

pješno pokušavali utvrditi tko je zapravo on bio, gdje se rodio, odrastao, školovao, zašto je baš njemu povjeren taj posao. Najviše je postigla mlada turska znanstvenica Müsemma Sabancıoğlu. Njeno istraživanje okončano je knjigom *Istanbul in the Insurance Maps of Jacques Pervitich*, koju je pripremila ustanova *History Foundation of Turkey*, a godine 2000. izdao ju je AXA OYAK Insurance Group. Knjiga je pisana na turskom i engleskom jeziku i može se podijeliti na dva dijela. Prvi dio sastoji se od uvoda i tri članka triju znanstvenika iz institucije *Urban and Regional Planning Department*.

Članak prof. dr. İlhan Tekeli »Maps as an instrument for people to know, to control and to interpret their environment« mogli bismo nazvati uvodnim člankom koji govori o razvoju kartografije i njenom značaju, s vrlo kratkim informativnim osvrtom na karte Jacquesa Perviticha. Slijedi članak dr. Murata Güvença »An unfinished research project for Istanbul«, u kojemu autor raspravlja o uporabnim vrijednostima Pervitichevih karata sa suvremene točke gledišta. Na koncu, u članku »Jacques Pervitich and his maps« spomenuta istraživačica Müsemma Sabancıoğlu kratko opisuje razvoj mreže osiguranja i preventivnog protupožarnog djelovanja, a potom iznosi pojedinosti o životu i radu Jacquesa Perviticha.

Drugi dio knjige zbirka je faksimila Pervitichevih karata složena u devet cjelina, od kojih svaka obuhvaća po jedan istambulski distrikt: Beşiktaş, Beyazıt, Beyoğlu, Taksim, Eminönü, Fatih, Kadıköy, Şişli, Üsküdar. Povijest svakog od tih distrikata kratko je tekstualno opisana.

Vesna Miović-Perić

Charles Ralph Boxer, *The Tragic History of the Sea*. Minneapolis-London: University of Minnesota Press, 2001., 297 + 170 str.

Ova knjiga je tiskana za životne i radne zasluge i sastoji se od ranije publiciranih radova (knjiga) koje je autor, u izdanju Hakluyt Society, odnosno Cambridge University Press, objavio 1959. i 1968. Pisac, prevoditelj i urednik više od 350 knjiga i članaka, te strastveni bibliofil, Englez Charles Ralph Boxer (1904-2000) bio je profesor portugalskog na Londonskom Sveučilištu (1947-1951 i 1953-1967). Bio je i profesor povijesti Dalekog istoka na Londonskom Sveučilištu (1951-1953). Predavao je i na nekoliko sveučilišta u SAD. Tijekom 23-godišnje vojne karijere bio je tumač i vojni obavještajac (kasnije su ga od šale zvali "britanski špijun") na Dalekom istoku, a od 1941. do 1945. bio je u japanskom zarobljeništvu. Poznate su mu knjige: *Four Centuries of Portuguese Expansion 1415-1825*. Berkeley: University of California Press, 1961.; *A Succinct Survey*. Berkeley: University of California Press, 1969.; *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800*. New York: Knopf, 1965.; *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. London: Hutchinson, 1969.; *The Church Militant and Iberian Expansion 1440-1770*. Baltimore, 1978.; *From Lisbon to Goa 1500-1750. Studies in Portuguese Maritime Enterprise*. London: Variorum Reprints, Ashgate Publishing, 1984. (sadrži 10 eseja koje je autor objavio na drugim mjestima); *Portuguese Conquest and Commerce in Southern Asia*. London, 1985.; *Dutch Merchants and Mariners in Asia 1602-1795*. London, 1987.; *Golden Age of Brasil 1695-1750*. Manchester: Carcanet, 1995., i dr.

U uvodu *A Shipwrecks Legacy* (Ostavština brodoloma) (str. VII.-XV.) profesor španjolskog na Sveučilištu u Torontu Josiah Blackmore daje kratki isječak iz portugalske priče o havariji broda "São Thomé". Sličnih je brodoloma tijekom "merkantilnog ludila" u 16. i 17. stoljeću bilo mnoštvo. Događali su se na putu iz Portugala u Indiju znanom kao "carreira da Índia" (indijska ruta). Nakon povratka, neki su proživljaji do-

čekali svoj tiskani, za budućnost ostavljen doživljaj. Tako tiskane pamflete (njih 12) objavio je u 18. stoljeću Bernardo Gomes de Brito u dvo-sveščanom djelu *História Trágico-Marítima* (1735.-36.). Kritički ih je obradio i C. R. Boxer još 1955. i 1957., te pored povijesne, ukazao i na njihovu literarnu i etnografsku vrijednost. Zaslugom Richarda Morrisona (University of Minnesota Press), tiskanjem ove knjige "preživjeli brodolomci ponovno su stigli na obalu".

Josiah Blackmore, *Account of the very remarkable loss of the Great Galleon S. João* (str. 1-26) ispričao je priču koju je prenio noštromo (vođa palube) Alvaro Fernandes s galijuna u Mozambiku 1554. Kapetan Manuel de Sousa kasnio je s isplovljenjem, jer je teret papra iz Quilona bio nedostatan (bila je riječ o 4000 kvintala; 1 kvintal /indo-portugalski/ = 130 funta = malo više od cente; tj. oko 520000 funta = oko 264,16 t uzimajući u obzir englesku funtu). Krenuli su 3. veljače. Zbog lošeg stanja jedrilja kapetan je naredio plovidbu što bliže obali. Obalom Natala, krenuli su do Cape Agulhasa. Vjetar je puhao jedan dan istočno, a drugi zapadno. Dana 11. ožujka bili su blizu rta Dobre nade, kada ih je dočekaio zapadni i zapadno-sjeverozapadni vjetar i gromovi. Približenjem noći okrenuli su pramac prema obali, jer je brod bio velik i dug, nakrcan velikim košarama-letvaricama i trgovačkom robom. Tako su prošla 3 dana dok vjetar nije oslabio. Nitko osim brodskog tesara nije znao da su izgubili 3 zavornja-sošice (engl. pintle) kormila (od kojeg najviše ovisi propast ili spašavanje broda), a tu informaciju je povjerio brodovlasniku Cristóvaou Fernandesu da Cunha. Pogoršanje vjetra iz istočno-jugoistočnog smjera dovelo je do oluje i gubljenja kontrole pravca. Glavno jedro je iščupano od križa jarbola, pa se moralo manevrirati prednjim. More je jednostavno razmrskalo dijelove takelaze, te silovito i temeljito počistilo palubu. Pokušali su prilagoditi križ i jedro za oluju kao glavno jedro. Val je slomio krhko kormilo na dva dijela, a nužni hitni popravci nisu se mogli obaviti odmah. Manuel de Sousa i njegovi ljudi odlučili su se za ono što im je

