

Łukasz Burkiewicz

ORCID: 0000-0001-9115-0837
Uniwersytet Ignatianum w Krakowie

Polityczna, gospodarcza i kulturowa rola Wielkiego Kanału chińskiego w kontekście *Historiae Sinarum Imperii* Tomasza Szpota Dunina¹

The Political, Economic and Cultural Role of the
Grand Canal of China in the Context of Tomasz
Szpot Dunin's *Historiae Sinarum Imperii*

Abstrakt

Celem niniejszego artykułu jest przedstawienie politycznej, gospodarczej i kulturowej roli chińskiego Wielkiego Kanału w świetle rękopisu *Historiae Sinarum Imperii* polskiego jezuitę Tomasza Szpota Dunina (1644–1713), który przez ponad dwadzieścia lat badał archiwa rzymskie, poszukując informacji na temat działalności jezuitów w Chinach. Pośród licznych informacji o charakterze kulturowym, gospodarczym i etnograficznym rękopis Tomasza Szpota Dunina zawiera również wiadomości o obecnie najdłuższym na świecie sztucznym kanale transportowym, czyli chińskim Wielkim Kanale, który przez wielu badaczy jest uznawany za większy cud

1 Praca naukowa dofinansowana ze środków budżetu państwa w ramach programu Ministra Edukacji i Nauki pod nazwą „Nauka dla Społeczeństwa”, nr projektu NdS/531051/2021/2022, nazwa *Chiny i ich sąsiedzi w dziele „Historia Sinarum” polskiego jezuitę Tomasza Szpota Dunina (1644–1713)*, kwota dofinansowania 1 000 000 zł, całkowita wartość projektu 1 000 000 zł.

techniki niż Mur Chiński. Do odtworzenia tytułowego zagadnienia wykorzystano głównie rękopis *Historiae Sinarum Imperii* oraz inne źródła drukowane i literaturę przedmiotu. Rękopis Tomasza Szpota Dunina zawiera rozproszone informacje dotyczące Wielkiego Kanału, miast położonych nad jego brzegami i samych okoliczności podróży po tej rozbudowanej sieci rzek i kanałów. Informacje obecne u Szpota możemy podzielić na dwie kategorie: wtórne, czyli zapożyczone ze źródeł wcześniejszych – jak np. z tekstu Mattea Ricciego – oraz pierwotne, czyli opisy, które Szpot pozyskał jako pierwszy w trakcie swojej długoletniej pracy w Rzymie.

Słowa kluczowe: Wielki Kanał, Chiny, Jing-Hang, jezuita, Tomasz Szpot Dunin

Abstract

The aim of this article is to discuss the political, economic, and cultural role of the Chinese Grand Canal presented in the manuscript *Historiae Sinarum Imperii* by the Polish Jesuit Tomasz Szpot Dunin (1644–1713). He spent over two decades working in the Roman archives collecting information on the Jesuit activities in East Asia. Among this wealth of information, Tomasz Szpot Dunin's manuscript also includes valuable descriptions of what is currently the world's longest human-made waterway, namely the Chinese Grand Canal, which is considered by many scholars to be even greater engineering wonder than the Great Wall of China. To reconstruct this aspect, the author used mainly *Historiae Sinarum Imperii* manuscript, and other printed sources and relevant literature. The manuscript of Tomasz Szpot Dunin contains scattered information about the Grand Canal, the cities along its banks, and journeys along that extensive network of rivers and canals. This information can be divided into two categories: the secondary one, i.e., the information taken from earlier sources, such as Matteo Ricci's text, and the primary one, i.e., the descriptions that Szpot was the first to acquire during his long years of work in Rome.

Keywords: Grand Canal, China, Jing-Hang, Jesuits, Tomasz Szpot Dunin

Tematem niniejszego opracowania jest wstępne przedstawienie politycznej, gospodarczej i kulturowej roli chińskiego Wielkiego Kanału w świetle rękopisu *Historiae Sinarum Imperii* polskiego jezuitę Tomasa Ignacego Szpota Dunina SJ (1644–1713)². Tytułowy jezuita nigdy nie

2 W polskiej historiografii Tomasz Szpot Dunin SJ doczekał się opracowania wprowadzających w jego życie i dorobek autorstwa Roberta Danieluka: *Konfesjonal i pióro: Tomasz Ignacy Szpot Dunin, polski historiograf jezuickiej misji w Chinach*, w: *Iesuitae in Polonia – Poloni Iesuitae. Piśmiennictwo łacińskie czasów nowożytnych*, red. Jarosław Nowaszczyk (Szczecin: „Volumina.pl”, 2017), 75–108.

przebywał na misjach w Azji, ale przez ponad dwadzieścia lat badał archiwa rzymskie, poszukując informacji na temat działalności przedstawicieli własnego zakonu w Chinach. Efekt jego pracy jest imponujący i składa się z 10 woluminów przechowywanych w Archivum Romanum Societatis Iesu w Rzymie, w których polski jezuita zgromadził informacje na temat obecności współbraci w Chinach. Nie były to tylko dane na temat samych jezuitów, gdyż Szpot opisywał również bieżące wydarzenia, które miały miejsce w Państwie Środka i sąsiadujących z nim krajach, poszerzając je o informacje o aspektach kulturowych, gospodarczych i etnograficznych³. Uwzględnił także te dotyczące chińskiego Wielkiego Kanału.

Chiński Wielki Kanał (zwany także Wielkim Kanałem Jing-Hang⁴) jest obecnie najdłuższym na świecie sztucznym kanałem transportowym, który biegnie od położonego we wschodnich Chinach miasta Hangzhou i dociera do Pekinu, przechodząc przez pięć chińskich prowincji i przecinając pięć największych rzek w Chinach: Jangcy, Żółtą Rzekę (Huang-Ho), Hai He, Huai He i Quiantang⁵. Wspomniane rzeki są połączone kanałami i tworzą sieć wodnej logistyki umożliwiającej przemieszczanie się pomiędzy poszczególnymi arteriami wodnymi. Całkowita długość Wielkiego Kanału, oczywiście o różnej pływalności, wynosi obecnie 1776 kilometrów. Znajdują się na nim 24 śluzy i jest to do dzisiaj najdłuższa wodna droga na świecie wykonana siłą ludzkich rąk. Budowa Wielkiego Kanału była niezwykle przedsięwzięciem inżynieryjnym osiągniętym dzięki ogromnemu nakładowi ludzkiej pracy oraz podobnie niepospolitemu wysiłkowi ludzkiego umysłu. Kanał przecina jeziora oraz rzeki i został tak skonstruowany, aby był odporny na fale powodziowe. Wielu badaczy uważa, że Wielki Kanał jest większym technologicznym cudem świata niż sam Mur Chiński. Kanał zapewniał dostawy żywności (głównie zboża i soli) z południa Chin, czyli z regionów tradycyjnie rolniczych, na północ Chin, gdzie znajdowały się ośrodki władzy politycznej

3 Gościwit Malinowski, „Po co nam Chiny? Część I: Incydentalność relacji polsko-chińskich przed 1949 r.”, *Gdańskie Studia Azji Wschodniej* 19 (2021): 18.

4 Nazwa Jing-Hang pochodzi od miast położonych na dwóch krańcach kanału: Jing to skrót od Beejing, a Hang pochodzi od nazwy miasta Hangzhou.

