

PLOVIDBENE RUTE SREDNJIM I JUŽNIM JADRANOM U IZOLARU GIUSEPPEA ROSACCIA

Milorad PAVIĆ

Odjel za povijest Sveučilišta u Zadru

UDK 949.75:945.0:656.61

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: 31. XII. 2002.

U ovom radu¹ autor nastoji predočiti plovidbene rute srednjim i južnim Jadranom kao sastavnice glavnog istočnojadranskog dužobalnog plovidbenog pravca krajem XVI. stoljeća, i to onako kako ih donosi Giuseppe Rosaccio² u svom "Viaggiu". Pri razradi su korištena dva gotovo identična izdanja, iz 1598. i 1606., te jedno od Rosacciiovih izdanja iz I. pol. XVII. st., budući da se ovo posljednje donekle razlikuje po broju i rasporedu pripadajućih tabli.

Unatoč konjunkturi u brodarstvu i razvoju navigacijskih pomagala u XV. i XVI. st., duga plovidba istočnim Jadranom i dalje se odvijala uz obalu, prvenstveno radi zaštite od vremenskih nepogoda na moru, a izbor usputnih postaja ovisio je o svrsi i konačnom odredištu putovanja. Brodovi su iz pravca Venecije nakon Zadra nastavljali prema Šibeniku slijedeći obalu. Ovisno o mletačko-turskim odnosima, plovilo se po potrebi i do Skradina. Trogir i Split bile su sljedeće važnije postaje. Iz Splita se put nastavljao slijedeći obalu, ili mnogo češće između srednjodalmatinskih otoka Šolte, Brača, Visa, pa dalje do Korčule i Dubrovnika – najvažnijeg pomorskog središta u XVI. st. na istočnom Jadranu iza Venecije. Najvažniji transverzalni plovidbeni pravac Jadranom također je vodio preko spomenutih srednjodalmatinskih otoka, zatim Palagruže i Tremitskog otočja do zapadne jadranske obale. Gotovo nezaobilazna postaja mletačkih brodova bila je u Kotoru. Nakon Boke kotorske i Budve plovidba se nastavljala duž obale u posjedu Osmanlija, pored luka Ulcinja, Drača i Valone do izlaska iz Jadrana.

Otkako je Mletačka Republika prvi put došla u posjed dijelova istočnojadranske obale pa sve do XV. stoljeća, osvojeni su joj dijelovi služili u prvom redu radi osiguranja plovidbenog puta prema glavnom odredištu njezine pomorske trgovine – Levantu. Zbog niza za nju nepovoljnih promjena do kojih je tada došlo na vojno-

¹ Ovaj se rad sadržajno nastavlja na rad istog autora u kojem se objašnjavaju plovidbene rute sjevernim dijelom istočnog Jadrana: PAVIĆ, M., Plovidbena ruta sjevernim Jadranom u izolaru Giuseppea Rosaccija, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, sv. 42/2000., str. 173–194.

² O mletačkom geografu, liječniku i piscu Giuseppeu Rosacciu (1530.–1620.) vidi u: PAVIĆ, M., 2000., bilješka 1. Opširnije podatke donose: LIRUTI, G. G., 1830., sv. 4, 166–169; G. LUCCHETTA, 1984., str. 201–203.

političkom i ekonomskom planu, u odnosima s Levantom bila je prisiljena malo-pomalo povlačiti se u Jadran, sve više se oslanjajući na njegove resurse. Pojačan interes Venecije za boljim poznavanjem istočnojadranskog prostora u 2. pol. XVI. st., iziskivao je potrebu za raznovrsnim djelima i priručnicima tematski vezanim za to područje. Na taj zahtjev najbolje su znali odgovoriti mletački autori, osjećajući potrebe *Serenissime*, a među njima humanist i kartograf Giuseppe Rosaccio koji je brzo reagirao na potrebe tržišta. Njegov *Viaggio* s mnoštvom dragocjenih obavijesti važnih ne samo za plovidbu i opis pojedinih dijelova obale, otoka i luka Jadrana već i za poznavanje ekonomskih prilika, običaja ljudi i ostalih zanimljivosti, vrlo se brzo nametnuo kao vrijedno i traženo djelo. Za naše razmatranje svakako su najvažniji oni dijelovi teksta *Viaggio* koji donose obavijesti neposredno vezane za opis plovidbenog puta istočnim Jadranom. Međutim, bilo bi pogrešno usredotočiti se samo na takve dijelove *Viaggia*, zanemarujući pritom obavijesti koje se odnose na ostale aspekte (ekonomske, povijesne, putopisne i dr.). Isto se tako nezaobilaznima predstavljaju i kartografski prikazi pojedinih plovidbenih punktova na tom putu s pravim mnoštvom elemenata važnih za terestričku orijentaciju i dužobalnu navigaciju, ali i kulturnim znamenitostima (sakralni objekti, gradske utvrde, objekti lučke infrastrukture, antički ostatci, otočići, uvale). Važnost i značenje punktova u određenom razdoblju ne samo s plovidbenog nego i s ekonomskog, pa i kulturnog aspekta, uvjetovali su različit smjer pružanja plovidbenih ruta unutar glavnog dužobalnog plovidbenog pravca. Shodno tome, u razmatranje su uzeti i takvi podatci koje donosi Rosaccio.

Plovidbeni put je, kako je to bilo uobičajeno za djela takve vrste, započinjao u Veneciji. Zbog čestih nepovoljnih uvjeta plovidbe u Mletačkom zaljevu brodovi bi svoj put nastavljali ploveći duž sjevernotalijanske obale. Nadomak otočića Sv. Nikole u blizini Poreča plovidbeni pravac vodio je zapadnom obalom Istre. Izbivši na krajnji jug istarskog poluotoka, plovidba se nastavljala kroz Osorski tjesnac te, u ovisnosti o vremenskim uvjetima, vodila vanjskim nizom sjevernojadranskih otoka (Silba, Ist, Molat) ili uz veće otoke (Krk, Rab, Pag) dalje prema jugu. Pritom bi, u ovisnosti o svrsi i konačnom odredištu putovanja, bila moguća skretanja s uobičajenih ruta u važnije luke na obali (Rijeku, Bakar, Senj, Karlobag). Alternativni plovidbeni pravac u *Viaggiu* vodio je nakon rijeke Raše uz hrvatsko kopno i dalje Velebitskim kanalom, ali zbog općepoznatih nepovoljnih plovidbenih uvjeta te opasnosti od uskoka nije mnogo korišten.

Korisno se i ovdje osvrnuti na udaljenosti glavnih plovidbenih uporišta u nastavku plovidbenog puta kako ih donosi Rosaccio, da bi se, uspoređujući ih s realnim udaljenostima, ustanovio pravac pružanja plovidbenih ruta.³

³ Pod realnim udaljenostima misli se na razdaljine između luka preplavljenih po najsigurnijim plovidbenim pravcima, koje često i nisu bile najkraće.

Tablica 1. Razdaljine između pojedinih plovidbenih ruta prema Rosacciovim izvornim podatcima u mletačkim miljama, te njihov iznos preračunat u nautičke milje.

<i>Plovidbena ruta</i>	<i>Razdaljina u mletačkim miljama⁴</i>	<i>Razdaljina preračunata u nautičke milje (M)</i>
Zadar (<i>Zara</i>) – Šibenik (<i>Sebenico</i>)	50	46,80
Šibenik – grad Hvar (<i>Liesina</i>)	80	74,88
Hvar – grad Korčula (<i>Curzola</i>)	90	84,24
Korčula – Dubrovnik (<i>Ragusi Città</i>)	50	46,80
Dubrovnik – Ulcinj (<i>Dulcigno</i>)	120	112,32
Ulcinj – Valona (<i>Valona</i>)	140	131,04
Valona – Krf (<i>Corfu</i>)	60	56,16

Tablica 2. Razdaljine mjerene na najsigurnijim plovidbenim pravcima na današnjim pomorskim kartama i izražene u nautičkim miljama (M), te njihova razlika u usporedbi s podatcima koje nudi Rosaccio.

<i>Plovidbena ruta</i>	<i>Razdaljina prema suvremenim podatcima (u M)⁵</i>	<i>Razlika između Rosacciovih i suvremenih podataka (u M)</i>
Zadar – Šibenik	41	+5,80
Šibenik – Hvar	46	+28,88
Hvar – Korčula	33	+51,24
Korčula – Dubrovnik	49	-2,20
Dubrovnik – Ulcinj	65	+47,32
Ulcinj – Valona	94	+37,04
Valona – Krf	71	-14,84

Na temelju podataka u tablici 1. što se odnose na pojedine udaljenosti u *Viaggiu*, koje donosi Rosaccio, i suvremenih podataka, koji vrijede za današnje uvjete plovidbe,

⁴ Važno je istaći da mletačka milja nije osnovna već izvedena jedinica, te da sadrži tisuću mletačkih hvati. Mletački hvat, pak, u to doba iznosi 1733,48 mm, te bi jedna mletačka milja iznosila 1,733 km: HERKOV, Z., 1971., 100. Preračunato u nautičke milje (1 M = 1852 m), 1 mletačka milja = 0,936 nautičkih milja. Približno istu vrijednost za venecijansku milju od 1738 m nalazimo u: MUŠNJAK, T., 1982., 61; HERKOV, Z., 1977., 210–211. Međutim, treba napomenuti da se na nekim mjerilima, naročito na starijim kartama, pod mletačkom miljom koristi stara rimska milja čija dužina iznosi 1,4785 odnosno 1,4725 km, ovisno o dužini računanja dvostrukog koraka; MUŠNJAK, T., 1982., 61, 63.

⁵ Suvremeni podatci uzeti su za današnje uvjete plovidbe, pa su to ujedno najčešće i najkraći pravci. Podatci su preuzeti iz: *Daljinar*, 1977., *passim*.

prezentiranih u drugom stupcu tablice 2., date su razlike tih vrijednosti na pojedinim plovidbenim rutama. Može se vidjeti da su ta odstupanja znatna na svim plovidbenim rutama osim na relaciji Zadar – Šibenik (gdje ono iznosi 5,80 M), te na relaciji Korčula – Dubrovnik (2,20 M). Ove razlike su zanemarive i više su posljedica aproksimacije Rosacciiovih rezultata, nego stvarnih pogriješaka.⁶ Najveće odstupanje u negativnom smislu (-14,84 M) je na relaciji Valona – Krf, gdje Rosaccio grješkom donosi udaljenost od samo 60 mletačkih milja.⁷ Odstupanja na ostalim plovidbenim rutama rezultat su skretanja brodova s najkraćih pravaca na one najsigurnije, što je uzevši u obzir rizik i opasnosti, opravdano i s ekonomskog aspekta.⁸

Plovidba srednjim Jadranom

U nastavku plovidbenog puta Rosaccio se zaustavlja u Ninskom zaljevu, gdje bilježi istoimeni grad Nin (*Nona*) s jezerom. Dalje slijedi otok Vir (*Punta dura*),⁹ te nešto južnije naselje Privlaka (*beuilacqua*). Plovidbeni pravac u nastavku vodi na jugoistok prema Zadru. Značenje Zadra za Veneciju prvenstveno je strateške, a ne plovidbene naravi.¹⁰ Shodno tome Rosaccio, izuzev historijskih opažanja vezanih za

⁶ Ovako zanemarivo male razlike na spomenutim plovidbenim rutama najbolja su potvrda da se pri preračunavanju mletačkih (venecijanskih) milja u nautičke koristila prava vrijednost mletačke milje od 1733 m. Da se, primjerice, koristila dužina antičke milje od približno 1478 m, odstupanje na relaciji Zadar – Šibenik bilo bi -1 M, a odstupanje na relaciji Korčula – Dubrovnik pak -9 M. Dakle, u drugom bi slučaju udaljenost u suvremenim uvjetima plovidbe bila duža za punih 9 M, što nikako nije prihvatljivo.

⁷ Da se po svemu sudeći radi o Rosacciiovoj grješci pri navođenju razdaljine Valona – Krf, mogu nam poslužiti onodobni portulani. U njima su također date udaljenosti u mletačkim miljama, pa se tako za udaljenost otoka Sazanita (*Saseno* ili *Sasso* u *Viaggiu*) do Krfa donosi udaljenost od 70 mletačkih milja: *Portolano (II)*, 1584., 32.r. Budući da je otok Sazanit od Valone udaljen oko 9 M, te je ujedno na putu od Valone prema Krfu (jer zatvara Valonski zaljev), stoga udaljenost od Valone može biti u najmanju ruku 9 mletačkih milja duža od navedenih 70 u portulanu za relaciju Valona – Krf. Preračunato u nautičke milje, 79 mletačkih milja iznosi oko 74 M. Dakle, vrijednost koja je sasvim prihvatljiva s obzirom na suvremenu plovidbenu razdaljinu od 71 M.

⁸ Razlika udaljenosti na relaciji Zadar – Šibenik je minimalna, svega 5 M, dok je relacija Šibenik – Hvar kod Rosaccia duža za 34 M zbog njegova skretanja u Split. Velika je razlika i na relaciji Hvar – Korčula (57 M), premda su ova dva otoka dosta blizu. Rezultat je to skretanja s plovidbenog pravca do otoka Visa, pa i dalje, do otočja Tremeiti uz talijansku obalu. Na relaciji Korčula – Dubrovnik razlike gotovo da i nema (2,2 M), dok je raskorak u udaljenostima na relaciji Dubrovnik – Ulcinj rezultat skretanja s rute u Kotor.

⁹ Otok Vir nije neispravno u navigacijskom smislu promatrati kao rt, a upravo to čini Rosaccio. Naime, otok Vir je odijeljen od kopna Privlačkim gazom širokim oko 300 m, ali zato s najvećom dubinom 2–3 m, čime otok Vir stvarno poprima značajke rta. Tomu u prilog ide i tvrdnja da je morska površina u antici zbog pozitivnog pomicanja obalne crte na istočnom Jadranu bila oko 2 m niže nego danas. Opširnije o tome: KOZLIČIĆ, M., 1986., 33–34.

