

M A T E R I A Ł Y DO „SŁOWNIKA RODZAJÓW LITERACKICH”

Bieżący zestaw haseł został zaczerpnięty z literatur dwóch narodów, których życie codzienne i historia wiązały się z morzem – Anglii i Portugalii. Czytając hasła, czytelnik zauważy pewne równoległości zarówno w prozie, jak i w poezji: powtarzanie się motywów zatonięcia, poczucia klęski i dumy narodowej. Zauważy jednak i różnice w postawie życiowej – silny akcent melancholii i *sebastianismo* u Portugalczyków w kontekście z aktywną postawą Anglików, którzy walczą do końca, nie tracąc serca w klęsce.

Subtelne granice portugalskich odmian gatunkowych sprawiają, że utwory morskie, jak *barcarola* i *marinha* znajdują swój opis w szerszym haśle *cantiga*.

Przypominamy, że bieżący zestaw można rozszerzyć, sięgając do haseł: *chanty* (III,1.14), *pastorela* i *pastourelle* (XV,1.28), *cantica in blasphemiam alterius* i *estrobot* (XX,2.39).

Redakcja

ANTIFINDA zob. CANTIGA
ANGIELSKA PODRÓŻ MORSKA
zob. ENGLISH VOYAGE
ALVA zob. CANTICA
BAILADA i BAILIA zob. CANTIGA
BARCAROLA zob. CANTIGA

BALLAD OF THE SEA: ang. „ballada morską”. Nazwa grupy ballad, których tematem są bitwy morskie, przygody na morzu lub liryczne wypowiedzi o morzu i żegludze. Istnieją wśród nich ballady dotyczące faktów historycznych, fantastyczne lub żartobliwe, takie, które stanowią część tradycji ludowej przekazywanej anonimowo i takie, które na wzór dawniejszych utworów pisali znani i sławni poeci.

Ustalenie dat i okoliczności powstania najdawniejszych *ballad morskich*, podobnie jak ballad o innej tematyce, jest trudne lub niemożliwe gdyż podczas ich ustnego przekazywania aktualizowano w nich formy językowe. Tzw. *broadside ballads* (zob.) zwane też *broad sheets*, drukowane od XVI w. ginęły jako teksty drukowane, ale

trwały w ustnym przekazie, były na nowo zapisywane, czego dowodem są zbiory ballad w rękopisach z XVII w., i znowu doczekały się zapisu w drugiej połowie XVIII w. kiedy wybitni przedstawiciele tzw. ruchu antykwarycznego, jak Allan Ramsey, biskup Thomas Percy i Walter Scott oraz inni zbieracze ballad wydrukowali je w imponujących zbiorach, do których doszły w ciągu XIX wieku liczne nowe antologie.

Stosunkowo najłatwiej ustalić czas powstania *ballady morskiej*, gdy treść jej wiąże się z wydarzeniem znanym z historii. Wskazówką wtedy bywa nazwisko kapitana lub nazwa statku. Wydarzeniem opiewanym w tej grupie bardzo licznych ballad jest zwykle bitwa, wyjątkowy wyczyn żeglarski lub rozbicie.

Najstarszą balladą tego typu jest *Sir Patrick Spens*. Opisuje ona najprawdopodobniej losy szkockiej wyprawy do Norwegii w zimie 1285 r. w celu przewiezienia królowny norweskiej – narzeczonej króla Szkocji. Wyprawa

skończyła się zatonięciem statku i załogi u wybrzeży szkockich. Pewności jednak tutaj nie ma.

Podobnie *Captain Ward and the Rainbow* – historia angielskiego kapra zaatakowanego, ale nie zwyciężonego przez królewski okręt *Rainbow* wydaje się odnosić do czasów króla Edwarda VI.

Podobnie jest z balladą *Sir Andrew Barton*, która umieszcza akcję za Henryka VIII, choć jej przyczyny sięgają roku 1476, kiedy statek Johna Bartona z bogatym ładunkiem został zdobyty przez Portugalczyków. Barton otrzymał królewskie pozwolenie na odwet, odnowione w 1506 r. dla jego synów: Andrew, Roberta i Johna. Wszyscy trzej wyzyskali listy królewskie do uprawiania regularnego korsarstwa przeciw Portugalczykom. Wreszcie zorganizowano wyprawę karną przeciw sir Andrew Bartonowi, podczas której stoczono krwawą bitwę morską zakończoną ścięciem Bartona, zdobyciem jego statku, rozdaniem nagród, odesłaniem służących mu Szkotów do Szkocji z półkoroną dla każdego i nadaniem tytułu hrabiego Nottingham lordowi Howardowi, dowódcy wyprawy. Ballada dodaje, że w ten sposób król zamiast jednego, uzyskał drugi okręt wojenny.

Z tekstu ballady w trzech częściach, liczącej 41 ośmiowierszowych zwrotek, można się domyślać, że miała ona upamiętniać umiejętność i dzielność w walce morskiej zwłaszcza trzech marynarzy wymienionych po nazwisku.

Do historycznego epizodu wydaje się także odnosić ballada *Golden Vanitie* z długim podtytułem: „Sir Walter Raleigh żegluję do Niderlandów. Pokazuje jak sławny okręt zwany *Świątą Trójką* został wzięty przez podstępna

galere i jak został odzyskany przez dzieło małego chłopca okrętowego, który zatopił galere”. Ballada ta ma zwrotek rymowaną *abccb* z refrenem w drugim i ostatnim wierszu.

W XIX i XX wieku, kiedy ballada jako gatunek literacki stała się konwencją, w dalszym ciągu używano jej albo dla opiewania dzielności w boju, albo dla upamiętnienia sławnych zatonięć.

Alfred Tennyson pisze *The Revenge* o bitwie stoczonej na Azorach w 1591r. przez sir Richarda Grenville’a otoczonego przez 53 okręty hiszpańskie, z których 15 zniszczył, tracąc połowę załogi i otrzymując śmiertelną ranę.

Rywal Tennysona Robert Browning poświęca balladę *Hervé Riel* dzielności i skromności bretońskiego pilota, który uratował w 1692 r. flotę francuską ściganą przez flotę angielską po bitwie pod la Hogue. Przeprowadził on bezpiecznie wszystkie okręty w górę rzeki około St. Malo.

William Cory, nauczyciel, pisze *A Ballad for A Boy* (Ballada dla chłopca) o walce kapitana Farmera na *Quebecu* z francuską fregatą *La Surveillance* w 1779 r., w której angielski okręt spłonął, a zwycięski kapitan bretoński okazał pomoc Anglikom. Morałem ballady jest rycerskość i wzajemny szacunek przeciwników.

Spośród wielu autorów *ballad morskich* XIX w. Felicia Hemans stała się powszechnie znana, pisząc balladę *Casabianca* o bohaterskim trzynastoletnim synu korsykańskiego admirała Louisa de Casabianca, zabitego kulą w bitwie pod Aboukir w 1788 r. kiedy admirał Nelson zniszczył francuską flotę Orientu u ujścia Nilu. Nie wiedząc o śmierci ojca pod pokładem, młodzieńki *Casabianca* trwał na stanowisku sam jeden aż do wybuchu zapalonego okrę-

tu, z którym zginął.