5 Chiński Wielki Kanał jest również przedmiotem (jednym z wielu) zainteresowania największego na świecie stowarzyszenia zajmującego się popularyzacją śródlądowych szlaków wodnych: Inland Waterways International (<https://inlandwaterwaysinternational.org/>). Stowarzyszenie, obok kwestii środowiskowych mających związek z żegluga śródlądową (transport wodny jest jednym z najbardziej przyjaznych środowisku), podkreśla historyczne znaczenie i dziedzictwo tych szlaków, między innymi za pośrednictwem organizowanych międzynarodowych konferencji (The World Canals Conference). Ostatnia konferencja została zorganizowana w Lipsku w dniach 30.05.2022–03.06.2022. Kolejna została zapowiedziana na rok 2024 i odbędzie się w Bydgoszczy.

i militarnej. Kiedy dochodziło do wojny, pełnił funkcję szlaku, którym transportowano na duże odległości wojsko i zaopatrzenie. Kanał służył również do dostarczania wody na pola uprawne oraz odprowadzał nadmiar wody. Dopiero dramatyczna powódź z zimy 1824 roku, powodująca kryzys w transporcie zboża siecią kanałów oraz rzek i – co za tym idzie – przeniesienie transportu wzdłuż brzegów morskich, doprowadziła do spadku znaczenia tego szlaku⁶. Ogromne spustoszenia w infrastrukturze kanału spowodowało powstanie tajpingów (1851–1864). Rząd w Pekinie niszczył celowo sieć wodną wiążącą Pekin z południem, ażeby utrudnić zrewoltowanym masom chłopskim opanowanie północnych rejonów kraju. W kolejnych dekadach rozwój kolei i konieczność przewożenia towarów w szybszym tempie doprowadziły do spadku znaczenia Wielkiego Kanału, który zaczął być używany głównie do transportu lokalnego, na niewielkie odległości. Obecnie kanał znajduje się na liście światowego dziedzictwa UNESCO, na którą został wpisany w 2014 roku, stając się tym samym 32. chińskim miejscem umieszczonym na wspomnianej liście⁷.

Przyglądając się politycznej, gospodarczej i kulturowej roli Wielkiego Kanału, należy również wspomnieć o szerszej perspektywie tego kontekstu, czyli o cywilizacyjnej roli rzeki. Wszystkie największe cywilizacje w dziejach świata narodziły się i rozwijały dzięki wielkim rzekom, przez co stwierdzenie, że rzeki są kolebką cywilizacji, jest właściwie niepodważalne⁸. Dzięki Nilowi narodził się Egipt, Indie dzięki Gangesowi, a Mezopotamia rozwinęła się dzięki Tygrysowi i Eufratowi. To są oczywiste przykłady, które możemy uzupełniać o kolejne, między innymi wymieniając obszar Transoksanii (Sogdiana), zwany też Międzyrzeczem, bowiem były to tereny położone pomiędzy rzekami noszącymi w starożytności nazwy Oksus i Jaksartes, obecnie odpowiednio zwane Amu-darią i Syr-darią. Teren ten obejmował między innymi miasta Bucharą i Samarkandą, gdzie Timur zbudował centrum swojego państwa, a gdzie od starożytności przebiegał Jedwabny Szlak. Tam też w okresie funkcjonowania Uzbekiej Socjalistycznej Republiki Radzieckiej produkowano najwięcej bawełny na świecie, a rzeki i kanały zbudowane wokół Amu-darii i Syr-darii stały

6 Jane K. Leonard, *Controlling from Afar: The Daoguang Emperor's Management of the Grand Canal Crisis, 1824–1826* (Ann Arbor: Center for Chinese Studies, University of Michigan Press, 1996).

7 Yiyuan Li, Nana Zheng, „Integral Protection of Cultural Heritage of the Grand Canal of China: a Perspective of Cultural Spaces”, *The Frontiers of Society, Science and Technology* 2/1 (2020): 60.

8 Wenji Huang, Mingwang Xi, Shibao Lu, Farhad Taghizadeh-Hesaty, „Rise und Full of the Grand Canal in the Ancient Kaifeng City of China: Role of the Grand Canal and Water Supply in Urban and Regional Development”, *Water* 13/1932 (2021): 1.

się symbolem rozwoju gospodarczego tego obszaru. Również rozwój cywilizacji chińskiej był determinowany przez rzeki, w głównej mierze przez Żółtą Rzekę i Jangcy, co dodatkowo zostało spotęgowane trwającą przez wieki rozbudową sieci kanałów łączących najważniejsze chińskie rzeki⁹.

Najstarsze części Wielkiego Kanału pochodzą z V wieku p.n.e., ale poszczególne odcinki zostały po raz pierwszy połączone za panowania dynastii Sui (581–618 n.e.). Za czasów panowania w Chinach mongolskiej dynastii Yuan (1279–1368) Wielki Kanał stracił na znaczeniu, ponieważ Mongołowie swoją stolicę ustanowili w Chanbałyku, czyli Pekinie, i transportowali do niego towary z północy drogą lądową lub z wybrzeża, gdzie docierały one statkami z północy¹⁰. Dopiero w czasie panowania dynastii Ming (1368–1644) kanał odzyskał swoje dawne znaczenie, gdyż nowa dynastia odnowiła i przebudowała go, zmieniając jego trasę i dostosowując ją między innymi do potrzeb politycznych państwa (chodziło o to, żeby do Pekinu transportować towary z południa Chin, unikając transportu morskiego). W kolejnych wiekach dzieje rozwoju Wielkiego Kanału dostarczają przykładów wprowadzania i realizacji, używając współczesnej nomenklatury, polityki zrównoważonego rozwoju miast i regionów, co było instrumentem wpływającym na rozwój kraju w rękach kolejnych cesarzy. Decyzją, która – można powiedzieć – okazała się przełomowa w rozwoju Wielkiego Kanału – było podjęcie przez cesarza Yongle (1402–1424) postanowienia o zaopatrywaniu Pekinu zbożem sprowadzanym śródlądowymi drogami wodnymi¹¹. W rezultacie tej decyzji nastąpił największy rozwój sieci kanałów. W tym okresie również zaczęli być powoływani wysocy urzędnicy, których zadaniem stało się nadzorowanie transportu przeprowadzanego wzdłuż Wielkiego Kanału¹². Po upadku dynastii Ming w 1644 roku władcy z kolejnej dynastii Qing (1644–1912) początkowo rozbudowywali nadal sieć Wielkiego Kanału, ostatecznie kończąc ten proces w 1686 roku.

9 Karl A. Wittfogel, niemiecki badacz cywilizacji chińskiej, określał ją wręcz mianem „państwa hydraulicznego”, uznając, że źródłem władzy w Chinach była woda. Patrz rozdział drugi: *idem, Oriental Despotism. A Comparative Study of Total Power* (New Haven: Yale University Press, 1957).

10 Robert B. Marks, *China. An Environmental History* (Lanham–Boulder–New York–London: Rowman & Littlefield, 2012), 136.

11 Sui-wai Cheung, „Construction of the Grand Canal and Improvement in Transportation in Late Imperial China”, *Asian Social Science* 4/6 (2008): 12.

