

## PERSPEKTYWY HUMANISTYKI MORSKIEJ. REKONESANS

Humanistyka morska (jeszcze) nie istnieje. Jest to dopiero hasło problemowe, które pojawia się ostatnio coraz częściej w kontekście nowych inicjatyw wydawniczych, takich jak seria „Maritime Humanities 1400-1800: Cultures of the Sea” pod redakcją Claire Jowitt i Johna McAleera, zainicjowana przez wydawnictwo Ashgate<sup>1</sup>, paneli w ramach międzynarodowych kongresów<sup>2</sup> czy wreszcie rozmaitych *calls for papers* ogłaszanych przez organizatorów konferencji i redaktorów czasopism. Symptomatyczne jest też coraz częstsze przewijanie się terminu *seascapes* — oceanobrazy, który w aktualnej humanistyce przybiera znaczenie szersze niż pierwotny sens, odsyłający do malowidła marynistycznego (por. Bentley et al. 2007). Nie jest to zatem moment podsumowania skonkretyzowanego stanu badań, lecz rozważenia propozycji, która „wisi w powietrzu”. Moja próba zastanowienia się nad możliwymi perspektywami humanistyki morskiej wynika też z konstatacji, że w Polsce rysuje się pilna potrzeba uruchomienia debaty nad propozycjami najnowszymi, *in statu nascendi*, mogącymi zastąpić wyeksploatowane szkoły krytyczne, takie jak chociażby postkolonializm. Nie jest to zamiar rywalizowania w tym, kto pierwszy spolszczy kolejne modne hasło, ale krytycznego wpisania się w aktualny horyzont badawczy, bez opóźnień czy dalszego pielęgnowania przeświadczenia o naszej „kondycji peryferyjnej”. Celem tego szkicu jest zatem zastanowienie się nad perspektywami nowego kierunku studiów — czy wręcz, jak chcą pomysłodawcy, „nowej humanistyki” — oraz próba wstępnego rozpoznania problemów, zagadnień i inspiracji, jakie można byłoby podjąć na tym polu.

Podstawowe założenia *maritime humanities* rysują się jako pewien paradoks. Z jednej strony są one bardzo czytelne — i z pozoru wcale nienowe, zwłaszcza w studiach nad globalizacją. To właśnie dzięki morzu dokonano się przecież wytworzenie światowego organizmu jako funkcjonalnej całości. Od dziesięcioleci zajmowali się tym historycy nowożytnej ekspansji Europy, tacy jak chociażby Charles Ralph Boxer (Boxer 1969), a na gruncie polskim Marian Małowist (Małowist 1976) czy Jan Kieniewicz (Kieniewicz 1970), by przytoczyć tylko garść przykładów odnoszących się do

---

<sup>1</sup> Informacja o tej serii w formie *call for manuscripts* znajduje się na stronie internetowej wydawnictwa: <http://www.ashgate.com/maritimehumanities>, dostęp: 14.12.2012.

<sup>2</sup> Przykładowo sesja poświęcona humanistyce morskiej, „Maritime Humanities, 1500-1700: Cultural Meanings of the Mediterranean/Atlantic”, pojawiła się w programie dorocznego kongresu Modern Language Association of America odbywającego się w Austin, 7 stycznia 2016.

morskiej ekspansji Portugalczyków. Jednakże wyróżnikiem postulowanej humanistyki morskiej, w przeciwieństwie do wcześniejszej tradycji studiów o podobnej tematyce, wydaje się być przede wszystkim ostateczne rozstanie z perspektywą europocentryczną. Do tej pory właśnie w studiach nad relacjami morskimi stawiano Europę w roli głównego motoru przemian nowożytnych, odpowiedzialnych z kolei za uruchomienie procesu globalizacji. Badając zjawiska związane z morzem, takie jak chociażby handel pieprzem, przyjmowano jak dotąd przede wszystkim europejską perspektywę, analizując sieć, w której rynkiem ostatecznym były Niderlandy. To właśnie do Antwerpii, niderlandzkiego serca Europy, miały zatem prowadzić główne szlaki handlowe, takie jak szlak indyjski kontrolowany w XVI wieku przez Portugalczyków. Choć zdawano sobie oczywiście sprawę, że handel pieprzem był starszy od ekspansji europejskiej i nigdy nie został całkowicie opanowany przez Europejczyków, lecz odbywał się równolegle w kilku częściowo nakładających się na siebie sieciach, to jednak europejski aspekt zjawiska, a nie jego globalny obraz, skupiał na sobie uwagę. Europejskim celem było tu dążenie do zagwarantowania monopolu, a późniejsze badania, przynajmniej w metaforycznym sensie, niejako kontynuowały tę tradycję utwierdzenia hegemonii, jeśli nie gospodarczej, to symbolicznej. Choć monopolizacja nigdy nie powiodła się w pełni w odniesieniu do handlu pieprzem (w późniejszym okresie Holendrzy zdołali urzeczywistnić monopol w przypadku innej cenionej przyprawy, galki muszkatołowej, uzyskiwanej z endemicznego gatunku drzewa rosnącego na Molukach), pozostałe części obrazu w dużej mierze ginęły w mroku. Ten przykład może zatem posłużyć za ilustrację, wskazującą na potrzebę przemieszczenia uwagi badaczy w nowe rejony i przede wszystkim wyzwanie dostarczenia jasnego, całościowego oglądu morskich relacji i doświadczeń ludzkości bez zniekształceń wynikających z europocentrycznej perspektywy.

