

UDK: 339 (497.5-3 Dalmacija) (091) "17/18"

Pregledni članak

Primljeno: 12. 09. 2008.

Prihvaćeno: 25. 11. 2008.

## ULOGA DALMACIJE U POMORSKO-TRGOVAČKIM KRETANJIMA NA JADRANSKOM PROSTORU KRAJEM 18. I POČETKOM 19. STOLJEĆA

Dragan MARKOVINA

Filozofski fakultet Sveučilišta u Splitu

---

**Sažetak:** *Svrha rada je ukazati na važnost promatranog razdoblja, kraja 18. i početka 19. stoljeća, kad je riječ o jadranskim trgovačkim odnosima. Pritom je najveća pozornost posvećena dalmatinskim lukama, koje su u tom razdoblju imale dvojaku društveno-gospodarsku ulogu. S jedne su strane bile svojevrsna poveznica istočnojadranske obale i njezina zaleđa s velikim jadranskim lukama, a s druge su predstavljale mjesto svojevrsnih interkulturalnih prožimanja raznih provenijencija. U konačnici, možemo doći do zaključka o dubokoj ukorijenjenosti pomorsko-trgovačkih jadranskih odnosa, koji su uspjeli nadživjeti i jedan od najtežih izazova, za napoleonskih ratova. U izradi rada korištena je iscrpna literatura, kao i tiskana građa te komparativno-historijska istraživačka metoda, prezentirana u usporedbi razdoblja i razvoja nekoliko luka i gradova.*

**Ključne riječi:** *jadranske luke, geopolitičke promjene, pomorsko-trgovački odnosi, razmeđe 18. i 19. stoljeća.*

---

### 1. UVOD

Drugu polovicu 18. stoljeća karakterizira primjetna ekspanzija pomorsko-trgovačkih kretanja na jadranskom prostoru. Taj proces, koji je istodobno utjecao na društvena kretanja u jadranskim gradovima te na integriranost samog jadranskog prostora, zahvatio je sve jadranske luke. Značajan rast prometa bilježe u prvom redu vodeće jadranske luke, Venecija, Trst, Dubrovnik, Ancona i Drač, što istodobno utječe na povećanje prometa dalmatinskih luka, koje su krajem 18. stoljeća sve više koristile novonastale odnose moći kako bi pronašle prostor za vlastitu trgovačku inicijativu, pri čemu im je značajno pomogla činjenica primjetne slabosti državnog nadzora, s jedne strane, kao i činjenica njihove nezaobilazne uloge u integraciji jadranske trgovine, s druge strane.

Takav dinamizam, koji nije zaobišao ni jednu jadransku državu, očitovao se u nizu pokazatelja. Jedan od njih je proglašenje Ancone slobodnom lukom od strane Papinske Države, godine 1732., što je s obzirom na intenzivnost kontakata između te luke i dalmatinskih luka umnogome utjecalo na dalmatinsku pomorsku trgovinu.<sup>1</sup>

S druge pak strane, to razdoblje obilježeno je i okretanjem Habsburške Monarhije prema Jadranu, nakon gubitka prevlasti u sjevernonjemačkim lukama, poput Hamburga. Karlo VI. će tako godine 1717. proglasiti Jadran morem slobodnim za plovidbu, a dvije godine kasnije Trst i Rijeku slobodnim lukama. Osim u ovim dvjema odlukama studioznost habsburškog pristupa Jadranu očituje se i u *Patentu o vijanju zastave trgovačke mornarice* iz godine 1753., donošenju propisa o konzulatima i o osnivanju trgovačke burze, osnivanju trgovačke burze i Nautičke škole u Trstu godine 1753., uređenju cesta prema lukama Trstu i Rijeci, kao i u financiranju uređenja i dogradnje jadranskih luka te, naposljetku, u objavljivanju političkog edikta za austrijsku trgovačku mornaricu 1774. godine.<sup>2</sup>

Osamnaesto stoljeće, posebno njegova druga polovica, bilo je također i razdoblje iznova intenziviranog uspona dubrovačkog pomorstva, koje, zahvaljujući povoljnim međunarodnim okolnostima, uspješnim otklanjanjem međudržavnih nesporazuma diplomatskim putem - poput proglašenja dubrovačke trgovačke flote zaštićenom od strane Maroka 1781. godine - te potpunom orijentacijom na slobodnu plovidbu i izbjegavanjem ovisnosti o matičnoj luci, doseže izrazito visok ekonomski rast. Ti procesi rezultirali su donošenjem sustavnog Pomorskog pravilnika (*Regolamento della Repubblica Ragusa per la navigazione nazionale*) godine 1754., koji je tiskan godine 1784., a deset godina nakon toga dopunjen sa 60 kapitula.<sup>3</sup>

U konačnici, i sama Mletačka Republika u istom razdoblju uspjeva, unatoč sve vidljivijem društvenom raslojavanju i gubljenju ekskluziviteta na Jadranu te sve jačoj konkurenciji Trsta i Dubrovnika, ne samo održati pomorsku trgovinu na visokoj razini već i postići ostvarenje najveće tonaže koja je ikad u jednoj godini prošla kroz luku Venecije 1783. godine.<sup>4</sup> To je, jednako kao i u slučaju Dubrovnika i Habsburške Monarhije, rezultiralo potrebom za novim zakonskim reguliranjem pomorske trgovine, što je i ostvareno godine 1786., donošenjem zakona o pomorskoj trgovini, naslovljenog *Codice per la Veneta Mercantile Marina*.

<sup>1</sup> Chapin-Lane, Frederic. *Povijest Mletačke Republike*. Zagreb, 2007., str. 78.

<sup>2</sup> Luetić, Josip. *O pomorstvu Dubrovačke Republike u 18. stoljeću*. Dubrovnik, 1959., str. 10.

<sup>3</sup> Harris, Robin. *Povijest Dubrovnika*. Zagreb, 2006., str. 354-355, i Luetić, Josip. *O pomorstvu Dubrovačke Republike u 18. stoljeću*. Dubrovnik, 1959., str. 44.

<sup>4</sup> Chapin-Lane, Frederic. *Povijest Mletačke Republike*. Zagreb, 2007. str. 449.