12 Yunpeng Li, Jiangang Liu, Jinhong Wan, Xuming Tan, Jun Deng, *The Technical History of China's Grand Canal* (New Jersey: World Century Publishing Corporation, 2019), 31.

Istotną rolę w rozwoju Wielkiego Kanału w Chinach odegrała charakterystyczna dla Chińczyków obawa przed podróżowaniem po otwartym morzu. Oczywiście nie były to obawy bezpodstawne. Również Europejczycy podróżujący do Azji Wschodniej doświadczali podobnych trudności i niebezpieczeństw¹³. Liam Matthew Brockey podaje, że w okresie od 1581 do 1712 roku ponad 50% misjonarzy podróżujących drogą morską zmarło w jej trakcie przed dotarciem do miejsca docelowego¹⁴. Podróż na Daleki Wschód przez Persję wzdłuż Jedwabnego Szlaku była równie długa i niebezpieczna jak podróż morską. Wpływały na to trudy związane z surowym klimatem, odludnymi przestrzeniami, rabunkami, miejscowymi konfliktami itd. Warto wspomnieć o tym, że cały czas poszukiwano innej drogi i jedną z takich alternatywnych tras – wychodzących poza zarówno utarte drogi Jedwabnego Szlaku, jak i morskie trasy – była *Iter Moscoviae*, o której pisali Monika Miazek-Męczyńska¹⁵ i Janusz Smołucha¹⁶.

Głównym czynnikiem determinującym budowę Wielkiego Kanału było ułatwienie transportu ludzi i towarów oraz wojska w trakcie zagrożenia. Nie bez znaczenia pozostaje również jego kontekst kulturowy. Zresztą podobnie jak wielkie rzeki odgrywały ogromną rolę w kształtowaniu cywilizacji, jej budowaniu, tak było i ze szlakami, po których podróżowano, jak np. ze wspomnianym wcześniej Jedwabnym Szlakiem¹⁷. Chiński Wielki Kanał miał także swoją rolę kulturotwórczą: przemieszczający się ludzie, a wraz z nimi idee, sztuka, moda i technologia komunikowały

13 Felix A. Plattner, *Gdy Europa szukała Azji* (Kraków: Wydawnictwo Apostolstwa Modlitwy, 1975), 41–47. Szczególnie niebezpieczne dla podróżujących drogą morską były dwie choroby: febra oraz gnilec (szkorbut), który Portugalczycy nazywali „chorobą holenderską”. Lektura opisów podróży misjonarzy na przestrzeni od XVI do XVIII wieku dowodzi, że choroby nie oszczędzały właściwie żadnego okrętu.

14 Liam M. Brockey, *Journey to the East. The Jesuit Mission in China, 1579–1724* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2007), 234.

15 Monika Miazek-Męczyńska, *Przez Moskwę do Chin? Polski wkład w jezuickie poszukiwania*, w: *Itinera clericorum. Kulturotwórcze i religijne aspekty podróży duchownych*, red. Danuta Quirini-Popławska, Łukasz Burkiewicz (Kraków: Wydawnictwo Akademii Ignatianum w Krakowie, 2014), 520–521.

16 Zob. artykuł w przygotowaniu: Janusz Smołucha, „*Iter Moschoviae*” – *wczesne kontakty dyplomatyczne między Wielkim Księstwem Moskiewskim a Chinami w dziełach Tomasa Szpota Dunina*, w: *Jezuici. Nauka i nauczanie, sztuka, kultura, duchowość XVI–XX w.*, red. Waldemar Graczyk, Jolanta M. Marszałska (Warszawa: Wydawnictwo De Republica, 2023).

17 Zob. artykuł w przygotowaniu: Łukasz Burkiewicz, *Kulturowa i cywilizacyjna rola szlaków komunikacyjnych do Azji Środkowej i Wschodniej w kontekście jezuickiej obecności w regionie (do 1724 roku)*, w: *Jezuici. Nauka i nauczanie, sztuka, kultura, duchowość XVI–XX w.*, red. Waldemar Graczyk, Jolanta M. Marszałska (Warszawa: Wydawnictwo De Republica, 2023).

stosunkowo izolowane obszary geograficzne poprzez łączenie naturalnych systemów wodnych, łamiąc w ten sposób niezależność kulturową różnych regionów¹⁸. Wielki Kanał jest też przykładem transferu kulturowego między północą i południem Chin. Co więcej, to również podróż przez wieki; jeden z badaczy napisał, że znaczenie Wielkiego Kanału w historii Chin polega na „płynącym i żywym dziedzictwie kulturowym” łączącym starożytność i nowoczesność¹⁹. Jest to także świadectwo i dziedzictwo komunikacji między cywilizacjami w przeszłości, pomiędzy Europą a Azją Wschodnią. Jeden z końców Wielkiego Kanału był połączony z lądowym Jedwabnym Szlakiem za pośrednictwem miasta Xi'an, drugi koniec natomiast – z miastem Ningbo, skąd dalej biegła morska odnoga Jedwabnego Szlaku umożliwiającą podróżowanie do Korei i Japonii.

O Wielkim Kanale wspomina najsłynniejszy Europejczyk podróżujący do Chin w średniowieczu, czyli Marco Polo (1254–1324), który wraz z ojcem i stryjem w 1271 roku opuścił Wenecję i udał się do Państwa Środka (do Wenecji powrócił w 1295 roku). Jego uwagę zwróciła nie tylko możliwość podróżowania po licznych szlakach wodnych, ale także rozwój miast położonych nad traktami wodnymi tworzącymi sieć Wielkiego Kanału, jak wspomniane poniżej Kajdzu, położone nad rzeką Jangcy.

Kajdzu jest małym miastem²⁰. (...) Miasto leży nad rzeką Kian²¹. Tu jest ogromny skład wielkiej ilości ryżu i zboża i z tego miasta przewozi je drogą wodną aż do Kambałuk na dwór Wielkiego Chana. I nie myślcie, że morzem, lecz rzekami i jeziorami (...). I to Wielki Chan właśnie połączył miasto drogą wodną z Kambałuk²². Kazał wykopać wielkie kanały, szerokie i głębokie, od jednej rzeki do drugiej, i wpuścił tam wodę tak, że zdają się być wielkimi rzekami. I płyną nimi doskonale wielkie okręty²³.

18 Yi Wang, Bill Bramwell, „Heritage Protection and Tourism Development Priorities in Hangzhou, China: A political economy and governance perspective”, *Tourism Management, Elsevier* 33 (2012): 988–998.

19 Li, Zheng, „Integral Protection of Cultural Heritage of the Grand Canal of China: a Perspective of Cultural Spaces”, 68.

20 Kajdzu to obecnie miasto Kua-czou.

21 Kian to obecnie rzeka Jangcy.

22 Chanbałyk, czyli współczesny Pekin.

23 Marko Polo, *Opisanie świata*, z oryginału starofrancuskiego z uwzględnieniem redakcji starożytnych i łacińskich, przeł. Anna L. Czerny, wstępem i przypisami opatrzył Marian Lewicki (Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, 1954), 351.

Wenecjanin, podróżując po innej wielkiej chińskiej rzece – Żółtej Rzece – zauważył, jak ważną rolę odgrywała ona z punktu widzenia komunikacji pomiędzy poszczególnymi miastami w Chinach, przy czym zwrócił uwagę na duży ruch na tej arterii.