Z drugiej strony, humanistyka morska wymaga postawienia po raz kolejny fundamentalnych pytań antropologicznych. Człowiek jako twórca kulturowych i cywilizacyjnych systemów symbolicznych jest przecież bytem lądowym. Ten podstawowy wyznacznik biologicznej kondycji determinuje sposób istnienia kultury materialnej jako dorobku zgromadzonego zasadniczo na lądzie. Tylko takie warunki pozwalają na ustanowienie ciągłości, jaka jest podstawą cywilizacji — złożonego zespołu form symbolicznych, którego zasadniczą cechą jest odziedziczalność i trwanie. Wydaje się to znajdować potwierdzenie w pesymizmie portugalskiego poety Manuela Alegre, który jeszcze przed rozpadem imperium kolonialnego podsumował dziejowe doświadczenia Portugalczyka słowami: „Porque o mar tiveste, nada tiveste” — „Skoro miałeś morze, to nic nie miałeś” (Alegre 1967: 205). Tymczasem okazuje się jednak, że to wypłynięcie na morze stanowi podstawowy wymiar transgresji ustanawiającej nowy, „cywilizacyjny” sposób bytowania owej lądowej istoty. Tę przelomowość „ustanowienia żeglugi” jako momentu konstytuującego cywilizację pró-

bowal uchwycić Hans Blumenberg w eseju *Schiffbruch mit Zuschauer* (Blumenberg 1988). Wpływając na morze, człowiek rzuca podstawowe wyzwanie własnej biologicznej kondycji, zrywa z tym, co przyrodzone, kładąc podwaliny bardziej złożonego sposobu bytowania, coraz ściślej pomieszczonego w wymiarze kulturowym zbudowanym na zwycięstwie nad żywiołami. Doświadczenia związane z morzem, gromadzone już od greckich początków, odegrały zatem zdaniem filozofa determinującą rolę w kształtowaniu się nowożytnego i nowoczesnego horyzontu świadomości europejskiej. Blumenberg potraktował żeglugę, wraz z towarzyszącą jej niczym cień perspektywą rozbicia okrętu, jako źródłowe doświadczenie, definiujące człowieka nowożytnego i wyznaczające kulturową tożsamość Europy, gdyż to właśnie w ten sposób człowiek nowożytny może udzielić sobie odpowiedzi na kluczowe pytanie o całość: „czym jest świat?”. W ten sposób już przed ponad ćwierćwieczem wyłoniła się niemiecka tradycja filozoficznych studiów nad globalizacją, której kontynuatorem jest Peter Sloterdijk zarówno w kolejnych częściach cyklu o sferach (Sloterdijk 1998, 1999), jak i w dalszych pracach zmierzających w stronę „filozofii globalizacji” (por. Sloterdijk 2011).