¹⁰ Od dolaska pod mletačku vlast 1409. god. pa do 70-ih godina XVI. st. grad Zadar bio je najveći i najvažniji mletački grad na prostoru Dalmacije i Albanije premda je u administrativnom smislu bio tek jedna od komuna. Ubrzo nakon toga, generalni providur, koji do tada nije imao stalne rezidencije, zbog sve većeg obujma poslova sve više vodi poslove iz Zadra, čime Zadar postaje sjedište centralne

turske napade 1570. i 1571., ne donosi posebnih obavijesti. Takav zaključak nameće se i predočenim kartografskim prikazom zadarskih fortifikacija, luke i obalnog pojasa oko samih utvrda (K-1). S prikaza je uočljivo da se kompleks zadarskih utvrda sastoji od tri, bedemima pregrađena dijela: Kaštela na sjeverozapadnoj strani grada, središnjeg dijela ili Grada, te predgrađa odnosno Varoša s utvrdom Forte. Kaštel je najmanji površinom i četverokutnog je oblika, omeđen s četiri kule na kutovima. Za razliku od preostalih dvaju ograđenih dijelova tvrđave, predočen je bez vojske, što ukazuje na njegovu minornu važnost u to doba.¹¹

Središnji dio gradskih utvrda bio je površinom najveći i od ostalih dijelova odijeljen jarcima koji su u međuvremenu zatrpani jer više nisu imali nikakve važnosti. U tom središnjem dijelu prikazan je jedini objekt koji nema vojnu funkciju. Radi se o crkvi s visokim zvonikom okrugle baze, koja predstavlja zadarsku katedralu sv. Stošije (Anastazije), premda je njezin zvonik četvrtaste baze, a sama crkva se nalazi dosta bliže Kaštelu.¹² Raspored bastiona je realno predstavljen uz uvjet da se četiri kule mletačkog kaštela smatraju jednim bastionom. Radi se o polubastionu koji predstavlja nadogradnju bivšeg Kaštela, pa je primjereno tome zadržao i ime (*Mezzobaldo di Castello*). Prikazivanje Kaštela ovakvim sadrži u sebi historijsku konotaciju jer je autor želio naglasiti značenje koje je ova utvrda imala u prošlosti. Ostali bastioni bili su: sv. Dimitrija (*B. S. Demetri*), sv. Roka (*B. S. Rocco*), Moro (*B. Moro*) prema luci; Grimani prema utvrdi Forte, te Citadela (*B. Cittadella*), sv. Frane (*B. S. Francesco*), sv. Jurja (*B. S. Zorzi*) i sv. Nikole (*B. S. Niccolò*) prema otvorenom moru.¹³ Veličinom su se izdvajali bastioni Citadela, Grimani i Moro – svi prema utvrdi Forte.¹⁴ Vanjske zidine

administrativne i vojne vlasti na području Dalmacije i Albanije. Značenje Zadra kao važnog vojnog središta za Veneciju onemogućavalo je razvoj pomorstva i trgovine, pa je grad zbog te svoje važnosti imao više štete nego koristi: NOVAK, M., 1965., 190–192.

¹¹ Kaštel je izgrađen u XIII. st. (gradnja započela 1243.) i prvotno je služio za smještaj mletačke vojske i evakuaciju u slučaju pobune Zadrana, a ujedno je služio i za kontrolu ulaza brodova u luku. Sredinom XIV. st. od grada je odvojen dubokim jarkom s vodom, a početkom XV. st. (1414.–1415.) ponovo se utvrđuje. Kaštel je početkom XVI. st. izgubio svaku važnost jer je nestalo prijetnje od strane Zadrana za mletačku posadu. Stoga je odlučeno da se Kaštel sruši i na njegovu mjestu izgradi bastion, a jarak zatrpa, što je većim dijelom i učinjeno: PETRICIOLI, I., 1962., 1455–1458; *Idem*, 1965.b, 173–174.

¹² Takva je doista situacija na Camociovoj karti, koju je najvjerojatnije koristio Franco pri izradi grafike Zadra, kao što je pri izradi karte Istre koristio Camociovu kartu. Raspored na obadva prikaza gotovo je identičan, dotična crkva prikazana je kao trobrodna, a pokraj nje upisan je toponim *Domo* (katedrala): PETRICIOLI, I., 1965.a, 501 (sl. br. 9).

¹³ CORONELLI, V. M., 1691., f. 122.

¹⁴ Spomenuti bastioni, kao i ostali, započeli su se graditi nakon turskog napada na Zadar 1535. godine. Najsolidnije su građena upravo ova tri bastiona jer su bili najbliže kopnu odakle su napadali Turci, dok s mora nije postojala gotovo nikakva opasnost zahvaljujući mletačkim galijama: BERITIĆ, L., 1962., 237. Radovi na utvrdi Forte (Varoš) uslijedili su kasnije i trajali od 1566. do 1570., kako bi ona preuzela glavni topnički udar u slučaju napada Osmanlija s kopna: VOJE, I., 1989., 363. Nakon toga, 70-ih se godina nastavlja radovi na daljnjem dograđivanju i utvrđivanju bastiona, pa je početkom 80-ih godina XVI. st. grad bio u potpunosti opasan novim sustavom utvrda: RAUKAR, T., 1987., 281–282.

grada imale su petora vrata od kojih su na prikazu predočena troja. Prema luci vide se Lančana vrata između Kaštela i bastiona sv. Dimitra te Morska vrata. Na jugozapadnoj strani predočena su samo jedna, i to na krivom mjestu,¹⁵ premda su na tom dijelu postojala još jedna, manja vrata. Kopnena vrata, današnja Foša, pokraj bastiona Grimani nisu prikazana. Sam bastion Grimani, premda daleko veći od ostalih, predstavljen je tek pravokutnim ispupčenjem.

Treća utvrda, najbliža kopnu, bila je tvrđava Forte (Varoš), koja je bila povezana s predgrađem mostom preko prokopa *Cunetta*. Ta utvrda bila je glavni obrambeni objekt Zadra u kome je bilo stacionirano najviše vojnika.¹⁶ Izgleda da njezino značenje autor nije uspio dočarati, budući da su bedemi utvrde Forte čak nešto niži od ostalih, a imponantnim djeluju tek njezina vrata.

I na ovom se prikazu unutar utvrda vidi znatan broj vojnika u pripravnosti. Većina ih je kod bastiona Citadele, u čijoj su se blizini nalazila i Kopnena vrata, a nešto manje u Varoši. Na kopnenoj strani uočljivi su pokreti turske vojske u napredovanju prema gradu. Očito, autor je time želio dočarati stalnu opasnost od turske vojne sile koja je tada prijetila Zadru. Na moru sa zapadne strane grada predočeno je mnoštvo mletačkih galija okrenutih pramcem prema gradu, čime se željelo istaći da s te strane Zadra ne prijeti nikakva opasnost. Na suprotnoj strani grada operativni dio luke (gradska luka s uvalama Vrulja, Gubavaca i Jazine) dosta je skraćen. Ulaz u luku zatvarao je lanac koji je išao od Lančanih vrata do vrha lukobrana,¹⁷ međutim na grafici nije uopće prikazan. Također nije prikazan ni obrambeni nasip koji se pružao u more pred sjeverozapadnom i jugozapadnom stranom gradskog bedema, poznat pod imenom *Porporella* ili *Purperia*.¹⁸ Ovakvim Rosacciovim opisom lako se da zaključiti da je plovidbeno značenje Zadra u gospodarskom smislu u velikoj mjeri ovisilo o neposrednoj ratnoj opasnosti od Turaka i vezama sa zaleđem.

Nakon Zadra Rosaccio plovidbu nastavlja Zadarskim kanalom navodeći otok Ugljan (*Isola di Zara*). Međutim, nije jasno da li Rosaccio u tom otoku vidi više njih ili samo otok Ugljan, s obzirom da do otoka Murtera ne navodi više nijedan poimenično. Premda kaže da otok nije baš velik te da se oko njega nalazi mnoštvo drugih otočića,

¹⁵ Radi se o "Vratima anđela" koja su se nalazila između bastiona sv. Frane i sv. Jurja: PETRICIOLI, I., 1965. c, plan II.

¹⁶ VOJE, I., 1989., 363.

¹⁷ PETRICIOLI, I., 1962., 1459.

¹⁸ Ovaj se nasip nalazio na udaljenosti od 15 do 20 m od gradskih zidina, a spominje se već 1347. god., kada mletačka vlast naređuje da se ukloni, što znači da je postojao dosta prije, vjerojatno u vrijeme kada je Venecija imala protivnike na moru koji su mogli zaprijetiti sigurnosti grada. U latinskim izvorima nazivao se *Purperia*, a u talijanskim *Porporella*. Jaz između zidina i Porporele nasut je tek 70-ih godina XIX. st.: PETRICIOLI, I., 1962., 1457, 1464.

stječe se dojam da se ipak radi o skupini otoka od kojih je prvi Ugljan.¹⁹

Južnije od Zadra Rosaccio niže obalna mjesta: Pakoštone (*Pachoscanti*), Biograd (*Zara vecchia*), Tribunj (*tre Boconi*), a u zaleđu Vranu (*Vrana*) s istoimenim jezerom. I ovdje čini previd navodeći Pakoštone ispred Biograda. To samo po sebi ne bi bilo toliko važno da se takva grješka ne javlja i na Camociovoj karti, što može upućivati na nedovoljno dobro poznavanje ovog dijela obale i neoriginalnost Rosacciova opisa.²⁰ Dok su Pakoštone, Biograd i Tribunj obalna utvrđenja u posjedu Venecije, dotle je Vrana važna utvrda koju drže Turci, što Rosaccio ne ističe. I s plovidbenog stajališta imaju određenu važnost kao luke i sidrišta brodova na plovidbenom pravcu prema jugoistoku.²¹ U tom pogledu, nije manje važan ni otok Murter (*Mortena*) za koji se navodi da je blizu obale. Pod otocima u blizini Tribunja vjerojatno se misli na manje otočiće – Sovljak, Prišnjak, Lukovnik i Logorun, ali i na veće – Prvić i Tijat, koji slijede, budući da do Kanala sv. Ante na ulazu u šibensku luku ne spominje više nikakve nesonime.

Na ulazu u Kanal sv. Ante, kojim se uplovljava u šibensku luku, dominira utvrda sv. Nikole.²² Ona je zajedno s tvrđavom sv. Andrije na suprotnoj strani kanala branila ulaz u šibensku luku. Time su manje kule, predočene i na kartografskom prikazu grada Šibenika i okolice (K-2), na unutarnjoj strani kanala na rtovima Burni (lijevo) i Južni

¹⁹ Važno je napomenuti da je otok Ugljan tek treći po veličini u ovoj skupini otoka, iza Dugog otoka i Pašmana. Međutim, budući da je najnapučeniji i najbliže Zadru, ima veće strateško značenje od njih. Ipak, uzimajući u obzir viđenje Rosacciiovih suvremenika glede tog pitanja, još je uvijek prisutan nastavak gledanja cijele skupine otoka: Ugljan, Pašman, Dugi otok, Iž, kao jednog otoka – ostatku Ptolemejeva otoka Scardone, sada već dosta umanjenom. Cfr. KOZLIČIĆ, M., 1990.a, 301, 308; *Idem*, 1990.b, 123–124. Takvo viđenje prisutno je i u nekih naših bakrorezaca, primjerice Martina Rotte Kolunića na karti zadarsko-šibenskog područja iz 1570. godine. Na toj karti prikazan je tek jedan veći otok koji se proteže u dužini od nešto prije Zadra pa do iza Biograda, a nosi naziv *Isola di Zara*. Cfr. PETRICIOLI, I., 1965.a, K. br. 8. To mnoštvo drugih otočića koji su uokolo, prikazani su između kopna na potezu obale od mjesta Turanj (*Torretta*) do Biograda (*Zaravecchia*), a odgovarali bi otočićima između otoka Pašmana i obale: V. i M. Bisage, Galešnjak, Garmenjok, Babac, Čavatul, Muntan, V. i M. Dužac, Planac i Sv. Katarina. Cfr. *Peljar*, 1952., 273, 274. Identično viđenje imamo i na kartografskom prikazu zadarsko-šibenskog područja u izolatu G. F. Camocia iz 1571. god., u čijoj je izradi uz Martina Kolunića sudjelovao i naš kartograf i grafičar Božo Bonifačić. Takvo viđenje, naravno uz ono ispravno, nastavlja živjeti i dalje, te ga se nalazi oko sredine XVII. st. na kartama austrijskih autora. Cfr. MARKOVIĆ, M., 2001., 468, 472.

²⁰ Radi se o zemljovidu Bože Bonifačića spomenutog u prethodnoj bilješci.

²¹ Njihova plovidbena važnost najbolje se može sagledati uvidom u ranonovovjekovne portulane gdje predstavljaju važne luke i sidrišta na putu prema jugoistoku Jadrana. Gledano s te strane, najprikladniji je otok Murter koji nudi nekoliko takvih uvala i luka. Cfr. *Portolano (II)*, 1584., 3.r.