U tim kontaktima, koji su, logično, bili najučestaliji od ranog proljeća do kasne jeseni, a u godinama klimatski posebno povoljnima za plovidbu znali su se produžiti na gotovo cijelu godinu - kao što je to bilo godine 1742. i godine 1743. - uspostavila se najfrekventnija trgovačka komunikacija, koja je u obliku trapeza integrirala cjelokupni jadranski prostor, povezujući glavne operativne luke na obodima tog trapeza s ostalim jadranskim lukama. Tako razvijen sustav, čije su glavne luke bile Venecija, Trst, Drač i Ancona, koji je stvarao kontinuiranu komunikaciju na relaciji Venecija-Trst-Drač-Ancona-Venecija, utjecao je na svojevrsnu specijalizaciju dalmatinskih lučkih središta, pri čemu su dvije najveće luke u tom razdoblju bile Zadar, kao glavna luka za izvoz krupne i sitne stoke, te Split, kao glavna luka za ostalu mješovitu robu.<sup>5</sup>

## 2. DRUŠTVENO-GOSPODARSKI ODNOSI NA JADRANSKOM PROSTORU U PROMATRANOM RAZDOBLJU

Jadranski prostor 18. stoljeća u prvom je redu obilježen sve razvijenijom pomorskom trgovinom te, kao posljedicom takvog razvoja, početkom redefiniranja odnosa moći među vodećim lukama, što se u prvom redu odnosi na potiskivanje ekskluziviteta Venecije u jadranskoj plovidbi i trgovini. Kontinuirani mir uz stabilizaciju granice, posebice na istočnojadranskom prostoru, znatno je pridonio takvom razvoju gospodarskih aktivnosti. Takva situacija, koju je pratio i razvoj industrijalizacije na zapadnoeuropskom prostoru, posebice u Engleskoj, koja je, zahvaljujući industrijalizaciji i smanjenoj agrarnoj produkciji, postala najveći uvoznik europskih prehrambenih viškova, stvorila je uvjete u kojima su se jadranske države mogle okrenuti svojim unutarnjim pitanjima i reformama usmjerenim ka gospodarskom razvoju.<sup>6</sup> Ta težnja k unutrašnjoj konsolidaciji i pomorsko-trgovačkom nadmetanju, nakon iskazanih poteškoća i neplanirane stagnacije početkom stoljeća, omogućila je generalno povećanje pomorsko-trgovačkih i brodarskih aktivnosti u svim jadranskim lukama tijekom druge polovice 18. stoljeća. Ti trendovi, koji su stvorili preduvjete za rast gospodarstva na cijelom jadranskom području, naglo su prekinuti s napoleonskim ratovima, da bi se po njihovom završetku i konsolidaciji prilika još više intenzivirali, gospodarski integrirajući cjelokupan jadranski prostor.

<sup>5</sup> Čolak, Nikola. *Regesti marittimi Croati - Hrvatski pomorski registri*. Padova, 1985. str. 646.

<sup>6</sup> Berend-Ranki. *Europska periferija i industrijalizacija*. Zagreb, 1996., str.

## 2. 1. Kretanja u vodećim jadranskim lukama

Kao što je prethodno naglašeno, u 18. stoljeću na jadranskom su se prostoru počeli mijenjati odnosi moći, ponajprije nauštrb Venecije. U odnosu na prethodna razdoblja, tijekom kojih je njezina dominacija na tom prostoru bila neupitna, u drugoj polovici 18. stoljeća Venecija je dobila četiri gotovo ravnopravna takmaca: Trst, Rijeku, Dubrovnik i Anconu. Iako su sve četiri luke nesumnjivo počele sve značajnije utjecati na jadransku pomorsku trgovinu, snaga Habsburške Monarhije i ozbiljnost kojom je ona pristupila jadranskoj orijentaciji ipak je u prvi plan izbacila prije svega tršćansku luku, koja od sredine 18. stoljeća postaje glavna habsburška trgovačka luka. Ta ozbiljnost lako je uočljiva na primjeru *Compagnie Orientale*, koja je prilično dugo nakon što je osnovana za vrijeme Karla VI., vodila mučan i tegoban život, što nije omelo Mariju Tereziju da Trst definitivno pretvori u isključivi habsburški izlaz na more i trgovačko središte države, praktično vezujući na taj način sudbinu grada i luke uz sudbinu Austrije.<sup>7</sup>

Jedna od zanimljivijih epizoda tog austrijskog okretanja Jadranu i Sredozemlju te uz to povezano prenošenje pomorske moći s Venecije na Trst, zabilježena je u izvješću mletačkog konzula u Solunu iz godine 1776. U tom izvješću poslanom u Veneciju navodi se da je austrijski plemić barun Starhemberg krenuo u akciju osnivanja nove trgovačke kompanije u osmanskim zemljama, s ciljem da Austriju pretvori u glavnog trgovačkog partnera Turskog Carstva. Taj naum počeo se ostvarivati dolaskom njegovih povjerenika na trgovačkom brodu pod ruskom zastavom iz Istanbula u Solun, pri čemu je, po mišljenju mletačkog konzula, ruska zastava trebala izazvati simpatije solunskih Grka te ujedno privući gusare, koji bi mogli početi značajnije ometati mletačku trgovinu. Spomenutim brodom upravljao je Grk iz Smirne, dok su mu posadu činili Grci i Dubrovčani, a trgovački cilj bio je otkup duhana od nekog grčkog trgovca te njegov prijevoz do Trsta za potrebe austrijskoga i sjevernotalijanskoga tržišta. Takvu aktivnost mletački je konzul smatrao realnim ugrožavanjem mletačke dominacije u mediteranskoj trgovini, što je bila činjenično utemeljena pretpostavka, budući da je već postojala redovita karavanska trgovina kopnom iz Soluna do austrijskih zemalja, koja je trajala 35 dana; osim toga, grčki su trgovci odredbama mira u Kučuk Kajnardžiju iz godine 1774. dobili zaštitu ruske zastave i počeli razvijati sve intenzivniju trgovinu, stvarajući trgovačka uporišta u Odesi, Aleksandriji i Marseilleu.<sup>8</sup>

Kasniji bujan trgovački razvoj tršćanske luke bio je isključivo posljedica navedene državne odluke, budući da Trst nije bio na strateški tako povoljnom

<sup>7</sup> Ara-Magris. *Trst-identitet granice*. Zagreb, 2002., str. 27-28.

<sup>8</sup> Mazower, Mark. *Salonica-city of ghosts, Christians, Muslims and Jews 1430-1950*. London, 2005., str. 129-130.

položaju kao istočnojadranski obalni gradovi, čijim je lukama po logici stvari prolazila trgovačka roba između Balkana i zemalja zapadne Europe; to ide u prilog tvrdnji da luku nisu stvorila trajna svojstva geografskog položaja i plodnosti tla, koje je, slično kao i u Šibeniku, moglo prehraniti oko 6000 ljudi, već promjenjivi politički uvjeti, koji su stoga naravno bili nestalni i podložni promjenama, ali su se te negativne promjene dogodile tek u drugoj polovici dvadesetog stoljeća.