Przy końcu trzeciego dnia przyjeżdża się nad wielką rzekę Karamoran płynącą z krajów Księdza Jana z północy. Jest ona bardzo wielka i szeroka. Szerokość jej bowiem wynosi milę. Jest ona bardzo głęboka, tak że mogą po niej pływać wielkie okręty. Żyją w niej liczne, wielkie ryby. Pływa po niej dobrych piętnaście tysięcy okrętów, boję się wypowiedzieć tę cyfrę, aby nie nazwano mnie kłamcą. I to nie tylko w tym miejscu, lecz przy wielu innych miastach leżących po obu brzegach rzeki²⁴.

Marco Polo zwrócił również uwagę na położone na początku biegu Wielkiego Kanału miasto Hangzhou, wówczas jeszcze zwane Lin'an, które sam nazwał Kinsaj²⁵.

Po trzydniowej podróży przyjeżdża się więc do najzaciejniejszego miasta zwanego Kinsaj, co po francusku wyklada się: miasto nieba, gdyż nie ma ono sobie równego w świecie ani nie masz, w którym znalazłbyś rozkoszy tyle, że człek sądzi się w raju. I skoro już tu przybyliśmy, musimy opowiedzieć o wielkiej sławie jego, o czym snadnie wypada rzec, gdyż bez chyby jest to najślawniejsze i najpiękniejsze miasto na świecie²⁶.

Bez wątpienia położenie Hangzhou przy Wielkim Kanale, szczególnie przy jego początkowym fragmencie, wpłynęło na rozwój miasta. Na kolejnych kartach swojej relacji Marco Polo rozpisuje się na temat fizycznych rozmiarów miasta, zauważając również kanały przecinające jego układ urbanistyczny.

Stało tam najpierw, że miasto Kinsaj ma obwodu sto mil. Ulice jego bowiem i kanały są bardzo szerokie i przestronne. Są tam też place targowe, które muszą być bardzo obszerne i rozległe dla wielkich tłumów, jakie tam się tłoczą. Miasto położone jest w następujący sposób: Z jednej strony jezioro słodkowodne i jak przeźroczce, z drugiej rzeka ogromna, która rozplywając się rozlicznymi kanałami, większymi i mniejszymi we wszystkie strony

24 *Ibidem*, 338.

25 Lin'an do 1279 roku było siedzibą dworu cesarzy z dynastii Song przed podbojem kraju przez Mongołów. Najprawdopodobniej kiedy Marco Polo dotarł do Lin'an to miasto jeszcze cieszyło się świetnością z czasów cesarskich.

26 Marko Polo, *Opisanie świata*, 355.

miasta, zabiera wszelkie nieczystości i wreszcie uchodzi do owego jeziora, przepływa je i wpada do Oceannego Morza, a to czyni powietrze zdrowym. I po całym mieście można jeździć bądź ulicami, bądź owymi kanałami. Zaś owe ulice i kanały są szerokie i wielkie, tak że wygodnie mogą przejeżdżać i wozy, i łodzie, zwożąc potrzebne mieszkańcom rzeczy²⁷.

Wrażenia Wenecjanina pokrywają się z bieżącymi ustaleniami współczesnych nam badaczy, którzy przyjmują, że Hangzhou było największym miastem świata od końca XII wieku do połowy XIV stulecia²⁸. W opisie Hangzhou znajdujemy oczywiste dla Marca Pola porównanie chińskiego miasta do jego ojczyzny, czyli Wenecji:

I nikt nie powinien się dziwić, że jest tam tyle mostów, gdyż powiadam wam, całe miasto jest na wodzie i okolone wodą, podobnie jak Wenecja, i dlatego muszą być liczne mosty, aby się można poruszać²⁹.

Często porównuje się podróżę Marca Pola do tych, które odbył wielki podróżnik świata islamu Ibn Battuta (1304–1369), przebywający w Chinach kilkadziesiąt lat po Wenecjaninie. Ibn Battuta podróżował po krajach Azji w latach 40. XIV wieku i podobnie jak Marco Polo był pod wrażeniem sieci hydrograficznej w Chinach, zresztą wspominał często w swojej relacji, że przemieszczał się zazwyczaj rzeką. Porównywał zastany krajobraz do swoich wcześniejszych doświadczeń, między innymi widząc podobieństwo pomiędzy rzeką Żółtą i Nilem.

Przez Chiny płynie rzeka, która zwie się Ab-i Hajat, czyli „Woda Życia”³⁰. (...) Rzeka ta płynie poprzez Chiny na długość sześciu miesięcy drogi i dopływa aż do Sin as-Sin. Po obu jej brzegach ciągną się wsie, pola uprawne, sady i kramy, podobnie jak wzdłuż Nilu w Egipcie, z tą tylko różnicą, że kraj ten jest lepiej zabudowany. Na brzegach rzeki znajdują się liczne maszyny do nawadniania³¹.

27 *Ibidem*, 356.

28 Janet L. Abu-Lughod, *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250–1350* (Oxford: University Press, 1991), 337.

29 Marko Polo, *Opisanie świata*, 356.

30 Ab-i Hajat to u Ibn Battuty Żółta Rzeka.

31 Ibn Battuta, *Osobliwości miast i dziwy podróży, 1325–1354*, red. naukowa, wybór i przedmowa Ananiasz Zajączkowski, przeł. z języka arabskiego Tadeusz Majda, Halina Natorf, komentarze opr. Tomasz Majda (Warszawa: Książka i Wiedza, 1962), 277.

W 1345 roku arabski podróżnik dotarł do Hangzhou, które nazwał al-Khansā. Wspomina o drogach wodnych przecinających miasto, dowożonych za ich pomocą do centrum miasta żywności i innych materiałów, w tym kamieniach, których mieszkańcy używali do opału³². Jest również zgodny w swoich obserwacjach – co do wielkości i znaczenia miasta – z opisem sporządzonym przez Marca Pola.

A jest ono największym miastem, jakie widziałem na ziemi. Długość jego wynosi trzy dni drogi, tak że podróżnicy, którzy opuszczają miasto, zniewoleni są stawać w nim na kwaterze. (...) Spośród owych sześciu miast jest ono najpiękniejsze; przecinają je trzy drogi wodne, z których jedna jest kanałem wypływającym z wielkiej rzeki. Kanałem tym niewielkie łodzie dowożą miastu żywność i kamienie, których używają jako opału. Są tam również łodzie służące do przejazdów³³.

W innym miejscu swojej relacji arabski podróżnik opisuje podróż kanałami i rzekami z Hangzhou do Pekinu.

Na kanale zgromadziło się mnóstwo statków o wielobarwnych żaglach i jedwabnych a pięknie malowanych parasolach³⁴.

Wspomniane powyżej przykłady podróży Marca Pola i Ibn Battuty pozwoliły przypomnieć na nowo zapomniane od starożytności szlaki po Azji Wschodniej. Jednak dopiero w epoce nowożytnej narodziło się prawdziwe podróżowanie, a mieszkańcy Europy zaczęli szturmować rubieże świata³⁵. Pośród pierwszych Europejczyków udających się na Wschód w nieznanie byli również jezuici³⁶. Członkowie Towarzystwa Jezusowego chętnie wypełniali regułę swojego zakonu i pozostając w gotowości do przeniesienia się i życia w jakiegokolwiek stronie świata, wyruszeni tam, gdzie byli potrzebni, czym Felix Alfred Plattner tłumaczył ten niezwykle pęd jezuitów w kierunku Azji³⁷. Jednym z pierwszych jezuitów podążających do Azji był Franciszek Ksawery

32 Ibn Battuta miał na myśli węgiel.

33 Ibn Battuta, *Osobliwości miast i dziwne podróże*, 287–288.

34 *Ibidem*, 290.