preostalo: popraviti kormilo i jedra od tkanine na brodu. U nadi da će doći do obale Mozambika, deset dana su radili na popravku broda. Preusko i prekratko kormilo odnijelo je more, a ono novijih i loših mjera nije bilo pogodno za upravljanje. Dana 8. lipnja približili su se obali nošeni vjetrom. Trebali su se približiti na primjernoj dubini i spustiti glavne čamce. Odmah su iskricali mali čamac sa nekoliko ljudi za izviđanje. Na dubini od 12,8 m (7 fm) bacili su sidro. Žena i djeca Manuela de Souse i još tridesetero ljudi iskricalo se na obalu. Neki su u pokušaju iskrčavanja i poginuli, a jedan "lajbot" je smrskan (nitko od četrdesetero ukrcanih nije nastradao). Još uvijek je na brodu bilo više od 500 ljudi (200 Portugalaca, a ostali su bili robovi). Odmah nakon što se brod nasukao na plažu, raspuknuo se na dva dijela, a nakon sat vremena - na četiri. Četrdeset Portugalaca i sedamdeset robova utopilo se pokušavajući doplivati na obalu. Mnogi su bili ranjeni čavlima i drvijem, a brod je bio potpuno uništen nakon samo četiri sata. Vrijednost kraljevske i ostale trgovačke robe na brodu bila je oko 1000 zlatnika. Bio je to jedan od najbogatije natovarenih brodova od otkrića Indija. Idućih dana kapetan, družina i neki plemići pregovarali su s domorocima oko razmjene željeza (čavala) za kravu, ali to je prekinula druga skupina domorodaca koja ih je okružila. Od ostataka broda nisu mogli izgraditi neki manji, pa su krenuli na petipomjesečni marš duž obale i rijeke koju je otkrio Lourenço Marques. Pinta (0,57 l) vode prodavala se za 10 cruzadosa, a kotao od 8 litara vode dosizao je cijenu od 100 cruzadosa. Glad je bila tolika da se za jednu ribu ili ulovljenu životinju izdvajao veliki iznos. Kozja koža prodavala se za 15 cruzadosa, a pripravljala se nakon natapanja u vodi. Usprkos nedaćama i napadima nekih domorodaca, 120 brodolomaca je još bilo na broju, a bili su naoružani s 5 mušketa. Nakon što su ostali bez streljiva, kafiri su ih odvojili i opljačkali do gole kože, te toljagama istjerali iz sela. Manuel de Sousa, njegova žena i djeca, pilot André Vaz i dvadesetorica ostalih nisu bili ovako tretirani jer su imali nakita, dragulja i

novca u vrijednosti više od 100.000 cruzadosa. Međutim i oni su kasnije opljačkani. Iscrpljeni i slomljeni bolešću, nastavili su pješčiti u različitim pravcima kroz džunglu ili preko planina. Manuel de Sousa je donosio obitelji voće, a kad su mu žena Leonor i jedno dijete umrli, spatio ih je i pokopao, te potom i sam nes-tao u džungli vjerojatno kao žrtva tigrova ili lavova. Tri preživjele ropkinje su uspjele doći do Goe. Ostatak jedne grupe ucijenjen je od trgovca bjelokosti i rođaka Diega de Mesquita za razmjenu s crncima. Preživjeli su došli u Mozambik 25. svibnja 1553. Na kafirskom dvoru Pantaleno de Sá se lažno predstavio kao liječnik jer je čuo da kralj ima teško inficiranu ranu na nozi, pa je ludim čudom izliječio kralja (pomokrio se u pijesak, i to "blato" stavio na ranu). Postavili su ga na oltar i iskazali mu božansko štovanje, a kralj mu je ponudio pola kraljevstva ili što god poželi. On se poželio vratiti svojim ljudima i bio je ispraćen u Mozambik uz znatnu nagradu u zlatu i dragom kamenju.

The Tragic History of the Sea 1589-1622 su pripovijetke o brodolomima portugalskih istočnoindijskih brodova "São Thomé" (1589), "Santo Alberto" (1593), "São João Baptista" (1622) i putovanja preživjelih u jugoistočnoj Africi, kako je to navedeno u *predgovoru* (str. V-VIII), *zahvalama* (str. IX), *sadržaju* (str. XI), *ilustracijama i mapama* (str. XIII-XIV). U prvom dijelu *uvoda* (str. 1-30) autor donosi podatke o tzv. *carreira da Índia* - putovanjima jedrenjaka između Lisabona i Goe u doba jedara, koja su uz pogodne uvjete i zaustavljanja u luci imala jednoipogodišnje trajanje. Te karake (*náo* ili veliki brod) kasnog 16. i početka 17. stoljeća, uobičajene nosivosti 400 t koja je dosizala i 2.000 t, imale su svoje dimenzijama usporedive rivale u manilskim galijunima. Zarobljen od 6 engleskih brodova blizu Azora 1592., portugalski brod "Madre de Deus" (1600 t)¹ doveden u Dartmouth, predstavljao je "čudo zapadnog svijeta". U portugalskoj i španjolskoj terminologiji razliku između karake i galijuna nije uvijek bilo jednostavno odrediti, a kako smatra autor, tijekom 17. stoljeća postalo je

teško povući crtu razlike između ta dva tipa broda. Kraljevska odredba iz 1585. (ponovljena 9 godina kasnije) ističe veću važnost gradnje karaka za "carreiru" u Indiji nego u Europi, kao produkt iskustva i dužeg trajanja od onih u portugalskom kraljevstvu, te jeftinosti, čvrstoće i drva kojeg je u većoj količini teško naći u Portugalu ("superiornost indijskog tika nad europskom borovinom"). Jedna od najpoznatijih karaka "Chinco Chagas" (Pet rana) je ona izgrađena u Goi za vrijeme potkralja Dom Constantina de Braganze 1559.-1560. koja je bila u "carreiri" 25 godina (9-10 velikih putovanja, a lisabonske karake samo 3-4 u trajanju 10 godi-