Osim Trsta, kojemu je namijenjena uloga prve luke Monarhije, značajnu potporu lučkom razvoju od strane centralnih vlasti dobila je i Rijeka, i to još tijekom prve polovice 18. stoljeća. Tako se, primjerice, na sjednici Dvorske trgovačke komisije od 12. lipnja 1731. godine raspravljalo o detaljima u vezi s riječkom i tršćanskom lukom kakvi su otkup zemljišta oko postojećih skladišta, njihovo proširenje i ograđivanje zidom, formiranje stalnih sidrišta i sl., u čemu se jasno iščitava sustavan državni angažman na unaprjeđenju jadranskih luka.<sup>9</sup> Takva vrsta angažmana dovela je do pojave krupnog kapitala i snažnih veletrgovaca i u Rijeci, što je bio proces koji se nije razvio u dalmatinskim lukama. Jedan od najznačajnijih veletrgovaca tog tipa bio je Ljudevit Adamić, koji je, zahvaljujući financijskoj moći i poduzetnim idejama, značajno utjecao na riječki društveni život. Snaga njegovih trgovačkih veza najbolje se očitovala tijekom napoleonskih ratova, kad je on bio jedini trgovac koji je uspijevao probiti snažnu pomorsku blokadu Jadrana, i to najvjerojatnije zahvaljujući prijašnjim trgovačkim vezama s Engleskom. Zahvaljujući toj činjenici, on je 3. travnja 1810. u Trstu, uz pristanak maršala Marmonta, potpisao trgovački ugovor s glavnim inspektorom francuskih carina i vršiteljem dužnosti ravnatelja Središnje carine Ilirskih provincija Lucom Laugierom. U tom ugovoru Adamić se obvezao da će na račun vlade Provincija nabaviti 300 tisuća mernika suhe morske soli iz inozemstva kojima će opskrbljivati državna skladišta u Trstu, Rijeci, Duinu, Bakru, Senju, Kraljevici, Obrovcu i Karlobagu te da će nabaviti sol za ostale dijelove Dalmacije. Zahvaljujući tom ugovoru, koji je potpisan na godinu dana, tj. od 1. travnja 1810. do 31. ožujka 1811., Adamić je kroz pomorsku blokadu na Jadranu uspio provesti 30 brodova soli u vrijednosti od dva milijuna forinti. Osim u gore navedenim skladištima, sol je, prema izvješću iz Trsta od 15. siječnja godine 1811., dostavljao još i u skladišta u Splitu, Šibeniku, Makarskoj i Malom Lošinju.<sup>10</sup>

Osim Trsta i Rijeke značajan uspon u drugoj polovici 18. stoljeća doživjela je i dubrovačka luka. Počeci buđenja dubrovačke pomorske trgovine, nakon što je grad spao isključivo na carinske i lučke pristojbe od tranzitne trgovine, počeli su jačim povezivanjem s Rijekom i Bakrom te otvaranjem konzulata u Trstu godine

<sup>9</sup> Mirković, Mijo. *Ekonomska historija Jugoslavije*. Zagreb, 1958., str. 179.

<sup>10</sup> Lukežić, Irvin. *Životopis Andrije Ljudevita Adamića. Adamićevo doba 1780-1830*. Rijeka (2005.), str. 47-49.

1738.. Započelo se s ponovnim izvozom podunavskog žita te agrarnih i stočnih proizvoda. Zbog svih navedenih činjenica, pada kopnene trgovine i trgovine solju sav trgovački kapital ulagao se u pomorstvo, što se u konačnici pokazalo vrlo riskantnim potezom, ali je kratkoročno rezultiralo velikim financijskim i brodar-skim dobitcima. Tako već godine 1750. Dubrovčani posjeduju oko 150 brodova sa 2200 pomoraca, što je u drugoj polovici stoljeća, zahvaljujući diplomatskim ugovorima koji su, unatoč katkad nepovoljnim odredbama, jamčili sigurnost pomorske trgovine, dovelo do zabrane ukrcanja Konavljana na brodove, zbog sve veće depopulacije sela. Imajući u vidu navedene podatke, ne začuđuje činjenica da je Republika na prijelazu osamnaestog i devetnaestog stoljeća imala ukupno 350 brodova, i to 80 manjih brodova, kapaciteta do 16 tona te 270 brodova duge plovidbe nosivosti oko 250 tona.<sup>11</sup>

Takav obrat tendencija posljedica je nekoliko čimbenika. Prvi od njih je definitivno reguliranje odnosa s Mletačkom Republikom, nakon otmice dvaju mletačkih brodova kod Herceg-Novog od strane gusara iz Tripolija, koji su potom dobili zaštitu dubrovačke luke godine 1751., što je nagnalo Veneciju na konačnu nagodbu s Dubrovnikom. Taj sporazum potpisan je u Travniku 16. srpnja 1754. godine, a u njemu se Dubrovčani po uzoru na ugovor s Portom obvezuju na simbolično priznavanje mletačkih prava, na način slanja dvojice izaslanika koji bi djelovali u Veneciji i svake tri godine plaćali danak u iznosu od 30 mletačkih dukata.<sup>12</sup> S druge pak strane, dubrovačka je diplomacija zamijetila promjene u međunarodnim ekonomskih kretanjima te je svoje djelovanje preusmjerila sa sve manje važnih balkanskih trgovačkih ruta na pomorsku trgovinu Sredozemljem, dodatno ojačavši svoja veleposlanstva u zapadnoeuropskim zemljama. To je rezultiralo, slično kao i u slučaju Venecije, donošenjem sustavnoga Pomorskog pravilnika (*Regolamento della Repubblica di Ragusa per la navigazione nazionale*) 1754. godine.<sup>13</sup>

Ipak, ni takav uspon dubrovačkog pomorstva nije mogao dubinski promijeniti novu situaciju u kojoj se Dubrovnik našao netom prije propasti Republike, s obzirom da je taj uspon bio potpuno drukčijeg ekonomskog karaktera. Dubrovnik je tako krajem osamnaestog stoljeća prestao biti posredničko-trgovački emporij, te postajao sve više tranzitni trgovački centar, doduše, još uvijek značajniji od ostalih dalmatinskih luka.<sup>14</sup>

Osim spomenutih luka sve važniju ulogu u jadranskoj trgovini tijekom 18. stoljeća počela je igrati i Ancona, što se ponajprije odnosi na sve učestalije kontakte s dalmatinskim lukama. Te tendencije nimalo ne čude s obzirom na činjenicu

<sup>11</sup> Ćosić-Vekarić. Isto, str. 309.

<sup>12</sup> Harris, Robin. *Povijest Dubrovnika*. Zagreb, 2006., str. 354-355.

<sup>13</sup> Isto, str. 360.

<sup>14</sup> Foretić, Vinko. *Povijest Dubrovnika do 1808.* sv. II. Zagreb, 1980., 216-218.

da je, s jedne strane, Ancona imala snažnu potporu Papinske Države, gotovo na isti način kao što je Trst imao od strane Habsburške Monarhije, dok su s druge strane dalmatinski trgovci u kontaktima s Anconom vidjeli znatno veći interes u odnosu na kontakte s Venecijom, imajući u vidu manja carinska opterećenja i veći profit.