Nowość humanistyki morskiej może zatem stać pod znakiem zapytania, a nawet stać się obiektem drwin zwolenników Eklezjastesa, twierdzących, że przecież *nihil novum sub sole*. Jednak to zaproponowane w chwili obecnej przedsięwzięcie niesie brzemień własnego czasu, wpisując się w ogólną logikę rozwojową humanistyki, która w ciągu poprzedniej dekady nie tylko ostatecznie opracowała — i w znacznej mierze odłożyła do lamusa — dyskurs konstytuujący dominującą dawniej perspektywę postkolonialną, ale i przeżyła ogromny rozkwit studiów nad globalizacją. Warto w tym miejscu zauważyć, że są one względnie słabo rozwinięte i poniekąd niedoceniane w kontekście humanistyki polskiej; tymczasem za granicą dość powszechnie przyjmuje się, że to właśnie zagadnienia związane z globalizacją były zwornikiem pierwszej dekady nowego tysiąclecia w różnych dziedzinach humanistyki<sup>3</sup>. Przygotowało to z kolei grunt pod wyłonienie się kolejnych pojęć kluczowych w drugiej, a więc bieżącej dekadzie XXI wieku — być może kolejnym z nich, na bazie przeprowadzonych już badań i wykrystalizowanej filozofii globalizacji, okaże się nowa konceptualizacja specyficznego trybu doświadczeń i relacji wyznaczanych przez morze. Po przesunięciu akcentu z metropolii lądowej na neutralną przestrzeń morską mogą ukazać się w nowym świetle te problemy, które pozostawały w cieniu lub odgrywały rolę marginaliów.

Takim marginalium była przecież nawet znakomita praca Laurenta Vidala o dziejach portugalskiej twierdzy Mazagan na wybrzeżu Maroka, którą ostatecznie zdecydowano się w niemal

<sup>3</sup> Stąd na przykład przyjęcie tego klucza w kolejnej edycji raportu o stanie komparatystyki, cyklicznie publikowanego przez Amerykańskie Stowarzyszenie Literatury Porównawczej: po dekadzie multikulturalistycznej, za jaką można było uznać ostatnie lata XX wieku, przyszła pora na „erę globalizacji” (por. Saussy ed. 2007).

dosłownym sensie zdemontować i przemieścić do Amazonii (Vidal 2008). Wpisywała się w perspektywę mikrohistorii, mówiąc coś istotnego, w pewnym sensie wręcz przejmującego na temat ludzkiej egzystencji w zamkniętym kontekście społeczno-kulturowym, ukazanym przez pryzmat zależności od odległego centrum. Nie budowała jednak szerszego obrazu, naświetlała jedynie pomijany zazwyczaj margines, kierując się w dużej mierze określonym wezwaniem etycznym, domagającym się dostrzeżenia owej zmarginalizowanej rzeczywistości, jaką wyznaczało życie w odizolowanej i uzależnionej od dostaw z metropolii fortecy — zapomnianego przyczółka na wrogim wybrzeżu. Jednak w obrębie nowej humanistyki morskiej takie zagadnienie mogłoby uzyskać znacznie większe znaczenie niż tylko studium marginesu. W ujęciu przyjmującym perspektywę Atlantyku za punkt wyjścia, wiele zjawisk pozornie marginalnych buduje nowy obraz mówiący o dalekosiężnych transferach wyobraźni. Pod jednym hasłem kluczowym można w ten sposób zebrać cały szereg *case studies*, rysujących się dotychczas jako ciekawostki, takich jak dzieje marokańskiej fortecy, ale i transkrypcję portugalskiego mitu sebastianistycznego w kulturze Afro-kabokłów na Ilha dos Lençóis u wybrzeży Maranhão (por. Braga 2001, Hermann 2008) czy obróbkę średniowiecznych powieści rycerskich o Karolu Wielkim w teatrze *tchiloli* na Wyspach św. Tomasza i Księżęcej (por. m.in. Kalewska 2005).

Każdy z tych fenomenów był badany osobno przez etnografów i antropologów, jednak dopiero szerszy obraz Atlantyku jako przestrzeni obiegu określonych schematów wyobraźni oraz treści ideologicznych, a następnie ich mityfikacji pozwala na odczytanie tych zjawisk we właściwym kontekście, jakie ustanawiają one dla siebie nawzajem. Przyjęcie perspektywy metropolitalnej jedynie ten obraz zaciemnia, gdyż to właśnie metropolia powinna się tu znaleźć na odległym marginesie. Jednocześnie wymusza to rewizję założeń mówiących o europejskiej hegemonii symbolicznej. Portugalczyków można w tej perspektywie uznawać w dalszym ciągu za „wektor” atlantyckiej cyrkulacji idei i za dawców źródłowych narracji, takich jak mit o zaginionym podczas krucjatowej wyprawy do Maroka królu D. Sebastião, mającym powrócić w nimbie idealnego władcy, by zaprowadzić powszechny pokój, czy poniekąd izomorficzny mit o Karolu Wielkim jako cesarzu ucieleśniającym doskonałą sprawiedliwość. Jednak te źródłowe narracje zostały wchłonięte i tak dalece przetworzone przez kultury o afrykańskim rodowodzie, że dziś przedstawiają formy odrębne, idiosynkratyczne, domagające się odczytania we właściwym tylko sobie, południowoatlantyckim kodzie. Wymagają zatem specyficznego klucza morskiego, a nie „kontynentalnego”. Rytualne widowisko *tchiloli* z Wyspy św. Tomasza, przekazujące, w obrzędzie czci wobec zmarłych przodków, zmodyfikowaną wersję opowieści o sprawiedliwym cesarzu gotowym przykładnie ukarać nawet własnego syna, który zawinił wobec Valdovinosy, nie znajduje pełnej inter-