Jak widać z tych przykładów, angielska *ballada morska* nie ograniczyła się do opiewania dzielności żeglarzy tylko angielskich. Kontynuował tę tradycję w XX w. G. K. Chesterton pisząc *Lepanto* – pełną ekspresji balladę o zwycięskiej bitwie stoczonej przez chrześcijan Europy z flotą turecką w 1571 r. Ballada ta pobudzała do walki żołnierzy brytyjskich w okopach francuskich podczas pierwszej wojny światowej.

Podobną rolę w XIX w. odgrywała ballada *The Battle of the Baltic (Bitwa o Bałtyk)* napisana przez Thomasa Campbella na cześć zniszczenia przez Nelsona floty duńskiej pod Kopenhagą w 1801 r. w celu uniemożliwienia Danii walki po stronie Napoleona.

W większości ballad literackich wersyfikacja przedstawia daleko idące wariacje podstawowej zwrotki balladowej zwanej *common metre* (*metrum pospolite*), rymowanej *abab* lub *abxb* o akcentach 4343 lub 4444. Spotykamy w nich podwojenie długości wiersza, rozbudowę liczby wierszy w zwrotce oraz swobodę co do układu i następstwa rymów.

Wśród ballad opisujących rozbicie statku wyróżniają się trzy utwory. Jeden z nich to dramatyczny w swoim spokoju narracji *The White Ship (Biała statek)* Dantego Gabriela Rossettiego – historia żeglugi i rozbicia się 25 listopada 1120 r. statku płynącego spokojną nocą z Francji do Anglii z synem Henryka I, jego nowożeńską żoną i weselnikami pijanymi wraz z załogą na pokładzie. Spośród nich uratował się tylko Berold, rzeźnik z Rouen opowiadający o katastrofie, która zmieniła historię dynastyczną Anglii. Ballada składa się z dwuwierszy rymowanych *aa* o 4 akcentach każdy.

Inny poemat wiktoriańskiego poety Gerarda Manley Hopkinsa – *The Wreck of the Deutschland (Rozbicie statku Deutschland)* – odnosi się do katastrofy żegłowca wiozącego emigrantów z Niemiec do Ameryki, który zatonął u ujścia Tamizy 7 grudnia 1875 r. wraz z pięcioma franciszkanami wygnanymi przez prawa Falka.

Choć wersyfikacja tego poematu nawiązuje tylko w bardzo swobodny sposób do *common metre* (ośmiowierszowe zwrotki o rymach *ababcbca* i akcentach układających się: 33435546, jest to nie tyle ballada, ile liryczny utwór, którego autor, poeta-katolik, staje wobec problemu zrządzenia Bożego przynoszącego śmierć nagłą masie ludzi nie przygotowanych na nią. W świetle wiary Hopkins widzi możliwość ich zbawienia dzięki zakonniczy wzywającej Chrystusa, żeby szybko przyszedł i temu, że to wezwanie być może z stało przyjęte przez ginących.

The Wreck of Deutschland uważa się za największe dzieło Hopkinsa i niezwykle oryginalne na tle ówczesnej poezji. Słabszym jego powtórzeniem jest *The Loss of Eurydice (Utrata okrętu Eurydice)* tego poety, wiersz formalnie bardziej zbliżony do ballady (zwrotki rymowane *aabb* o akcentach 4434) opisujący katastrofę fregaty brytyjskiej – statku szkolnego z 300 marynarzami na pokładzie, który zatonął 24 marca 1878 r. I tutaj poeta koncentruje uwagę na problemie ludzi zaskoczonych przez śmierć.

Troskę o losy dusz, które spotkała nagła śmierć, widać także u innych chrześcijan. Wspomniane tutaj utwory Hopkinsa mają precedens w balladzie Francisza Hastingsa Doyle'a *The Loss of the Birkenhead*, która upamiętniała zatonięcie 26 lutego 1852 r. u wybrzeży południowej Afryki statku z 454 oso-

bami na pokładzie. Żołnierze i marynarze płynący na *Birkenhead* umieszcili na dostępnych łodziach ratunkowych kobiety i dzieci, pozostając na tonącym statku. Narrator wyraża nadzieję, że ci, którzy poświęcili życie dla innych, „wstaną znowu, współdziedzice z Chrystusem, ponieważ oddali krew, by ocalić Jego słabych”.

Zarówno wśród *ballad morskich* przekazanych przez tradycję, jak i wśród pisanych przez wybitnych poetów spotyka się ballady fantastyczne i żartobliwe.

Do najstarszych ballad należy *The Mermaid* (Wodnica), w której zatonięcie statku spowodowane zostało przez pannę wodną. Stara jest również ballada *The Daemon Lover* (Kochanek potępieniec), w której – jak w *Lenorze*, *Ucieczce* i *Świetłanie* po wielu latach nieobecności wraca do kochanej kiedyś kobiety narzeczony. Wyrzuca jej to, że wyszła za mąż zamiast czekać. Kobietą, z kolei, wyrzuca mu zbyt długą nieobecność. Ale, skuszona bogactwem i obietnicami przygód, opuszcza dzieci i męża i odpływa z kochankiem w morze. Wtedy właśnie okazuje się, że kochanek jest potępieniem z diabelską racią. Wyrasta na olbrzyma i niszczy okręt, dopełniając zemsty zgubą kochanki.

Do wielkich poematów okresu romantycznego i pomników literatury angielskiej należy stylizowana na starodawną balladę fantastyczna sekwencja balladowa o siedmiu częściach zwana *The Rime of the Ancient Mariner* (Rym o starodawnym żeglarczy), 1798, licząca 625 wierszy, opatrzona głosami na marginesie na wzór starych rękopisów.

W tym balladowym poemacie, zadziwiającym siłą upiornej, kolorystycznej wyobraźni wielkiego romantyka

Samuela Taylora Coleridge'a, Starodawny Żeglarz zabił albatrosa towarzyszącego statkowi w okolicach podbiegunowych. Od tej chwili seria nieszczęść i okropności spadła na załogę błądzącą po nieznanym morzach. Zabójca albatrosa, przywiązany do masty z ptakiem zawieszonym na szyi, przeżywa fantastyczne cierpienia. Widzi całą załogę zamienioną w ruchome trupy, cierpi podczas wędrówki statku – widma po oceanach świata, pragnienie, przerażenie i samotność, która w końcu sprawia, że zaczyna błogostawić potwory morskie.

Chwila ta stanowi punkt zwrotny w jego karze. Widmowy statek zawija do oświetlonej księżycem zatoki i zapada na dno morza, podczas gdy Starodawny Żeglarz spowiada się u pustelnika i dopełnia pokuty, wędrując później po kraju i opowiadając swoje dzieje dla rozpowszechnienia chrześcijańskiej zasady poszanowania istot żyjących.