35 Antoni Mączak, *Odkrywanie Europy. Podróże w czasach renesansu i baroku* (Gdańsk: Novus Orbis, 1998), 5.

36 Robert Klarecki, „Działalność jezuitów w Cesarstwie Chińskim”, *Forum Politologiczne* 11 (2010): 253–274.

37 Plattner, *Gdy Europa szukała Azji*.

(1506–1552), współzałożyciel Towarzystwa Jezusowego, który wypłynął w kwietniu 1541 roku z Lizbony w kierunku Indii, podążając szlakiem wytyczonym przez Vasco da Gamę, ale na samym brzegu chińskim nie stanął, gdyż zmarł zaledwie kilka kilometrów od niego na wyspie Sancian (Shangchuandao)³⁸. Istotnym wydarzeniem, które wpłynęło na zwiększenie obecności jezuitów w Chinach, był rok 1557, kiedy Portugalczycy otrzymali od chińskiego cesarza zgodę na założenie w Makau stałej osady handlowej³⁹. Szczególnie duża liczba jezuitów dotarła do Chin w okresie rządów cesarza Kangxi (1661–1722)⁴⁰. Zaangażowanie jezuitów w działalność misyjną oraz odbywane przez nich podróże przyczyniły się do poszerzania wiedzy na temat Azji Wschodniej, co znalazło swoje odzwierciedlenie w dziełach, które powstały w kontekście działalności misyjnej jezuitów w Azji i przynosiły szereg ważnych informacji na temat kultury, dziejów i etnografii tychże miejsc. Pośród autorów tych dzieł należy wymienić Mattea Ricciego⁴¹, Michała Boyma, Álvара de Samedo, Tomása Pereirę i Martina Martiniego.

Włoski jezuita Matteo Ricci (1552–1610) podczas swojego długiego pobytu w Azji – od 1578 roku aż do swojej śmierci w 1610 roku, czyli przez ponad 30 lat – często podróżował po Chinach, korzystając z rozbudowanej sieci dróg wodnych, i pozostawił interesujący opis Wielkiego Kanału. Ricci był świadomy faktu, że Chińczycy uważali podróż morską za zbyt niebezpieczną i chociaż niekiedy była ona krótsza i wygodniejsza, to preferowali transport śródlądowy po rozbudowanej sieci szlaków wodnych tworzących Wielki Kanał⁴². Jezuici również doświadczali niebezpieczeństw towarzyszących drodze morskiej, a liczba współbraci kończących swoją podróż z Europy do Azji pochówkiem w morzu była bardzo duża. Siedemnastowieczny kronikarz zakonu Daniello Bartoli SJ

38 Zob. m.in. Stanisław Cieślak, *Św. Franciszek Ksawery* (Kraków: Wydawnictwo WAM, 2005).

39 Monika Miazek-Męczyńska, *Makau – między Portugalią, Japonią i Chinami. Wkład Towarzystwa Jezusowego w kształtowanie się oblicza miasta*, w: *Sacrum w mieście: wymiar kulturowy, religijny i społeczny*, t. 2: *Epoka nowożytna i czasy współczesne*, red. Danuta Quirini-Popławska, Łukasz Burkiewicz (Kraków: Wydawnictwo Akademii Ignatianum w Krakowie, 2016), 23–34.

40 *Handbook of Christianity in China*, red. Nicolas Standaert (Leiden–Boston: Brill, 2001), 300–308.

41 Zob. m.in. Ronnie Po-chia Hsia, *A Jesuit in the Forbidden City: Matteo Ricci 1552–1610* (Oxford: Oxford University Press, 2010); Jan Konior, *Matteo Ricci* (Kraków: Wydawnictwo WAM, 2013).

42 Jonathan D. Spence, *The Memory Palace of Matteo Ricci* (London–Boston: Faber & Faber, 1982), 82.

nazwał to rodzajem corocznej daniny płaconej oceanom i morzom przez Towarzystwo Jezusowe⁴³.

Podobnie jak i inni jezuici obecni w Państwie Środka Ricci opisywał, czasami bardzo szczegółowo, otaczającą go rzeczywistość, a jego uwagę zwrócił między innymi system podróży kanałami i rzekami, co z kolei spotykało się z podejrzliwością Chińczyków dostrzegających w tych opisach zagrożenia na wypadek zewnętrznej inwazji. Niemniej jednak Ricci – który zwracał szczególną uwagę na warunki geograficzne – zapisał się jako pierwszy, który przekazał Chińczykom wiedzę geograficzną na temat Europy i Afryki, a sam siebie żartobliwie nazwał „Ptolemeuszem chińskim”⁴⁴. Opisowi Ricciego poświęcimy więcej miejsca ze względu na fakt, że Tomasz Szpot Dunin w *Historiae Sinarum Imperii* w istotny sposób korzystał z relacji włoskiego jezuity.

Ricci zwracał szczególną uwagę na techniczne rozwiązania, szczególnie te niespotykane w Europie, które widział na własne oczy w Chinach, a które z kolei mogły się według niego okazać przydatne zarówno z punktu widzenia zakonu, jak i całego chrześcijaństwa. Amerykański sinolog Jonathan Spence poświęcił krótki fragment swojego dzieła o Riccim (*The Memory Palace of Matteo Ricci*) wspomnieniom jezuity na temat podróży po Chinach. Dokładna analiza dzieł Ricciego pozwala zauważyć, że jego szczególną uwagę zwróciła sieć kanałów i rzek, które razem połączone tworzyły Wielki Kanał. Można to zauważyć w korespondencji Ricciego do jego przyjaciela z okresu nauki w kolegium, włoskiego jezuity Giulia Fuligattiego (1549–1633). Przyjmując znaną sobie włoską perspektywę, Ricci zestawiał chińskie krajobrazy, miejsca i zjawiska z Italią. Pisał, że rzeki w Chinach są większe niż włoski Pad, a powodzie, które nawiedzają ten kraj – szczególnie w wyniku wylewania Żółtej Rzeki – przynoszą katastrofalne następstwa, co zresztą porównywał do powodzi w Rzymie spowodowanej przez Tyber, której był naocznym świadkiem podczas swoich studiów w Wiecznym Mieście. Ricci zwracał uwagę na to, że niektóre z łodzi pływających po rzekach i kanałach Państwa Środka posiadają kabiny, których wielkość i wyposażenie przypomina rozmiarami kaplicę w rzymskim kolegium, gdzie studiowali Ricci i Fuligatti. Na tych łodziach znajdowały się zarówno pomieszczenia do spania i odpoczynku, jak i kuchnie, a jeden z takich statków – wybudowany dla uhonorowania słynnego eunucha Ma Tanga i jego podróży na trasie z Pekinu do Suzhou – posiadał elementy wykonane z drewna inkrustowanego

43 Liam M. Brockey, *Journey to the East. The Jesuit Mission in China, 1579–1724* (Cambridge: Harvard University Press, 2007), 234.