²² Inicijativa za gradnju tvrđave pokrenuta je od kapetana Culfa, Aloisija de Canala, koji je predlagao da se na ulazu u Kanal sv. Ante sagradi tvrđava kako bi se izbjeglo da grad zauzmu Turci. Gradnja tvrđave trajala je od 1540. do 1547., a obuhvatila je rt i otočić na kojem se nalazila crkva sv. Nikole, po kojem je tvrđava dobila ime. Njezin tvorac bio je Girolamo Michele de Sammicheli, isti onaj koji će 20-ak godina kasnije graditi i tvrđavu Forte u Zadru. Cfr. *Šibenik*, 1976., 156, 171; BERITIĆ, L., 1962., 240.

turan (desno), izgubile svoju prijašnju obrambenu važnost.²³

Kao ni ostale gradove *Schiauonije*,²⁴ ni grad Šibenik (*Sebenico*) Rosaccio ne izdvaja po bogatstvu, navodeći kao najveći razlog tomu krševit i planinski teren te pomanjkanje trgovine i prometa. Time je istaknuta orijentacija grada prema kopnenoj trgovini.²⁵

Od tvrđave sv. Ane, koja dominira nad gradom,²⁶ pružala su se preko strmih padina brježuljka prema obali tri gradska zida. Onaj najistočniji, vidljiv samo u svojem gornjem dijelu gdje završava bastionom sv. Bernarda, s istočne je strane ograđivao predgrađe koje se vrlo brzo razvilo u središte grada. Na drugoj, zapadnoj strani ističu se cijelom svojom dužinom dva gradska zida koja se od tvrđave spuštaju do same obale, a ograđivala su drugo predgrađe, imenom Dolac. U njegovoj uvali bilo je staro brodogradilište, napušteno nakon gradnje novijega na istočnoj strani grada. U blizini istočnih dolačkih zidina vidi se trobrodna crkva sv. Krševana, a nešto poviše i katedrala sv. Jakova. Gradska obala proteže se čitavom širinom prikaza. Prema obali grad je bio nešto slabije utvrđen, te su stoga zidine, izuzev brojnih četvrtastih kula na toj strani, slabije uočljive. Imale su i sedam gradskih vrata od kojih se na prikazu mogu raspoznati samo jedna, i to Morska vrata, sagrađena približno na sredini obalnih zidina. Ovaj zid završavao je kod bastiona sv. Bernarda, nešto južnije od franjevačkog samostana sv. Frane (*S. Francesco*). Uz obalu izvan gradskih zidina, južno od katedrale mogu se raspoznati loža za smještaj mornara po nevremenu i skladišta za potrebe luke. Zbog strmog terena cijeli je priobalni prostor ispred zida prema moru potreban za pristajanje brodova, smještaj skladišta, kao i za osiguranje gradskih zidina dobiven nasipanjem.

²³ Između ovih dviju tvrđavica prije izgradnje utvrde sv. Nikole bio je postavljen lanac kojim se po potrebi zatvarao ulaz u luku. Zbog njihovog derutnog stanja još 1507. predlagalo se da se one poruše. Izgradnjom nove utvrde sv. Nikole, obrambeni lanac je skinut i postavljen na novu lokaciju: *Šibenik*, 1976., 172.

²⁴ Valja istaknuti da je pojam *Schiauonija* kod Rosaccia čisto geografskog karaktera, bez ikakve političke konotacije. On označava prostor od rijeke Raše do rijeke Drima neovisno o činjenici da se pojedini dijelovi tog prostora nalaze pod gospodstvom različitih sila: Mletačke Republike, Habsburške Monarhije i Osmanlijskog Carstva. *Schiauoni* bi prema tome označavali stanovnike *Schiauonije* koja je dobila ime po *Schiauima* (*popoli schiaui*) koji označavaju Slavene, ali ih u *Viaggiu* ne treba poistovjećivati s njima jer se *Schiaui* u *Viaggiu* navode u različitim kontekstima.

²⁵ Osmanlijska osvajanja u zaleđu Šibenika imala su za posljedicu preorijentaciju u lokalnom gospodarstvu, tako da se pretežit dio stanovništva okrenuo pomorstvu. Međutim, diktiranja i mjere u pomorskoj trgovini od strane Venecije nisu omogućili razvoj privrede, već su doveli do još većeg osiromašenja i propadanja Šibenika. S time u svezi je i uspostava monopola soli od strane Venecije, čime je Šibenik bio jako pogođen (šibenske su solane po važnosti na ovom dijelu obale bile odmah iza paških), ali i njegovo ribarstvo koje je za preradu ribe trebalo veće količine soli. Cfr. PEDERIN, I., 1990., 137; ŽUPANOVIĆ, Š., 1995., 377–379; *Idem*, 1997., 48.

²⁶ Na mjestu tvrđave sv. Ane bila je isprva sagrađena utvrda sv. Mihovila u XI. st., nazvana tako po crkvi koja se nalazila na vrhu brježuljka. Cfr. BERITIĆ, L., 1962., 240; *Šibenik*, 1976., 81–82.

Premda je od Šibenika plovidbeni put vodio obalom u pravcu Trogira, Rosaccio se na trenutak udaljava od morskog puta, te opisuje prostor uzvodno od Šibenika rijekom Krkom do Skradina. Na taj način želi pokazati da je i to skretanje u funkciji plovidbe. Na Prokljanskom jezeru (*Lago Pruchiglian*) osim grada Skradina (*Scardona*) opustošenog u borbama kršćana i Turaka, ističe naselje Rasline (*Resina*), vjerojatno zbog činjenice što se radi o važnoj utvrdi koja je još uvijek u posjedu Venecije.

Sljedeća u nizu je veduta Skradina (K-3) s bližom okolicom. Grad Skradin pod turskom je vlašću, što se može sa sigurnošću ustvrditi prema ilustriranju polumjeseca na kuli i džamiji. Gradom dominira razrušena tvrđava na brježuljku poviše grada, porušena od Mlečana 1537. god. da ne bi koristila Turcima. Međutim, Turcima je bilo važnije utvrditi Skradin prema jugu, odakle im je prijetila opasnost od Mlečana. To je zorno na veduti kroz veličinu njegovih zidova. Da su sukobi bili česti upravo oko grada, može se uočiti i po stanju gradskih zidina i kula, gdje se vidi da su one nadograđivane kako bi zadovoljile obrambene zahtjeve. Utvrda je imala troja vrata,²⁷ od kojih su jedna prikazana na zidinama okrenutim prema obali. Većina kuća nalazila se izvan utvrde.²⁸

U skradinskoj je luci nekoliko brodova, čime se željelo istaći da se, i pored povremenih ratnih sukoba, normalno plovilo i trgovalo. Brodovi su se mogli usidriti na više mjesta u luci, te je u tu svrhu izgrađeno više pristana. Mornari s brodova zaštitu su od nevremena mogli potražiti i u loži, sagrađenoj za tu svrhu u glavnoj luci ispred gradskih zidina.

Nastavljajući plovidbu prema Trogiru, put je vodio Drveničkim kanalom prema Trogirskom zaljevu, gdje se na otočiću između kopna i otoka Čiova smjestio grad Trogir (*CITTA DI TRAV*). Na prikazu Trogira i okolice (K-4) naziv za Drvenički kanal (*C Dreunic*) upisan je na krivoj strani. Slovo *C* ispred naziva *Dreunic* moglo bi značiti *Capo*, što označava rt, ili pak *Canale*, odnosno kanal. Međutim, kako na ovom dijelu kopna (prikazanog na karti ispred toponima) koji predstavlja rt Marjan sa crkvom sv. Jurja, kao ni u Kaštelima nema sličnog toponima, po svemu sudeći, Rosaccio je krivo kartografirao toponim na istoku Trogira, umjesto na zapadu gdje on označava Drvenički kanal.²⁹ S istog je prikaza vidljivo da se plovidba dalje odvijala prema Kaštelanskom zaljevu. To je bilo omogućeno pokretnim dijelom mosta koji je Trogir povezivao s

²⁷ Ulaz koji je vodio prema obali nalazio se s istočne strane, dok su preostala dva bila okrenuta prema kopnu sa zapadne i sjeverne strane: ČVRLJAK, K., 1995., 65–66.

²⁸ Čitav je tadašnji Skradin imao samo nekoliko desetaka kuća, a opseg novih zidina iznosio je tek 800 metara: BERITIĆ, L., 1962., 238.

²⁹ Ovakav zaključak dodatno dobiva na težini ako se ima u vidu tehnika grafičkog predstavljanja sadržaja karte, koja je na matrici morala biti ucrtana zrcalno, pa je lako moglo doći do zamjene slova *u* i *e* u riječi *Dreunic*. Uz to, ako se iz Šibenika željelo doći u Split, moralo se proći Drveničkim kanalom koji dijeli otoke Drvenik Mali i Drvenik Veli od kopna.

otokom Čiovom, što nije dobro uočljivo. Između Trogira i kopna prolaz nije bio moguć osim manjim čamcima, zbog kamenog mosta izgrađenog na lukovima.³⁰

Grad je bio opasan zidinama sa sviju strana; po mletačkom običaju dosta slabije s morske strane, s obzirom na to da mu je s te strane prijetila manja opasnost. Imao je više gradskih vrata od kojih su vidljiva samo južna u blizini mosta prema Čiovu. Od brojnih crkava u gradu upečatljivim zvonikom ističe se trogirski katedrala sv. Lovre (među pukom sv. Ivana), koja je prikazana dosta zapadnije od njezina stvarnog položaja blizu ruba istočnih gradskih zidina.

Na jugozapadu trogirskog otočića, nakon uspostave mletačke vlasti u XV. st., sagrađena je tvrđava Kamerlengo. Njezina najveća kula bila je masivnija od ostalih u gradskim zidinama, a od njih je cijela tvrđava bila odijeljena jarkom. Budući da nije prikazana u sklopu gradskih utvrda, vjerojatno je predstavljena platformom na kojoj su četiri kule, predočenom nešto zapadnije od trogirskog otočića u moru.³¹

Trogiru na istok prema Solinu predočen je niz kaštela. Svi imaju oblik tvrđava, odnosno utvrđenih kula, čime je istaknuta njihova obrambena funkcija.³² Nasuprot gradu, u predjelu Soline (prema Šibeniku), uz zgradu prikazanu uz more, ubirala se sol.³³ Otok Čiovo prikazan je dobro osim dijela južno od Trogira, gdje je dosta širi, te je znatno smanjena uvala Saldun južno od rta Čumbrijan na zapadnom ulazu u Trogir,

³⁰ S kopnom ga je povezivao na lukovima sagrađen kameni most. Da je bio nepokretan, može se zaključiti po njegovoj blagoj savijenosti na prikazu. S druge strane, most prema otoku Čiovu u stvarnosti je bio s dva luka i dvije kule između kojih se podizao drveni pokretni dio da bi omogućio prolaz brodovima. Također, most od Trogira prema Čiovu prikazan je kraćim premda je situacija bila obrnuta. Most prema kopnu bio je dug oko 40 koračaja, dok je otok Čiovo bio udaljen oko 70 koračaja. Glede mosta prema kopnu, ni sam pisac *Povijesti grada Trogira* P. Andreis nije dosljedan u njegovu opisu: jednom navodi da je most izgrađen na 11, a drugom prilikom na 15 lukova. Cfr. ANDREIS, P., 1977., sv. 1, 15, 269, 297.

³¹ Tvrđava Kamerlengo imala je četiri kule međusobno postavljene u obliku pravokutnika. Sagrađena je do 1437. god. na mjestu ranije poligonalne kule u sklopu utvrda. Cfr. BERITIĆ, L., 1962., 241. U literaturi se nije naišlo na širinu jarka koji je odjeljivao od ostalog kompleksa, no sudeći prema prikazu i uspoređujući njegovu širinu s poznatom dužinom nekog od mostova, nikako nije mogla iznositi više od 15 do 20 koračaja. Cfr. MARKOVIĆ, M., 2001., 530–531. Stoga nije jasno iz kojeg ju je razloga Rosaccio ucertao toliko udaljenom od ostalog dijela utvrda – ukoliko se taj prikaz ne odnosi na otok Čelice koji bi prema slijedu stvari trebao biti dosta zapadnije.

³² Krajem XV. i početkom XVI. st., radi zaštite od turskih upada, trogirski i splitski plemići, a s njima i biskup, grade uz obalu svoje utvrđene ljetnikovce koji su trebali osigurati obrađivanje polja i uz koje su se sklanjali njihovi težaci. Na prostoru Velikog polja ili Podmorja, kako je stanovništvo nazivalo ovaj predio, bilo je izgrađeno deset kaštela, no nisu sva egzistirala u isto vrijeme. Na prikazu se mogu redom prepoznati Kaštel Štafilić (*Stafileo*), Kaštel Novi (*Nuouo* – nazvan tako za razliku od starog kaštela koji je sagrađila ista obitelj Cipico), pa jedan kaštel oko kojeg se kasnije nije razvilo naselje (*Cega* – po obitelji Cega), zatim Kaštel Stari (*Cipico*), kaštel *Rosani* srušen nedugo nakon Ciparskog rata, te Kaštel Lukšić na mjestu kaštela *Vitturi*. Nisu prikazane utvrde Kaštela Gomilice i Sućurca, gdje je 1392. god. splitski nadbiskup sagrađio kulu sa zaklonom za seljake. Cfr. BABIĆ, I., 1984., 128–130; ANDREIS, P., 1977., sv. 1, 320–323; OMAŠIĆ, V., 1986., 120–128.

³³ BABIĆ, I., 1987., 33.

važna kao sidrište i postaja za brodove na plovidbenom putu.

Gradu Trogiru na zapadu Rosaccio smješta grad Klis (*Clissa*), koji se nalazi na brježuljku, što je, naravno, netočno jer se Klis nalazi u pravcu istoka. Nastavak puta prema Splitu uvjetuje povratkom u Trogir premda je Klis dosta bliže Splitu nego Trogiru. Time je još jednom naznačen plovidbeni karakter putovanja.