¹ Richard Hakluyt Stariji (postojao je i njegov mladi rođak) (1552.-1616.), velški pravnik, pomorac i geograf opisao je tu karaku. Uzapćena je kod Azora od Engleza i dovedena u Dartmouth 1592. gdje ju je izmjerio kapetan Richard Adams s drugim pomorskim stručnjacima. Mogla je prevoziti 900 t trgovačke robe, a na nju se moglo ukrcati 600-700 ljudi. Dužina od pramčane statve do krme bila je 165 stopa, širina po drugoj zatvorenoj palubi (od tri palube ta je bila najšira) 46 stopa i 10 inča. Po odlasku iz Cochina u Indiju zadirala je u more 31 stopu, a u Dartmouthu ne više od 26 stopa. Dužina kobilice bila joj je 100 stopa, glavnog jarbola 121 stopu, krug oko učvršćivača za prostavljeni jarbol 10 stopa i 7 inča, a glavni križ jarbola bio je dug 106 stopa. (Vidi: C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825*. Manchester: Carcanet, 1997: 208). Uspoređena je s engleskim galijunom "Rainbow". Oba broda imala su dužinu kobilice 100 stopa, maksimalna širina "Madre de Dios" bila je 46 stopa i 10 inča (14,28 m), dok je "Rainbow" bio širok samo 32 stope (9,76 m). Maksimalna dužina karake bila je 165 stopa (50,3 m), a galijuna samo 136 stopa i 6 inča (42,54 m). (Vidi: Peter Kirsch, *The Galleon, The Great Ship of the Armada Era*. London: Conway Maritime Press, 1990: 23). Karaka je imala 32 topa. Pored dragog kamenja i inih metala, tada je prevozila je 400 t papra, 45 t klinčića, 35 t cimeta i 3 t muškarnog cvijeta i oraščića. Taj plijen s "Madre de Deus" od 0,5 milijuna funti sterlinga iznosio je oko polovicu neto vrijednosti cjelokupnog engleskog fiskusa tog vremena. O tim impresivnim, nevjerojatnim podacima vidi: Dava Sobel, *Longituda*. Zagreb: Jesenski i Turk, 2000: 20-21. O brodu "Madre de Deus" postoji opsežna literatura u kojoj se navode i nešto drugačiji podaci.

na). Za istočnoindijske karake bilo je propisano 28 topova, ali su ih rijetko imale 22 ili 23. Najbrže ondašnje putovanje između Lisabona i Goe je vjerojatno obavio kap. João da Costa 1645. za tri mjeseca i 27 dana. Autor navodi putovanja potkralja Matthiasa de Albuquerque 1590., Joséa Pinta Pereire 1632. i potkralja Pedra da Silve 1635., kada je našao više od 90 slijepih putnika na brodu. Smrtnost na brodu je bila velika, a brutalni postupci i loše plaće uobičajeni. Putanje plovidbe za Indiju između 1575. i 1612. uglavnom su se bazirale na razradi Vicentea Rodriguesa iz Lagosa (život proveo na "carreiri" i skončao nestankom "Bom Jesusa" na povratku 1591.), a dopunio ih je Gaspar Ferreira Reimão u djelu *Roteiro* (1612.). Svaka karaka je trebala imati liječnika, "kvalificiranog" zubara i bogato opremljenu lječničku škrinju (lječarnu) propisanu od krune, ali praksa govori da je 1633. postojao jedan brijač-zubar u floti sastavljenoj od 4 broda i 3.000 ljudi. Iz Indije se dovezio papar, cimet, salitra, indigo, drvo, namještaj, svila, pamučna roba i kasnije dijamanti (rudnici u Golcondi). Posadi su bile dozvoljene tzv. "caixas de liberdade" (slobodne škrinje) uobičajene zapremine u kojima su kući mogli donijeti cimeta (inače kraljevski monopol) i druge robe djelomično kao duty-free (npr. kapetan - četiri škrinje, a mali od kabine i dr. jednu do tri škrinje). Na brodovima za Indiju putovale su i žene: oko 15 ili 20 na karaki koja je mogla imati 600 ili 800 muškaraca. Svećenici na brodu su obično bili franjevci, ponekad isusovci. Brodu "Nossa Senhora do Rosario" je 1628. trebalo 7 mjeseci do Goe, a brodovima iz 1630. samo 5, ali se na "Rosariju" bolje jelo i pilo vina tijekom cijelog putovanja. Drugi dio uvoda *Pisci i njihove pripovijetke* (str. 30-50) govori o različitim autorima i nastanku njihovih uradaka. Diogo do Couto (1542/3-1616), autor opisa brodoloma "Sno Thomé" proveo je 50 godina u Indiji (od toga 1559/69. kao vojnik) i kao vladin službenik, građanin i voditelj arhiva u Goi, pisac poznatih "Decadas" (razdoblje Filipa II., pa nadalje), a podatke o brodolomu preuzeo je od Gomesa de Brita i tiskao u djelu *Život Dom Paula de Lima*

Pereire (još 1736. u rukopisu, tiskano 1765., reprintirano 1903.). Matematičar, kozmograf, geograf i topograf Akademije u Madridu 1582. João Baptista Lavanha (*1550.) opisao je brodolom "Santo Alberto" iz 1593. (tiskano 1597.), a bio je glavni inženjer (planer) za kraljevstvo Portugal od 1587. Autor knjiga *Regimento Nautico* (Priručnik navigacije) iz 1595. i 1606., genealoških radova, traktata o brodogradnji, i dr. Francisco Vaz d'Almada opisao je brodolom "Sao Jono Baptista" 1622. (tiskan u Lisabonu 1625.). Bio je vojnik u Indiji i pisac pripovijesti o prvom portugalskom naselju na jugoistočnoj afričkoj obali - utvrdi Sofala, osnovanoj 1505., gdje je osobno boravio 1623.