Począwszy od połowy XIX w. autorzy *ballad morskich* wykazują tendencję do lirycznej refleksji. W *The Three Fishers* (Trzej rybacy) Charlesa Kingsleya refleksja staje się główną osią wiersza rymowanego *ababcc*d, którego ostatnie trzy linie stanowią refren wyrażający tragizm życia rybaków:

*For men work and women must
weep
And there's little to earn, and
many to keep
Though the harbour be moaning.
(Bo mężczyźni muszą pracować,
a kobiety muszą płakać.
I mało jest zarobku, a wielu do
utrzymania,
Choć jęczy ławica przystani)*

Pod koniec XIX w., gdy kończyła się opoka żaglowców, dwóch ludzi przerzuciło swoją fascynację morzem

ze statków poruszanych wiatrem na parowce. Jednym z nich był Rudyard Kipling, w którego wierszach pojawia się mechanik okrętowy i dla którego romantyczną inspiracją stało się Imperium Brytyjskie, co wyraziło się w zbiorze wierszy *The Seven Seas* (*Siedem mórz*, 1896). Drugim był John Masefield, żyty z morzem od piętnastego roku życia, kiedy jako młody majtek opłynął na żaglowcu przylądek Horn. Wydał on zbiór wierszy *Salt-Walter Ballads* (*Ballady stonej wody*, 1902).

Były to świeże, przesiąknięte wiatrem i rytmem morza wiersze, które zrywały z tradycyjną zwrotką ballady, a nawiązywały raczej do uderzenia fal lub morskiej *chanty* (zob.).

Jedną z najbardziej znanych ballad Masefielda jest *Sea-Fever* (*Gorączka morza*), w której poeta woła:

I must go down to the seas again,
to the lonely sea and the sky,
And all I ask is a tall ship,
and a star to steer her by
(Muszę powrócić do mórz, do
samotnego morza i nieb,
I wszystko, o co proszę, to smukły
statek i gwiazda, która będzie
jak ster).

Zwrotki w tym wierszu rymują się *aabb*. akcenty zaś układają się w nich według schematu 7667. Ten sam rym i rytm cechuje *A Wanderer's Song* (*Pieśń wędrowca*).

Gorączka morza i romantyzm u Masefielda obejmuje wszystkie epoki. W trzyzwrotkowej balladzie *Cargoes* (*Ładunki*) występują starożytne kwin-kwiremy wiozące z Ofiru dla Niniwy kość słoniową, małpy i pawie; hiszpańskie galeony, niosące z Panamy diamenty i szmaragdy, i złote motety portugalskie; a obok nich „brudny brytyj-

ski parowiec przybrzeżny z kominem oblepionym solą”, wiozący węgiel z Newcastle, szyny, gomółki ołowiu, drewno, żelastwo i tanie tace blaszane. Ballada ta ma oryginalną zwrotkę rymowaną *abcdb* o układzie akcentów 66225.

Podobna poezja morza występuje w *The Songs of the Sea* (*Pieśni o morzu*, 1904) sir Henry Newbolta.

Bibliografia:

E. K. Chambers, *English Literature at the Close the Middle Ages*, Oxford, Clarendon Press 1945 (z bogatą bibliografią dotyczącą ballad); G. Sampson, *Historia literatury angielskiej w zarysie*, PWN, Warszawa 1967; W. Krajewska (red.) *English Poetry of the Nineteenth Century*, PWN, Warszawa 1978; R. B. Johnson (red.) *A Book of British Ballads*, J. M. Dent, London 1952; J. Kydryński (red. i tłum.), *Księga ballad angielskich i szkockich*, Wyd. Literackie, Kraków 1980; T. Campbell, *Complete Poetical Works*, Oxford 1907; S. T. Coleridge, *The Poems of...* Oxford 1940; A. Tennyson, *Poetical Works*, Oxford 1953; R. Browning, *Poems of...*, Oxford 1911; D. G. Rossetti, *The Poems of...*, Ellis, London 1912; G. M. Hopkins, *Poems and Prose of...*, Harmondsworth, Penguin Books 1956; R. Kipling, *A choice of Kipling's Verse* (T. S. Eliot red.), 1941; J. Masefield, *Poems*, 1946; L. L. Schückner (red.), *Anthology of Modern English Poetry*, Tauchnitz, Leipzig 1937.

Witold Ostrowski

CANTIGA: port. „śpiew”, „melodia” (z łac. *cantica*), w średniowieczu była to rodzima galicyjsko-portugalska forma poetycka odpowiadająca prowansal-

skiemu *cansó* albo francuskiej *chanson*. Łączyła słowa z dźwiękiem muzycznym. Często był to wiersz połączony z zapisem nutowym przeznaczonym do śpiewu i gry na instrumencie. Składał się na ogół z trzech zwrotek, a każda z nich z czterech do siedmiu wierszy. Jeśli strofy łączyły się pomiędzy sobą bez łamania sekwencji, to taki typ *cantigi* nazywano *antifinda*. Jeżeli utwór posiadał refren, nazywano go *cantiga de refrão*: jeśli go nie posiadał, otrzymywał nazwę *cantiga de mestraia*. Jeżeli refren stanowił stałą część każdej zwrotki ulegającej jedynie niewielkim zmianom, nadawano mu nazwę *cantiga paraletistica*. Przykładem tej ostatniej jest następujący fragment:

Ai flores, ai flores do verde pino,
se saberes novas do meu amigo?
ai, Deus, e u é?

Ai flores, ai flores do verde ramo,
se saberes novas do meu amado?
ai, Deus, e u é?

(Ej kwiatki, ej kwiatki zielonej
sosny,
czy macie wiadomość o moim
miłym?
ej, Boże, i gdzież on jest?

Ej kwiatki, ej kwiatki zielonej
gałązki,
czy macie wiadomość o moim
miłym?
ej, Boże, i gdzież on jest?

Zbiór *cantigas* o charakterze antologii nazywany *cancioneiro* dość często występuje na Półwyspie Iberyjskim. Najstarsze należą do liryki galicyjsko-portugalskiej i sięgają XIII i XIV wieku. W jednym ze zbiorów z tego czasu znajduje się utwór pod tytułem *Cantigas de Santa Maria*. Są to

pieśni zebrane na polecenie króla Alfonsa X Mądryego. W tym utworze po raz pierwszy użyto wyrazu *cantiga* na oznaczenie tego typu utworu poetyckiego. Jest to zresztą, jeśli chodzi o poezję trubadurów, jedyny zbiór w spuściźnie galicyjsko-portugalskiej o charakterze religijnym.

Od wieku XV wyrazem *cantiga* zaczęto oznaczać każdy utwór liryczny złożony z krótkich wersów, przede wszystkim pięcio i sześciosylabowych. *Cantiga* niemal zanikła w XVII wieku w okresie baroku, aby pojawić się sporadycznie w następnych wiekach.

Cantiga występuje w wielu odmianach. Ze względu na treść na szczególne wyróżnienie zasługuje *cantiga de amigo*, która wyraża żal dziewczyny z ludu. Miała ona kilka odmian, zależnie od okoliczności, w których znajdowała się bohaterka.

