatrów trafia na Haiti? Skąd wiedział, że Antyle leżą dokładnie 2700 mil morskich od Wysp Kanaryjskich, gdy mówił, że spodziewa się dotrzeć do Kataju po przepłynięciu 750 lig – co znaczy to samo? Skąd wiedział, jak wracać, by nie zatrzymały go przeciwne prądy okołorównikowe?⁸³ Pytań tych można stawiać więcej, lecz niezależnie od odpowiedzi, wydaje się pewne, że Kolumb posiadał znacznie dokładniejszą wiedzę niż przekazała nam to legenda⁸⁴. Był żeglarzem, który pływał od Gwinei do Islandii (prawdopodobnie jeszcze dalej – do Kanady, pisał przecież o wyprawie na 100 lig za Thule⁸⁵), znał cały basen Morza Śródziemnego⁸⁶. Można powiedzieć, że to raczej legenda przekazała nam obraz szaleńca wyruszającego na całkowicie nieznaną „Morze Ciemności”, podczas gdy z historii wyłania się postać odważnego, racjonalnego i przewidującego odkrywcy.

K. Brozi argumentuje, że ten, kto potrafi zbudować tak skomplikowaną konstrukcję, jaką jest piętnastowieczny statek, znaleźć fundusze na ten cel, wytyczyć drogę na morzu, określić realne zadania i zainteresować nimi innych, nie może

⁸² Zob. A. Velho, *Relacja z wyprawy Vasco da Gamy do Indii*, s. 4; zob. także: F.C. Domingues, N. Safier, *Science and Technology in Portuguese Navigation: the Idea of Experience in the Sixteenth Century*, in: F. Bethencourt, D.R. Curto, *Portuguese Oceanic Expansion, 1400–1800*, Cambridge University Press, New York 2007, s. 460–479.

⁸³ Zob. K.J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 78.

⁸⁴ M. Rosa argumentuje, że Kolumb był świetnie zorientowany w zakresie kartografii i nawigacji. Posiadał też wiedzę o istnieniu i położeniu nowego świata z tajnych map świata, którymi dysponował Jan II. Z lektury dzieła M. Rosy wyłania się obraz Kolumba, jako szpiega na usługach Portugalii, świadomie wprowadzającego w błąd parę królewską Hiszpanii, uwikłanego w misterną grę, której efektem było zawarcie traktatu w Tordesillas (1494 rok), sankcjonującego panowanie Portugalczyków nad szlakiem morskim do Indii i tym samym umożliwiającego przejęcie monopolu w handlu korzennymi. Zob. M. Rosa, *Kolumb. Historia nieznaną*, s. 187–289.

⁸⁵ „Popłynąłem w roku czterysta siedemdziesiątym i siódmym, w miesiącu lutym, poza wyspę Tile, sto lig [...], a wyspa ta nie leży w obrębie linii obejmującej zachód, jak mówi Ptolemeusz, lecz o wiele dalej w kierunku zachodnim” (cyt. za: M. Rosa, *Kolumb. Historia nieznaną*, s. 231).

⁸⁶ Zob. G. Menzies, *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, s. 322.

być szalonym podróżnikiem, lecz musi być racjonalnym i trzeźwo kalkulującym członkiem społeczności kupieckiej, nastawionej na zysk i konkurencję⁸⁷. A taką była społeczność, z której wywodził się Kolumb⁸⁸, Bartolomeo Diaz czy Vasco da Gama. Wcześniej wielkie podróżnicze przedsięwzięcia organizowali na wschód Wenecjanie i Florentyńczycy, którzy zarabiali na korzenaliach. W imię konkurencji wewnątrz europejskiej (*contra Portugalia*), Wenecjanie uzbrajali flotę Kalikatu z Wybrzeża Malabarskiego, walczącą przeciwko Portugalczykom: Francisco de Alameidzie i Alfonso de Albuquerque'owi. Przez następne stulecia konflikty europejskie toczyły się od razu na dwóch scenach: kontynentalnej i na odległej, kolonialnej. Konkurencja ta doprowadziła do powstania światowego systemu handlowego i produkcyjnego, jej przedłużeniem były wojny, z których ta o panowanie na morzach wydawała się najważniejsza, równocześnie doprowadziła do powstania społeczeństwa przemysłowego i do rozwoju kolonii. Obydwie tendencje umacniały się nawzajem, gdyż kolonie to rynki surowców, taniej siły roboczej i niekiedy też rynki zbytu. Konkurencja przemysłowa zmieniła oblicze społeczeństw europejskich (pojawienie się bezrobocia, spadek znaczenia rolnictwa, rozkład struktury feudalnej itd.), co zmusiło całe rzesze ludzi do emigracji do kolonii.