Brodolom velikog broda "São Thomé" u zemlji Fumos 1589. prva je od priča brodolomaca. Kapetan Estevão da Veiga krenuo je iz Cochina (Kochi) u siječnju 1589. Brod je propustao vodu, što je bila uobičajena najava brodoloma. Nastupila je panika. Mornari su pri "spašavanju" jednog djeteta bacili u more neke bačvice vode, dvopeka i jednu punu vina, ali dijete nisu donijeli. Neki putnici (uključujući nekolicinu robova) bačeni su preko palube. Jedan od njih, Diogo Lopes Bayno, predao je fratru Nicolau malu torbicu punu dragulja vrijednu 12.000 cruzadosa da je dostavi njegovom agentu u Goi ili nasljednicima kod kuće u Portugalu. Pomorski časnici - nalogodavci ovakvih okrutnosti i sami su kasnije skončali vrlo jedno na obali. Čamac sa jedrom i preživjelima pristao je na obalu 20./21. ožujka. Sljedećeg dana zapalili su čamac zbog čavala koji su bili dobra roba za razmjenu među kafirima. Bilo je ukupno 98 muškaraca i žena. Putovanje je započelo 23. ožujka, a od jedrilja i vesala napravljene su dvije nosiljke za žene koje su trebali nositi mornari kojima je Dom Paulo de Lima obećao veliku sumu novca. Portugalski pomorci su tu obalu nazivali "Zemlja Fumos" (zemlja zapaljenih vatri) kakvu su je noću vidjeli prvi otkrivači, i tako je zabilježena na pomorskim kartama, a kafiri je zovu "zemljom Macomatesa" (stanovnika koji žive duž obale). Kralj im se zvao Viragune. Autor opisuje tu rijekama prošaranu živopisnu leptiroliku zemlju: kraljevstvo Rumo

i Anzete, a zapadno je kraljevao Angomanes. Tu su još bila kraljevstva Panda (do Inhabuze) i kraljevstvo Monhibene koje je graničilo s prethodnim, te dalje kraljevstva Javara, Gamba i Mocumba. Brodolomci su duž obale putovali vrlo sporo. Petog dana počelo ih je pratiti nekih tristotinjak kafira koji su ih i napali, nešto kasnije i druga banda kafira koja je bila opčinjena bijelom ženom pa ih je darivala hranom, i dr. Pokazali su im ostatke prošlih portugalskih brodolomnika (vjerojatno brod "Santiago"). Napredovali su prema kraljevstvu kralja Maniace (Inhaca) i saznali od kafira koji je znao portugalski da se prije deset dana naveta kap. Jeronima Leitnoa zaputila prema Mozambiku (teret bjelokosti). U selu im je kralj ukazao gostoprinstvo. Poslije Uskrsa (2. travnja) prošli su neke zaljeve i otoke, te našli dva omanja plovila (za 60 i 15 putnika) koja su popravili. Ipak, 18. travnja se pokazalo da popravljeni brodići puštaju vodu i primaju manji broj putnika koje je trebalo prevoziti u dva navrata. Nešto kasnije su odlučili radije krenuti na put uokolo zaljeva nego umrijeti od gladi i bolesti, budući da se brod iz Mozambika mogao očekivati istekom godine. Inhaca im je savjetovao da ne poduzimaju putovanje jer su razdvojeni. Kanu koji su nabavili mogao je primiti samo 14 osoba. Autor donosi misli (vjerojatno Cicerona i Seneke) koje bi možda najbolje odražavale stanje brodolomaca. Na pitanje: "Što je smrt?", filozof je odgovorio: "Smrt je vječni san, užas bogatih, odvajanje prijatelja, nesigurno hodočašće, kradljivac ljudi, kraj onih koji žive, i početak onih koji umru." Brodolomci su stigli u gostoljubljivo kraljevstvo Mamuča, gdje su ostali 3 dana i izgubili 5-6 ljudi zbog loše vode zagađene korovom i muljem. Kraljevih dvoje sinova pratili su nadalje putnike i štitili ih od kafira. Dvojicu od iscrpljenosti umirućih putnika ostavili su u grmlju. Došli su u kraljevstvo Panda (Imbane) blizu Cape Correntesa. Nakon 11. svibnja (Uzašašće) došli su u kraljevstvo Gamba, gdje su kralj i njegovi sinovi bili kršćani. Nešto prije rijeke Boene kafiri su ih opljačkali. Nastavili su do sela i zaljeva Sane, Inbaxe (Vilanculos), otoka Bazarute, te Sofale nastanjene pretežno

muslimanima. Do Inhambane bilo je još troje mrtvih i isto toliko bolesnih. Dom Paulo de Lima umro je 2. kolovoza, a kosti je njegova žena Dona Brites prenijela u crkvu Sv. Franje u Goi.

João Baptista Lavanha autor je opisa *Shipwreck of the Great Ship Santo Alberto* (str. 108-186). Djelo je tiskano u Lisabonu 1597. i predstavlja uputstvo za smanjenje pogubnih posljedica brodoloma, sigurnije putovanje kopnom, te način ophođenja i trgovanja s barbarskim kafirima. Brod "Santo Alberto" otplovio je iz Cochina 21. siječnja 1593. Uz probleme prodiranja mora stigli su u Natal 21. ožujka. Nuno Velho Pereira zavjetovao je Bogu nagradu od 45 kvintala (indo-portugalska mjera - 5850 funta; oko 2971,8 kg uzimajući u obzir englesku funtu) klinčića ako dode do sigurnosti kopna, pa je tako taj zaziv bio posljedica promptnog čišćenja broda od tog "viška" tereta, za ušćuvati onaj ljudski. Uskoro je sav bogati teret krasio površinu uzburkanog mora, potom i sve ono što se nalazilo po palubi. Nuno Velho se založio da oružje i barut budu prevezeni na obalu. Nešto prije obale drvodjelcima je naredeno da pokidaju jarbole. Mnogi su pohitali na te plutajuće jarbole, ali u nadi bržeg napuštanja broda, zapeljeni u snast, polomili su ruke i noge, te skončali utapljanjem. Preživjelo je 125 Portugalaca, a 28 je poginulo. Među brodolomcima je ostalo i 160 robova dok ih se 34 utopilo. Ovakve brodolome nisu prouzročile oluje oko rta Dobre nade, već loše popravljanje dna i pretovarenost broda. Dana 26. ožujka su se konsolidirali na obali, sljedećeg dana izabrali vodstvo, 28. ožujka pokupili ostatke broda i tereta (oružje, hranu i dr.), te idućeg dana organizirali logor. Dana 31. ožujka odlučili su putovati po unutrašnjosti, a ne uz obalu. Bio je to prijedlog Nuno Velhoa koji je čitao o pogubnosti takvih putovanja nakon brodoloma. Početkom travnja stigli su do jednog sela gdje su od glavara dobili 4 krave za bakar u vrijednosti 80 penija (4 pence). Sačuvali su astrolab i mogli su utvrditi položaj mjerenjem visine sunca. U selu Ubabu razmjena nije uspjela jer su pored ogrlica s privjescima domoroci tražili mjedeni svijećnjak i kotao. Dana