Iako je kliška utvrda ponešto udaljena od mora, pogrešno bi bilo zaključiti da je bez utjecaja na tom dijelu plovidbenog puta. To potvrđuje autor svojim prikazom grada i utvrde Klisa i šire okolice (K-5), gdje je u prvom planu, uz utvrdu, i kliška luka (*P.^o di Clissa*). Grad je u rukama Turaka, što se jasno vidi po turskim obilježjima na kuli utvrde, te na džamiji u gradu (varoši).³⁴ Prema položaju Klisa vidljivo je da dominira okolicom. Kliška tvrđava sastojala se od triju dijelova različite visine i međusobno ograđenih, no to nije uočljivo s prikaza jer je njezin izgled predočen s obzorja. Na njoj su uočljive četiri kule te džamija s minaretom koji nadvisuje sve ostale zgrade.³⁵ Kula Oprah, prikazana niže od džamije, bila je okrugle baze. S kliške utvrde vodila su dva puta: jedan u Varoš, dok se drugi spuštao sve do podnožja brda. Odatle je pored ostataka antičke Salone vodio u Solinski zaljev, koji je označen toponimom *P.^o di Clissa*, odnosno luka Klisa ili kliška luka (*Porto di Clissa*). Iz toga se može zaključiti da je i taj dio obale bio pod vlašću Turaka. Povijesno je to točan podatak jer se taj obalni pojas doista nalazio pod turskom vlašću još od 30-ih godina XVI. stoljeća. S južne strane luku zatvara poluotok Vranjic, koji je još pod mletačkom vlašću, što se potvrđuje križem na crkvi. To upućuje na podatak da dotična grafika prikazuje situaciju prije 1571. god., dakle, dok selo Vranjic još nije pod turskom vlašću.³⁶ Na otočiću je i nadbiskupsko zdanje koje se spominje još u XIII. stoljeću. Na kopnu, na ušću rijeke Jadro, prikazan je kaštel s utvrdom za zaštitu od Turaka. Uzvodno su predočena tri mlina na rukavcima rječice Jadro.³⁷ Nedaleko od mlinova vide se razvaline turske

³⁴ Vrlo brzo nakon pada Klisa 1537. god. u turske ruke, grad zbog svog položaja i strateškog značenja postaje sjedište novoutemeljenog Kliškog sandžaka. On će u turskim rukama ostati više od 100 godina, točnije do 1648. god., kada će ga u Kandijskom ratu preoteti Mlečani.

³⁵ Džamija koju je kao zadužbinu dao sagraditi Murat-beg Tardić, vjerojatno na mjestu ranije katoličke crkve, nakon zauzimanja Klisa od strane Mlečana 31. ožujka 1648. god. pretvorena je u crkvu svetog Vida: FIRIĆ, V., 1996., 117.

³⁶ Prema izvještaju mletačkog sindika Giovannija Battiste Giustinianija iz 1553. god., Vranjic je nakon turskog haranja i paljenja 1537. god. obnovljen. Tri i pol desetljeća kasnije, za vrijeme Ciparskog rata, nakon zauzeća utvrđenja u splitskoj okolini, Solina i Kamena početkom travnja 1571. god., napadnut je i Vranjic koji je pao već sljedeći dan. Prije nego su ga predali, branitelji su ga zapalili. U nekim dokumentima pad Vranjica u turske ruke smješta se još u 1573. ili 1574. godinu: KEČKEMET, D. – JAVORČIĆ, I., 1984., 61–65.

³⁷ Na rijeci Jadro bilo je više mlinova za žito, ali su na karti radi bolje preglednosti prikazana samo tri. To su Jankova, Velika Galija i Mala Galija. Uz onaj najsjeverniji prikazana je i crkva Gospe od Otoka (Blažene Djevice Marije) koja je zajedno s mlinovima u XIV. i XV. st. pripadala Splitskoj nadbiskupiji: KATIĆ, L., 1952., 208, 214–215.

utvrde, a još uzvodnije na dva brijega uočljivi su ostatci utvrda u Kučinama, te utvrda sjeveroistočno od grada, izgrađenih također od strane Turaka.³⁸ Čitav je ovaj prostor bio od velike važnosti za Turke ne samo kao središte sandžaka već i zato što su odatle mogli izravno ugrožavati grad Split i plovidbu neposredno uz obalu.

Do Splita se moglo doći i zaobilaženjem Trogira. Naravno, put bi tada nužno vodio kroz Splitski kanal između otoka Čiova i Šolte (*Stolta*)³⁹ koju Rosaccio spominje pri nastavku plovidbe iz Splita. Treba naglasiti da je takvu mogućnost ostavio i Rosaccio, predočavanjem južnog dijela otoka Čiova na prikazu K-4, gdje je istaknuo brojne uvale.

U opisu Splita navest će da je grad poput ostalih gradova *Schiauonije* – niti dovoljno velik niti bogat. Začuđuje takva njegova tvrđnja jer je 1592. god. puštena u promet splitska skela, a 1597. njezini se objekti u Splitu dodatno nadograđuju kako bi bili u stanju primiti povećan promet robom. Vjerojatno nije raspolagao tako svježim obavijestima da bi mogao pružiti vjerodostojniju sliku Splita. I prikaz operativnog dijela splitske luke na karti Splita i okolice (K-6) govori tomu u prilog.⁴⁰ Predočeni su samo veliki i mali mul, dok o infrastrukturi potrebnoj za povećan prihvat robe i ljudi nema nikakve naznake, što upućuje na zaključak da predočena situacija datira iz razdoblja prije 1592. godine.

Veliki mul (ujedno i lukobran) pružao se od jugoistočne kutne kule palače prema jugu, a zatim zavijao zapadno, štiteći tako luku s istočne i južne strane. Ovaj lukobran je u XIV. st. jedini mul u luci, te je bio u nekoliko navrata produžavan. Mali

³⁸ Utvrdu u solinskom polju Turci su sagradili još 1531. god. kako bi spriječili dovoz hrane i pritijecaj ljudi morskim putem u Klis. Za njezinu gradnju upotrijebili su građu s ruševina stare Salone. Već iduće godine ovaj kaštel osvojio je i razorio krajiški kapetan Petar Kružić, ali su ga Mlečani već 1536. god. ponovno podigli. Preostale utvrde u selu Kučine te na brdu Ozrna sjeveroistočno od grada također su podigli Turci da bi lakše opsjedali Klis. Kružić je i 1537. ove tvrđave razorio te napao obnovljenu solinsku utvrdu, ali je tom prilikom poginuo napadnut od Turaka pod vodstvom Murat-bega Tardića i Malkoč-bega. Posada Klisa nakon toga je predala grad: FIRIĆ, V., 1996., 38–39.

³⁹ U portulanima XVI. st. potvrđen je takav odabir plovidbene rute. Otok Šolta svojim sjevernim dijelom pruža dostatnu zaštitu brodovima u pogledu luka i sidrišta. Što s tiče samog naziva otoka Šolte, on se najčešće susreće kao *Sesola* ili *Solta da Spalato*, da bi se razlučivao od Čiova koji se uz *Bue* često nazivao i *Solta da Trau*: *Portolano (II)*, 1584., 4.r.

⁴⁰ U drugoj polovici XVI. st., da bi nadoknadila postupno zamiranje pomorsko-trgovačkih veza s Levantom, Venecija čini brojne korake kako bi barem dio trgovine s Osmanskim Carstvom preusmjerila iz Dubrovnika u dalmatinske luke. U tu svrhu ustanovljena je 1592. god., prema zamisli splitskog Židova Daniela Rodriga, splitska skela, čime je Split postao važno lučko mjesto tranzitne trgovine. Gradnja objekata u luci započela je 1581. god. te su unatoč ometanjima splitskih trgovaca 1592. god. sagrađeni lazareti i carinarnica. Zbog stalnog porasta trgovine lazareti i carinarnica su se u par navrata trebali nadograđivati, što je i učinjeno gradnjom drugog dijela lazareta 1595. god. te nove carinarnice 1597.–1600. god. Spomenuti objekti bili su sagrađeni na početku velikog mula, odnosno lukobrana, a na karti nisu prikazani: KEČKEMET, D., 1962., 1404–1405; NOVAK, G., 1978., 988–993; RAUKAR, T., 1977., 222.

mul koji je bio nešto zapadnije, sagrađen je u XVI. st. ispred gradskih vrata. Prikazan je kako zavija paralelno s većim mulom premda za to nije bilo potrebe budući da je zaštićen samim lukobranom, a u dokumentima i na prikazima tadašnje luke prikazivan je redovito ravan.

Uz luku, u prvom je planu i Dioklecijanova palača koja je zidinama već obuhvatila i predgrađe na njegovoj zapadnoj strani. Na njezinoj veduti dominira zvonik stolne crkve Uznesenja Blažene Djevice Marije.⁴¹ Južni zid palače prikazan je bez gradskih vrata premda su tu bila dvojica: Vrata Grota i Morska vrata. Od jugozapadne kule (kurije Petraka) mletačkog kaštela naslonjenog na palaču, uočljiv je i obrambeni zid koji je završavao u moru, te na taj način onemogućavao prolaz s kopna u luku sa zapadne strane.

Cijelo splitsko područje ispresijecano je mrežom prometnica. Sudeći po njihovoj širini na karti, najistaknutiji, a time zasigurno i najvažniji put jest onaj koji vodi do solinskog kaštela s utvrdom. Odatle je taj put vodio dalje prema Klisu te povezivao Split s unutrašnjošću. Putovi vode i prema različitim lučicama uz obalu. Osim toga, u gradskoj okolici dosta je predočenih objekata, od kojih su najbrojniji elementi crkvenog graditeljstva. Važno je s tim u svezi istaći da njihov prikaz nije imao za cilj svjedočiti o navezanosti domicilnog stanovništva na religiju, već je takav postupak bio prvenstveno praktične naravi. Naime, takvi objekti uz religijsku imaju i prostorno-orijentacijsku funkciju.⁴² Da je tomu tako, svjedoče i prikazi niza drugih objekata koji nisu u funkciji, poput ostataka Dioklecijanovog vodovoda, dviju kula na Marjanu, ruševina Salone i drugih ostataka.⁴³ Uzevši u obzir da su na Rosacciovom prikazu Splita i okolice kartografirane samo crkve koje se nalaze u blizini obale, uviđa se važnost njihova predočavanja za terestričku navigaciju. Podno zidina Varoši na zapadnoj se strani vidi crkva sv. Klare, a nešto južnije je benediktinski samostan sa crkvom sv. Stjepana. Zapadno, na rtu Marjan je prikazana crkva sv. Jurja, dok je poviše nje crkva Betlehem. U blizini puta koji vodi u Salonu ističe se trobrodna crkva sv. Jakova. S druge strane, jugoistočno od grada, uz obalu su crkvice sv. Katarine i sv. Petra na

⁴¹ Ova crkva, u narodu zvana i crkva sv. Dujma, locirana je na mjestu prijašnjeg Jupiterova hrama, gdje je kasnije bio i mauzolej cara Dioklecijana. Njezin zvonik visok 51 m gradio se u više navrata od XIII. do XVII. stoljeća. Dvršen zvonik imao je šest katova, a na ovoj veduti dade ih se prebrojiti isto toliko, pa nije jasno kakve su nadgradnje kasnije vršene. Cfr. K. PRIJATELJ, 1951., 27–28; NOVAK, G., 1978., sv. 2, 862–867.

⁴² Po raznim crkvicama određivala su se područja i posjedi; uz njih se vezivao i kolektivni spomen na neki događaj; znatan ih je broj nastao kao ispunjenje danog zavjeta, a ujedno su i javni objekti, pa su se često u crkvama rješavali sporovi: BABIĆ, I., 1984., 90.

⁴³ Dioklecijanov akvedukt predočen je istočno od grada Splita, podno malog uzvišenja. Njime se dovodila voda s izvora rječice Jadro u Split, a razrušen je prilikom napada Avara i Slavena početkom VII. st. Cfr. NOVAK, G., 1978., sv.1, 33–34. Na dvjema kulama na Marjanu svakog su se dana određivala po dvojica stražara koji su trebali čuvati Marjan i prijaviti gradskom rektoru sve one koji bi sjekli stabla na Marjanu ili ih odatle dovozili u grad. Isto su tako trebali kontrolirati provođenje mjera zabrane ispaše u određeno vrijeme: *Idem*, 1978., sv. 2, 882–883.

grebenu Bačvice.⁴⁴

Sa zapadne strane Splita, na ulazu u poljudsku luku koja je prikazana znatno umanjenom, vide se dva otočića koji predstavljaju greben Galiju i hrid Galiju, a otočić u Kaštelanskom zaljevu zapadno od Vranjica jest Otočac. U gornjem dijelu karte prikazana je solinska luka i tok rijeke Jadrana s važnim utvrdama i objektima u njegovoj blizini.

Rosacciova karta Splita pokazuje dosta sličnosti s kartama njegovih suvremenika. Kod njega je obalna crta nešto bolje izvučena, ali je prikazano i manje objekata nego na istovrsnim kartografskim radovima drugih autora. Tako na ovoj karti, uz niz crkvice koje se javljaju kod drugih autora, nisu predočene ni solane na zapadnoj strani uvale u koju se ulijeva rječica Žrnovnica, kao ni tvrđava Kamen koja se nalazila na stijeni pored rječice Žrnovnice.⁴⁵

Putu koji prati obalu kopna od Splita prema Dubrovniku, Rosaccio nudi alternativu pomorskim putem koji ide do Dubrovnika između srednjodalmatinskih otoka. Takav njegov izbor nimalo ne čudi. Naime, već od kraja XV. st. Turci izlaze na more, da bi polovicom XVI. st. zagospodarili cijelim makarskim primorjem te dijelom obale kod ušća rječice Žrnovnice nadomak Splitu. Budući da su u to doba između Mlečana i Turaka učestali ratovi, to je drugi put mnogo sigurniji i udobniji. Opredijelivši se za put između otoka, a ne za onaj koji vodi uz obalu kopna, Rosaccio navodi dva veća otoka: Brač (*Brasca*) i Šoltu, između kojih kroz Splitska vrata put vodi prema otoku Hvaru. Na tom pravcu su i dva otočića: Planikovac (*Placa*) i Gojca (*Igezi*). Pakleni otoci kojima pripadaju navedeni otočići, nisu naznačeni samo u tekstualnom opisu, već se javljaju i na kartografskom prikazu putem nesonima za otok Gojcu (*Gozi*) te Paklene otoke (*Nicogni*). Svakako da se time nastoji dodatno istaći njihova važnost.⁴⁶

Kartom otoka Hvara (K-7) (*LIESENA ISOLA*) nastavlja se opis plovidbenog puta. Premda je otok prikazan izduženim, ne može se steći prava slika o njegovom obliku, s obzirom na to da u stvarnosti omjer njegove najveće dužine i širine iznosi

⁴⁴ O crkvama na širem području Splita, koje predočava Rosaccio, vidi: PRIJATELJ, K., 1951., 46–61; NOVAK, G., 1978., sv. 2, 869–872; MARKOVIĆ, M., 2001., 539, 541; KOZLIČIĆ, M., 1995., 125, 142.