pretacji ani w kontekście europejskim, ani afrykańskim, lecz jedynie w ramach specyficznej całości kulturowej wytworzonej przez warunki atlantyckie.

Wyjście poza europocentryzm, rysujące się jako podstawowa przesłanka humanistyki morskiej, oznacza także uwzględnienie konstytutywnego znaczenia wypłynięcia na morze w innych kręgach kulturowych i podjęcie refleksji nad konsekwencjami tych wydarzeń dla narodzin złożonych, ponadlokalnych systemów symbolicznych. Być może wymaga to sformułowania nowej, bardziej elastycznej, a zarazem specyficzniej „morskiej” definicji cywilizacji jako systemu przekazywania wiedzy i swoistego oceanobrazu będącego formą całościowej interpretacji świata. Żegluga Greków, mająca zdaniem Blumenberga tak kluczowe znaczenie dla narodzin zachodniego kręgu cywilizacyjnego, nie jest przecież wydarzeniem bez precedensu. Przeciwnie, znajduje ono analogie w innych miejscach i momentach historii ludzkości. Dokonując oglądu zjawisk w globalnej perspektywie trudno wszak zapomnieć chociażby o morskim świecie Oceanii. Aby poruszać się w geograficznym kontekście nieporównanie rozleglejszym od Śródziemnomorza, jej mieszkańcy operowali zdumiewającymi, niespotykanymi poza pacyficznym kręgiem kulturowym, technikami żeglarskimi. Ich przykładem są tzw. *stick charts* — niezwykle konstrukcje z posplatanych ze sobą, przecinających się pod różnymi kątami drewnianych prętów. Ilustrują one kierunki prądów morskich i dominujących wiatrów, a także charakterystyczne wzory załamywania fal, powodowanego przez obecność odległych wysp rozrzuconych na oceanie. Polinezyjczycy i Mikronezyjczycy, pozbawieni takich urządzeń, jak busola, astrolabium, sekstans czy wreszcie chronometr, przydatny przy obliczaniu długości geograficznej, byli w stanie pokonywać ogromne dystanse dzielące poszczególne archipelagi południowego i środkowego Pacyfiku dzięki złożonej, niezwykle zaawansowanej wiedzy przekazywanej z pokolenia na pokolenie za pomocą prostych modeli poglądowych. Najbardziej znany system z Wysp Marshalla obejmuje aż trzy typy „map z patyków”. Pierwszy z nich, *mattang*, przypuszczalnie miał znaczenie instruktazowe jako abstrakcyjny wzorzec pozwalający zrozumieć, w jaki sposób odległe wyspy załamują fale obserwowane na pełnym morzu. Z kolei mapy *meddo* ukazywały rozmieszczenie wysp w poszczególnych archipelagach w powiązaniu z układem otaczających je prądów morskich. Wreszcie mapy *rebbelib* ukazywały szerszy obraz Pacyfiku (por. Finney 1998). Podobne systemy żeglarskiej wiedzy i wysnute z nich oceanobrazy najprawdopodobniej istniały w wielu innych kulturach tzw. tradycyjnych. Unikatowe obiekty pozyskane przez Europejczyków od Inuitów świadczą o tym, że podobny system kompetencji wykształcił się również w świecie atlantyckim. Jednym z nielicznych artefaktów będących tego dowodem jest mapa haptyczna (dotykowa), wyrzeźbiona w kawałku drewna, jaką w 1885 roku duński badacz Arktyki, Gustav Holm, uzyskał od Inuity imieniem Kunit w regionie fiordu i wyspy Ammassalik u południowo-wschodnich wybrzeży Grenlandii.