Barcarola pierwotnie oznaczała śpiew gondolierów włoskich. W Portugalii obok tej nazwy gatunek ten nazywano też *marinha*. Wieloznaczne słowo *marinha* oznacza marynarkę, flotę, coś, co się łączy z morzem lub rzeką. Treścią jej były wyznania i żale dziewczyny z ludu kierowane do fal, skargi na oddalenie ukochanego, prośby o wiadomość o nim, czasem oczekiwanie dziewczyny na brzegu na powrót statku z ukochanym. Ze względu na położenie geograficzne Portugalii i powszechność rzemiosła żeglarskiego *barcarola* i *marinha* były rozpowszechnione.

Cantiga de romeria to inna odmiana *cantigi*. Słowo *romeria* oznacza w języku portugalskim pielgrzymkę lub odpust. Tak więc *cantiga de romeria* była utworem, w którego fabule scenaria pielgrzymki do miejsc świętych czy zabawy odpustowe stanowiły tło dla rozgrywanej akcji. Jednakże treścią

tych utworów nie były przeżycia religijne. Bohaterka tych utworów, zwykle dziewczyna z ludu, jedynie wykorzystywała pretekst religijnych obrzędów, aby spotkać się z ukochanym, modlić się za niego o ile był na wojnie, palić świece w intencji jego powrotu. Utwory te były szeroko rozpowszechnione, jak wskazują na to 53 egzemplarze tzw. *cancioneiros*. *Pastorela*, odpowiednik francuskiej *pastorielles*, to średniowieczny utwór poetycki typu *cantigi de amigo* o niejasnym pochodzeniu. Charakteryzował się dialogiem miłosnym prowadzonym pomiędzy trubadurem czy rycerzem i pasterką, zawsze w wiejskiej scenerii. W liryce galicyjsko-portugalskiej *pastorela* o pochodzeniu prowansalskim straciła nieco erotyczny charakter i zamiast dialogu przybierała formę wypowiedzi pojedynczej, była śpiewem samotnej pasterki.

Bailada albo *bailia* (od łac. *bailare*) ma związek z czasownikiem *bailar* - „tańczyć”. Nazwa jej oznacza także „tańczenie”. Jest to także odmiana *cantigi de amigo* o niewątpliwym prowansalskim pochodzeniu. Na ogół *bailada* składała się ze strof powtarzanych z niewielkimi zmianami (*cantiga paraletistica*). Wykonywała ją zwykle grupa dziewcząt. Jedna z nich, zwykle o najsilniejszym głosie, zaczynała śpiew pierwszych zwrotek a pozostałe śpiewały refren. Jeśli grupa składała się z wystarczającej liczby osób, każdej przypadła do odśpiewania jedna zwrotka a wszystkie śpiewały refren. *Bailadas* były zawsze wesołe i towarzyszyły zabawom i obchodom popularnych świąt.

Alva to nazwa pewnego typu *cantigi de amigo*. Słowo to oznacza jutrzeńkę (od prow. *alba*, franc. *aube*). Był to utwór osnuty wokół tematu rozstania kochanków o świcie, jakby pieśń

pożegnalna.

Natomiast *cantiga de amor* była podgatunkiem *cantigi*, której treścią są strapienia miłości nieodwzajemnionej trubadura, przy czym ta miłość była zawsze skierowana do damy z arystokracji (*senhora*). Utwory te należały do literatury dworskiej i wykazywały niewątpliwie wpływy zagraniczne, prowansalskie w przeciwieństwie do ludowej, swojskiej inspiracji *cantigas de amigo* czasem zwanych też *cantares de amigo*.

Inną odmianą *cantigi* jest *cantiga de escárnio* - „pieśń szydercza”, która miała charakter satyryczny. Satyryczny atak był zwykle wyrażany w niej środkami ironii lub sarkazmu. Jeżeli jednak wyrażano satyrę w sposób bezpośredni i agresywny, zwano tę odmianę *cantiga de maldizer*.

Jeszcze inną odmianę *cantigi* stanowił typ utworu zwanego *tenção* (port. „zamiar”, „opinia”), którego treścią był dialog, np. pomiędzy dwiema dziewczynami, trubadurem i pasterką, dwoma poetami itp.

Bibliografia:

A. J. Saraiva, O Lopes, *Historia da Literatura Portuguesa*, Porto Editora Porto 1989; M. Massaud, *Dicionário de Termos Literários*, Editora Cultrix, Sao-Paulo 1988; J. Klave, *Historia literatury portugalskiej - zarys*, Ossolineum, Wrocław-Warszawa-Kraków-Gdańsk-Lódź 1985.

Magdalena Starzycka

CENTO zob. ENGLISH VOYAGE
 DZIENNIK POKŁADOWY zob.
 ENGLISH VOYAGE

ENGLISH VOYAGE: ang. „angielska podróż morska” – termin używany przez brytyjskich historyków literatury na oznaczenie relacji o wyprawach morskich dokonywanych zwłaszcza w XVI i XVII wieku przez nawigatorów angielskich. Nazwa ta prawdopodobnie powstała w związku z treścią tytułu zbioru sprawozdań z podróży, głównie morskich, wydanego przez Richarda Hakluyta pt. *Principal Navigations, Voyages, Traffiques and Discoveries of the English Nation made by Sea or over Land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth, at any Time within the Compass of these 1500 Years* (Główne Żeglugi, Podróże Morskie, Handlowe i Odkrywcze Narodu Angielskiego dokonane Morzem albo Lądem do Oddalonych i Najbardziej Odległych Stron Ziemi w różnym Czasie w Obrębie ostatnich 1500 Lat, t. 1 – 1598, t. 2 – 1599, t. 3 – 1600).

Wyróżniki treściowo-formalne angielskiej podróży morskiej jako gatunku literackiego są następujące: 1) Jest to prozaiczna relacja, 2) z autentycznej 3) podróży morskiej 4) angielskiego statku 5) spisana przez jej uczestnika – zwykle kapitana, oficera lub członka załogi 6) utrzymana w formie sprawozdania zawierającego istotne informacje: skąd wyruszył statek, dokąd i w jakim celu, jak się nazywał, kto był jego kapitanem, jaka była jego załoga, jaki ładunek, jak przebiegała podróż, co się stało na morzu i na lądzie.

Z samej istoty podróży morskich na żaglowcach i w dawnych czasach wynika 7) przygodowy charakter relacji, która nieraz przedstawia dramatyczną

akcję. W przeciwieństwie do portugalskich *relatos de naufragio* (zob.) *angielska podróż morska* nie musi dotyczyć rozbicia. Jej celem jest przekazanie informacji o żegludze na użytek tych, którym zdarzy się płynąć tą samą drogą, a więc zbiorowe wykorzystanie indywidualnego doświadczenia. Na tym polega narodowy charakter tego gatunku.

Podstawą relacji były dzienniki pokładowe zwane *log-books*. Autorami byli najczęściej kapitanowie lub pozostali przy życiu oficerowie lub podoficerowie okrętowi. Niektóre relacje powstały na podstawie ustnych sprawozdań członków załogi, którzy przeżyli rozbicie, niewolę w obcym kraju i wrócili do Anglii, aby złożyć zeznanie przed władzami kompanii handlowej, która była armatorem statku. Czasem autorem *English voyage* był urzędnik kompanii wysyłany dla zawarcia umów.