Jeżeli jeszcze – wyjaśnia K.J. Brozi – na to nałożą się konflikty religijne (sprzed pokoju westwalskiego z roku 1648), to mamy do czynienia z ogromną i nasilającą się ekspansją: kupiecką, militarną, religijną, handlową w masowym sensie, ludzką w znaczeniu emigracji i wreszcie *summa summarum* kulturową, bo wszystkie te czynniki przenosiły na nowe terytoria pewną część życia w Europie⁸⁹.

Należy zgodzić z opinią K. Broziego, że to jest droga, na której cywilizacja europejska zawojowała świat.

PODSUMOWANIE

W artykule zwrócono uwagę na źródła geograficznej ekspansji Europejczyków, oraz wskazano na jej skutki. Datą przełomową dla ekspansji europejskiej był rok 1500, nastąpiło wówczas przesunięcie centrum gospodarczego Europy z basenu Morza Śródziemnego nad Ocean Atlantycki i podział na kraje żyjące ekspansją zamorską oraz kraje całkowicie lądowe, skupione na swojej pozycji wewnątrzkontynentalnej). Ale krytyczne dla konstytuowania się idei ekspansji europejskiej były wieki XIV i XV. W tym okresie zaszły zmiany, umożliwiające zainicjowanie procesu wiel-

⁸⁷ Zob. K.J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 78–79.

⁸⁸ M. Rosa, zbadawszy wątek portugalski w życiu Kolumba, sugestywnie przekonuje, że Kolumb na pewno nie był z pochodzenia Genuńczykiem, lecz najpewniej Portugalczykiem. Zob. *Kolumb. Historia nieznaną*, s. 293–431.

⁸⁹ Zob. K.J. Brozi, *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji*, s. 79.

kich wypraw odkrywczych, następstwem których był późniejszy kolonializm oraz akumulacja kapitału, stwarzające podstawy dla rewolucji przemysłowej. Można przypuszczać, że nie byłoby tego sukcesu, gdyby nie wystąpiła opisana wyżej konfiguracja czynników sprzyjających europejskiej ekspansji (pluralizm geograficzny i handlowy, pluralizm podmiotów państwowych, rewolucja militarna, rozwój nauki i techniki, wreszcie racjonalność i odwaga odkrywców oraz wzajemna konkurencja państw europejskich uczestniczących w „wyścigu o panowanie na oceanach”). Ważną rolę odegrał też czynnik natury geopolitycznej tzn. zablokowanie przez Turków handlu lewantyńskiego i konieczność znalezienia alternatywnej drogi do bogactw Indii oraz zdobycie przez Portugalczyków Ceuty w 1415 roku, co umożliwiło organizację wypraw morskich wzdłuż zachodniego wybrzeża Afryki w kierunku południowym. W artykule nie analizowano dynamiki oraz charakteru ekspansji poszczególnych państw europejskich (inaczej ekspandowała Portugalia inaczej Hiszpania, jeszcze inaczej Holandia i Anglia). Na osobne zbadanie zasługuje także czynnik religijny, który inspirował do podejmowania dalekomorskich wypraw oraz do akumulacji kapitału.