12. travnja mjenjali su komade čavala za mlijeko. Od 16.-18. travnja putovali su nenastanjenim predjelima. Poglavaru regije Inhancunhi su 20. travnja dali kristalnu krunicu, komadić koralja i mjedeni vršak suncobrana, na što je ovaj obećao vodiča i kravu koju su, uz ostalih šest razmjenjenih tog jutra, podijelili međusobno. Dana 21. travnja nisu nastavili putovanje, a razmjenom su nabavili još 4 krave, mlijeka i proso. Nuno Velho je znao da moraju imati na raspolaganju bakra, željeza i robe za razmjenu i radi provizija i plaća za vodiče na područjima kojima je trebalo udobrovoljiti i poglavare. Narednih dana bavili su se trampom, te prolazili različite krajeve. Početkom svibnja ostavili su umirućeg Portugalca, te dva muškarca i jednu ženu robinju na samrti. Potom su prikupljali snagu za novu dionicu putovanja. Dana 26.-27. svibnja prelazili su veliku rijeku u čemu su im pomogli domoroci. Ubrzo su čuli za portugalski brod na rijeci, a potom su ih crnci dočekali riječima "Matalotes" (u značenju: pomorac, časnik, prijatelj). Konačno, 2. srpnja mozambički brod čekao je na ukrcaj 117 Portugalaca i 65 robova koji su preživjeli brodolom. Nakon povoljne plime, krenuli su 22. srpnja brodom za Mozambik, prebrodili jaki vjetar (bacili su i neke "provizije" u more), te doplovili 6. kolovoza.

The Misfortune that befell the Great Ship São João Baptista (str. 190-271) govori o havariji broda koji je u konvoju s karakom "Nossa Senhora do Paraiso" 1. ožujka 1622. krenuo iz Goe. Sukob s dva nizozemska broda započeo je 19. srpnja i trajao je 19 dana. Oštećen (rupe na oplati) i bez jedrilja, "São João Baptista" jedne je noći ostao i bez kormila nakon što su popucali konopi za pričvršćivanje. Lopo de Sousa je ostao bez tri prsta lijeve, potpuno slomljene noge, s krhotinama u bedru, trbuhu, licu i glavi, a i ostali su imali rane od krhotina kao posljedice sukoba na moru. Na kopnu su sredili snage i namirnice (3. listopada) za predstojeće putovanje. Kapetan Pedro de Moraes Sarmento naredio je da se brod zapali kako kafiri ne bi mogli uzeti čavle. 279 brodolomaca podijelilo se u četiri grupe. Uz sitnice i proizvode za razmjenu imali su i 17 volova. Držali su se obale. Putem

su im kafiri prodali meso vodenog konja. Kćerku jednog bogatog Portugalca koji je umro na brodu nosili su u nosiljci za 2.000 cruzadosa, ali su se ubrzo umorili i odustali. Od gladi su jeli i mahune koje su našli uz obalu. Kafiri su im ukrali dva kotla, te bacali po njima goruće štapove, ali su ustuknuli nakon što je brodski tesar uzvratio pravom vatrom. Glad je bila tolika velika da su jeli čak i morske zvijezde i meduze. Bilo je i pljačke nakita, a Sebastino de Moraes je za to platio glavom. Ljudima je bilo teško nositi nosiljke, a na ponudu od 8.000 cruzadosa za nošenje Lopo de Sousa i žena nitko se nije javio. Oni koji nisu mogli hodati, nemoćni i djeca, ostali su. Sljedećih dana usrećile su ih ubijene krave (njih 20-tak, kasnije po 4 dnevno) i dobijena količina od 3 funte po glavi. Poslije su vodili 20 krava i ubijali jednu dnevno. Jedan kafir je zbog dezertiranja platio vješanjem. Nekoliko crnaca je oduzelo puške dvojici brodolomnika, a Thomé Coelho i autor priče su u izvidnici poubijali sve domoroce u jednom selu. Kasnije su jedne noći lokalni kafiri ubili Gaspara Fica (Fixa), Pedra de Duenhasa i nećaka vode palube Manuela Alvareza da im ukradu kotao. U logoru su sluge jele i ljudsko meso. Izmjenjivali su se intervali nestašice i prividnog kratkotrajnog "obilja". Tako su na jednom mjestu nabavili koze, krave, torte velike kao flamanske sireve i dr. Kafiri su ih napali s tri strane 12. veljače 1623., a nekoliko dana kasnije je umro Manuel de Sousa. Putovali su uz obalu i kod rijeke Santa Luzia mjenjali komade tkanine za kokoši i proso, a 9 osoba je umrlo od hladnoće. Do rijeke Lourenço Marquesa došli su 6. travnja 1623. Na otoku Inhaca (gdje je istoimeni vladar ubio svećenika i neke Portugalce zbog bratovog ubojstva) željeli su popraviti brod jer onaj iz Mozambika nije dolazio već dvije godine. Bolesni Rodrigo Affonso de Mello je umro, a na otoku Melbomba umrli su svećenik Fr. Bento, Manuel da Silva Alfansa, topnik Pascoal Henriques, mornar António Luís i vježbenik Jono, te osmorica iz druge grupe. Došli su u područje kralja Manhise koji ih je putem posjetio 13. svibnja i upozorio na pljačku i ubojstva ako nastave ići duž obale. Umjesto

Pedra de Moraisa koji je bio bolestan za čelni-ka je izabran autor priče. Dragocjeno kamenje (7 voskom zapečaćenih paketića nebrušenih dijamanta) koje su nosili bilo je ugroženo zbog kafira koji su ih pratili, pa je podjeljeno (uz potvrdu) ljudima od povjerenja na čuvanje. Kralj odjeven na portugalski način i 200 dobro naoružanih kafira tražili su znatnu naknadu za prijevoz preko rijeke i za daljnju pratnju. Nakon prelaska jedne grupe, kafiri su ih napadali cijeli dan strelicama iz daljine. Kralj Mocaranga Muquolo je bio zahtjevao sve više darova (purpurni ogrtač, srebrni komadići, i dr.). Onda su izvidnicu i ostatak grupe opljačkali do gole kože. Autor priče je opljačkan i ranjen strijelama. Kralj je naredio da mu se strijele izvade i rane namažu uljem "mafura". Opljačkani plijen su podijelili, a kralj je zadržao dijamante. João Rodrigues de Leno i André Velho Freire uspjeli su očuvati dva paketića dijamanta. Onda su krenuli kroz zemlju Zavala kralja Aquetuda, a nešto kasnije pohodili su otoke Bazanito kralja Osanhe. Za Inhambane, gdje je kraljevao Quevendo, krenuli su 15. kolovoza. Iz tvrđave Sofala krenuli su za Mozambik. Autor nabraja preživjele koji su se u kapelici Nossa Senhora do Baluarte (Gospa od Bulwarka) pomolili Bogu za spas. Potom je svaki pošao potražiti brod za Gou. Na kraju su *dadaci* o plaćama i dopuštenjima, mjerama, rasporedu (paluba) na brodu, oslobođenjima od carina (okvirno 1600-1620. g.) i *rječnik* (str. 275-280), *te bibliografija* (str. 281-288) i *indeks* (str. 289-297).