Kilkadziesiąt lat temu tradycyjna wiedza tego rodzaju była wyłącznie przedmiotem nielicznych, zwykle trudno dostępnych publikacji (por. np. Thalbitzer 1941), a powiązane z nią artefakty stanowiły kurioza w etnograficznych kolekcjach. Sytuacja ta zmieniła się dopiero wraz z pojawieniem się Internetu, umożliwiającego digitalizację i otwarcie globalnego dostępu do tej rzadko referowanej, a tym bardziej rzadko popularyzowanej wiedzy. Drugim, jeszcze istotniejszym czynnikiem jest decentralizacja humanistyki światowej i wejście w jej obręb samych reprezentantów kultur tradycyjnych. Dopiero w ich własnych badaniach tradycje tego rodzaju mogą uzyskać nową rangę pod względem istotności, odmienny status i przede wszystkim miejsce poza gabinetem osobliwości. Oceanobrazy przekazane za pośrednictwem tych map z kawałków drewna mogą się wydawać niezwykle skromne, jednak praktyka w wielu wypadkach udowodniła ich precyzję i przydatność w rzeczywistej nawigacji. W równym stopniu jak osiągnięcia bardziej zaawansowanych cywilizacji (samo to wyrażenie utraciło już polityczną poprawność) oferują one człowiekowi możliwość Blumenbergowskiej transgresji, wejścia w obręb żywiołu, do którego istota ludzka nie przynależy. Są zatem równie skuteczne w rzucaniu człowieka na jednokierunkową ścieżkę postępu, o której pisał niemiecki filozof, gdzie każda kolejna katastrofa morska jest wezwaniem i motywacją do odbudowy okrętów.

Wraz z podstawową zmianą paradygmatu, jaka się w ten sposób dokonuje, zerwaniem z przeświadczeniem, że ekspansja morska Europejczyków była wydarzeniem pozbawionym precedensu, jedynym w swoim rodzaju, otwiera się zatem perspektywa poszukiwań i badawczej eksploracji różnych, niezależnych od Europy sieci morskich, takich jak na przykład ta, która w dużej mierze równoległe do ekspansji europejskiej wyszła z południowej części Półwyspu Arabskiego i przyniosła ekspansję islamu w rejonie Oceanu Indyjskiego, co tłumaczy chociażby istnienie bodaj najludniejszego dzisiaj kraju muzułmańskiego, jakim jest Indonezja. Swoiste imperium morskie powołali do istnienia także żeglarze malajscy, docierający do wschodniego wybrzeża Afryki. Nie tylko Europejczycy tworzyli zatem globalne sieci handlu we wczesnej epoce nowożytnej. Obok „klasycznych” tematów badawczych, jak wspomniana na wstępie sprawa handlu pieprzem, w centrum uwagi badaczy stają zatem dalekosiężne sieci obiegu innych dóbr, takich jak na przykład tekstylia jedwabne. Nie chodzi tu wyłącznie o lądowy Szlak Jedwabny, funkcjonujący od starożytności; równie fascynującym przykładem zawiązanej poza Europą wczesnonowożytnej sieci globalnej wymiany może być kontrolowany przez Ormian handel tym materiałem. Była to sieć mająca swój główny ośrodek w perskim Isfahanie, gdzie Ormianie założyli własną dzielnicę, Nową Dżulfę. Zrekonstruowana przez Aslaniana na podstawie licznych archiwaliów, takich jak ówczesna korespondencja handlowa, ormiańska sieć jedwabna sięgała aż do Acapulco (por. Aslanian 2014). Co interesujące, ten system wymiany obywatel się całkowicie bez wsparcia organizacji pań-

stwowej, był niezależny od jakiegokolwiek politycznego imperium. Badania tego rodzaju zjawisk mogą więc doprowadzić nie tylko do nowego ujęcia faktograficznego, ale też do wyłonienia się nowego rozumienia podstawowych paradygmatów globalizacji, w której znaczną rolę mogły odgrywać czynniki nie-hegemoniczne i nie-imperialne, działające niejako w tle.