⁴⁵ Spomenuta tvrđava Kamen sagrađena je na klisuri visokoj 15 m, 1,5 km zapadno od Žrnovnice te 5 km istočno od Dioklecijanove palače. Početci gradnje sežu u 1239. god., ali se i kasnije nadograđivala. Uz solinsku kulu ova utvrda bila je od ključnog značenja za obranu Splita jer se odavde moglo nadzirati nadiranje Turaka. Mletačka posada predala je tvrđavu Kamen Turcima tijekom jedne od bezazlenih opsada 1571. god., za vrijeme Ciparskog rata: KEČKEMET, D., 1980., 120–123.

⁴⁶ Osim zbog dobivanja pakline, po čemu su otoci i dobili ime (paklina = smola; i na talijanskom se ovi otočići nazivaju *Isole Spalmadori* = mletački naziv od tal. *spalmare* – mazati dno broda), važni su bili i za iskorištavanje soli iz solana koje su se na njima nalazile. Cfr. SKOK, P., 1950., 188; *Portolano (II)*, 1584., 4,r.

gotovo 7:1.⁴⁷ Nedvojbeno je tome pridonijela i želja autora da na dotičnoj karti što vjernije predoči luku Hvar koju spominje u tekstualnom opisu zbog njezine tadašnje važnosti.⁴⁸ Ipak, vjerojatni je razlog ovakvu rješenju Rosacciovo korištenje Camociove karte otoka Hvara kao predložka za izradu vlastite karte. Naime, na njezinoj kartuši upisana je dužina otoka Hvara 60, a širina 25 milja, čime odnos najveće dužine i širine tog otoka iznosi nešto manje od 2,5.⁴⁹ Dakle, kao što je donijeto na ovoj karti. Ni u ostalim se aspektima Rosacciova karta ne razlikuje mnogo od Camociovog predložka.

Na karti je upisano šest geografskih naziva, od čega samo dva na otoku: *Liesena* za luku i grad Hvar, te *P.^o Circuita (Porto Circuita)* kartografirana u uvali koja predstavlja luku Jelsa (uspoređujući s predložkom). S obzirom na blizinu jelšanske uvale i na oblik toponima, sa sigurnošću se može ustvrditi da se radi o uvali Crkvice. Nadalje, u donjem dijelu karte imamo tri nesonima: za otok Gojcu (*Gozi*), Paklene otoke (*Nicogni*), otok Šćedro (*Torculi*), te k tomu još i Pelješki kanal (*C. di Sabionceli*).

U luci Hvar od mnoštva reprezentativnih zgrada iz toga doba može se raspoznati jedino dominikanski samostan sa crkvom sv. Marka. Na brdu poviše grada prikazana je tvrđava Španjola, koja je u velikoj mjeri pomogla stanovništvu grada da se obrani od naleta Turaka 1571. god., a na brdu sv. Nikole, sjeverozapadno od grada, istoimena crkva koja je pripadala samostanu augustinaca.⁵⁰ Hvarsku luku s jugoistočne strane zatvara rt na kojemu je ucrtan križ. To nije nimalo slučajno jer taj rt nosi naziv Križni rat, pa se takvim postupkom izbjeglo upisivanje toponima. Zapadno od grada Hvara prikazana je crkva sv. Pelegrina na istoimenom rtu.

Najveće pogriješke na prikazu načinjene su pri pružanju sjeverne obale otoka. Razlog tomu je njezina velika razvedenost. Utvrde Staroga Grada predočene su gotovo sjeverno od grada Hvara dočim bi trebale biti dosta istočnije. Ta sustavna grješka prenijela se i na ostale predočene geografske detalje, pa su uvala i tvrđava u Vrboskoj, koje se u stvarnosti nalaze u blizini Jelse, na karti prikazane dosta bliže Starom Gradu. Dodatne nejasnoće u vezi s predočavanjem dotičnih tvrđavica mogle bi se javiti oko razloga njihovog kartografitiranja. Vjerojatno je njihovo pojavljivanje, kao i naziva luke Crkvice, u uskoj vezi s obrambenom ulogom koju su imale pri obrani sjevernog dijela otoka od gusara.⁵¹

⁴⁷ Otok Hvar je naš najduži otok i njegova najveća dužina iznosi 68 km, dok mu je najveća širina svega 10,5 km, a prosječno je širok oko 4,5 km: NOVAK, G., 1972., 7; STRAŽIČIĆ, N., 1981., 19.

⁴⁸ Naime, luka Hvar je otprilike na pola puta od Venecije do Jonskog mora; odatle se relativno brzo može intervenirati na svim dijelovima njezinog mora, a uz to luka pruža sigurnost brodovima, bilo ratnim, bilo trgovačkim. Zbog svog položaja i sigurnosti luka Hvar je bila ratna luka Mletačke Republike sve do sredine XVIII. stoljeća, kada tu funkciju preuzima Kotor.

⁴⁹ Cfr. KOZLIČIĆ, M., 1995., 128, K-84.

⁵⁰ NOVAK, G., 1972., *passim*.

⁵¹ Pojava ovih utvrdica slične je naravi kao niza kaštela koji se grade u prostoru između Splita i Trogira, a svrha im je bila da pruže zaštitu stanovništvu od iznenadnih gusarskih napada koji su zbog blizine turskog teritorija bili jako učestali na sjevernoj strani otoka. Većinu tih utvrdica predstavljale su

Skupina Paklenih otoka s jugozapadne strane luke Hvara relativno je dobro predočena. Od svih otoka otočić Gojca javlja se i u tekstualnom opisu, i to kao *Igezi*. Postavlja se pitanje zašto je tako mali otočić spomenut čak dvaput, a najveći od Paklenih otoka, Sv. Klement, nijednom. Može se pretpostaviti da je Rosaccio smatrao otočić Gojcu, koji je najbliži Sv. Klementu, jednim otokom.⁵²

Na karti su kartografirani i ostali otoci iz navedene skupine, i to redom: Borovac, Planikovac, Marinkovac, Jerolim te Galešnik pred samom lukom Hvar. Otočić smješten istočnije od te skupine u stvarnosti su dva otočića – Lukavci – koji se nalaze doista bliže otoku Šćedru, na kojem je prikazan dominikanski samostan.⁵³ U donjem desnom kutu karte vide se dijelovi poluotoka Pelješca i otoka Korčule između kojih je Pelješki kanal.

U tekstualnom dijelu opisa otoka mnogo je manje podataka neposredno vezanih za plovidbu. Navodi se luka za koju se kaže kako je dovoljno prostrana da primi čitavu flotu. Riječ je, dakako, o luci Hvar.⁵⁴

Nasuprot gradu Hvaru, na otvorenom moru Rosaccio smješta otok Vis (*Lissa*).⁵⁵ Na otoku koji je prema Rosacciu gotovo kvadratnog oblika, spominje jednu jako dobru luku na sjevernoj strani otoka, pri čemu misli na luku Vis. Kako Komižu ne spominje, premda ona ne zaostaje po važnosti za lukom Vis, očigledna je namjera autora da se u prvom redu naglasi sigurnost na plovidbenom putu.⁵⁶

fortificirane crkvice koje su izgradili pučani sami: crkva sv. Petra u Vrboskoj, crkva sv. Marije u Jelsi, te sv. Luke u uvali Crkvice. Od utvrda predočenih na prikazu izuzetak predstavlja tek Hektorovićeve Tvrđalj u Starom Gradu, koji je izgradio na svoj račun: DUBOKOVIĆ, N., 1970., 106–110.

⁵² U prilog tome govori i karta Nicolasa Sansona koja prikazuje južnohrvatsko područje, izdana u Parizu 1664. god., gdje je unutar najvećeg otoka iz skupine Paklenih otoka upisan toponim *Gozi*. I sam Rosaccio postavlja toponim *Gozi* najbliže upravo otoku Sv. Klement. Cfr. PANDŽIĆ, A., 1978., 73; MAGAŠ, D. – DOKOZA, S. – MARTINOVIĆ, S., 1997., 42.

⁵³ Otok Šćedro imao je veliku važnost prilikom plovidbe od hvarske ili viške luke prema Korčuli jer je sa sjeverne strane otoka imao luku sigurnu od sviju vjetrova: *Portolano (II)*, 1584., 4r.

⁵⁴ Te osobine hvarske luke nagnale su mletačke vlasti da tu doista i smjeste svoju ratnu flotu, s arsenalom i pratećom infrastrukturom. Takva situacija će potrajati do 70-ih godina XVIII. st., kada glavna ratna luka postaje Kotor, dok se vojni arsenal 1776. god. seli u Korčulu. Cfr. FORETIĆ, V., 1947., 16.

⁵⁵ Navodeći otok Vis, Rosaccio donosi krivi toponim za taj otok (*Clissa* umjesto *Lissa*). Te pogreške bio je svjestan i sam Rosaccio jer ju je prikazao u popisu tiskarskih grješaka, nakon predgovora: ROSACCIO, 1606.b, *Errori scorsi*. Međutim, činjenica da je karta utvrde Klisa prezentirana nakon otoka Hvara, pri tekstualnom opisu otoka Visa, mogla bi navesti na pomisao da Rosaccio ne poznaje u dovoljnoj mjeri ovo područje. Naravno, u to je vrlo teško povjerovati, u prvom redu zbog značenja koje Klis ima za Osmanlije, kao i zbog blizine Klisa Splitu. Nadalje, dijelovi sadržaja na prikazima Splita i Klisa koji se odnose na rječicu Jadro i luku Solin prisutni su na obje grafike i u potpunosti se podudaraju. Stoga bi zadovoljavajuće objašnjenje moglo biti da je neki od Rosacciovih pomoćnika pri uvezu *Viaggia*, zaveden sličnošću geografskih naziva otoka Visa i grada Klisa, dotični toponim postavio na krivo mjesto.

⁵⁶ Štoviše, najjači ribarski centar u ovom ribolovnom području bila je upravo Komiža. Cfr. ČOLAK, N., 1962., 411; BOŽANIĆ, J., 1997., 303. Međutim, njezina luka, premda je još prostranija od viške, nije tako dobro zaštićena od jugozapadnih vjetrova koji su najčešći na tom području.

Nakon otoka Visa spominje Palagružu (*Pelagosa*)⁵⁷ nasred Mletačkog zaljeva, kako on naziva Jadran, u pravcu otočja Tremiti (*Isole de Tremiti*) uz talijansku obalu. Time Rosaccio pravi skok na plovidbenoj ruti, udaljavajući se od istočnojadranske obale i njoj pripadajućih otoka,⁵⁸ te svoj tekstualni dio potkrjepljuje prikazom tog otočja (K-8). Ovi otoci predstavljali su najvažniju sponu između dviju jadranskih obala, a bili su i predstraža talijanskom kopnu – Garganu, zbog gusarskih napada kroz stoljeća. Rosaccio ih još naziva i Diomedovim otočjem (*Isole Diomedee*), slijedeći njihovo uvriježeno pogrešno humanističko lociranje.⁵⁹

Na veduti Tremita koja nosi naziv *FORTEZZA DI SANTA MARIA DE TREMITI*, predočenim poviše donjeg ruba karte, u prvom je planu najvažniji otok Sv. Nikola (*SANTO NICOLA*) sa sustavom fortifikacija i samostanom (*monasterio*).⁶⁰ Obala cijelog otoka je strma, osim s jugozapadne strane gdje se spušta dovoljno nisko da se mogla sagraditi luka i mandrač s ograđenim ulazom. Na ovom je kartografskom radu, osim četiriju otoka koje spominje Rosaccio (a koji su na K-8 označeni nazivima *Santa Maria de Tremiti*, *Isola di San Domino*, *Il Credazzo* i *La Caprara isola*), vidljiv još i školj *La vecchia*. Njihov razmještaj na veduti otoka odgovara njihovom stvarnom položaju pa je s te strane u odnosu na ranije prikaze tog otočja u *Viaggiu* učinjen velik napredak.⁶¹

Najveći otok ove skupine je San Domino, površinom veći od svih ostalih u tom otočju zajedno, no on je u drugom planu zbog isticanja važnosti utvrde na otoku *Santo Nicola*.⁶² Prikladno je u ovoj prilici koristiti se pratećim tekstom u *Viaggiu*, koji se odnosi na Tremite. Ističu se posebno dva otoka. Na otoku *Santa Maria* žive redovnici augustinci, u čijem su posjedu svi ostali otoci i koji danonoćno stražare zbog opasnosti od gusara. Ta činjenica i jest jedan od glavnih razloga zbog čega je utvrda u prvom planu,

⁵⁷ Najveća vrijednost otočića Palagruže je obilje ribe u njenu području, zbog čega je često bila predmetom sporova ne samo različitih komuna istočne jadranske obale međusobno već i s ribarima sa zapadne jadranske obale. Cfr. ČOLAK, N., 1962., 411; BOŽANIĆ, J., 1997., 295.

⁵⁸ Ovo skretanje je u funkciji isticanja tisućljećima poznate plovidbene rute Gargano – Palagruža – Vis – Splitski bazen i obratno, posvjedočene još u antici. O važnosti te rute kao najvažnijeg transjadranskog plovidbenog puta vidi: KIRIGIN, B., 1996., 23; KOZLIČIĆ, M., 1990.b, 69–74; *Idem*, 1996., 42–43; *Idem*, 1997., 271, 274; *Idem*, 2000., 65–66.

⁵⁹ Zahvaljujući rezultatima arheoloških istraživanja, danas se s velikom sigurnošću može ustvrditi da su Diomedovi otoci ustvari Vela i Mala Palagruža: KIRIGIN, B., 1996., 22–23; KIRIGIN, B. – ČAČE, S., 1998., 66–69; KOZLIČIĆ, M., 1996., 39–42.