Further Selections from the Tragic History of the Sea 1559-1565 (str. 1-157) je knjiga, svojevrsni dodatak onoj prije spomenutoj i priručnik o doživljenim brodolomima, kako autor govori u *predgovoru* (str. V) i *zahvalama* (str. VI) napisanim još davne 1967. Nakon *sadržaja* (str. VII-IX) i *kratica* (str. X) slijedi *uvod* gdje se govori o autorima i njihovim zapisima: Diogo do Couto piše o brodolomima "Aguia" i "Garça" iz 1559. (str. 1-4); Henrique Dias izvješćuje o nesreći broda "São Paulo" (str. 4-12), a Jorge d'Albuquerque Coelho o brodolomu "Santo António" (str. 13-21).

Manoel Barradas, *Narrative of the Voyage*

and Vicissitudes which befall the Great Ship Aguia and Garça 1559. g. (str. 26-54) pripovjetka je koja govori o brodu "Garça" od 1.000 tona kojim je došao potkralj Constantino de Bragança 1558. i za kojeg nije bilo dovoljno tereta u Goi pa je trebao otploviti po papar u Cochín, a brod "Aguia" (Patifa) bio je popravljen. Francisco Barreto je iz Goe krenuo 20. siječnja 1559. Ostali su krajem siječnja krenuli iz Cochína za Natal, uključujući Luísa Fernandes de Vasconcelosa (sina lisabonskog nadbiskupa i kasnije generalnog upravitelja Brazila) na brodu Galega. Međutim, došlo je do oluje. Brodovi "Tigre", "Castello" i "Rainha" iz Constantinove folte su na vrijeme, dok se još moglo, prošli rt Dobre nade i došli u Portugal. Brod "Framenga" kapetana Antónia Mendesa de Castro prošao je rt Dobre nade, ali je doživio brodolom na otoku São Thomé. Kapetan João Rodrigues de Carvalho i brod "Garça" morali su se vratiti prema Mozambiku jer je brod propustao, a nestalo im je i pitke vode. Brod "Patifa", na kojemu je bio bivši upravitelj Francisco Barreto, kao da nije želio izroniti iz ogromnih valova između kojih bi se našao. Prebacivali su papar iz jedne prostorije u drugu u strahu da se ne začepi pumpe, koje su ionako bile od slabe koristi protiv zbog velikog broja rupa na oplati. Pokušali su vezati prednje iz stražnje dijelove broda da se ne raspukne u komade. Francisco Barreto je naredio da se u more bace velike količine benzoina (benzojeve aromatične smole iz Sumatre i Siama), indiga, svile, te vrijedne i rijetke kineske robe. Nisu bacili indigo koji svake godine kralj daje na poklon crkvi samostana Nossa Senhora da Graça u Lisabonu, a Francisco Barreto je bio spreman po potrebi nositi na ramenima do obale taj poklon Gospi kojoj je na milost prepušten i spas broda. Pilot André Lopes je odlučio "prizemljiti" brod u zemlji Natal da ne bi postali riblja hrana. Kapetan se posavjetovao s njim kao čovjekom 50-godišnje navigacijske prakse i s još nekolicinom ljudi. Francisco Barreto je pozvao kafire da im za 100 cruzadosa očiste pumpe koje su neprekidno radile, što su ovi učinili za jedan dan. Početkom travnja 1559. stigli su u Mozambik, gdje su našli brod "Garça". Popravak brodova

koštao je 18.000 cruzadosa. Isplovili su nošeni istočnim monsunom 17. studenog 1559. Kasnije je Francisco Barreto morao baciti privatnu trgovačku robe i papar u vlasništvu krune, te 2.000 kvintala ebanovine. Evakuirali su "Garçau" i nekih osamdesetak pomoraca, a Francisco Barreto je čak naredio da se vrate po majmunčica koji je ostao, ali je odustao zbog mogućnosti potapljanja spasilačkog čamca u viru i upornog inzistiranja posade. Izgubili su "Garçu" kod rta Correntesa. Tako je na jednom brodu ostalo 1.037 ljudi. Tu je bio i iskusni pomorac Aires Fernandes, pilot "Garçe", koji je 34 puta oplovio rt Dobre nade i koji se nije mogao načuditi spasonosnom trodnevnom zapadnom vjetru koji je puhao u vrijeme istočnog monsuna. U Mozambik su stigli 17. prosinca 1559., a napustili su ga na fusti početkom ožujka 1560. krenuvši uz obalu Maldini. U Gou su došli 17. odnosno 18. svibnja 1560. Francisco Barreto se u franjevačkom samostanu Reis Magos u Bardesu blizu Goe devetodnevnom zahvalnicom i molitvom odužio Bogu. Potkralj ga je nagradio s 4.000 zlatnih indijskih novčića (pardua) ili 1,44 milijuna portugalskih reisa. Isplovio je 20. prosinca 1560. na novom brodu "São Giao", te doplovio u Lisabon 13. lipnja 1561. gdje su ga zbog dugog izbivanja smatrali mrtvim. Kraljica Katarina Austrijska (1507.-1578.) primila ga je sa svim počastima zaslužnog pomorca.