English voyage wchodzi do literatury i staje się siłą kulturotwórczą wskutek udostępnienia wspomnianych materiałów nawigacyjnych czytającej publiczności przez wydanie ich drukiem. Bodźcem do tego było poczucie niższości i zapóźnienia Anglików w podejmowaniu wypraw odkrywczych w XVI wieku. Człowiekiem, który pierwszy postanowił zapoznać naród z osiągnięciami Portugalczyków i Hiszpanów i pobudzić go do rywalizacji, był Richard Eden (1521?–1576), który przełożył na język angielski *A Treatise of the Newe India* (Traktat o Nowych Indiach, 1553) Sebastiana Münzera i *The Decades of the Newe Worlde or West India* (Dekady Nowego Świata czyli Indii Zachodnich, 1555) Piotra Męczenika z Anghierry.

Powodowany tym samym pragnieniem Richard Hakluyt (1552?–1616) dokonał czegoś niepomniernie większego.

Postanowił udowodnić, że mieszkańcy Brytanii byli śmiałymi żeglarzami w ciągu 1500 lat. Zebrał więc setki dokumentów brytyjskich – relacji o podróżach – i wydał je pod podanym wyżej tytułem.

Hakluyt zapalił się do geografii jeszcze w Westminster School pod wpływem starszego kuzyna, prawnika, o tym samym imieniu i nazwisku. Otrzymawszy wykształcenie w Oxfordzie, jako kapelan angielskiego ambasadora w Paryżu poznawał opisy przedsięwzięć nawigacyjno-odkrywczych innych narodów i postanowił uczulić rodaków na ich wagę. Wydał więc w 1582 r. zbiór opisów podróży dotyczących odkrycia Ameryki, w 1587 – poprawione wydanie *De Orbe Novo* Piotra Męczennika z Anghierry i relacje z podróży francuskich żeglarzy na Florydę.

W tym czasie zbierał materiały do *Principal Navigations* drukowanych najpierw w latach 1583-1588 a w rozszerzonym wydaniu w latach 1598-1600. Podróże uporządkował według geografii: t. 1 – podróże na północ i północny wschód wraz z bitwą o Anglię i klęską Hiszpańskiej Armady oraz wyprawą hr. Essexu na Kadyks; t. 2 – podróże na południe i południowy-wschód i t. 3 – wyprawy do Ameryki Północnej, Indii Zachodnich i dookoła świata. W ten sposób 517 *English voyages* stało się częścią świadomości narodowej Anglików podbudowanej szczególnie dwoma największymi osiągnięciami za panowania Elżbiety I: odparciem hiszpańskiej inwazji i udanym pierwszym angielskim opłynięciem wszystkich oceanów świata przez sir Francis Drake'a. Uzyskawszy śmiałość i pewność siebie w przedsięwzięciach morskich, Anglicy jednocześnie otrzymywali dzięki Hakluytowi bogato

udokumentowaną kronikę nawigacyjną.

Principal Navigations stały się natchnieniem i zachętą do wielu późniejszych wypraw odkrywczych i do tworzenia imperium kolonialnego. Dzieło Hakluyta nie utraciło tej siły kulturotwórczej aż do początków XX wieku, kiedy wznowiło je energicznie działające wtedy Hakluyt Society w Glasgow.

Również rodzący się w połowie XIX wieku jako doktryna polityczna brytyjski imperializm – mieszanina zaborczego kapitalizmu, białego rasizmu i nacjonalizmu – odwoływał się do Hakluyta i z niego czerpał. Widać to np. w *The History of England* Jamesa A. Froude'a, który nazwał *Principal Navigations* „pisaną prozą epopeję nowożytnego narodu angielskiego”. Widać to także w niezwykle popularnej powieści historyczno-przygodowej *Westward Ho! (Na podbój świata, 1855)* opartej na Haklucy, lecz głoszącej swoisty aryjski mesjanizm – zlepek szowinizmu i agresywnego protestantyzmu jej autora, pastora Charlesa Kingsleya.

Kontynuacja i rozwój *English voyage* przypadają na wiek XVII, XVIII i XIX. Kontynuatorem Hakluyta po jego śmierci był inny duchowny anglikański Samuel Purchas (1575?-1626) wykształcony w Cambridge, rektor kościoła św. Marcina w Ludgate w Londynie. Mając dostęp do obfitych materiałów poprzednika, włączył je do dzieła pt. *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes containing a History of the World in Sea Voyages and Land Travel by Englishmen and others* (Hakluyt Pogrobowiec czyli Pielgrzymi Purchasa zawierający Historię Świata w Podróżach Morskich i Podróżowaniu Lądem Anglików i innych, 1625).

Cztery tomy dzieła dzieliły się na dziesięć ksiąg. Pierwsza była wstępem napisanym przez Purchasa, po którym następowały podróże morskie do Indii, Chin, Japonii, Afryki i po Morzu Śródziemnym. Dalsze księgi zawierały opisy wypraw przez tzw. Północno-Zachodnie Przejście z Atlantyku na Pacyfik dookoła Kanady, gdzie wielu żeglarzy znalazło śmierć; żeglugę przez Arktykę do Moskwy, wyprawy do Indii Zachodnich i Florydy.

Relacje z podróży pochodziły od żeglarzy, ale Purchas utworzył z nich rodzaj *cento*, czyli utwór z cudzych tekstów powiązanych własnymi refleksjami nadającymi obcym relacjom piętno jego autorstwa i komentarz teologiczny.

Po Haklucie i Purchasie ustalili się zwyczaj publikowania indywidualnych sprawozdań z wypraw morskich. Wiek XVII był dla Anglii wiekiem wypraw odkrywczych i zakładania osiedli kolonialnych i handlowych; wiek XVIII – wiekiem wojen kolonialnych, podczas których Imperium Brytyjskie rozszerzało swój zasięg. Wyprawy morskie stały się normalnym przedsięwzięciem wielkich kompanii handlowych, jak sławna Kompania Wschodnioindyjska i Królewskiej Marynarki Wojennej. W tych właśnie warunkach kontynuowano *English voyage* jako gatunek literacki pod indywidualnymi nazwiskami.

Do najwcześniejszych z tych voyages należą: *True Travels, Adventures and Observations (Prawdziwe Podróże, Przygody i Obserwacje, 1630)* kapitana Johna Smitha, uratowanego od śmierci dzięki indiańskiej księżniczce Pocahontas. Świetnie napisana *Voyages (1697–1709)*, *Voyages and descriptions (Podróże morskie i opisy, 1699)* i *A Voyage to New Holland (Podróż morską do Nowej Holandii, 1703–1709)* pocho-

dzą od Williama Dampiera, korsarza na własną rękę i z ramienia rządu a także odkrywcy, który żeglował po morzach Ameryki Środkowej, Pacyfiku i dołynął do Australii. On to osadził na samotnej wyspie Juan Fernandez Alexandra Selkirka, pierwowzór Robinsona Kruzoa, na jego własne życzenie. Tenże Dampier był pilotem korsarskiej wyprawy kapitana Woodesa Rogersa w latach 1708–1711, podczas której Selkirk został zabrany na pokład. Rogers opisał ten incydent w *A Cruizing Voyage round the World (Okrężna podróż dookoła świata, 1712)*. Rogers dwa razy sprawował urząd gubernatora wysp Bahama.