U konačnici je u tom značajnom porastu trgovačko-pomorskih aktivnosti u drugoj polovici 18. stoljeća, kao što je već navedeno, sudjelovala i Venecija, ostvarujući značajan samostalan profit, ali i istodobno sudjelujući vlastitim kapitalom u tršćanskom uzletu, što je dovelo do potrebe za reguliranjem novoga Pomorskog zakonika godine 1786. Između nekoliko već spomenutih razloga takvog uzleta Venecije, ne manje važan razlog uzleta pomorske trgovine tog vremena ležao je u činjenici izostanka velikih kužnih epidemija u drugoj polovici 18. stoljeća. Zadnja velika epidemija te bolesti na jadranskom prostoru zabilježena je godine 1712., a njezine posljedice bile su toliko fatalne da je postala i diplomatski problem, s obzirom da je dosta goveda iz Venecije izvoženo prema drugim zapadnoeuropskim zemljama. Tako je francuski veleposlanik u Veneciji, Le Blond, na zahtjev svojega ministra vanjskih poslova naručio stručnu analizu epidemije koju je nepotpisanu poslao vladi u Pariz. Prema tom izvještaju u samo šest mjeseci na mletačkoj Terrafermi uginulo je oko 54.000 volova, s time da bolest nije izvorno nastala na tom području. Izvjestitelj javlja o pojavama te epidemije u Moskovskoj državi, Ugarskoj, Austriji, Hrvatskoj i Bosni, odakle je prešla u Dalmaciju i Istru te naposljetku u Veneciju. Po njegovu mišljenju bolest nije na vrijeme uočena zbog toga što je u prijašnjim slučajevima kod stoke dopremene iz dalmatinskih luka znao biti zabilježen visok pomor zbog napornog transporta. Kad je naposljetku zaključeno da se radi o zarazi, stoka pridošla iz dalmatinskih luka već se bila pomiješala s drugom stokom te se na taj način zaraza proširila; dakako, prenosili su je i ljudi koji su dolazili u doticaj sa zaraženom stokom. Tijekom najintenzivnijeg haranja epidemije dnevno je ugibalo više od 1500 grla goveda, što je dovelo do brojke od preko 54.000 uginulih grla u šest mjeseci.<sup>15</sup>

Kako je ovakav razvoj velikih lučkih središta nužno doveo do toga da su jedni drugima postali snažni trgovački konkurenti, osobito pribrojimo li tome i konkurenciju dalmatinskih luka, ne treba čuditi podatak da su postojale tendencije kočenja razvoja konkurentskih luka, pa se tako u opsežnoj predavci Riječke trgovačke komore upućenoj Ministarstvu trgovine i manufaktura u Parizu iz godine 1812. izražava strah da će nova francuska carinska granica u Iliriji, kao i nova francuska carinska tarifa ugroziti, a možda i uništiti tranzitnu trgovinu u Rijeci te istodobno unaprijediti tranzitnu trgovinu dalmatinskih gradova Splita, Šibenika i Zadra.<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Bertoša, Miroslav. *Istra, Jadran, Sredozemlje-identiteti i imaginariji*. Zagreb, 2003., str. 72-73.

<sup>16</sup> Mirković, Mijo. *Ekonomska historija Jugoslavije*. Zagreb, 1958., str. 259.

## 2. 2. Društveno-gospodarske tendencije na dalmatinskom prostoru

Osamnaesto stoljeće je na prostoru Dalmacije obilježeno značajnim novinama. S jedne strane, početkom stoljeća dalmatinski su obalni gradovi, zahvaljujući pomicanju granice duboko u zaleđe, nakon nekoliko stoljeća ponovno protegnuli jurisdikciju na cjelokupan teritorij koji im je prirodno gravitirao, što je, uz dugotrajno razdoblje mira, bio uvjet koja je omogućio temeljne postavke za gospodarsku konsolidaciju i uzlet. Kako je taj proces istodobno praćen s nešto aktivnijim odnosom Venecije prema Dalmaciji te uklopljenošću pokrajine u europska idejna gibanja neizravno utjecao na sve intenzivnije pomorsko-trgovačke kontakte, možemo zaključiti da je navedeno razdoblje usmjerilo društveno-gospodarski razvoj u budućnosti, što postaje još očitije s obzirom na turbulentno razdoblje francuske uprave.

Najvažniji doticaj s europskim idejnim gibanjima dalmatinsko je društvo ostvarilo putem fiziokratskog pokreta, koji je težio k unaprjeđenju poljodjelstva, čija je zaostalost bila jedna od rak-rana dalmatinskog društva. Budući da je ta inicijativa imala potporu intelektualne elite, ali i državnih vlasti, kako u mletačkom razdoblju - tijekom kojeg je nešto slično pokušano s uvođenjem Grimanijeva zakona na novostečenom teritoriju godine 1756. - tako i u francuskom, imala je izgleda za konačni uspjeh, no to se ipak nije dogodilo.

Prva inicijativa upućena u tom smjeru bilo je uvođenje tzv. Grimanijeva zakona godine 1756., koji je pokušao unaprijediti poljodjelstvo Dalmatinske zagore, znatno poboljšavajući položaj obrađivača zemlje, praktično im dajući tu zemlju u vlasništvo; u sljedećoj fazi željelo se pristupiti rješavanju problema u obalnoj i otočnoj Dalmaciji, tj. na *starom posjedu*.<sup>17</sup>

Kako toj u načelu pozitivnoj ideji nije posvećena dostatna pozornost, put kojim se pokušalo ići bio je korištenje dotadašnjih iskustava različitih agrarnih akademija koje su djelovale inspirirane fiziokratizmom te koje su raznim pokusima u poljodjelstvu i uvođenjem novih kultura pokušavale unaprijediti poljoprivredu regija u kojima su djelovale, pritom angažirajući njihove članove.

Kao dio tog plana vlada je odlučila financirati jedno od znanstvenih putovanja po Dalmaciji venecijanskog opata i poznatog člana europskih agrarnih akademija Alberta Fortisa; on je putovanja još prije poduzimao, u cilju sastavljanja izvještaja o aktualnoj situaciji u dalmatinskom ribarstvu i prijedloga za njegovo unaprjeđenje.<sup>18</sup>

Već je prije napomenuto da su ta europska idejna gibanja posredno došla i do Dalmacije, između ostalog zahvaljujući i aktivnostima Alberta Fortisa, što

<sup>17</sup> Soldo, Josip-Ante. *Grimanijev zakon*. Zagreb, 2006.