Voyage and Shipwreck of the Great Ship São Paulo (str. 58-107) opisuje putovanje broda koji je izgrađen u Indiji. Šest velikih brodova: "Rainha", "São Vicente", "Drago", "Castelo", i "Cedro" otplovilo je iz Beléma 20. travnja 1560. Zbog vjetra su imali problema u Santa Catarini de Ribamar (zapadno od Lisabona), da bi 27. travnja prošli Madeiru i 1. svibnja Kanarske otoke. Iznenađna oluja ih je zahvatila 16. svibnja zatekavši i iskusne pomorce. Polomila im je dio razapetog jedrilja. Sutradan su se našli nedaleko od obale Gvineje. Oko 19. svibnja već su 24 člana posade obočila od groznice, a 23. svibnja prvi je preminuo. Snažna oluja ih je zahvatila 8. lipnja. Od 500 ljudi na brodu samo petnaestorica nisu oboljela pod utjecajem olujnih kišnih vjetrova, a u jednom danu je bilo bolesno čak 350 ljudi. Peorica Portugalaca i

četiri roba su umrli. Jedan je pao u more odgurnut prednjim jedrom dok je potajice pio vodu. Neki su se oporavili od bolesti, ali 27. srpnja bilo je prekasno za prijelaz preko rta Dobre nade, pa su se odlučili za put u Brazil. Stigli su 17. kolovoza (zaljev Svih svetih), a u gradu Salvadoru su se opskrbili i oporavili, te ostali 44 dana. U Brazilu su ostavili 100 ljudi i otplovili 2. listopada. Između vanjskog (istočno od Madagaskara) i unutrašnjeg puta (uz Mozambičku obalu) izabrali su onaj vanjski. Brodolomničke muke su počele 20. siječnja, a 21. siječnja 1561. brod je bio doslovno rastrgan. Među posadom je bilo ukupno 33 žene (uključujući i ropkinje), i sve su, kao i djeca, došle do obale. Poslali su dobrog kraljevog slugu i plivača Álvaro Freyrea da s nekolicinom drugih donese na brod hrane i streljiva. Na otoku su ubili nekoliko majmuna i donijeli ih bolesnicima, ali njihovo je meso bilo lošeg okusa i teško probavljivo, a i zaudaralo je. Na otoku su tražili pogodno mjesto za izradu brodića. Kapetan je s družinom od tridesetak ljudi izradio potrebno zaklonište za 330 preživjelih. Ljudi su ipak počeli masovno umirati. Susreli su nekolicinu crnaca koji su po obali skupljali čavle i ostatke brodoloma. Veći brod, koji je dobio ime "Nossa Senhora da Salvação", porinuli su 19. ožujka. Taj je brod bio prenatrpan pa je kod obale Sumatre doživio "drugi" brodolom. Druga skupina, njih 172 krenuli su kopnom u pravcu Sunda, a morem ih je pratila treća grupa, stotinjak u velikom brodu, 18 u gallevatu (galveti) i 15 u skifu. Napadnuti su i od domorodačkih ratnika koji su imali otrovne strijelice. Bilo je 10 ranjenih na galveti i 5 na skifu, a pilot im je dao protuotrov koji ih je spasio. Nakon sukoba i pobjede, Portugalci su za osvetu zarobljenim domorocima sjekirom otkinuli glave. Arkebuza i kopljima ubili su jednog velikog krokodila, a autor pripovijeda da je ispečen imao okus vrlo dobre ovce. Družina na kopnu imala je problema s vodom, ali je ulovila velike količine jastoga i ribe. Xabandar (kao guverner), šaik i vazal otočkog kralja koji je bio saveznik Portugalaca, došao ih je posjetiti 12. travnja, a sam kralj idućeg dana. Kralj je želio portugalsko oružje, ali je kapetan rekao da ono pripada

kralju Portugala. Tako ih je nespreme i na spavanju 17. travnja napalo oko 2.000 "Maura", te je odmah bilo više od 50 mrtvih i mnogo ranjenih. Sa skifa i galveta (indo-portugalski brodić s jedrima i veslima, manji za 10, a veći za 60 ljudi s 20 ili 25 veslača, te nekoliko manjih topova) uzvraćano je bombardiranjem. Tada je ubijeno 70 brodolomnika (drugi autori kažu 50-60). Ukupni materijalna šteta iznosila je oko 10.000 cruzadosa. Na brodu je još 10-12 ljudi podleglo zadobijenim ranama. Došli su u luku Banda na Sundi 27. travnja, gdje su našli 240 Portugalaca koji su im pomogli (od tih 160 su plovili za Kinu, a ostali bi ostajali tijekom zime u Sundi i Calpi), te su se tamo zadržali 26 dana. Od nagle prekomjerne prehrane desetak ljudi je umrlo. Nastavili su za Melaku (Malacca) pod komandom Pera Barreta Rolima, gdje su došli 25. srpnja. Tamo ih je umrlo više od dvadeset. Ostali su čekali monsun za Indiju (u prosincu). Neki su ostali u Sundi i Calpi, dok su drugi pošli u Kinu.

Shipwreck suffered by Jorge D'Albuquerque Coelho, Captain and Governor of Pernambuco, (str. 109-157) priča je koju je odobrila ondašnja inkvizicija i poznati portugalski teolog Dominikanac Manuel Coelho. Duarte Coelho d'Albuquerque poslan je za upravitelja Pernambuca u Brazilu, gdje su se "divlja" plemena pobunila protiv došljaka, a s njim je pošao i njegov brat Jorge. Tamo su stigli 1560., a Coelho je tada imao 20 godina. Teške borbe, osvajanja i pacifikacija trajali su 5 godina. Nakon toga se spremio za povratak u kraljevstvo brodom "Santo António" od 200 tona, te je krenuo iz grada Olinde (Recife) 29. lipnja 1565. Pilot Alfonso Luís je vodio dnevnik putovanja koji je kasnije redigirao António de Crasto (Castro), te su tiskana dva izdanja u 1.000 primjeraka. Jaki suprotan vjetar je počeo 5. srpnja. Bacili su dio tereta u more, ali je brod propuštao tako silno da je trebalo 6.000 izbačaja pumpe tijekom noći i dana. Nakon snažnog vjetra, uslijedio je 29. kolovoza onaj povoljniji za Azore. Na brodu koji je propuštao vodu nestajalo je hrane i vode što je dovodilo nestrpljive putnike i posadu do sukoba. Blizu Azora 3. rujna približio im se francuski piratski brod, dobro opremljen i na-