BIBLIOGRAFIA

- Benevolo L., *Miasto w dziejach Europy*, tłum. H. Cieśla, Wydawnictwo Krąg, Warszawa 1995.
- Bethencourt F., Curto D. R., *Portuguese Oceanic Expansion, 1400–1800*, Cambridge University Press, New York 2007.
- Braudel F., *Gramatyka cywilizacji*, tłum. H. Igalson-Tygielska, Oficyna Naukowa, Warszawa 2006.
- Braudel F., *Morze śródziemne. Przestrzeń i historia. Ludzie i dziedzictwo*, tłum. M. Boruszyńska-Borowikowa, B. Kuchta, A. Szymanowski, Volumen, Warszawa 1994.
- Braudel F., *The History of Civilizations*, tłum. R. Mayne, Penguin, New York 1993.
- Braudel F., *Morze Śródziemne i świat śródziemnomorski w epoce Filipa II*, tłum. T. Mrówczyński, S. Meller, M. Ochab, t. 1–2, Książka i Wiedza, Warszawa 2004.
- Brozi K.J., *Powstanie i upadek wielkich cywilizacji. Antropologia historii wobec współczesności*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 1996.
- Carrey B.T., Allfree J.B., Cairns J., *Wojny średniowiecznego świata. Techniki walki*, tłum. J. Jankowicz, Bellona, Warszawa 2008.
- Cristóbal Colón, Textos y documentos completos*, red. Consuelo Varela, *Nuevas Cartas*, red. Juan Gil, Madrid 1997
- Davidson Miles H., *Columbus Then and Now: A Life Reexamined*, University of Oklahoma Press, London 1997.
- Davies N., *Europa. Między Wschodem a Zachodem*, tłum. B. Pietrzyk, Znak, Kraków 2010.
- Davies N., *Europa. Rozprawa historyka z historią*, tłum. E. Tabakowska, Znak, Kraków 2010.
- Delanty G., *Odkrywanie Europy. Idea, tożsamość, rzeczywistość*, tłum. R. Włodek, PWN, Warszawa-Kraków 1999.
- Gerlach K., *Drewno szkatnicze*, Warszawska Firma Wydawnicza, Warszawa 2011.
- Golka M., *Aparycje współczesności*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2015.
- Golka M., *Cywilizacja współczesna i globalne problemy*, Oficyna Naukowa, Warszawa 2012.
- Górecki J., *Pielgrzymki na Górnym Śląsku w latach 1869–1914*, Katowice 1994.

- Haklyut R., *Wyprawy morskie i podróżnicze odkrycia Anglików*, tłum. M. Adamczyk-Garbowska, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1988.
- Halecki O., *Historia Europy – jej granice i podziały*, tłum. J. M. Kłoczowski, Instytut Europy Środkowo-Wschodniej, Lublin 1994.
- Heather P., *Imperia i barbarzyńcy. Migracje i narodziny Europy*, tłum. J. Szczepański, Dom Wydawniczy Rebis, Poznań 2010.
- Hobhouse H., *Ziarna zmian. Sześć roślin, które zmieniły oblicze świata*, tłum. M. Fedyszak, MUZA S.A., Warszawa 2010.
- Howard M., *Wojna w dziejach Europy*, tłum. T. Rybowski, Ossolineum, Warszawa 1990.
- Hubert W., *Historia wojen morskich*, Wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonialnej, Warszawa 1935.
- Huntington S., *Zderzenie cywilizacji i nowy kształt ładu światowego*, tłum. H. Jankowska, wyd. 10, Muza S.A., Warszawa 2008.
- Jaroszyński P., *Człowiek i nauka*, PTTA, Lublin 2008.
- Jaroszyński P., *Spór o Europę. Zderzenia cywilizacji*, PTTA, Lublin 2015.
- Kennedy P., *The Rise and Fall of the Great Powers. Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*, Unwin Hyman, London 1988.
- Kłoczowski J., *Młodsza Europa. Europa Środkowo-Wschodnia w kręgu cywilizacji chrześcijańskiej średniowiecza*, PIW, Warszawa 1998.
- Koczorowski E., *Dzieje okrętu. Od starożytności do współczesności*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa 2002.
- Koneczny F., *O wielości cywilizacji*, Grbethner i Wolff, Kraków 1935.
- Konstam A., *Wielka Armada 1588. Wyprawa przeciw Anglii*, tłum. N. Łajszczak, wyd. Amercom, 2009.
- Krawczyk R., *Podstawy cywilizacji europejskiej*, WSHiP, Warszawa 2006.
- Krzysztofek K., *Cywilizacja: dwie optyki*, Instytut Kultury, Warszawa 1991.
- Kwilecki A., *Idea zjednoczenia Europy. Polityczno-socjologiczne aspekty integracji zachodnio-europejskiej*, Wydawnictwo Poznańskie, Poznań 1969.
- Landes D.S., *Bogactwo i nędza narodów. Dlaczego jedni są tak bogaci, a inni tak ubodzy*, tłum. H. Jankowska, MUZA, Warszawa 2007.
- Major R. H., *The Life of Prince Henry of Portugal*, Frank Cass Ltd., London 1967.
- Małecki T.M., *Długi łuk na polach bitew Europy*, wyd. elektroniczne, 2009.
- Martin H.-P., Schumann H., *The Global Trap: Globalization and the Assault on Prosperity and Democracy*, Zed Books, London 1997.
- Menzies G., *1421 rok w którym Chińczycy odkryli Amerykę i opłynęli świat*, Amber, Warszawa 2002.
- Mról F., *Znaczenie europejskich szlaków pielgrzymkowych w budowaniu tożsamości Europy – przeszłość i teraźniejszość* [on-line]. Dostępny w Internecie: <https://www.depot.ceon.pl/bitstream/handle/123456789/10232/86_Mroz_Znaczenie_europejskich_szlakow_pielgrzymkowych.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [dostęp: 29.12.2016].
- Page M., *The First Global Village. How Portugal Changed the World*, Leya 2012.
- Parry H. J., *Morskie imperium Hiszpanii*, tłum. S. Bławat, Wydawnictwo Morskie, Gdańsk 1983.
- Rosa M., *Kolumb. Historia nieznaną*, tłum. M. Szafrńska-Brandt, Rebis, Poznań 2012.
- Rossi P., *Francis Bacon. From Magic to Science*, transl. S. Rabinovitch, Chicago 1978.
- Samsonowicz H., *Strefy gospodarcze w Europie w średniowieczu i wczesnej epoce nowożytnej. Analiza porównawcza* [on-line]. Dostępny w Internecie: <<http://jazon.hist.uj.edu.pl/zjazd/materialy/samsonowicz.pdf>> [dostęp: 06.08.2016].
- Sédillot R., *Moralna i niemoralna historia pieniądza*, tłum. K. Szeżyńska-Mačkowiak, Wydawnictwo WAB, Warszawa 2010.
- Selvagem C., *Portugal Militar. Compêndio de historia nítar e naval de Portugal, desde as origens do Estado portugalense até o fim de Bragança*, Lisboa 1931.