<sup>18</sup> Fortis, Alberto. *Put po Dalmaciji*. Split, 2004.



je rezultiralo pokretanjem triju poljodjelskih akademija na području Dalmacije, splitske, trogirске i zadarske. Prva je osnovana akademija u Splitu godine 1767. Ona je ujedno imala najviše istaknutih članova, koji su ostavili brojne radove o dalmatinskom poljodjelstvu, a i najduže je djelovala, nastavljajući aktivnosti i tijekom razdoblja francuske uprave, kada je dobila novi zamah s obzirom na pomoć, kako financijsku tako i idejnu, koju joj je pružao generalni providur Vincenzo Dandolo, prije svega brojnim tekstovima u *Kraljskom Dalmatinu* u kojima su objašnjavana nova europska iskustva u obradi zemljišta, s ciljem da se ta iskustva ukorijene u Dalmaciji. Generalni providur je između ostalog dosta pisao o uvođenju krumpira u dalmatinski agrar, što bi po njegovu mišljenju iskorijenilo glad, a također je iz Italije naručivao i brojne mladice do tada nepoznatih biljaka, od kojih su neke ukradene u brojnim gusarskim prepadima tog vremena.<sup>19</sup>

Šibenik je također zahvaćen tim pokretom, premda u njemu nikad nije službeno zaživjela akademija. Radilo se naime o inicijativi Jurja Parčića za pokretanje takve akademije, koju je uputio dalmatinskoj vladi već godinu dana nakon osnivanja splitske, no odobrenje za nju stiglo je tek dvanaest godina nakon toga, a daljnjih arhivskih spisa o nekoj njezinoj aktivnosti nema. Lako je moguće da je razlog tolikom odugovlačenju i neuspjehu ležao u presmionim Parčićevim zamislima, jer je primjerice predlagao da se nekoliko obitelji obveže na pohađanje tečajeva o poljodjelstvu i primjeni novih metoda, u kojem bi razdoblju bili oslobođeni javne tlake; s druge strane, predlagao tiskanje brošura na hrvatskom jeziku, jer su seljaci jedino njega razumjeli.<sup>20</sup>

Za razliku od takvog stanja u agraru, koje nije bilježilo pretjeran rast, osim na polju proizvodnje vina i ulja, razvoj pomorske trgovine i brodarstva bivao je sve očitiji, unatoč brojnim zakonskim preprekama koje su tu djelatnost umnogome kočile. S jedne strane, postojale su brojne carinske prepreke, među ostalim i ona o nametu od 9 posto koji je vlada ubirala od tranzitne trgovine Dalmacije s Bosnom, dok je s druge strane cjelokupna zakonska regulativa išla za kanaliziranjem dalmatinske trgovine u Veneciju, što je automatski značilo manje prihode za domaće trgovce.<sup>21</sup> Takve intencije za centralizacijom dalmatinske trgovine nimalo ne čude, s obzirom da je u posljednjim desetljećima ta pokrajina, uz Jonske otoke, činila jedine preostale pomorske posjede Republike. To se najbolje zamjećuje analizom strukture mletačkih kancelarija u pokrajinama u drugoj polovici osamnaestog stoljeća. Tako je Dalmacija u ukupnom broju sudjelovala sa 9 kancelarija i 12 dužnosnika, naspram Terrafermi, sa 6 kancelarija i 8 dužnosnika, te Jonskim otocima, sa 28 kancelarija i 61 dužnosnikom, što nas navodi na zaključak da je Republika i dalje više pozornosti poklanjala posjedima na Jonskim otocima ne-

<sup>19</sup> *Il Regio Dalmata-Kralski Dalmatin*. Zadar, 1807., broj 2.

<sup>20</sup> Božić-Bužančić, Danica. *Južna Hrvatska u europskom fiziokratskom pokretu*. Split, 1996.

<sup>21</sup> Peričić, Šime. *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*. Zadar, 1998., str. 49.

goli Dalmaciji, što je bilo proporcionalno financijskoj dobiti koja je stizala iz tih dviju pokrajina; no isto je tako više pozornosti poklanjano Dalmaciji nego Terfermi, koja je već dulje vrijeme vodila samostalan gospodarski život.<sup>22</sup>

Takva pozornost prema tim dvama posjedima Republike vrlo je logična, ima li se u vidu činjenica da je glavnina prehrambenih zaliha Venecije stizala morem iz jadranskih i jonskih luka. Ključna institucija Mletačke Republike na polju trgovine bio je magistrat pod nazivom Pet mudrih za trgovinu (*Cinque savij alla mercanzia*). Pod nadležnost tog magistrata pripadali su među ostalim brodolomi, imenovanje sensala i davanje trgovačkih povlastica.<sup>23</sup>

S obzirom na prije spomenutu trgovačku važnost pomorskih posjeda za gospodarstvo Venecije, što se u dalmatinskom slučaju ponajprije odnosi na uvoz žita i stoke iz Bosne te na uvoz dalmatinskog ulja, jasna je nakana izvlačenja što većih financijskih dobiti države od tog vida trgovine. Zbog toga je magistrat 6. svibnja 1739. donio proglas o pristajanju brodova, izvoz robe u pokrajinu Dalmaciju te izvoz iz nje i pripadajućih joj otoka, u svrhu povećanja ekonomske dobiti i sprječavanja krijumčarenja. Proglas, iz čije je strukture i sadržaja vidljivo da je pomno pripremljen te da se bavio svim aspektima trgovine, bio je sastavljen od osamnaest točaka. Prva odredba je zabranjivala bilo kakvu trgovinu s dalmatinskim lukama, tj. izvoz u spomenute luke, ako trgovačka roba nije krenula iz Venecije. Glavni motiv donošenja te odredbe bilo je sprječavanje trgovine između luka Papinske Države i dalmatinskih luka, od čega je u drugoj točki bilo izuzeto samo iskrcavanje drva za gradnju brodova, koje je najčešće dolazilo iz riječke luke. Treća i četvrta odredba odnose se na prehranu Dalmacije, i to na način da su izlaznih carina i tridesetine oslobođene žitarice, mahunarke te riža za opskrbu Dalmacije, pod uvjetom da su namirnice venecijanskog porijekla. U petoj odredbi izričito je zabranjen bilo kakav izvoz svih vrsta robe u ijednu drugu luku osim u Veneciju, dok su u sljedećim odredbama navedena izuzeća od tog propisa. Tako je dalmatinskim trgovcima dopušteno izvoziti svoje prirodne proizvode u kvarnerske luke te u Anconu, što ne vrijedi za trgovinu uljem, koje se mora izvoziti isključivo u Veneciju. Dopušten je također i izvoz konja te desetine pšenice, prema utvrđenim propisima. Također je dalmatinskim brodovima dopušteno zadržavanje u nekoj drugoj dalmatinskoj luci za ukrcaj robe i opskrbu, pod uvjetom da im je krajnje odredište Venecija. Deveta točka proglasa vrlo precizno određuje pravila pristajanja trgovačkog broda u neku od dalmatinskih luka. Prema njima zapovjednik broda ili brodovlasnik dužan je, nakon utvrđivanja svih zdravstvenih normi, predati lučkom službeniku sve trgovačke dozvole. Ako se u dotičnoj luci obavlja iskrcaj robe, lučki službenik dužan je u službeni registar

<sup>22</sup> Folin, Marco. Spunti per una ricerca su amministrazione veneziana e società ionia nella seconda metà del Settecento. *Studi Veneti offerti a Gaetano Cozzi*. Venezia. Il Cardo (1992.), str. 339.