⁶⁰ Otok S. Nicola najprije je bio poznat kao S. Maria de Tremiti. U XVI. st. njegov istočni dio nazvan je S. Nicola, dok je zapadni, naseljeni dio nazvan Santa Maria po samostanu na tom dijelu otoka. Danas se cijeli otok naziva Tremiti, premda se koristi i naziv San Nicola di Tremiti. I susjedni otok San Domino također je imao dva naziva u XVI. st. – San Giacomo e San Domino. Cfr. BALDACCI, O., 1953., 342–343.

⁶¹ BALDACCI, O., o. c., 354–355.

⁶² Otok San Nicola je tek treći po veličini u otočju s 0,484 km². Od njega su veći San Domino sa 2,325 km² te Caprara s 0,599 km²: BALDACCI, O., o. c., 346.

jer spomenuta utvrda predstavlja predstražu talijanskom kopnu. Dodatno izgrađene zidine, ojačane kulama oko samostana na način kako su prikazane, siguran su jamac uspješnom izvršenju njihovih vojnih dužnosti.⁶³ Podatak o uzgoju sitne stoke na otoku, čime zaslužuje velike svote novaca, nalazi najbolju potvrdu u toponimu tog drugog otoka (*La Caprara Isola*).⁶⁴

Nakon kratkog ekskursa slijedi povratak na istočni Jadran te otok Korčulu i njegov prikaz (K-9).

Plovidba južnim Jadranom

Da je plovidbena ruta doista išla opisanim pravcem, može se zaključiti i prema tablici 2., gdje je donijeta razlika u udaljenostima najsigurnijeg plovidbenog pravca i Rosacciovog podatka na relaciji Hvar – Korčula koja iznosi +51,24 M. Ova vrijednost upućuje na zaključak da je Rosacciova plovidbena ruta išla od otoka Hvara prema Visu, a odatle ka gradu Korčuli.⁶⁵ S druge strane, Rosacciovo isticanje Palagruže i Tremitskog otočja na plovidbenom putu ima za cilj istaknuti postojanje prirodnog mosta i najsigurnije poveznice između dviju jadranskih obala poznate još i iz antike.

Na otoku Korčuli Rosaccio navodi samo jedno naselje, i to grad Korčulu (*Curzola*). Osim što se radi o utvrđenom gradu s biskupijom, reći će i to da grad ima dosta trgovaca koji dobro zarađuju svojim brodovima. Premda se to u prvom redu odnosi na gradnju brodova koji su poslije u najvećoj mjeri bili prodavani izvan otoka, nije nevažno spomenuti da je i korčulansko pomorstvo također bilo razvijeno.⁶⁶

Nešto više podataka može nam pružiti karta otoka koja nosi naziv *Korčula*

⁶³ Otoci su prije bili u rukama cistercita koji su u prvoj pol. XIV. st. postali žrtvama pirata. Nakon što su njihovo upravljanje preuzeli augustinci, dodatno su ga utvrdili zidinama, tako da je odolijevao brojnim napadima gusara i pirata u kasnijem razdoblju. Najveću kušnju imali su branitelji 5.–7. kolovoza 1567. god., kada su se s uspjehom othrali napadu turskog brodovlja od oko 300 galija. I premda su se turski pirati uspjeli iskrcati na otok i zaposjesti njegovu istočnu polovicu, tvrđavu nisu mogli osvojiti, pa su bili primorani prekinuti opsadu: BALDACCI, O., o. c., 393.

⁶⁴ Otok je dobio ime po ispaši brojnih grla koza: tal. *Capra* = koza, a *caprara* označava pridjev kozji (*Caprara isola* = kozji otok). I na ostalim otocima Tremita brojni su toponimi koji su dobili ime po uzgoju ovaca i koza: BALDACCI, O., o. c., 369.

⁶⁵ Premda je zbroj udaljenosti: Hvar (luka) – Vis (luka) i Vis (luka) – Korčula (luka) svega 56 M (14 + 42), dakle, još uvijek manje za 18 M od Rosacciove vrijednosti, s velikom sigurnošću se može ustvrditi da se radi upravo o navedenoj ruti jer bi svako drugo produžavanje puta višestruko povećalo razdaljinu konačnih punktova. Primjerice, Hvar (luka) – Palagruža – Korčula (luka) = 105M = 112 mletačkih milja: *Daljinar*, 1977., 85–86. Osim toga, prilikom plovidbe iz pravca Visa prema luci Korčula nastojalo se iskoristiti pogodnosti luke otoka Šćedra te se približiti južnoj obali otoka Hvaru, čime bi se spomenuta razlika udaljenosti mogla u cijelosti opravdati: *Portolano (II)*, 1584., 4.r.

⁶⁶ Glede razvoja samog grada Korčule, njegov je razvoj u velikoj mjeri uvjetovan položajem na pomorskom plovidbenom putu koji je kroz Pelješki kanal vodio prema kopnu. Ipak, činjenica da se otok nalazio pod vlašću Mlečana, koji su pomno nadzirali stanje u pomorstvu zbog konkurencije, te blizina Dubrovnika kao snažnog pomorsko-trgovačkog središta, onemogućavali su znatniji razvoj pomorstva u gradu i na otoku.

(*CRVZOLA*). Kako je ustaljeni romanski naziv otoka Korčule *Curzola*, očito je tijekom pripreme karte došlo do zamjene slova, slično kao i kod toponima *C. Dreunic* umjesto *C. Druenic* na karti Trogira i okolice. Kao i kod većine prethodnih kartografskih radova, ni na prikazu Korčule nije izvršena orijentacija geografskim križnjakom ili ružom vjetrova. To i nije bilo neophodno. Ovisno o predodžbi geografskih realija, njihova sjeverna strana bila je uglavnom paralelna s gornjim rubom karte, pa je ta strana i predstavljala sjever. Ovdje to nije slučaj jer je očito da je grad Korčula, koji se inače nalazi na sjevernoj strani otoka, prikazan s donje strane otoka.

U takvu slijedu stvari, kopno koje je prikazano izduženim ispod otoka Korčule nalazilo bi se u stvarnosti s njegove sjeverne strane, pa bi to morao biti poluotok Pelješac. U tom dijelu prikaza upisana su i dva geografska naziva: *Canal de Curzola* za Korčulanski kanal te *Augusta* koji označava otok Lastovo. Budući da je Korčulanski kanal sa sjeverne strane otoka, on je tu dobro upisan. Međutim, otok Lastovo se nalazi južno od otoka Korčule, pa bi prema prirodi stvari naziv *Augusta* trebao biti na prikazu otoka upisan s njegove gornje strane, koja u stvarnosti predstavlja južnu stranu.

Uz obalu s obiju strana otoka Korčule predočeno je nekoliko manjih otočića. Uz pretpostavku da su ucrtani s prave strane, tri otočića prikazana otoku Korčuli s gornje strane pripadala bi skupini uz njezinu jugozapadnu obalu, među kojima su najveći Vrhovnjak, Sridnjak, Zvirinovik, Pržnjak Veli i Trstenik.⁶⁷ Ti otočići kartografirani su daleko većima nego što to doista jesu. Međutim, u tom slučaju bilo bi logično da je Rosaccio prikazao i nekoliko manjih otočića u blizini grada i luke Korčule, od kojih su neki površinom i veći od prije spomenutih. Takav je bio postupak G. F. Camocia na njegovoj karti otoka Korčule, koja je vjerojatno, kao i kod nekih prethodnih karata (otok Hvar), poslužila Rosacciu kao predložak za gotovo identičnu kartu.⁶⁸ Po svemu sudeći, ovdje to nije učinjeno radi bolje preglednosti. S obzirom na položaj, ucrtani otočić s druge strane trebao bi predstavljati hrid Pločicu koja se nalazi posred Korčulanskog kanala. Poput svojih prethodnika i Rosaccio ponavlja grješku predočavajući poluotok Pelješac mnogo dužim nego što je u stvarnosti.

Obalna crta otoka predočena je dosta iskrivljenom, naročito u njezinu središnjem dijelu, gdje je ona najmanje razvedena, dok je na krajevima situacija sasvim obrnuta. Unutrašnjost otoka prikazana je gorovitom, ali ne i dovoljno šumovitom.⁶⁹ Od naselja kartografiran je samo grad Korčula, dok su za ostala ubilježene samo crkvice. Na zapadnoj strani (na karti je to desno od grada Korčule), u predočenoj uvali treba

⁶⁷ *Male karte*, MK-22.

⁶⁸ Cfr. KOZLIČIĆ M., 1995., 129, K-84; MARKOVIĆ, M., 2001., 590.

⁶⁹ Otok Korčula obilovao je borovim šumama, kojima je bio prekriven veći dio otoka, a bilo je i nešto hrasta crnike. Drvo se nije koristilo samo kao drvna građa već u prvom redu za dobivanje pakline. Cfr. PEDERIN, I., 1983.–84., 153–155; CALVI, L., 1925., 32. Međutim, Venecija nije trebala drvo samo za potrebe svog ogromnog arsenala. Mnogo više drva, premda ne takve kvalitete kao za gradnju brodova, trebala je za utvrđivanje temelja i nasipa na Lidu i ostalim otočićima na kojima su bile izgrađene brojne građevine i koji su zbog muljevitog tla i djelovanja morskih struja i valova počeli propadati.

prepoznati crkvicu sv. Ivana u Veloj Luci. Nešto istočnije je i crkva Svih svetih u Blatu. Sukladno tome, istočno od grada Korčule, na rtu bila bi crkva sv. Antuna (na karti lijevo), a poviše nje najvjerojatnije crkva sv. Barbare (bez zvonika) u Lombardi.⁷⁰ Njihovim predočavanjem na karti znatno je olakšano snalaženje i orijentacija.

Grad Korčula s obzirom na veličinu vedute dosta je dobro predočen.⁷¹ Osim zidina, grad je imao i osam kula koje su ga dodatno osiguravale grad, te dvojna gradska vrata koja nisu uočljiva.⁷² Na gradskim utverdama na južnoj strani (na karti sjever) nema zida prema kopnu na kojoj su se nalazila jedna od vratiju. U gradu se od građevina može prepoznati trobrodna katedrala i stolna crkva sv. Marka. U uvalama istočno i zapadno od grada Rosaccio je kartografirao brodogradilišta, što zorno govori o razvijenosti brodogradnje na otoku Korčuli.⁷³ Iz toga nije teško zaključiti da mjere koje je Venecija poduzimala s ciljem ograničavanja brodogradnje, za razliku od drugih gradova, u Korčuli nisu imale puno uspjeha. Otok Korčula obilovao je šumama bora i hrasta (crnike), pa lokalni brodograditelji nisu u većoj mjeri ovisili o uvoznom drvu. S druge strane, imali su uvijek posla radi zadovoljenja potreba stalno rastućeg dubrovačkog pomorstva. Kako mletačke vlasti nisu mogle spriječiti odlazak korčulanskih majstora u dubrovačka brodogradilišta, ni mjere ograničenja nisu bile striktno provedene.⁷⁴ Dva niza kućica kartografiranih pokraj uvala izvan grada predstavljaju spremišta za potrebe brodogradilišta.⁷⁵

Na karti je prikazano mnoštvo brodova, naročito sa sjeverne strane otoka Korčule. Uz galije, tu je i jedna karaka. Njihovim predočavanjem dodatno se potvrđuje važnost otoka i grada Korčule na dužobalnom plovidbenom pravcu.

Na putu prema Dubrovniku Rosaccio spominje otočić Sv. Andriju (*S. Andrea*) u blizini Mljeta. Ovaj otok ipak nije tako blizu Mljeta kako on navodi, jer se nalazi zapadno od Dubrovnika u skupini Elafitskih otoka. Što se tiče njegove tvrdnje da u dužini od 200

⁷⁰ *Opći šematizam*, 1975., 254–255.

⁷¹ Opseg zidina bio je svega 750 m. FAZINIĆ, A., 1989., 81.

⁷² Na zidinama su bila dvojna vrata: kopnena s južne strane te morska sa zapadne strane prema obali. Bilo je i osam kula, ne računajući one koje su osiguravale gradska vrata. Većina ih je bila četverokutnog (6), zatim tri kružnog i tri polukružnog presjeka: FAZINIĆ, A., o. c., 83–86.

⁷³ Naime, unatoč brojnim ograničenjima (naročito iz 1499. i 1502.), što ih je mletačka vlast nametala gradovima pod svojom vlašću glede izrade velikih brodova, a sve u korist svog arsenala, brodogradnja u Korčuli ipak nije zamrla, prvenstveno zbog obilja drva iz korčulanskih šuma te pomorske orijentacije stanovništva. Na karti ucrtana brodogradilišta s jugozapadne i jugoistočne strane grada nemaju za cilj samo pokazati razvijenost brodogradnje u gradu Korčuli već su se ona tu doista i nalazila: FISKOVIĆ, C., 1972., 75; FORETIĆ, V., 1947., 15.

⁷⁴ FORETIĆ, V., 1952., 90, 139, 179; KISIĆ, A., 1991., 33.

⁷⁵ Gradska vlast sve do sredine XVII. st. nije dopuštala izgradnju čvrstih kamenih kuća izvan gradskih zidina, kako ih u slučaju napada i pri mogućoj opsadi ne bi koristio neprijatelj. Graditi se moglo samo u suhozidu i drvu: FISKOVIĆ, C., o. c., 79.

milja na pomorskom putu nema nijednog otoka do otoka Sazanit (*Saleno*),⁷⁶ tu je prilično u pravu. Stoga Rosaccio kao jedino logično rješenje nameće plovidbu uz kopnenu obalu.