Inną *Voyage round the World (Podróż dookoła świata, 1748)* opisał R. Walter, kapelan kapitana, później admirała George'a Ansona.

W XVIII wieku brytyjskie wyprawy poznawcze skoncentrowały się na Oceanie Spokojnym. Ich celami naukowymi były przeważnie: odkrycie najkrótszych tras, obserwacje prądów morskich i wiatrów, sporządzanie dokładnych map, sondaże dna, obserwacja rzadkich zjawisk astronomicznych jak np. zaćmienie słońca.

Można by wymienić ponad dziesięciu wybitnych nawigatorów. Niektórzy z nich przeplacili życiem swoje osiągnięcia. Największym jednak i najpłodniejszym w dobroczynne skutki na wielu polach osiągnięciem, były dwie podróże dookoła świata kapitana Jamesa Cooka, dokładnie zaprogramowane pod względem naukowym, wykonane „na rozkaz Jego Królewskiej Mości”.

Zostały opisane jako *A Voyage round the World in the Years 1768–71 (Podróż dookoła świata w latach 1768–71, 1773)*; *A Voyage toward the South Pole and round the World in the Years 1772–75 (Podróż ku Biegunowi Połu-*

dniowemu i dookoła świata w latach 1772-75, 1777) i *A Voyage to the Pacific Ocean in the Years 1776-80* (Podróż po Oceanie Spokojnym w latach 1776-80, t. I-II przez kapitana Jamesa Cooka, t. III - przez kapitana Jamesa Kinga, 1784).

Kapitan James Cook nie wrócił żywy z tej wyprawy, lecz dobroczynne wyniki jego badań np. w postaci eksperymentalnego zwalczania szkorbutu, stały się dobrem całej ludzkości. Wyprawy jego były również szkołą odkrywców. Wyszli z niej tacy uczestnicy jak sir Joseph Banks i kapitan George Vancouver, autor *A Voyage of Discovery to the North-West Pacific and round the World in the Years 1790-1795* (Podróż odkrywcza na północno-zachodni Pacyfik i dookoła świata w latach 1790-1795, 1798).

Na początku XIX wieku wyprawy odkrywcze w rejonie Arktyki prowadzili William Parry z Johnem Rossem i John Franklin, który zamarzył w lodach północy.

Klasycznym utworem wśród sprawozdań z podróży morskich o charakterze naukowym stała się, obok podróży Jamesa Cooka, *A Narrative of the Surveying Voyages of HMS Adventure and Beagle* (Relacja z podróży pomiarowej okrętów Jego Królewskiej Mości *Adventure* i *Beagle*, 1832-1836) pióra Charlesa Darvina, wznawiana w latach 1845 i 1860.

Wpływ English Voyages na literaturę jest godny uwagi. Dzieła Hakluyta i Purchasa nie tylko przekształciły Anglików w naród morski, kolonizatorski, lecz także kształtowały literaturę zwaną piękną.

Pierwszym, dość popularnym poetą, który sięgnął po podróżę Hakluyta był William Warner (1558-1609), autor episkopio poematu *Albion's England*

(1586) liczącego 10 tysięcy wierszy. O wpływie Hakluyta i Purchasa na twórczą wyobraźnię wielkiego porty romantycznego Samuela Taylora Coleridge'a (1772-1832) i jego *The Ancient Mariner* (1798) i *Kubla Khan* (1816) napisano całą książkę.

W 1905 roku poeta John Masfield (1878-1967) wydał *Salt-Water Ballads* (Ballady stonej wody) niejako w cieniu działalności Hakluyt Society w Glasgow, które wznowiło wówczas dzieło Hakluyta a wkrótce potem Purchasa. W latach 1927-1928 on sam wydał Hakluyta w 10 tomach.

Znacznie częstszym wzorem tematycznym i kompozycyjnym stała się angielska podróż morska dla prozaicznej fikcji literackiej, szczególnie takiej, której tematem jest rejs z jednego portu do drugiego, a więc historia, która ma naturalny początek, środek i koniec, a jednocześnie - przez zamknięcie grupy ludzi na ograniczonej przestrzeni i wystawienie ich na nieprzewidziane możliwości - zawiera ogromny potencjał dramatyczny.

Powstanie tego rodzaju powieści morskiej dokonało się na początku wieku XVIII. Pisarzem, który niemal niepostrzeżenie przerobił materiał w morskiej literaturze faktu na fikcję powieściową był Daniel Defoe (1659-1731). W *The Life and Strange Surprising Adventures of Robinson Crusoe, of York, Mariner* (Żywoł i Dziwne, pełne Niespodzianek Przygody Robinsona Crusoe, marynarza z Yorku, t. 1 - 1719, t. 2 - 1719, t. 3 - 1720). Trzy części Robinsona, nierówne pod względem wartości i różniące się kompozycją (od powieści morskiej przez powieść podróżniczą na lądzie, do esejów alegoryczno-moralnych), tak jak *The Life, Adventures, and Piracies of the Famous Captain Singleton* (Żywoł, przy-

gody i pirackie wyprawy sławetnego kapitana Singletona, 1720) pisane jak angielskie podróże morskie z dodatkiem korsarstwa, czerpały materiały i realia z Hakluyta, Purchasa, Dampiera i kilku francuskich relacji z podróży. Ich drobiazgowy realizm zacierał różnice między faktem i fikcją.

Powieść morską spopularyzowana w XIX wieku przez kapitana Fredricka Marryata (1792-1848) doszła do najwyższego arcyzmu w dziełach Josepha Conrada (1857-1924) takich jak: *The Nigger of the Narcissus* (Murzyn z załogi Narcyza, 1897), *Youth* (Młodość, 1902), *The Typhoon* (Tajfun, 1903) i *The Shadow Line* (Smuga cienia, 1917). Jej wzór kompozycyjny powtórzył się w *The Sea Hawk* (Sokół morski, 1915) Rafaela Sabatiniego (1875-1950) i w *The Ship* (Okręt, 1943) Cecila Foreстера (ur. w 1899), autora wielotomowej sagi morskiej o kapitanie Hornblowerze, uczestniku wojen XVIII wieku.

Bibliografia:

R. Hakluyt, *The Principal Navigations, Voyages Traffiques, and Discoveries of the English Nation made by Sea or over Land to the Remote and Farthest Distant Quarters of the Earth, at any Time within the Compass of these 1500 Years*, 12 vols. Hakluyt Society, Glasgow 1903-1905; S. Purchas, *Hakluytus posthumus or Purchas his Pilgrimes containyng a History of the World in Sea Voyages and Land Travel by Englishmen and others*, 20 vols. Hakluyt Society, Glasgow 1905-1907; W. Raleigh, *The English Voyages of the Sixteenth Century*, Glasgow 1906; T. L. Dodds, *Hakluyt and Voyages of Discovery in Tudor Times*, Literary and Philosophical Society of Liverpool LXII, 1912; G. B. Parks, *Richard Hakluyt and the English Voyages*, New York 1928; P.