44 Plattner, *Gdy Europa szukała Azji*, 137.

złotem⁴⁵. Zresztą eunuchowie podczas długiego panowania cesarza Wanli (1572–1620), czyli w okresie, w którym w Chinach przebywał Matteo Ricci, osiągnęli niezwykle istotną pozycję w cesarstwie i między innymi kontrolowali transport na Wielkim Kanale.

Z rękopisu Tomasza Szpota Dunina możemy uzyskać informacje na temat warunków podróżowania, w tym szybkości przemieszczania się po Wielkim Kanale. Wynika to między innymi z jednego z przytoczonych w *Historiae Sinarum Imperii* opisów podróży, jaką odbył Ricci z Nankinu do Pekinu w 1600 roku w towarzystwie eunucha Leupusie. Z obecności „wielkiego filozofa z Zachodu” (*Philosophus magni Occidentis*) na pokładzie swojego statku potrafił on wyciągnąć niemałe zyski.

Kiedy statkami podróżowali wyżsi lub niżsi mandaryni, a także ważni prefekci, eunuch Leupusie⁴⁶ zapraszał ich na pokład, aby zobaczyli cuda, które wielki filozof z Zachodu zamierzał zaoferować cesarzowi. W ten sposób, uzyskując szybszy przejazd między innymi statkami, oszczędzał czas i pieniądze, co pozwalało mu, jak to jest w zwyczaju eunuchów, wzbogacić się kosztem innych⁴⁷.

Wydaje się, że to jednak Ricci czerpał większe korzyści z podróży z eunuchem. Włoski jezuita, jeśli tylko mógł, to podróżował z eunuchami, gdyż ich obecność pozwalała między innymi na przyspieszenie przejścia przez jedną z wielu śluz, gdzie zazwyczaj należało odczekać w kolejce kilka dni i dodatkowo zapłacić dużą sumę za przeprawę. Eunuchowie byli znani ze swej pazerności. Ricci opisuje perypetie związane z negocjacjami z jednym z nich, kiedy w trakcie podróży podwyższył on cenę za transport, grożąc przewożonym jezuitom wyrzuceniem ich ze statku wraz z bagażem, jeśli nie zapłacą mu dodatkowych pieniędzy⁴⁸.

Chociaż podróżowanie z eunuchami zapewniało na ogół sprawne pokonywanie poszczególnych odcinków Wielkiego Kanału, to jednak nie wszystko zależało od nich. Czasami podróż była dłuższa z uwagi na brak dostatecznej liczby marynarzy, którzy nie tylko wiosłowali, ale także ciągnęli za pomocą lin podróżujące po rzekach i kanałach statki.

45 Spence, *The Memory Palace of Matteo Ricci*, 83–85.

46 Leupusie był nadwornym eunuchem cesarza Wanli i pomagał Ricciemu w trakcie jego podróży z Nankinu do Pekinu w 1600 roku, zob. Weldon S. Coblin, „A Brief History of Mandarin”, *Journal of the American Oriental Society* 120, 4 (2000): 539.

47 Thomae Dunin-Szpot, *Historiae Sinarum Imperii*; Archivum Romanum Societatis Iesu (zw. dalej ARSI), Jap. Sin. 102, f. 118v.

48 Spence, *The Memory Palace of Matteo Ricci*, 84.

Przekonał się o tym również Matteo Ricci opisany przez Tomasza Szpota Dunina w trakcie swojej podróży do Nankinu⁴⁹.

Z tą nadzieją postanowił więc udać się w podróż do Nankinu, która rzeczywiście była wolna z powodu braku marynarzy, którzy mogliby wiosłować i holować jego łódź, wobec czego spędził cały miesiąc na tworzeniu słownika łacińsko-chińskiego⁵⁰.

Niekiedy podaż pracowników służących do holowania łodzi wzdłuż kanałów i rzek była większa niż popyt. To zauważył z kolei Ricci, który zwrócił uwagę, że ubóstwo rzeszy biedaków oczekujących na brzegu na zatrudnienie przy ciągnięciu za pomocą lin łodzi czy spławianiu drewna kontrastowało z bogactwem niektórych łodzi z dostojnikami na pokładzie⁵¹.

Obok eunuchów, podaż marynarzy i pracowników holujących łodzie wzdłuż kanałów kolejnym czynnikiem wpływającym na szybkość podróżowania, na który zwrócił uwagę Tomasz Szpot Dunin, były warunki atmosferyczne. I tak Szpot ponownie wspomina o Riccim, który musiał zamienić transport wodny na lądowy po tym, jak dotarł do położonego w prowincji Shandong (*Provinciae Xantum*) miasta Linqing (*Lincin*) i wobec zamarznięcia kanału Yuń, którym podróżował, a który był połączony z rzeką Wei He (*Guei*), musiał zejść na ląd⁵². Szpot zauważył, że warunki atmosferyczne odgrywały istotną rolę w funkcjonowaniu żeglugi śródlądowej, a w odniesieniu do północnej części Chin podkreślał, że w połowie października kanały i rzeki zamarzały i nie były już żeglowne. Co więcej, ci, którzy mieszkali na łodziach i statkach, musieli je opuścić i przenieść się do miejsc pozbawionych wszelkich wygod.

W połowie października, kiedy w północnej części Chin lód zaczyna pokrywać kanały i rzeki, [Ricci] został zmuszony do przeniesienia się ze swojego wygodnego statku wraz ze swoim dobytkiem i towarzyszami, do klasztoru buddyjskiego, podupadającego i pozbawionego wszelkich udogodnień. Ale to był dopiero początek cierpień⁵³.

49 *Ibidem*, 83.

50 ARSI, Jap. Sin. 102, f. 111r.

51 Spence, *The Memory Palace of Matteo Ricci*, 84.

52 *Ibidem*, 83–84; ARSI, Jap. Sin. 102, f. 111r.

53 ARSI, Jap. Sin. 102, f. 120v.

Ostatnim ważnym elementem regulującym sprawność poruszania się po Wielkim Kanale było natężenie samego ruchu łodzi i kolejki przed śluzami. Szpot cytuje ponownie Ricciego, który opisywał, że zagęszczenie statków na Wielkim Kanale, które pokrywały powierzchnię kanałów i rzek od brzegu do brzegu, powoduje długie kolejki oczekujących do przepłynięcia przez licznie występujące na szlaku śluzy.

Droga prowadząca przez kanał wybudowany przez starożytnych królów, łączący obie królewskie stolice – południową i północną, była tak zatłoczona statkami z obu królewskich miast, że przypominało to dwa nieprzerwane łańcuchy, jeden łączący Pekin z Nankinem, a drugi Nankin z Pekinem⁵⁴.

Z wcześniejszego opisu już wiemy, że wpływowi eunuch na pokładzie gwarantował szybsze przemieszczanie się po szlaku. Jednak gdy tak nie było, to w celu utrzymania świeżości produktów spożywczych transportowanych wodą budowano wzdłuż brzegów rzek i kanałów liczne magazyny lodu, które pomagały utrzymywać świeżość między innymi owoców i ryb podczas ich długiej podróży z południa kraju do Pekinu⁵⁵.