Opisu Dubrovnika, koji slijedi, s razlogom se pridaje više prostora negoli svim gradovima na istočnojadranskoj obali. Veneciji je Dubrovačka Republika jedini pravi konkurent na Jadranu u pomorskoj trgovini XVI. st. Nadalje, kako i sam *Viaggio* pokazuje, Dubrovnik je i najvažnija postaja na plovidbenom putu od Venecije do Carigrada, budući da su upravo od njega vodili karavanski putovi prema Carigradu. Premda u to vrijeme vladaju prilično netrpeljivi odnosi između Venecije i Dubrovačke Republike, Rosaccio dosta realno opisuje prosperitet Dubrovnika na ekonomskom planu, ističući ga kao najbogatiji i najtrgovačkiji grad *Schiauonije*. Naravno da pritom ne zaboravlja spomenuti da taj prosperitet Dubrovnik ponajviše duguje miru s Turcima. Navodi se i cijena tog mira za Dubrovnik, koja po Rosacciu iznosi 14.000 dukata.⁷⁷ Međutim, uspoređujući opservacije vezane uz Veneciju i one uz Dubrovnik, stječe se dojam Rosacciove pristranosti u naglašavanju antiturske uloge Venecije u obrani kršćanstva te jednostranog prikazivanja dubrovačkog gospodarskog prosperiteta ovisnog o Turcima. Ovakav stav nije neočekivan od jednog mletačkog pisca u vrijeme kada mletačka trgovina bilježi stagnaciju i polagano nazaduje, naročito na Levantu zbog sve

⁷⁶ Kako je u tekstu naznačeno da se radi o akvatoriju, otoku Mljetu na istok, ne treba uzimati u obzir otočiće uz obalu na području Dubrovačke Republike ili uz današnju crnogorsku obalu, već doslovce uzeti njegov navod. U tom slučaju, doista, do Sazanita u Valonskom zaljevu, koji je udaljen oko 165 M (približno 180 mletačkih milja), nema nikakvog otoka. Relacije na toj plovidbenoj ruti iznose: Okuklje (Mljet) – Dubrovnik = 21 M ili Pomena (Mljet) – Dubrovnik = 37 M; Dubrovnik – Valona = 153 M. Zbroj ovih udaljenosti potrebno je umanjiti za udaljenost Valona – otok Sazanit (oko 10 M): Cfr. *Daljinar*, 1977., 96, 118.

⁷⁷ Privilegije Dubrovačke Republike u trgovini po Osmanlijskom Carstvu datiraju još iz 1430., kada prema sultanovoj povelji za slobodu trgovanja nisu morali ništa plaćati. Priznavanje neovisnosti od strane sultana redovno je za sobom povlačilo i trgovačke povlastice. Taj harač prvi je put plaćen 1442. god., a iznosio je 1000 zlatnih dukata u srebrnom posudu, tako da se nije ni mogao nazvati haračem. Trgovačke povlastice sastojale su se u oslobođenosti od uvozno-izvoznih carina, jamstva za sigurnost trgovačke robe i dr., a morala se plaćati jedino lokalna carina od 2% na vrijednost prodane robe. Od 1446. do 1458. Dubrovnik nije plaćao nikakav harač, ali ga je bio prisiljen plaćati od pada Srpske despotovine 1459. pa sve do ukinuća Dubrovačke Republike 1808. god. Kako su se turska osvajanja sve više primicala teritoriju Dubrovnika, tako je i pritisak Turaka na Dubrovnik sve više rastao, pa je Dubrovačka Republika silom prilika bila prisiljena plaćati turskom sultanu sve veći danak za svoju neovisnost. Danak je od 1459. iznosio 1500 zlatnih dukata, od 1469. god. on već iznosi 5000, 1471. njegova vrijednost se penje na 9000, a vrlo brzo i na 10.000 zlatnih dukata. Umjesto uvozno-izvoznih carina plaća se daljnjih 2500 dukata, koji se nakon ukinuća carina pribrajaju haraču. God. 1480. ponovno se povisuje vrijednost harača, ovaj puta na iznos od 15.000 dukata, ali već dolaskom sultana Bajazida II. na vlast, visina harača se vraća na iznos od 12.500 dukata, kakav će se plaćati do kraja XVII. st.: FORETIĆ, V., 1980./I, *passim*. Uz harač, dubrovačka poslanstva redovno su trebala nositi i darove sultanu, a nerijetko je trebalo podmićivati sultanove najuže suradnike, vezire i paše. Zanimljivo je pripomenuti da se podatak od 14.000 dukata ili cekina susreće u nizu onodobnih putopisa. Jedan od njih je i engleski putopis Johna Locka iz 1553. pod naslovom *The Voyage of M[aster] John Lock to Jerusalem, Anno, 1553.*: FILIPOVIĆ, R., 1957., 129.

veće konkurencije drugih trgovačkih sila.⁷⁸ S druge strane, druga polovica XVI. st. predstavlja "zlatno doba" dubrovačke trgovine i pomorstva. I premda Dubrovačka Republika nije glavni konkurent Veneciji na Levantu, svakako je politički najslabiji. Stoga zavist Venecije prema Dubrovniku tijekom XVI. st., a i kasnije, često prelazi u otvoreno neprijateljstvo i vojne prijetnje. To naročito biva izraženo u doba mletačko-turskih ratova, u koje je Venecija ulazila isključivo zbog ugroženosti svojih gospodarsko-političkih interesa, dok je Dubrovnik nastojao ostati neutralan. Stoga je Venecija poduzimala široke diplomatske akcije kako bi Dubrovnik diskreditirala, kako na kršćanskoj, tako i na turskoj strani. Dubrovniku je pak samo suzdržavanje od otvorenog pristajanja uz bilo čiju stranu jamčilo kakvu-takvu sigurnost u očuvanju slobode i trgovine. Zbog te vlastite, ponekad dvostruke igre koju je silom prilika morao voditi, Dubrovnik je uza sve svoje privilegije često imao i neprilike od samih Turaka,⁷⁹ što Rosaccio, dakako, prešućuje. Pored svega, ipak je Dubrovačka Republika u odnosima s Turcima imala daleko više koristi negoli štete. Potvrđuje se to i raznovrsnošću gospodarskih grana kojima se stanovnici bave, i to na čitavom području Dubrovačke Republike, pa i na onom u zaleđu koje neposredno graniči s Turcima.⁸⁰

Dosta opširan opis Dubrovnika u odnosu na ostale luke dodatno je dopunjen njegovom vedutom (K-10). U prvom planu K-10 su gradske utvrde i luka. Bastioni, ukupno njih devet, čine oblik nepravilnog peterokuta.⁸¹ Pritom se nijedan od njih

⁷⁸ Prva u tursku političko-gospodarsku sferu ulazi Francuska, koja je s Portom već 1536. potpisala kapitulacije, a Engleska 1580. godine. Nešto manje privilegije u XVI. st. imale su neke talijanske države: MATUZ, J., 1992., 80, 90.

⁷⁹ Unatoč privilegijama koje su Dubrovčani isposlovali od najviših organa turskih vlasti, one često nisu poštivane na lokalnoj razini, a ponekad ni od same središnje vlasti. Takve zabrane koje su branile trgovinu s Dubrovnikom, nazivale su se *jasak*. Ponekad bi *jasak* važio za cijelo Osmanlijsko Carstvo, a ponekad samo za određeni teritorij. Isto tako mogao je vrijediti za sve artikle ili samo za pojedine. Ono što je bilo najgore za dubrovačku trgovinu, jest činjenica da su takve zabrane bile zakonite od strane turske vlasti, a obično su imale karakter ucjene kada se ne bi udovoljilo određenom turskom zahtjevu: FORETIĆ, V., 1980., sv. 2, 43. Uz ove legalne mjere protiv dubrovačke trgovine, učestale su bile i štete koje su Dubrovčani trpjeli od strane turskih gusara koji su ih presretali i pljačkali im robu, a posadu često odvodili u roblje, zatim nesuglasice dubrovačke vlade s obližnjim lokalnim turskim vlastima koje su svojevrijem povisivale namete i dr. Iz priloženog se može zaključiti da su dubrovački odnosi s Turcima često bili daleko od idealnih.

⁸⁰ *Dubrovnik, najbolji grad Schiauonije [...] najtrgovačkiji, kao i najbogatiji. Sačuvao je svoju slobodu plaćajući Turcima 14000 dukata, a još toliko potroši na darove i turska konačenja, ali su zato njegovi stanovnici pošteđeni svih teškoća i nevolja po čitavom Otomanskom Carstvu. [...] Premda je okolica neplodna, dosta se pomažu rađinošću, pa odatle dobijaju ulja, vina i druge odlične plodove. Ima jedna dolina gdje se zimi nakupi toliko vode da se formira jedno jezero i tu se dobiva riba nevjerovatne veličine [...]. Zatim se na moru koriste razna umijeća, među kojima i to da se na granama stvaraju ostrige [...] grožđe uz more. Gruž je vrlo prijatno mjesto, prepuno savršenih vrtova limuna, naranača i šipaka. Schiauoni dosta vrijede u pomorskim stvarima, no nisu najbolji za veslo. Međutim, Dubrovčani mnogo daju na trgovinu. Imaju dosta dobre brodove kojima plove i trguju s prilično velikim povlasticama:* ROSACCIO, G., 1606.a, 22,v–23,v.

⁸¹ S obzirom na to da nisu jedinstvenog postanka već rezultat različitih nadograđivanja i zaokruživanja

svojim prikazom posebno ne ističe premda su najjače utvrde bile sagrađene da brane ulaz u luku. Gradsku luku zatvara lukobran (Kaše) te gradski lanac postavljen 1484. god. između lukobrana i kule Mula.⁸² Na veduti je lukobran predočen tako da se od utvrde Revelina proteže na jug, no on nije bio povezan s dotičnom utvrdom.⁸³ Unutarnji zid gradske luke prikazan je pojednostavljeno, s nizom identičnih otvora te velikim gradskim vratima, iz čega je očevidno da autoru taj dio grada nije dovoljno poznat. Naime, otvori predočeni na unutarnjim zidinama luke odgovaraju onima koji su bili na ulazu u Veliki i Mali arsenal, ali ih je bilo znatno manje.⁸⁴ U gradskoj luci prikazan je niz galija, čime se željela istaći prostranost luke i sigurnost koju pruža brodovima u svakom pogledu.

Nakon Dubrovnika plovidbeni put prema jugu prati obalu, te zaobilazeći rt,⁸⁵ zalazi u Boku kotorsku (*bocca di Cataro*). Već na samom ulazu vidi se Herceg Novi (*Castel novo*), čiji je opis potkrijepljen vedutom K-11.

Jednostavno je uočiti da se kompleks utvrda Herceg Novog sastoji od tri dijela, međusobno ograđena bedemima. Na najvišem je dijelu tvrđava Citadela ili Gornji grad, a predstavlja najbolje utvrđen dio. Nešto je slabije utvrđen srednji dio zvan Karača ili Vranica; četverokutnog je oblika kao i Citadela. U tom se dijelu odvijala glavna kulturnog života. Najniži dio, smješten uz obalu, nazivao se Donji grad. Imao je dvije jake utvrde: Mezzalunu ili Polumjesec, koja je završavala na rtu s jednom kulom i

četverokutnih kula, kojih je bio daleko veći broj, teško je s potpunom sigurnošću identificirati svaki od devet prikazanih bastiona. To je u najvećoj mjeri onemogućeno jer ih je Rosaccio sve predočio jednakima, pa jedino ostaje mogućnost identifikacije na temelju njihovog položaja u odnosu na cjelokupni kompleks utvrda. Shodno tome, prikazani bastioni bili bi redom od sjevera kopnom prema luci: utvrda Revelin, kula sv. Luke, kula sv. Jakova, Minčeta, utvrda pred mostom od Pila, Bokar, bastion Mrtvo zvono, bastion sv. Margerite i utvrda sv. Ivana. Cfr. BERITIĆ, L., 1955., Plan V–VIII.

⁸² Ovaj lanac zamijenio je stariji, postavljen 1346. god., koji je bio osam puta duži te vrlo nepodesan i težak za natezanje. Na sjevernom kraju bio je privezan kod kule sv. Luke (na karti je ta kula kutna na unutrašnjoj strani luke) pa se odatle protezao do kule Mula u sklopu utvrde sv. Ivana. Što se tiče samog lukobrana, on je izgrađen 1484. god., na mjestu prethodnog lukobrana koji je predstavljao nasip od velikog kamenja, dugačak 51 m, jer nije udovoljavao zahtjevima koji su se pred njega postavljali – zaštititi luke od jugoistočnih vjetrova i valova te obrani luke od neprijateljskih napada. Cfr. BERITIĆ, L., 1955., 23; NIČETIĆ, A., 1986., 68; *Idem*, 1996., 158–161.

⁸³ To može potvrditi i zaključak u Vijeću umoljenih 1514., da se treba pobrinuti za zatvaranje luke između lukobrana i obale Ploča (odnosno do kopna), ali nema potvrde da je to i učinjeno. Cfr. BERITIĆ, L., 1955., 123.

⁸⁴ Veliki i Mali arsenal služili su za smještaj i opravke brodova Republike. Veliki arsenal iz XIII. st. bio je sastavni dio gradskih zidina, smješten po sredini luke. Imao je četiri odjeljenja koji su imali presvođene otvore prema luci kroz koje su se brodovi izvlačili van. Otvori Velikog arsenala zatvarali su se zazidavanjem. Mali arsenal utemeljen je 1409. Imao je tri odjeljenja s otvorima prema luci, zatvaranih rešetkom. Uz otvore Velikog i Malog arsenala postojala su još i dvojna vrata prema luci – Vrata ribarnice i Vrata od Ponte: BERITIĆ, L., 1955., Plan V; 1962., 1386; NIČETIĆ, A., 1996., 135, 143–144.