Hermann, *Pokażcie mi testament Adama*, PIW, Warszawa 1968; J. Bowle, *The Imperial Achievemant*, Penguin Books 1974; G. Sampson, *Historia literatury angielskiej w zarysie*, PWN, Warszawa 1967; A. C. Baugh (red.), *A Literary History of England*, vols. I-IV, Routledge and Kegan Paul, Oxford 1967; M. H. Needleman and W. B. Otis, *An Outline-History of English Literature*, 2 vols., Barnes and Noble, New York 1964; P. Harvey (red.), *The Oxford Companion to English Literature*, Oxford 1958; J. W. Cousin and D. C. Browning, *Everyman's Dictionary of Literary Biography, English and American*, J. M. Dent, London 1960; *Mały słownik pisarzy angielskich i amerykańskich*, Wiedza Powszechna, Warszawa 1971; D. Defoe, *Robinson Crusoe*, Collins, London 1953; D. Defoe, *Przypadki Robinsona Kruzoe*, t. 2, PIW, Warszawa 1971; D. Defoe, *Captain Singleton*, Everyman's Library, London b.r. S. T. Coleridge, *Complete Poetical Works* 2 vols. Oxford 1912; J. L. Lowes, *The Road to Xanadu*, H. Mifflin, Boston, The Riverside Press, Cambridge USA, 1955 (1 wyd. 1927); Ch. Kingsley, *Westward Hol*, Macmillan, London 1885.

Witold Ostrowski

CANTICA DE MALDIZER zob. CANTIGA

FADO: wyraz portugalski *fado* (z łac. *fatum*) oznacza „los, przeznaczenie, zrządzenie”. Jest to nazwa pieśni ludowej. Pieśń to melancholijna śpiewana przy gitarze portugalskiej o dwunastu strunach, monotonna w rytmie i

melodii. Najstarsze utwory z połowy XIX wieku oparte były na czterowierszu lub dwuwierszu wielokrotnie powtarzanym. Potem pojawiły się *fados* dziewięciowerszowe lub piętnastowerszowe. *Fado* powstało w połowie XIX wieku, wyrastając zapewne z tradycyjnych utworów śpiewanych przez marynarzy. Niektórzy monotonię melodii przypisują wpływowi rytmu fal morskich. *Fado* łączy się zwykle z uczuciowością uchodzącą za objaw typowo portugalski. Opisując tę uczuciowość, zwykle używa się portugalskich pojęć, które nie mają odpowiednika w innych językach.

Wyrażają je słowa *saudade* i *sebastianismo*. *Saudade* jest to smutek, nie umotywowana nostalgia, pojęcie podobne nieco do rosyjskiej chandry. *Sebastianismo*, słowo utworzone od imienia króla portugalskiego Dom Sebastiana, który wyruszył na podbój Afryki w 1578 r., doprowadzając do największej klęski w dziejach Hiszpanów, a wśród ludu portugalskiego pojawiać się zaczęły przepowiednie o rychłym powrocie króla, oczekiwanie na cud wybawienia. Te spekulacje opierały się na tym, że nie było świadków śmierci Dom Sebastiana, a jego ciało, zwrócone przez wroga po latach, trudne do rozpoznania. Postawie oczekiwań na rozwiązanie problemów kiedyś, w mglistej przyszłości nadano w literaturze portugalskiej miano *sebastianizmu*.

Fado wyraża wszystkie te stany uczuciowe, a także dumę z przeszłości ojczyzny, z bohaterskich i odkrywczych dokonań. *Guia de Portugal* pisze w ten sposób: „Istnienie rzeczywistego paralelizmu pomiędzy smutkiem zawartym w tym gatunku i pewnym fatalizmem miłosnym i uczuciowym dość powszechnym w naszym ludzie, pozostaje poza wszelką wątpliwością. Nie wydaje

się nam zresztą niczym nieodpowiednim usiłowanie utrzymania pewnej zgodności pomiędzy heroizmem portugalskim a depresyjnym charakterem *fado*”.

Jako gatunek *fado* jest niewątpliwie rodzajem kontynuacji poezji średnio-wiecznej. Opowiada zwykle o nieszczęśliwej miłości. Bohaterem jej może być marynarz, żołnierz, zakon- nica – narzekający na swój los. Dość często można spotkać w nim odniesienia do historii ojczystej, wątki chętnie podejmowane przez dawną literaturę: o królu Dom Diniz, o królowej Domie Lenor itp.

Fado jest żywym, nadal uprawianym gatunkiem, po który sięgają wybitni poeci. Spopularyzował tę pieśń i ożywił przed laty film przedstawiający historię życia słynnej fadistki Sewery. Wpłynął też na rozpowszechnienie się tego typu utworów, które wyszły poza Lizbonę i Coimbrę i są dziś uprawiane w całym kraju. Sława Amalii Rodrigues, wykonawczyni *fado*, przekraczająca granice kraju, także utrwaliła zainteresowanie tą pieśnią. W większych miastach Portugalii można dziś spotkać „domy *fado*” (*casas do fado*), gdzie wykonuje się te utwory, a lokale te przyciągają rodzimych wielbicieli *fado*, a także stanowią atrakcję turystyczną dla cudzoziemców.

W roku 1994 kiedy Lizbona otrzymała honorowy tytuł stolicy kultury europejskiej, wśród innych wydarzeń artystycznych zorganizowano wystawę z licznymi nowymi wydaniem poświęconymi temu fenomenowi kultury portugalskiej. Można też było oglądać spektakl teatralny pt. *Fado*.

Oto fragment współczesnego *fado* znanego poety portugalskiego Davida Morao-Ferreiry pt. *Abandono* (*Porzucenie*):

Por tão livre pensamento
foram-te longe encerrar.
Tão longe que o meu lamento
não te consegue alcançar.
E apenas ouves o vento
e apenas ouves o mar!

Za tę myśl wolną
zabrali cię, żeby zamknąć daleko.
Tak daleko, że lament mój
nie zdoła cię osiągnąć
i słyszysz zaledwie wiatr,
i słyszysz zaledwie morze!

Bibliografia:

P. de Carvalho, *História do Fado*, Publica çoes Dom Quixote, Lisboa 1984; R. Proença, *Guia de Portugal*, 1 vol., Generalidades - Lisboa e Arredores, Biblioteca Nacional de Lisboa, 1924; A. J. Saraiva, o. opes, *História da Literatura Portuguesa* Porto Editore, 1989; A. M. Silva, *Novo Dicionário Compacto da Língua Portuguesa*, Horizonte Confluência, 1987.

Magdalena Starzycka

LOG-BOOK zob. ENGLISH VOYAGE

MARINHA zob. CANTIGA

NAVIGATIONS zob. ENGLISH VOYAGE

RELACJA O WYPRAWACH MORSKICH zob. ENGLISH VOYAGE

RELATIO DE NAUFRAGIO: port.