Również wspomniany wcześniej jezuita i misjonarz Martino Martini (1614–1661), który przybył do Chin na długo po Riccim, pozostawiał po sobie opisy struktury transportu wodnego, najprawdopodobniej poznając go bardzo dobrze w trakcie tworzenia swojego sztandarowego dzieła pt. *Novus Atlas Sinensis*. Martini nawiązywał do Wielkiego Kanału na przykładzie między innymi opisu miasta Shaoxing (*Xaohing*). Porównywał je do Wenecji, wspominając, że nie ma ulicy w tym mieście, której nie przecinałby jakiś kanał⁵⁶. Bardzo podobny opis miasta Shaoxing (tutaj jako *Xaohin*) odnajdujemy u Tomasza Szpota Dunina, który najprawdopodobniej sięgnął do opisu Martiniego.

Xaohin to miasto w prowincji Chekiam⁵⁷, jedno z najszlachetniejszych, położone nad jeziorem ze słodką wodą, a wszystkie place, mosty i łuki wykonane są z białego marmuru, posiada kanał wykopany ręcznie, biegnący na wschód przez trzy dni podróży, którego dno jest umocnione murami z tego samego kamienia co po obu stronach, a drzewa rosnące wzdłuż

54 *Ibidem*, ff. 118r-118v.

55 Spence, *The Memory Palace of Matteo Ricci*, 84.

56 Martino Martini S.J., *Novus Atlas Sinensis*, vol. 3, t. 2, a cura di Giuliano Bertuccioli (Trento: Univeristà degli Studi di Trento, 2002), 661.

57 Chekiam to obecnie prowincja Zhejiang.

niego zapobiegają wylewaniu wody po obfitych deszczach na pobliskie pola i dają w lecie cień, łagodząc upał słońca dla żeglarzy⁵⁸.

Zarówno Martini, jak i Szpot w swoich opisach zwrócili uwagę na kamienne brzegi kanałów, które miały między innymi zapobiegać odprowadzaniu wody z nich, jak i rosnące wzdłuż brzegów drzewa dające cień żeglarzom w słoneczne dni⁵⁹.

Oczywiście Tomasz Szpot Dunin nie sięgał wyłącznie po relacje Riccio czy Martiniego, ale korzystał również z informacji zaczerpniętych z innych źródeł, które pozostały anonimowe. Na jednej z kart swojego dzieła Szpot, opisując miasto *Nimhia* – być może mając na myśli jedno z miast w prowincji Ningxia – porównuje płynącą przez miasto Żółtą Rzekę (*fluvius Croceus*) do egipskiego Nilu (*Nilus Aegyptiis*), podobnie jak to czynił kilka wieków wcześniej Ibn Battuta. Z Żółtej Rzeki – co opisał jezuita – woda jest rozprowadzana kanałami, dzięki czemu nawadnia cały region i spełnia istotną funkcję wspierającą rolnictwo.

W czasie suszy rzeka Żółta spełnia podobną rolę jak Nil dla Egipcjan. Z niego bowiem poprowadzone kanały nawadniają cały region. Miasto otaczają jeziora: mniejsze mają słoną wodę, dostarczając wodę do gotowania dla całego miasta i regionu; większe jeziora zawierają słodką wodę i taką obfitość ryb, aby tak jak i inne artykuły potrzebne do życia, tak i ryby nigdzie w Chinach nie były w niższej cenie⁶⁰.

Historiae Sinarum Imperii wspomina też o armii cesarskiej, w tym także o ćwiczeniach, które były organizowane cyklicznie w każdy szósty dzień tygodnia w miesiącach wiosennych i letnich pod okiem wysokich urzędników cesarskich. Jednym z celów stałych ćwiczeń było zapewnienie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu wodnego, jak i samych podróży.

Oprócz ciągłej gotowości nad rzekami i kanałami, zarówno dla zapewnienia bezpieczeństwa podróżującym drogami wodnymi, jak i dla uhonorowania gości udających się do pałacu cesarskiego lub opuszczających go, czy też dla podkreślenia godności wielkich mandarynów podróżujących

58 ARSI, Jap. Sin. 102, f. 89v. Co ciekawe, w innej lokalizacji – ARSI, Jap. Sin. 102 (f. 24r) – również znajduje się opis miasta Shaoxing (tym razem zapisanego jako *Xaokim*) z podobnym odniesieniem do jego położenia nad jeziorem ze słodką wodą oraz opisem wykonania z białego marmuru wszystkich placów, mostów i łuków w mieście.

59 Martini, *Novus Atlas Sinensis*, vol. 3, t. 2, 661.

60 ARSI, Jap. Sin. 102, f. 67r.

przez podległe im prowincje i miasta, w co szósty dzień każdego tygodnia, w miesiącach wiosennych i jesiennych, organizowane są ćwiczenia wojskowe w obecności wojskowych mandarynów, którzy oceniają wartość i odwagę każdego, nagradzając najlepszych, aby w razie potrzeby mogli stawiać czoła wrogowi i stanąć na polu bitwy z gotowością ducha i broni⁶¹.

W kolejnym miejscu rękopisu Szpota odnajdujemy informacje, że dochody uzyskiwane z tytułu pobierania podatków były w części przeznaczane na utrzymanie infrastruktury publicznej, w tym kanałów, które zostały wymienione obok innych budowli państwowych, jak mosty czy statki, co świadczyło o tym, jak ważną rolę odgrywały w ówczesnym państwie chińskim.

Pochodzące z prowincji dochody są dzielone na trzy części: część z nich jest zachowywana w samych prowincjach na pensje mandarynów, żołd żołnierzy i inne bieżące potrzeby; część jest przeznaczana na budowle publiczne, mosty, kanały, statki i inne tego typu rzeczy, które mają być budowane, zachowane i naprawiane z publicznego skarbcu; reszta jest przewożona i składana w królewskim skarbcu w Pekinie⁶².

Powyższe fragmenty dotyczące chińskiego Wielkiego Kanału pochodzące z *Historiae Sinarum Imperii* Tomasza Szpota Dunina stanowią istotne spostrzeżenia na temat tej ważnej arterii komunikacyjnej w Chinach, szczególnie w kontekście historyczno-kulturowym, ale przynoszą również uwagi o znaczeniu gospodarczym i społecznym tego szlaku. Opisy potwierdzają, że cudzoziemcy podróżujący po Wielkim Kanale bardzo często znajdowali się pod dużym wrażeniem rozwiązań technicznych zastosowanych na tej drodze i że imponował im rozwój miast położonych nad rzekami i kanałami. Często porównywali chińskie rzeki do Padu i Nilu, a miasta do Wenecji, co jednocześnie potwierdzało istotne nasycenie kanałami i rzekami co najmniej części chińskich miast.

Obecnie Wielki Kanał przeżywa swój renesans na kilku płaszczyznach. Jest to związane między innymi z faktem, że w 1981 roku władze Chińskiej Republiki Ludowej zleciły rekonstrukcję kanału na odcinku od Hangzhou do miasta Jining. Obecnie kanał jest ważnym narzędziem w systemie chińskiej ochrony przeciwpowodziowej, będąc głównym kanałem przekierowywania wody z południa na północ, oraz istotnie

61 *Ibidem*, f. 72r.

62 *Ibidem*, f. 76r.

przyczynia się do nawadniania obszarów o znaczeniu rolniczym. To również główna linia transportu węgla i zboża pomiędzy regionami.