- Serejski M. H., *Przeszłość i teraźniejszość. Szkice i Studia historiograficzne*, Wrocław 1965.
- Tarasiewicz P., „Kultura” i „cywilizacja”- próba korelacji, „Roczniki Kulturoznawcze” 2011, R. 2, s. 71–88.
- Velho A., *Relacja z wyprawy Vasco da Gamy do Indii*, tłum. E. Milewska, wstęp i red. nauk. J. Kieniewicz, Novuus Orbis, Gdańsk 1996.
- Wallerstein I., *The Modern World System*, t. 1: *Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*, New York–London 1974.
- Wędkiewicz S., *Cywilizacja czy kultura? Z zagadnień terminologii nauk humanistycznych*, w: *Symbolae grammaticae in honorem Ioannis Rozwadowski*, t. 2, Kraków 1928, s. 501–521.
- Wojtanowicz J., *Europejska przestrzeń geograficzno-kulturowa*, Wydawnictwo UMCS, Lublin 2008.
- Zientara B., *Historia powszechna średniowiecza*, Wydawnictwo TRIO, Warszawa 1994.

Streszczenie

Artykuł podejmuje problematykę źródeł ekspansji cywilizacji europejskiej. Jest to istotne dla zrozumienia, dlaczego to właśnie Europejczykom udało się narzucić swoją cywilizację całemu światu, choć przecież w równym stopniu mogły to uczynić inne kręgi kulturowe, jak choćby Imperium Wielkiego Stepu, Chiny czy świat islamu. W odpowiedzi uwzględniono zestaw czynników specyficznych dla Europy i nigdzie indziej niewystępujących w tej konfiguracji, takich jak: zróżnicowanie geograficzne, pluralizm polityczny i wolny handel, rewolucja militarna, transoceaniczna żegluga i akumulacja kapitału, nauka technika i druk, okręt i racjonalny odkrywca.

Słowa kluczowe: cywilizacja europejska, ekspansja kulturowa, wielkie odkrycia geograficzne

SOURCES OF THE EXPANSION OF EUROPEAN CIVILIZATION

Summary

The article addresses the problems of the sources of the expansion of European civilization. They are essential to understand why it were the Europeans who managed to impose their civilization on the whole world, although other cultural circles, such as the Empire of the Steppes, China or the Islamic world, were equally able to do so. The answer involves a set of factors specific to Europe and non-existent in the same configuration elsewhere; the factors include geographic diversity, political pluralism and free trade, military revolution, transoceanic shipping and accumulation of capital, science, technology and printing, ship and rational explorer.

Keywords: European civilization, cultural expansion, great geographical discoveries