Świeżość tych nowych ujęć polega zatem nie tylko na detronizacji Europy, ale i zburzeniu podstawowej przesłanki minionej szkoły postkolonialnej, która, mimo rozrachunkowego nastawienia, opierała się wszak *implicite* na założeniu, że to właśnie takie pojęcia, jak kolonizacja i imperializm mogą najbardziej wyczerpująco wytłumaczyć bieg procesów kulturowych i dziejowych. Studia postkolonialne, przy całej swej etycznej walencji, przyjęły podstawową przesłankę studiów nad kolonializmem, zakładających, że europejska ekspansja wyznaczyła swoisty punkt zerowy, była zdarzeniem bez precedensu, zmieniającym bieg historii ludów, jakie zostały z nią skonfrontowane. Nawet postkolonialna krytyka takiego postawienia sprawy, chociażby w powiązaniu z pięćsetną rocznicą domniemanego „odkrycia” Ameryki, była wszak formą stałego odnoszenia się do tej przesłanki. Dopiero pojawienie się białego człowieka miało wyrwać kultury z ich ściśle zlokalizowanego istnienia, otwierało nowy wymiar — ustanawiało „zewnątrze”, dla którego kultury tubylcze nie posiadały własnej artykulacji. Było ono tak łatwe do kontrolowania przez kolonialnych rezydentów właśnie dlatego, że same te kultury rzekomo w żaden sposób nie zagospodarowywały tego wymiaru, nie tworzyły własnych diagramów relacji z zewnętrznymi obszarami. Są to założenia wymagające być może daleko idącej rewizji. Z drugiej strony oceanobrazy kupców nie będących konkwistadorami, takie jak ten, którego dostarcza Aslanian wydają się bardziej przydatne jako narzędzie służące zrozumieniu współczesnych przepływów transnarodowych. Opierają się one przecież w głównej mierze na procesach niezależnych od politycznego zawłaszczenia czy terytorialnego paradygmatu konkwisty. Warto wskazać ich genezę i historyczne precedensy.

W podsumowaniu pozostaje do zrobienia jedno, a mianowicie uzasadnienie, że nowy projekt jest rzeczywiście „nową humanistyką”, a nie po prostu transdyscyplinarnym polem badawczym. Jak już zostało wskazane, humanistyka morska tworzy własny dyskurs, nie tyle przeciwstawny, co zmierny w zupełnie inną stronę w stosunku do narracji postkolonialnej. Po tak silnym przesunięciu akcentów, jakie są tu zakładane, rozpada się podstawowe do tej pory, powszechnie przyjmowane domniemanie europejskiej hegemonii w nowożytnym świecie. Wylania się zarazem policentryczny obraz globalizacji. Co więcej, zmienia się także zawarte tu *implicite* rozumienie kultury. Przestaje ona być zespołem zlokalizowanych wytworów i powiązań, a staje się siecią dalekosiężnej wymiany, z której można dedukować abstrakcyjne diagramy globalnych relacji.

Wyzwanie humanistyki morskiej wymaga całkowitej reorganizacji założeń leżących u podwalin większości koncepcji definiowania kręgów cywilizacyjnych, które zazwyczaj próbowano sytu-

ować w stosunku do metropolii jako specyficznych przestrzeni położonych na lądzie. Paradigmatycznym przykładem mogłaby tu być historia Cesarstwa Rzymskiego, wyrosłego na bazie zlokalizowanego ośrodka, z którego rozchodziły się lądowe szlaki — przysłowiowe „drogi prowadzące do Rzymu”. Tymczasem — co może się poniekąd rysować jako zaskakujące — możliwa jest także definicja kręgu cywilizacyjnego, którego geograficzny i symboliczny „środek” byłby ulokowany na morzu. Tworzy to poniekąd paradoksalny układ nie-hegemoniczny, składający się ze skomunikowanych peryferii pozbawionych centrum. Taki krąg oddziaływania łączyłby obszary położone na przeciwległych brzegach akwenu, partycypujące we wspólnej przestrzeni na bazie diagramu relacji pozbawionych pojedynczego punktu zbornego czy „promieniującego ośrodka”.