Władze chińskie dostrzegają też istotną rolę kanału z punktu widzenia dziedzictwa kulturowego i turystyki kulturowej. Na słynnej liście światowego dziedzictwa UNESCO chiński Wielki Kanał znalazł się w 2014 roku. Wygląda na to, że władze chińskie, korzystając z szybkiego rozwoju gospodarczego państwa, chcą wykorzystać nadarżającą się szansę i doprowadzić również do kulturowego odrodzenia miast położonych wzdłuż sieci Wielkiego Kanału. Obecnie Wielki Kanał jest szlakiem turystycznym o wielu funkcjach kulturowych i jedną z głównych atrakcji turystycznych w Chinach, a 1100 kilometrów jego długości wciąż nadaje się do żeglugi.

Bibliografia

Źródła rękopiśmienne

Thomae Dunin-Szpót, *Historiae Sinarum Imperii*; Archivum Romanum Societatis Iesu (ARSI), Jap. Sin. 102.

Źródła drukowane

Ibn Battuta, *Osobliwości miast i dziwy podróży, 1325–1354*, red. naukowa, wybór i przedmowa A. Zajączkowski, przeł. z języka arabskiego Tadeusz Majda, Halina Natorf, komentarze opr. Tadeusz Majda (Warszawa: Książka i Wiedza, 1962).

Marko Polo, *Opisanie świata*, z oryginału starofrancuskiego z uwzględnieniem redakcji starowłoskich i łacińskich, przeł. Anna L. Czerny, wstępem i przypisami opatrzył Marian Lewicki (Warszawa: Państwowy Instytut Wydawniczy, 1954).

Martino Martini S.J., *Novus Atlas Sinensis*, vol. 3, t. 2, a cura di Giuliano Bertuccioli (Trento: Univeristà degli Studi di Trento, 2002).

Książki i monografie

Abu-Lughod Janet L., *Before European Hegemony: The World System A.D. 1250–1350* (Oxford: University Press, 1991).

Brockey Liam M., *Journey to the East. The Jesuit Mission in China, 1579–1724* (Cambridge: Harvard University Press, 2007).

Cieślak Stanisław, Św. Franciszek Ksawery (Kraków: Wydawnictwo WAM, 2005). *Handbook of Christianity in China*, red. Nicolas Standaert (Leiden–Boston: Brill, 2001).

- Konior Jan, *Matteo Ricci* (Kraków: Wydawnictwo WAM, 2013).
- Leonard Jane K., *Controlling from Afar: The Daoguang Emperor's Management of the Grand Canal Crisis, 1824–1826* (Ann Arbor: Center for Chinese Studies, University of Michigan Press, 1996).
- Li Yunpeng, Liu Jiangang, Wan Jinhong, Tan Xuming, Deng Jun, *The Technical History of China's Grand Canal* (New Jersey: World Century Publishing Corporation, 2019).
- Mączak Antoni, *Odkrywanie Europy. Podróże w czasach renesansu i baroku* (Gdańsk: Novus Orbis, 1998).
- Marks Robert B., *China. An Environmental History* (Lanham–Boulder–New York–London: Rowman & Littlefield, 2012).
- Plattner Felix A., *Gdy Europa szukała Azji* (Kraków: Wydawnictwo Apostolstwa Modlitwy, 1975).
- Po-chia Hsia Ronnie, *A Jesuit in the Forbidden City: Matteo Ricci 1552–1610* (Oxford: Oxford University Press, 2010).
- Spence Jonathan D., *The Memory Palace of Matteo Ricci* (London–Boston: Faber & Faber, 1982).
- Wittfogel Karl A., *Oriental Despotism. A Comparative Study of Total Power* (New Haven: Yale University Press, 1957).

Czasopisma

- Cheung Sui-wai, „Construction of the Grand Canal and Improvement in Transportation in Late Imperial China”, *Asian Social Science* 4/6 (2008): 11–22.
- Coblin Weldon S., „A Brief History of Mandarin”, *Journal of the American Oriental Society* 120, 4 (2000): 539.
- Huang Wenji, Xi Mingwang, Lu Shibao, Taghizadeh-Hesaty Farhad, „Rise and Full of the Grand Canal in the Ancient Kaifeng City of China: Role of the Grand Canal and Water Supply in Urban and Regional Development”, *Water* 13/1932 (2021): 1–21.
- Klarecki Robert, „Działalność jezuitów w Cesarstwie Chińskim”, *Forum Polityczne* 11 (2010): 253–274.
- Li Yiyuan, Zheng Nana, „Integral Protection of Cultural Heritage of the Grand Canal of China: a Perspective of Cultural Spaces”, *The Frontiers of Society, Science and Technology* 2/1 (2020): 60–69.
- Malinowski Gościwit, „Po co nam Chiny? Część 1: Incydentalność relacji polsko-chińskich przed 1949 r.”, *Gdańskie Studia Azji Wschodniej* 19 (2021): 13–31.
- Wang Yi, Bramwell Bill, „Heritage protection and tourism development priorities in Hangzhou, China: A political economy and governance perspective”, *Tourism Management, Elsevier* 33 (2012): 988–998.

Rozdziały w monografiach

- Burkiewicz Łukasz, *Kulturowa i cywilizacyjna rola szlaków komunikacyjnych do Azji Środkowej i Wschodniej w kontekście jezuickiej obecności w regionie (do 1724 roku)*, w: *Jezuici. Nauka i nauczanie, sztuka, kultura, duchowość XVI–XX w.*, red. Waldemar Graczyk, Jolanta M. Marszalska (Warszawa: Wydawnictwo De Republica, 2023). [w przygotowaniu]
- Danieluk Robert, *Konfesjonał i pióro: Tomasz Ignacy Szpot Dunin, polski historyograf jezuickiej misji w Chinach*, w: *Iesuitae in Polonia – Poloni Iesuitae. Piśmiennictwo łacińskie czasów nowożytnych*, red. Jarosław Nowaszczyk (Szczecin: „Volumina.pl”, 2017), 75–108.
- Miazek-Męczyńska Monika, *Makau – między Portugalią, Japonią i Chinami. Wkład Towarzystwa Jezusowego w kształtowanie się oblicza miasta*, w: *Sacrum w mieście: wymiar kulturowy, religijny i społeczny*, t. 2: *Epoka nowożytna i czasy współczesne*, red. Danuta Quirini-Popławska, Łukasz Burkiewicz (Kraków: Wydawnictwo Akademii Ignatianum w Krakowie, 2016), 23–34.
- Miazek-Męczyńska Monika, *Przez Moskwę do Chin? Polski wkład w jezuickie poszukiwania*, w: *Itinera clericorum. Kulturotwórcze i religijne aspekty podróży duchownych*, red. Danuta Quirini-Popławska, Łukasz Burkiewicz (Kraków: Wydawnictwo Akademii Ignatianum w Krakowie, 2014), 520–521.
- Smółucha Janusz, *„Iter Moschoviae” – wczesne kontakty dyplomatyczne między Wielkim Księstwem Moskiewskim a Chinami w dziełach Tomasza Szpota Dunina*, w: *Jezuici. Nauka i nauczanie, sztuka, kultura, duchowość XVI–XX w.*, red. Waldemar Graczyk, Jolanta M. Marszalska (Warszawa: Wydawnictwo De Republica, 2023). [w przygotowaniu]