- relacja o zatonięciu statku. Słowo *naufragio* oznacza w języku portugalskim zniszczenie statku na pełnym morzu z powodu burzy lub jakiegokolwiek

innej przyczyny np. walki, pożaru etc. Dotyczyło także i samego kadłuba, szczątków statku rozbitego na morzu. Portugalska literatura podróżnicza XV-XVI wieku jest bardzo bogata, ponieważ była rezultatem wielorakich doświadczeń żeglarzy portugalskich w ich pionierskich wyprawach. Opowiada o ich przeżyciach w czasie podróży i na obcych lądach w zetknięciu z obcą kulturą. Wyróżniają się wśród niej relacje z katastrof morskich - *relatos de naufragio*. Tworzą one w literaturze portugalskiej XVI i XVII wieku korpus tekstów o znacznej jednolitości w sposobie przedstawiania materiału narracyjnego i odznaczają się specyficznymi cechami gatunkowymi. Na ogół w relacjach z katastrof morskich można wydzielić następujące części:

1. Opis wydarzeń poprzedzających: ekspresja, na ogół syntetyczna, wydarzeń poprzedzających podróż, która doprowadziła do katastrofy.
2. Relacja opisująca przebieg wypłynięcia, okoliczności związane z opuszczeniem portu, opis statku i charakterystyka ładunku i opis początku podróży.
3. Opis burzy, w której znalazł się statek i uszkodzeń wyrządzonych przez nią.
4. Narracja dotycząca zatonięcia statku i poniesionych strat.
5. Doptnięcie do brzegu: dotarcie rozbitek do lądu i ich pierwszy biwak.
6. Wędrowka piesza z podaniem marszruty wzdłuż wybrzeża w kierunku najbliższych posiadłości portugalskich.
7. Powrót - szczęśliwe przybycie rozbitek do bazy i do ojczyzny.

Relacje o zatonięciu statków dotyczą autentycznych zdarzeń. Były uważane czasem za gatunek „niski” w literaturze, o charakterze kroniki, która

jednak w XVI wieku miała w Portugalii znakomitych przedstawicieli jak np. João de Barros, Damião Gois (który odwiedził Polskę) i Diogo de Couto oraz Fernão Lopes de Castanheda. Czasem były traktowane jako literatura podróżnicza lub popularna.

Jest rzeczą charakterystyczną, że wszystkie relacje z rozbić morskich były opatrzone refleksjami natury moralnej i religijnej. Autorzy tych tekstów wielokrotnie wyrażają wiarę w posłannictwo swego narodu. Np. Beuto Teixeira Feio (1650) w końcowej części swojej relacji z katastrofy w drodze do Indii podaje: „Mówią autorzy zagraniczni, że jak się im wydaje, to naród portugalski narodził się na świecie dla poznania i odkrycia sekretów ziemi i morza”.

Uwagę na temat posłannictwa religijnego zawiera tekst Melchiora Estácio do Amaral we wstępie do jego relacji z potyczek morskich i katastrof w okolicach Wysp Azorskich. Mówi on: „Zobaczycie w opowiadzianych historiach jak chwala Pana Jezusa przeciw wszelakiej mocy piekielnej triumfuje, a Kościół katolicki nawet w najodleglejszych zakątkach ziemi umacnia się”.

Wiele interpretacji opisywanych wypadków wskazuje także na to, że autorzy chcieli przynieść pociechę strapiionym i szukali w wydarzeniach potwierdzenia sprawiedliwości i miłosierdzia Bożego.

Relatos de naufragio cieszyły się wielkim powodzeniem u czytelnika portugalskiego, daleko wykraczającym poza wiek XVI lub XVII. Stosunkowo rekordową poczytność osiągnęła relacja o katastrofie statku kapitana i gubernatora Paranambuco z 1601 r. W ciągu czterech lat była ona wydawana dwa razy do roku, a każde wydanie liczyło tysiąc egzemplarzy, podczas gdy

wiadomo, że średni nakład książek w ówczesnej Europie rzadko przekraczał trzysta egzemplarzy. Inna katastrofa galeonu portugalskiego S. João odbiła się w twórczości znamienitego dramaturpisarza Gil Vicente w utworze pt. *Auto da India* (*Misterium dotyczące Indii*). Zainteresowanie tego typu literaturą było motywowane względami społecznymi. W okresie wielkich odkryć geograficznych około jednej piątej społeczeństwa portugalskiego było osobiście zainteresowanych podróżami morskimi czy to uczestnicząc w nich czy też będąc członkiem rodziny żeglarsza.

Intensywność penetracji nowych szlaków morskich doprowadzała do wielu tragedii na nieznanym jeszcze morzu opanowanym przez niesprzyjające siły natury lub przez wrogie siły korsarskie i flotylle nieprzyjacielskich państw. Wystarczy powiedzieć, że w ciągu dwudziestu lat zaginęło 38 statków, które zdążyły do Indii.

Portugalczycy byli przekonani o swoim posłannictwie i wyborze ich narodu przez Chrystusa do działalności odkrywczej. Łączyli w ten sposób potrzeby duchowe, ideologiczne, z motywami ekspansji politycznej i handlowej. Przekonanie o tym znajduje często wyraz w motywowaniu opisywanych wypadków przez tych, którym udało się wyjść cało z katastrofy.

Pierwsze relacje z rozbić były publikowane na luźnych kartkach, pisane odręcznie lub drukowane; dopiero później zaczęto łączyć je w zeszyty i wydawać łącznie. Najbardziej znanym zbiorem tego typu jest dwutomowa praca pod redakcją Gomeza de Brito pt. *Historia Tragico-Maritima* (*Historia tragedii morskich*) wydana w Lizbonie w latach 1735-1736. Poszczególne teksty ulegały niekiedy zmianom wprowa-

dzanym przez wielokrotnych kopistów. Oprócz Gomesa de Brito uporządkowaniem tego typu literatury zajmowali się także inni bibliofile. Łączyli je w zeszyty i wydawali drukiem od XVI wieku począwszy. Później zaczęły się pojawiać nawet falsyfikaty. Relacje z katastrof morskich publikowano jeszcze w pierwszej połowie XVIII wieku. Potem zaniknęły wraz z zakończeniem epoki wielkich odkryć geograficznych. Publikowano je jednak sporadycznie nawet później. Ostatnie *relato de naufragio* dotyczyło zatonięcia parowca Porto na wodach rzeki Duero w pobliżu ujścia w 1852 r. Osiągnęło ono w tym samym roku trzy wydania.

Bibliografia:

G. Lanciani, *Os relatos de naufragios na literatura portuguesa dos séc. XVI e XVII*, Biblioteca Breve, Instituto de Cultura Portuguesa, Menda Nova-Amadora 1979; L. F. Barreto, *Descobrimientos e Renascimento, Formas de Ser e pansar nos séculos XV e XVI*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa 1983; L. F. Barreto, *Os Descobrimientos e a Ordem do saber - Uma Análise Sociocultural*, Grandiva, Lisboa 1987; A. J. Saraiva, O. Lopes, *Historia da Literatura Portuguesa*, Porto Editora, Porto 1989; J. Klave, *Historia literatury portugalskiej - zarys*, Ossolineum, Wrocław 1985.

Magdalena Starzycka