Ponieważ brakowało dotąd przyjętego paradygmatu opisującego taką sytuację, zaskakujące podobieństwa rozpoznawane na przeciwległych, odległych często o tysiące kilometrów brzegach Atlantyku traktowano dotychczas jako ciekawostki, ilustrujące być może uniwersalną kondycję ludzką, ale wnoszące w sumie niewiele do ogólnego obrazu historycznego. Tak poniekąd widział to zagadnienie Laurent Vidal, badając dzieje portugalskiej twierdzy Mazagan, przeniesionej w końcu wraz z załogą i materialną zawartością z Maroka do Amazonii. Dla samego badacza było ono zasadniczo polem mikrohistorii, istotnej o tyle, o ile pochyla się nad ludzkim doświadczeniem i nadaje mu ważność i rangę przede wszystkim na mocy równouprawnienia wszystkich losów i rodzajów ludzkiego cierpienia. Z podobnym nastawieniem badano również inne transatlantyckie zjawiska, takie jak przesiedlenia zniewolonej ludności afrykańskiej do Nowego Świata. Projekt humanistyki morskiej znacząco przesuwając tu jednak akcenty. Okazuje się, że morze staje się nie tylko przestrzenią marginalizacji i wykorzenienia, ale samym zrębem łączności, która staje się konstytutywna dla wielkich całości, dla zasadniczych kategorii makrokulturowych i makrohistorycznych. Człowiek wcale nie jest zatem istotą lądową, i nieprawdą jest, że tylko na lądzie mogą się kształtować systemy symboliczne składające się na ludzkie kultury. To właśnie na morzu i za pośrednictwem morza dokonuje się podstawowe zjawisko kulturotwórcze, a mianowicie wymiana — rozumiana nie tylko jako krążenie wytworów, ale i interakcja systemów symbolicznych.

#### **Literatura:**

- Alegre, Manuel; 1967, *O Canto e as Armas*, Porto: Nova Realidade
- Aslanian, Sebouh David; 2014, *From the Indian Ocean to the Mediterranean: the global trade networks of Armenian merchants from New Julfa*, Berkley: University of California Press
- Bentley, Jerry H., Renate Bridenthal, Kären Wigen; 2007, *Seascapes. Maritime Histories, Littoral Cultures, and Transoceanic Exchanges*, Honolulu: University of Hawaii Press



- Braga, Pedro dos Santos; 2001, *O Touro Encantado da Ilha dos Lençóis. O sebastianismo no Maranhão*, Petrópolis: Vozes
- Boxer, Charles Ralph; 1969, *The Portuguese Seaborne Empire: 1415-1825*, London: Hutchinson & Co
- Blumenberg, Hans; 1988, *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Finney, Ben; 1998, *Nautical Cartography and Traditional Navigation in Oceania*, w: *The History of Cartography*, David Woodward and G. Malcolm Lewis ed., tom 2, zeszyt 3, Chicago: University of Chicago Press
- Hermann, Jacqueline; 2008, *O rei Sebastião no Maranhão: notas sobre o sebastianismo afro-caboclo da Ilha dos Lençóis*, w: *Religião e performance ou as performances na religião brasileira*, red. Antônio Herculano Lopes, t. 1, Rio de Janeiro: Edições Casa de Rui Barbosa
- Kalewska, Anna; 2005, *Baltasar Dias e as metamorfoses do discurso dramatúrgico em Portugal e nas Ilhas de São Tomé e Príncipe: ensaio histórico-literário e antropológico*, Warszawa: Wydawnictwa Uniwersytetu Warszawskiego
- Kieniewicz, Jan; 1970, *Faktoria i forteca. Handel pieprzem na Oceanie Indyjskim i ekspansja portugalska w XVI wieku*, Warszawa: PWN
- Małowist, Marian; 1976, *Konkwistadorzy portugalscy*, Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy
- Sloterdijk, Peter; 2011, *Kryształowy pałac. O filozoficzną teorię globalizacji*, przeł. Borys Cymbrowski, Warszawa: Wydawnictwo Krytyki Politycznej
- Sloterdijk, Peter; 1998, *Sphären I — Blasen, Mikrosphärologie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Sloterdijk, Peter; 1999, *Sphären II — Globen, Makrosphärologie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp Verlag
- Thalbitzer, William; 1941, *The Ammassalik Eskimo. Contributions to the ethnology of the East Greenland Natives*, København: C. A. Reitzels Forlag; dostęp: <http://www.biodiversitylibrary.org/item/69719#page/3/mode/1up> [13.12.2015].
- Vidal, Laurent; 2008, *Mazagan. Miasto, które przepłynęło Atlantyk z Maroka do Amazonii (1769-1783)*, przeł. Maria M. Berger, Warszawa: PIW
- Saussy, Haun ed.; 2006, *Comparative Literature in an Age of Globalization*, Baltimore: Johns Hopkins University Press