<sup>23</sup> Pederin, Ivan. *Mletačka uprava u Dalmaciji (1409-1797)*. Zadar, 1998., str. 112.

brodova zapisati imena brodovlasnika i posade te dozvole s popisom deklarirane robe, kao i popis robe namijenjene iskrcaju u drugim lukama.

Daljnja odredba razrađuje situaciju s trgovačkim brodom u dalmatinskoj luci pa je tako određeno da prije isplovljenja trgovačkog broda iz neke dalmatinske luke brodovlasnik mora deklarirati i specificirati sav teret te popis predati uredskom službeniku u tome mjestu. Nakon što primi popis, službenik bi morao precizno opisati kvalitetu robe te taj opis uvesti u registar i u nalog koji će predati vlasniku. Nakon toga brodovlasnik bi morao provjeriti točnost navedenog popisa i potvrditi ga potpisom, koji ga obvezuje da će robu prevesti u Veneciju, izraditi priznanice za svaki teret pojedinačno u mjestima istovara i sve to predati odgo-vornim carinskim službama. U iznimnim situacijama brodovlasnik je mogao biti oslobođen tog akta na četiri mjeseca, pod uvjetom da je za to oslobođenje dobio potvrdu nadležnog ureda u Veneciji. Po isteku navedenog roka uredski službenik će vratiti nalog s opisom robe i popisom imena brodovlasnika i posade, za što mu treba platiti tri lire. Po dolasku broda u Veneciju brodovlasnik je dužan dostaviti sve propusnice i dozvolu zdravstvenog ureda u središnje carinske ureda, kako bi potvrdio ispunjenje svih obveza. Nakon predocjenja propusnica i dozvole nadležnom službeniku bit će oslobođen obveze dugovanja te će za to morati notar u isplatiti tri male mletačke lire.

Kao dodatno osiguranje usmjerenoj trgovini, dalmatinski i otočni službenici bili su dužni uredu Pet mudrih za trgovinu svaka dva mjeseca slati izvješća o dozvolama i propusnicama, specificirajući broj i datum svakog izdanog spisa te navesti imena vlasnika kojima su izdane. Zahvaljujući tim izvješćima te predanim dozvolama od strane brodova koji su uplovili, izaslanici su mogli nadgledati notare i registre trgovačkih dozvola i naloga, bilo da se radi o uvozu iz Dalmacije u Veneciju ili obratno, te na taj način paziti na moguće pronevjere.

Centralizacija trgovine možda je najbolje vidljiva u odredbi koja je nalažala da svaki mletački brod koji je u nekoj stranoj luci ukrcio robu te pristao u nekoj dalmatinskoj luci na putu za Veneciju, treba pribaviti posebno ovlaštenje u prvoj luci u koju je pristao, jer će se, ako to ne učini, smatrati da krijumčari robu. Brod uhvaćen u tom prekršaju bio bi kažnjen na način da bi polovica kazne pripala državi, a druga polovica potkazivaču. Na isti način kažnjavani su brodovi koji bi uplovili u dalmatinske luke, a da robu nisu utovarili u Veneciju. Prilikom uplovljavanja stranih brodova koji su nosili teret za Veneciju u dalmatinske luke, brodovlasnici su također morali nabaviti spomenuta ovlaštenja i obvezati se da će robu dovesti u Veneciju. Ako ti brodovi ne bi poštivali propisanu proceduru, predstavnik države morao je zaustaviti brod, oduzeti mu robu te o tom slučaju izvijestiti generalnog providura, koji bi donosio daljnje odluke. Ako bi se dogodilo da u pojedinu dalmatinsku luku pristane trgovački brod na ukrcaj ili iskrcaj robe, a za to nema potrebne dozvole, što bi značilo da se bavi krijumčarenjem, lučki kapetani, suci i upravitelji dotičnih mjesta morali bi takav

slučaj evidentirati u sudskim uredima u svrhu naplate kazne, a po potrebi i kazniti odgovorne osobe. Cjelokupna trgovina je kontrolirana i odredbom da će generalni providur zajedno s istražiteljem ureda za trgovinu stalno nadgledati promet te će, u slučaju uočenih nepravilnosti, brodovlasnicima oduzimati robu i brod te im uz to naplatiti 300 dukata za počinjeni prekršaj. Osim toga, brodovlasnici krijumčari bili bi kažnjeni na 10 godina progonstva, dok bi za takav ponovljeni slučaj snosili još teže sankcije. Posljednja odredba iz proglasa bavi se potkupljivanjem od strane brodovlasnika u prekršajima te odobrava imunitet svim ljudima koji prijave takvu djelatnost.<sup>24</sup>

Samo obznanjivanje tog dokumenta svjedoči o potrebi za njegovim donošenjem, što navodi na zaključak o rastu dalmatinske pomorske trgovine tijekom osamnaestog stoljeća. Također je iz analize osamnaest navedenih propisa očita tendencija za centralizacijom jadranske pomorske trgovine, kao što je jasno da su takve namjere bile ozbiljno uzdrmane u praksi, s obzirom na činjenicu da je većina odredaba posvećena sprječavanju i sankcioniranju krijumčarskih aktivnosti. Imajući u vidu i druge izvore o kretanjima dalmatinske trgovine tog vremena, bojazan centralnih vlasti bila je sasvim opravdana, budući da je dalmatinska trgovina s drugim jadranskim lukama, ponajprije onima iz Papinske Države, kao i lukama Hrvatskog primorja bila znatno unosnija i profitabilnija od trgovine s Venecijom. To je bio razlog čestih krijumčarenja, ponajprije soljene ribe, ulja i maslina u navedene luke, na što je Venecija bila posebno osjetljiva, s obzirom na deficitarnost tih artikala u glavnom gradu.

Struktura trgovine inače je bila takva da su u Veneciju kao glavna roba najviše bile izvožene sirovine (vuna, vosak, koža, svila, sukno), dok su u obrnutom smjeru u najvećoj mjeri otpremali protoindustrijski proizvodi (državno sukno, sukno *londrine*, manufakturna roba, staklarija, obrađeni vosak), što može navesti na zaključak o nekoj vrsti dalmatinskog polukolonijalnog statusa.<sup>25</sup>

Kako su ti navedeni kontakti dobrim dijelom ovisili o pristizanju bosanskih karavana u dalmatinske luke, a njihovi su pak dolasci bili vezani uz nabavu soli, činjenica pada produkcije dalmatinskih solana prirodno je usmjerila dalmatinske luke na nabavu soli iz Istre. Tako je cjelokupan jadranski prostor u potpunosti integriran zahvaljujući trgovačkim aktivnostima.