oružan, za razliku od njihovog, nezaštićenog i bez topova. Sukob je trajao 3 dana, a Jorge d'Albuquerque nije želio čuti za predaju. Neki su već pozivali Francuze da dođu jer su se predali, a 5. rujna 17 Francuza iskrcalo se na njihov brod. Francuski kapetan se divio Jorgeu koji je tako dugo pokušavao slabim naoružanjem oduprijeti se dobro naoružanoj posadi na francuskom brodu. To je kapetan nazvao ratnom (ne)srećom čije današnje uzdarje može biti sutrašnja nesreća. Na francuskom brodu bilo je 80 ljudi, uglavnom Engleza, Škota i nekoliko Portugalaca. Krenuli su za Francusku, s obzirom da je portugalski brod imao bogat teret. Gusari su željeli iskrcati Portugalce na obalu, ali ih je jaki vjetar spriječio. Posadu francuskog broda činili su kalvinisti, pa su Portugalcima pobacali neke katoličke knjige u more. Jorge d'Albuquerque je odlučio pobuniti se protiv heretika uz pomoć nekolicine ljudi. Francuski brod stradao je u snažnoj oluji 12. rujna. Ostao je bez topova, a kormilo mu je nakon nekoliko dana otpalo s krme. To je ljude bacalo u očaj i malodušnost. Sedamnaest "Francuza" na portugalskom su brodu zatražili pomoć u bezizlaznoj situaciji. Međutim i portugalski brod je doživio havariju. More je jednostavno pokupilo prednji jarbol, križeve jarbola i jedrilje, te kaštel s pet ljudi pored tri sidra u njemu (dva na jednoj i jedno na drugoj strani). Brod se "slomio" u 4 ili 5 komada. Skupili su se oko jednog svećenika da ih ispovjedi, te se bacili na koljena. Treći morski udar odnio je glavno i zadnje jedro, te dio krme i kabina, uključujući i jednog Francuza. Jorge d'Albuquerque imao je osakaćenu ruku skoro godinu dana, a njegov službenik António Moreira od loma ruke umro je nekoliko dana kasnije. Ljudi su se počeli usrdno moliti Bogu i Gospi. Valovi su ubacivali i velike količine pijeska koji je zasljepljivao posadu, a to je značilo da su iznad pješčanog spruda ili pličine. U iščekivanju potpune katastrofe, Jorge d'Albuquerque i 2-3 člana posade pravili su znak križa. Za vrijeme trodnevnog urnebesnog nevremena, čiji je vrhunac trajao oko 9 sati, nije bilo govora o hrani i vodi. Uključujući Francuze, bilo je skoro 50 ljudi na brodu. Oluja se smirila, a oštećen francuski brod pojavio im se

na vidiku 15. rujna. Francuzi ih nisu mogli ostaviti na obali i dali su im nešto hrane, te su prebacili preostali teret i skinuli vredniju odjeću s dijela posade. Nakon pljačke, Francuzi su ih napustili 17. rujna, a ostale su im dvije vrećice biskvita (pogačica) i malo piva. Na dan pres-tanka oluje, Jorge d'Albuquerque je na preporuku kolega naredio da se u more baci zlatni križ u kojemu je bio fragment drva iz Kristovog križa i druge relikvije. Bio je pričvršćen na krmeni dio, te se našao u krmenoj (donjoj) palubi, a Francuzi ga nisu pronašli. Utvrdili su udaljenost od rta Finisterre, a danonoćni rad pumpe ih je iscrpljivao. Pokušali su zaroniti i 23. rujna su začepili rupe na trupu broda. Izmjenjivali su se jaki udari vjetra, ispušavanje i molitve Bogu. Na Sv. Kuzmu i Damjana (27. rujna) bacili su u more mrtva tijela umrlih od iscrpljenosti, gladi i slabosti. Signalizirali su vatrama kada je naišao mali brod za Antouguuu. Dali su im nešto kruha, vode i voća. Od rada na pumpi nisu mogli stajati na nogama, a 17 dana nisu pili ni vina ni vode. Dnevni obrok im se sastojao od 3-4 mala kokosa. Neki su otišli na tu obalu, a drugi u Belém. Portugalski kardinal Dom Henrique poslao je galiju 5. listopada. Tako je završeno ovo naporno 22-dnevno stravično putovanje.

Knjiga završava *bibliografijom* (str. 158-164), *indeksom* (str. 165-170), te podacima o autorima (str. 171). Ovo "dvoknjžje" je numerirano posebno za svaku knjigu, kako je to učinjeno u posebnim ranijim izdanjima.

Đivo Bašić

Claude Lévi-Strauss, *Divlja misao* (prevela Jagoda Milinković). Zagreb: Golden marketing, 2001., 338. str.

Riječ je o prvom hrvatskom prijevodu glasovitog djela Claua Lévi-Straussa, izvorno objavljenog 1962. Tvorac suvremene strukturalističke paradigme, Lévi-Straussa, autor je stotinjak znanstvenih radova i knjiga: *Osnovne strukture srodstva* (1949.), *Strukturalna antropologija* (1958.), *Totemizam danas* (1962.), *Mitologije I.-IV.* (1957.-1971.) i *Tužni tropi* (1959.).

U *Predgovoru* (str. 9-10) autor upozorava na povezanost ovog djela i knjige *Totemizam danas*. *Divlju misao* posvećuje Mauriceu Merleau-Pontyju, s kojim se poznavao još od pedagoškog staža početkom 1930.-ih godina.

Prvo poglavlje *Znanost o konkretnom* (13-46 str.) upućuje na apstraktnost riječi kao povlasticu ne samo jezika civiliziranih. Upotreba apstraktnih riječi ovisi o raznolikim interesima pojedinih zajednica nekog društva (npr. apstrakcija riječi hrast ili bukva nije manja od riječi drvo). Autor ukazuje na pogrešku koju je učinio Malinowski u smislu tvrdnje da je prazan želudac nadahnuo interes "primitivaca" za totemskim biljkama. Tako su Coahuilla Indijanci poznavali 88 vrsta biljaka (za prehranu i liječenje), Seminole 250 vrsta i podvrsta, Hopi Indijanci 350, a Navaho Indijanci čak više od 500 vrsta. Urođena i posve prirodna radoznalost prema poznavanju biljaka kod urođenika u opreci je s indiferentnošću i nesigurnošću distinkcije kod većine civiliziranih. U tewa jeziku postoji 40 naziva za opis oblika vanjske građe listova drveća ili biljaka, a za dijelove mladice kuku-ruza 15 različitih imena. Za kategorije kojima identificiraju biljaka Hanunóoi imaju više od 150 naziva, a urođenici Pinatubo za opisivanje dijelova i posebnosti biljki upotrebljavaju oko 100 riječi. Tako F. G. Speck kaže: "Nije čudno... da lovac Penobscot iz Mainea bolje praktički poznaje način života i osobine losa, nego najiskusniji zoolog". Lévi-Strauss zaključuje "da životinjske i biljne vrste nisu poznate zato što su korisne: one su proglašene korisnima ili zanimljivima jer su ih ljudi prije upoznali".