Struktura trgovine je, unatoč činjenici da su je dobrim dijelom obavljali strani brodari, kao i da je dio trgovaca izravno trgovao s kupcima, ipak u značajnoj mjeri ovisila o dalmatinskim trgovačkim posrednicima, poput Klementa Grubišića, prijatelja i posrednika obitelji Garagnin u Veneciji.<sup>26</sup>

<sup>24</sup> DaZd, Štampa, kut. 2., br. 36 - preuzeto iz Bajić-Žarko, isto, str. 16-18.

<sup>25</sup> Peričić, Šime. *Dalmacija uoči pada Mletačke Republike*. Zagreb, 1980., str. 244.

<sup>26</sup> Građa i prilozii za povijest Dalmacije 20. Split, 2006., str. 77.

Na primjeru trgovačkih aktivnosti te obitelji izrazito je uočljiv način stjecanja trgovačke dobiti i sama struktura dalmatinske trgovine. Oni su tako tijekom cijelog osamnaestog stoljeća trgovali s mnogim dalmatinskim i sredozemnim lukama, u prvom redu s Venecijom, kamo su izvozili smokve iz Senja, željezo iz Bosne, žuti vosak, svijeće, lojanice, crne masline, kože, sir, med iz Makarske, rogače, marasku, soljeno meso, bajame, ulje i vino. Osim Grubišića, kao njihovi trgovački predstavnici u Veneciji spominju se još i Andrija Targhetta i Josip Chiesa. Njihovi brodovi su također raznosili robu i u Rijeku, Istru, Trst, Modenu, Parmu, Bolognu, Genovu, Anconu, Senigaliju, Marseille, Lisabon, Kefaloniju i Maltu, pri čemu su u mnogim od navedenih lučkih središta imali vlastita skladišta, dok su u samoj Dalmaciji imali brojne dućane, voštaonicu i mastionicu u Splitu, a uz to su surađivali i sa šibenskom obitelji Galbiani u trgovini ružmarinovim uljem i koraljima.<sup>27</sup>

Na polju brodarstva pomaci su bili još očitiji s obzirom da su Dalmacija i Boka kotorska godine 1797. imale 232 broda duge i velike obalne plovidbe, 1803.-1804. godine 616 takvih brodova, a krajem 1805. godine već 1090.

Navedena gospodarska kretanja snažno su uzdrmana geopolitičkim previranjima na jadranskom prostoru krajem 18. i početkom 19. stoljeća, što se ponajprije odnosi na razdoblje francuske uprave u Dalmaciji, tijekom koje je unatoč mnogim reformskim nastojanjima na gospodarskom i društvenom planu, činjenica pomorske blokade Jadrana od strane britanske flote, koju francuska vlast nije imala snage spriječiti, dovela do gotovo potpune blokade jadranske pomorske trgovine te, povezano s tim, i do ozbiljnih gubitaka na polju dalmatinskog brodarstva.

**Tablica 1.** Brojčani pokazatelji pada brodarskih kapaciteta na početku i na kraja razdoblja francuske uprave u dalmatinskim lukama, Dubrovačkoj Republici i Boki kotorskoj<sup>28</sup>

Područje	godina 1805.		godina 1815.	
	Patentirani	Nepatentirani	Patentirani	Nepatentirani
Mletačka Dalmacija	236	490	42	409
Dubrovačka Republika	363	80	61	49
Boka kotorska	399	290	50	221
Ukupno	998	860	153	670

<sup>27</sup> Božić-Bužančić, Danica. Obitelj Garagnin i njezino djelovanje u Dalmaciji. Garagnin. *Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji*. Split, 1995., str. 13-14.

<sup>28</sup> Peričić, Šime. *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848. godine*. Split, 1993., str. 121.

Takvim kretanjima bile su pogođene ne samo dalmatinske luke nego se taj udar na pomorsko-trgovačke aktivnosti dogodio i Trstu, koji je zbog pomorske blokade Jadrana sa 33.000 stanovnika godine 1808. spao na 26.000 stanovnika godine 1812., dok je trgovački promet sa 13 milijuna forinti iz godine 1808. pao na dva i pol milijuna forinti godine 1813., što snažno svjedoči o razmjerima stagnacije jadranske pomorske trgovine u tom razdoblju.<sup>29</sup>

Nakon stabilizacije političkih i društvenih prilika dolaskom druge austrijske uprave, ponovno dolazi do laganog, ali kontinuiranog rasta jadranskih pomorsko-trgovačkih kretanja, koji u dalmatinskom slučaju posebno dolazi do izražaja sredinom tridesetih godina 19. stoljeća, da bi svoj puni zamah doživio ukidanjem zabrane na dolazak bosanskih karavana u dalmatinske gradove godine 1845.

### 3. ZAKLJUČAK

Već i površnim uvidom u podatke iznesene u tekstu dolazi se do zaključka da drugu polovicu 18. stoljeća na jadranskom prostoru u prvom redu karakterizira pomorska trgovina, koja ujedno generira protoindustrijalizacijske procese u samim lučkim gradovima. Takva kretanja dovela su do stanovitoga gospodarskog prosperiteta, kako u većim lučkim središtima, tako i u dalmatinskim lukama, stvarajući temelje za kasniji snažan gospodarski rast, potaknut sve većom industrijalizacijom i integriranošću tog prostora u europska društveno-trgovačka kretanja druge polovice 19. stoljeća.

Premda bi snažne posljedice koje je pomorska blokada tijekom napoleonskih ratova imala na jadransku trgovinu mogle navesti na pomisao o krhkosti takvih kontakata, kasnija brza obnova te značajan dosegnuti rast svjedoče o dubokoj ukorijenjenosti jadranskih trgovačkih kontakata, koji su u konačnici rezultirali interkulturalnim prožimanjima, osvjedočenim, s jedne strane, u činjenici egzistencije *lingua franca*, dijalekta jadranskih pomoraca, te u sudjelovanju u zajedničkim tegobama, s druge strane, zabilježenim ponajprije u pomorskim registima arhiva u Anconi, koji svjedoče o intenzivnoj komunikaciji među stanovnicima dviju jadranskih obala i zajedničkoj strepnji zbog razvoja događaja po dolasku vijesti o padu Venecije, što je zapravo bio strah od prestanka ustaljenih životnih procesa *dugog trajanja*.

<sup>29</sup> Messina, Michela. *Trst-sudbina luke i građana na razmeđu 18. i 19. stoljeća*. Rijeka, 2005., str. 14.

## BIBLIOGRAFIJA

*Tiskana građa:*

- Čolak, Nikola (1985.), Regesti marittimi Croati-Hrvatski pomorski regesti-Settecento, *Navigazione nell` Adriatico*. Padova, sv. 1
- Čolak, Nikola, (1993.), Regesti marittimi Croati-Hrvatski pomorski regesti-Settecento, *Navigazione nell` Adriatico*. Padova, sv. 2
- Fortis, Alberto (2004.), *Put po Dalmaciji*. Split
- Garagnin, Ivan-Luka (1995.), *Ekonomsko-politička razmišljanja o Dalmaciji*. Split
- *Građa i prilozi za povijest Dalmacije 20* (2005.), Iz korespondencije Dominika i Ivana Luke Garagnina. Split

## LITERATURA

1. Ara-Magris (2002.), *Trst - identitet granice*. Zagreb
2. Bego, Marin (2006.), *Niz našu obalu*. Split
3. Berend-Ranki (1996.), *Evropska periferija i industrijalizacija (1780-1914)*. Zagreb
4. Berengo, Marino. Il problema politico-sociale di Venezia e della sua terraferma. *La civiltà veneziana del Settecento*.
5. Braudel, Fernand (1997.), *Sredozemlje i sredozemni svijet u doba Filipa II*. Zagreb
6. Bertoša, Miroslav (2003.), Istra, Jadran, *Sredozemlje-identiteti i imaginariji*. Zagreb
7. Bezić-Božanić, Nevenka (2007.), Utjecaj susjedne obale na kulturu življenja u Dalmaciji 17. i 18. stoljeća. *Umjetnički dodiri dviju jadranskih obala u 17. i 18. stoljeću*. Split
8. Božić-Bužančić, Danica (1996.), *Južna Hrvatska u europskom fiziokratskom pokretu*. Split
9. Celio-Cega, Fani (2002.), *Život s morem u Trogiru od polovice 18. do polovice 19. stoljeća*. Trogir
10. Chapin Lane, Frederic (2007.), *Povijest Mletačke Republike*. Zagreb
11. Ciriaco, Salvatore (2000.), Le trasformazioni economiche dal 1650 all`unificazione. *Storia del Veneto*. Roma-Bari, str. 45-66
12. Čosić-Vekarić (2005.), Dubrovačka Republika u 18. stoljeću. *Povijest Hrvata - knjiga druga*. Zagreb
13. Faber, Eva (1990.), Trieste and the Austrian Littoral 1700-1815. *Ottocento*. Trst

14. Fijo, Oliver. Pomorstvo otoka Oliba. *Radovi JAZU* (1958.) 4-5. Zadar
15. Folin, Marco (1992.), Spunti per una ricerca su amministrazione veneziana e società ionia nella seconda metà del Settecento. *Studi Veneti offerti a Gaetano Cozzi*. Venetia, str. 333-347
16. Foretić, Vinko (1980.), *Povijest Dubrovnika do 1808.* 2. Zagreb
17. Gombač, Boris (2007.), *Atlante storico dell' Adriatico Orientale*. Pontedera
18. Harris, Robin (2006.), *Povijest Dubrovnika*. Zagreb
19. Jelavich, Barbara (1999.), *History of the Balkans-eighteenth and nineteenth centuries*. Cambridge
20. Luetić, Josip (1959.), *O pomorstvu Dubrovačke Republike u 18. stoljeću*. Dubrovnik
21. Malkolm-Hardy, Scott (2005.), Britanska ratna mornarica, Rijeka i Adamić. *Adamićevo doba 1780-1830*. Rijeka
22. Malkolm-Hardy, Scott (2006.), *Velika Britanija i rat na Jadranu 1805-1815*. Split
23. Maštrović, Vjekoslav (1968.), Brodarstvo Dalmacije u prvoj austrijskoj vladavini (1797.-1806.). *Pomorski zbornik* knj. 6. Zadar
24. Maštrović, Vjekoslav (1982.), *Posljednji gusari na Jadranskom moru*. Zagreb
25. Mazower, Mark (2005.), *Salonica, city of ghosts, christians, muslims and jews 1430-1950*. London
26. Messina, Michaela (2005.), *Trst, sudbina luke i građana na razmeđu 18. i 19. stoljeća*. Rijeka
27. Mirković, Mijo (1958.), *Ekonomska historija Jugoslavije*. Zagreb
28. Novak, Grga (2004.), *Prošlost Dalmacije*. Split
29. Novak, Maja (1958.), Generalni providuri Dalmacije i Albanije u 18. stoljeću. *Radovi JAZU* 4-5. Zadar
30. Pederin, Ivan (1998.), *Mletačka uprava u Dalmaciji (1409-1797)*. Zadar
31. Peričić, Šime (1980.), *Dalmacija uoči pada Mletačke Republike*. Zagreb
32. Peričić, Šime (1998.), *Gospodarska povijest Dalmacije od 18. do 20. stoljeća*. Zadar
33. Peričić, Šime (1993.), *Gospodarske prilike Dalmacije od 1797. do 1848. godine*. Split
34. Peričić, Šime (1995.), *Pomorska trgovina Dalmacije u devetnaestom stoljeću*. Zadar
35. Peričić, Šime (1975.), Prilog poznavanju brodarstva i pomorske trgovine šibenske regije u 18. stoljeću. *Radovi Instituta za hrvatsku povijest* 7. Zagreb
36. *Povijest Venecije* (2007.), sv. 2. (Gherardo Orthali, Gaetano Cozzi, Michael Knapton). Zagreb



37. Šupuk, Ante (1976.), Engleske pomorske akcije na šibenskom području u doba francuske vlasti u Dalmaciji. *Zbornik Šibenik*
38. Traljić, Seid (1976.), Trgovina Bosne i Hercegovine s lukama Dalmacije u 17. i 18. stoljeću. *Pomorski zbornik 6. Zadar*
39. Županović, Šime (1995.), *Hrvati i more 1 i 2. Zagreb*

UDC: 339 (497.5-3 Dalmacija) (091) "17/18"

Review article

Accepted: 12. 09. 2008.

Confirmed: 25. 11. 2008.

**THE ROLE OF DALMATIA IN THE MARITIME-COMMERCIAL  
MOVEMENTS ON THE ADRIATIC AREA AT THE END OF THE  
18TH AND AT THE BEGINNING OF THE 19TH CENTURY**

D. MARKOVINA, Split

Šk. vjesn. 57 (2008.), 3-4

---

**Summary:** *The purpose of this work is to point out the importance of the period between the end of the eighteenth and the beginning of the nineteenth century in maritime-commercial relations on the Adriatic coast. The emphasis is laid on Dalmatian ports which had both social and economic role in that period. On the one hand they represented a link between the eastern Adriatic coast including its hinterland and big Adriatic ports, and on the other a place of inter-cultural connectedness of different provenances. Finally, we can come to a conclusion that maritime-commercial connections across the Adriatic were deep-seated and survived one of the greatest challenges during the Napoleonic wars. In the development of this work an exhaustive bibliography and printed material has been used with the application of the comparative-historical research method, presented in the comparison of periods and of ports and cities.*

**Key words:** *Adriatic ports, geopolitical changes, maritime-commercial relations, the period between the eighteenth and the nineteenth centuries.*

---