⁸⁵ Riječ je o poluotoku Prevlaci s rtom Oštro.

piramidalnim krovom (najjužnija od prikazanih) te Morsku tvrđavu.⁸⁶ Obje su sagrađene na strmoj morskoj obali. S K-11 se to može teško zaključiti jer su gotovo sve kule i utvrde predstavljene na isti način, a između utvrda i obale ostavljen je pojas praznog prostora. Osim vrata kojima su međusobno bili povezani dijelovi novskih utvrda, prema vani su postojala tri ulaza, koja, međutim, na prikazu nisu kartografirana.⁸⁷ Dodatna dinamičnost prikaza ostvarena je predočavanjem pokreta turske posade u središnjem dijelu utvrda, koja se priprema za obranu. S druge strane, kršćanske galije u Boki kotorskoj i iz pravca Kotora spremne su napasti grad. Na jarbolima galija se jasno mogu razabrati križevi. Osim što se time željela ilustrirati napeta vojno-politička situacija koja je vladala na tom dijelu obale, vjerojatno je autor namjeravao predočiti i neuspješnu opsadu Herceg Novog od strane Mlečana koja se stvarno zbila 1572. godine.⁸⁸

Uz kompleks utvrda grada, nešto poviše predočena je i Španjolska tvrđava, koju je španjolska vojska sagrađila na brježuljku za kratko vrijeme (1538.–1539. god.) kada je Herceg Novi bio u njihovom posjedu.⁸⁹ Ponovno osvajanje Herceg Novog od strane Turaka za relativno kratko vrijeme, pokazuje od kolike je važnosti za njih bila ova utvrda. Od prikazanih naselja u okolici Herceg Novog na desnom dijelu karte mogu se prepoznati Risan i mletački Perast.⁹⁰

Uspoređujući vedutu Herceg Novog s vedutama Zadra i Dubrovnika, može se uočiti da Herceg Novi djeluje dosta čvršćim i većim. Time je autor vjerojatno želio istaknuti njegovu trenutačno veliku važnost, budući da su Turci njime mogli gotovo u potpunosti kontrolirati plovidbu na ulazu u Boku kotorsku, a samim time i plovidbu prema Kotoru, najvažnijem mletačkom gradu na jugu istočnog Jadrana.

Unatoč takvom značaju Herceg Novog, Turci nisu uspjeli omesti mletačku

⁸⁶ BERITIĆ, L., 1962., 255.

⁸⁷ To je bila Velika kapija koja je gledala prema Sutorini, Trnovica na suprotnoj strani te Željezna ili Morska vrata prema obali: ČELEBI, E., 1973., 437.

⁸⁸ BERITIĆ, L., 1962., 254.

⁸⁹ Novi je zauzela kršćanska vojska (Mlečani i Španjolci) 1538. god. za vrijeme protuturskog rata 1537.–1540. god. Borbe su trajale tri dana, kad se turska posada predala na vjeru (uz uvjet da može neometano s obiteljima napustiti grad). Kada je ušla unutra, kršćanska vojska pobila je sve muslimane ne obazirući se na dana obećanja. Turci su uspjeli povratiti grad već 1539. god. Na Novi je tada krenulo oko 50 000 vojnika pod vodstvom Husref-bega, rumelijskog beglerbega, dok je mornaricom zapovijedao Hajrudin paša, te su zajedno opkolili grad sa svih strana. Ne mogavši odolijeti osmanlijskim napadima, kršćanska je vojska treći dan predala grad na vjeru; međutim, sada su Turci izvršili osvetu. Cfr. ČELEBI, E., 1973., 433–434.

⁹⁰ U drugoj pol. XVI. st. Turci u svojim rukama drže dio obale od Herceg Novog preko Morinja i Risna sve do Glogovca poviše Perasta, zatim Orahovac i Grbalj. Nakon neuspjele opsade Herceg Novog od strane Mlečana, Turci grade utvrdu Vrbanj kako bi s tog mjesta sprječavali plovidbu Mlečana Bokom. Grad Perast prvo je veće naselje koje je tada u vlasti Mlečana. Da kartografirano naselje zasigurno predstavlja Perast, vidljivo je po kršćanskim obilježjima, a uz to nije utvrđeno kao što to nije bio ni Perast sve do 1624. god., nakon čega se oko crkvice sv. Križa podiže utvrda. Cfr. BERITIĆ, L., 1962., 256; MARINOVIĆ, A., 1993., 195.

plovidbu Bokom, pa grade utvrdu Vrbanj, predočenu u radu vedutom K-12 (*FORTE DI BARBAGNO*).⁹¹

Ova utvrda je bila sagrađena nedaleko od tjesnaca Verige – mjesta gdje je Boka kotorska najuža, što se ne vidi s K-12 jer nije predočena i suprotna obala. Njezinom izgradnjom tijekom Ciparskog rata Turci su nastojali prekinuti plovidbu prema Kotoru i tako ga zauzeti. Utvrda je tipično vojno naselje izgrađeno u obliku četverokuta, s jarkom unutar kojeg je puštena voda i mostom preko jarka sa strane Novog. Bedemi utvrde izgledaju robusno, s puškarnicama i otvorima za topove. Sve to ne će spriječiti Mlečane da nepunu godinu dana nakon njezine izgradnje zauzmu tvrđavu. O njoj je, naime, ovisio opstanak Kotora kao najvažnijeg mletačkog grada na ovom području.

Dublje, u samom vrhu Boke kotorske smjestio se grad Kotor. Rosaccio ističe da je Kotor mletačka utvrda, jako dobro čuvana zbog blizine Turaka.⁹² Slijedi opis tog turskog okružja navođenjem gradova u rukama Osmanlija: na zapadu Risan (*Rasina*), u unutrašnjosti Srbica (*Seruiza*) i Žabljak (*Sabiacco*) u blizini Skadarskog jezera (*Lago di Scutari*), prema jugu Bar (*Antiuari*) podno Rumije (*Zocol*) te uz more na poluotoku između dvaju zaljeva grad Ulcinj (*Dulcigno*).

Prikaz grada Kotora i njegove uže okolice (K-13) pokazuje da je prostor grafički organiziran. Tako se u gradu već na prvi pogled može uočiti trobrodna katedrala sv. Tripuna s dva istovjetna zvonika, smještena ispred prostranog gradskog trga.⁹³ U podnožju brijega, uza zidine na zapadnoj strani, crkva je sv. Marije, a na suprotnoj crkva sv. Nikole. Nešto poviše katedrale, u podnožju brda, uz istočne gradske zidine prikazana je i crkva sv. Luke, jednobrodna bazilika s kupolom, također jedinstvena po

⁹¹ Veduta utvrde Vrbanj nije prikazana u izdanjima *Viaggia* iz 1598. i 1606. god., već je donosi Rosacciov *Viaggio* iz I. pol. XVII. st. u redakciji bakroresca i izdavača flamanskog porijekla Marcusa Christoph Sadelera koji je živio i djelovao u Veneciji. Budući da table ovog potonjeg izdanja nisu popraćene tekstom, tako se ni ova utvrda ne spominje u Rosacciovom tekstu donijetom u izdanjima iz 1598. i 1606.: ROSACCIO, G., 16[...], f. 22.

⁹² Grad Kotor je od XVI. st. bio glavni grad Mletačke Albanije. Ipak, treba napomenuti da je taj pojam i tijekom tog stoljeća bio proizvoljan i nije uvijek obuhvaćao isto područje. Tomu je bio uzrok što sva ta mjesta još nisu bila podvrgnuta nekoj posebno oformljenoj administrativnoj upravi za Dalmaciju, a posebno ni za Albaniju. Jednom se Kotor spominje kao grad Dalmacije, a drugi put Mletačke Albanije, koja je i prema jugu različito sezala, ponajviše u ovisnosti o proširenosti mletačkih posjeda. Pojmovi postaju donekle jasniji 1570., kada se u relaciji generalnog providura Dalmacije Zuanne de Lezze navodi da provincija Dalmacija počinje od grada Nina i proteže se do povrh Omiša, dok su u Albaniji četiri grada: Kotor, Budva, Bar i Ulcinj. No, ta situacija je potrajala dosta kratko jer su Bar i Ulcinj vrlo brzo nakon toga potpali pod tursku vlast. I nakon toga se ovaj prostor različito tretira. Cfr. NOVAK, M., 1965., 196–201. Za razliku od navedenog, kod Rosaccia se termin Albanija javlja isključivo kao geografska odrednica, bez ikakve političke konotacije, pa se ona na sjeveru proteže do granica sa *Schiauonijom*. Ipak, ta granica kod njega nije strogo definirana: jednom je ona predstavljena rijekom Bojanom, a drugi put kod grada Lješa i ušćem Drima u Jadransko more.

⁹³ LUKOVIĆ, N., 1951., 155–156.

izgledu.⁹⁴ I kompleks utvrda je dosta jasno predstavljen. Kule je lako međusobno razlikovati s obzirom da su vjerodostojno predočene. Na ušću rijeke Škudre najmasivniji je bastion Citadela. Uzvodno rječicom dvije su kule, Riva i Bembo, a između njih su riječna vrata koja vode na kameni most prema Škudri. S istočne strane utvrda, najbliže obali je kula nad izvorom Gordić pokraj kojega je izveden mandrač za smještaj i zaštitu brodova zbog strme obale. Još istočnije predočen je franjevački samostan. Grad je opasan zidinama i prema moru, a glavna gradska vrata, tzv. Morska vrata, slabo se razabiru. Nad gradom, na najvišoj točki brda je tvrđava sv. Ivana na istoimenom brdu, odakle se po strmini pružaju zidine do naselja.⁹⁵ Karta je važna i stoga što prikazuje napad Turaka na grad. Ni branitelji nisu pasivni, već uzvraćaju iz topova s bastiona Citadele.

Predočivši tursko okruženje Kotora kako bi istakao njegovu važnost,⁹⁶ Rosaccio nastavlja put iz Kotora prema izlazu iz Boke kotorske, gdje bilježi luku Rose na poluotoku Luštici (*porto Rose*). Šturi tekstualni opis koji slijedi dodatno je potkrijepljen prikazom Budve i okolice. Na tom prostoru predočeno je nekoliko uvala i luka na putu prema Levantu: selo Trašte (*Trasto ville*) s lukom (*porto di Trasto*), te grad i luka Budva (*Budoa*). Njihova važnost je utoliko veća što predstavljaju posljednje luke u mletačkom posjedu od Ciparskog rata (1570.–1573.) na dijelu obale do izlaza iz Jadrana i otoka Krfa. Za to područje donijet je i kartografski prikaz. Veduta grada i luke Budve s okolicom (K-14) dobro je orijentirana pomoću ruže vjetrova sa četiri glavne (označene) te četiri sporedne (neoznačene) strane svijeta.⁹⁷

Grad je pod vlašću Venecije, opasan zidinama s morske i kopnene strane. Ulaz u luku s kopnene strane onemogućavala su dva zida, jedan na jugozapadnoj, a drugi na jugoistočnoj strani kod tvrđavice zvane Kaštio. Raspoznaje se trobrodna katedrala i sjedište biskupije, crkva sv. Ivana Krstitelja. Upečatljivo djeluje i prikaz Morskih vrata

⁹⁴ LUKOVIĆ, N., o. c., 160–162.

⁹⁵ Koliko je grad bio važan, može posvjedočiti podatak da su zidovi utvrda bili visoki i do 20 m, široki do 10 m, a ukupna dužina zidina preko 5 kilometara: LUKOVIĆ, N., o. c., 154.

⁹⁶ Važnost Kotora za Mlečane nije proizlazila samo iz činjenice da se radi o najvećem naselju koje je na ovom dijelu obale u njihovim rukama, već je ona prvenstveno ekonomske naravi. Osim ekonomskog značenja samog grada, važan je bio i kao tranzitno središte. Naime, grad Kotor je tada, premda u manjoj mjeri nego Dubrovnik, ishodišna točka za karavanske putove prema unutrašnjosti, gdje su bile brojne kotorske trgovačke kolonije (Novo Brdo, Peć, Brskovo, Đakovica), odakle se lakše moglo nastaviti prema Carigradu. Zahvaljujući svom položaju, predstavljao je i sponu između balkanskih zemalja i talijanske obale: LUKOVIĆ, N., 1951., 145–146.

⁹⁷ Glavne strane svijeta označene su velikim slovima: T = tramontana (sjever), O = ostro (jug), P = ponente (zapad), te znak križa kojim se označavao smjer Kristova groba na istoku. Obično se za označavanje istoka u dokumentima i na kartama koristilo slovo L (levante = istok). Sjever je pak na kartama najčešće označavan vrhom strjelice, naročito ako se pojavljuje sam.

koja su uz Kopnena, što se ne vide, predstavljala jedini ulaz u grad.⁹⁸ Utvrde grada sa zidinama u dobrom su stanju, što znači da su predočene kao obnovljene nakon turskih opsada za vrijeme Ciparskog rata.⁹⁹

Tekst *Viaggia* u potpunosti prati navedeni kartografski prikaz. Ako se pogleda ruža vjetrova, doista se može zaključiti da je luka Trašte izložena jugu i jugoistočnjaku, onako kako se to navodi u tekstu. Rt Mogren, koji zatvara budvansku luku sa zapada, je preuveličan, a uvala na istočnoj strani grada u stvarnosti je dosta izduženija. Jugoistočno od grada pruža se otok Sv. Nikola (*scoiето*) s istoimenom crkvicom.

Plovidba dijelom obale koji slijedi bila je stoga nesigurnija i u najvećoj mjeri ovisila je o sveukupnim odnosima Mletačke Republike s Portom, pa su zbog toga škrte i Rosacciove obavijesti o ostatku plovidbenog puta Jadranom.

Situacija u ovom području može se jasno pratiti na Rosacciovoj regionalnoj karti akvatorija Boka kotorska – Drač (K-15). Njezinim prezentiranjem u *Viaggiu* nastoji se slikovno predočiti opis obale te ukazati na smjer daljnje plovidbe.

Karta nema orijentaciju geografskim križnjakom premda je on u ovakvom geografskom slijedu neophodan. Obala je dosta pojednostavljena te je predstavljena u smjeru pružanja W-E radi bolje preglednosti, premda se ona u stvarnosti približno pruža pravcem NW-SE. To dokazuje i pravac protezanja albanske obale, dobro predstavljene u odnosu na današnju crnogorsku obalu. Na lijevoj strani karte počinje ulazom u Boku kotorsku, u čijoj dubini je naglašen Kotorski zaljev (*Canal di Cataro*) koji s jedne strane zatvara poluotok Prevlaka s rtom Oštro, a s druge, istočne strane, poluotok Luštica.

Na dnu Boke kotorske kartografiran je Herceg Novi s pokretom vojske u njegovoj blizini. Poviše Herceg Novog uočava se turska utvrda Vrbanj kojom se nastojao zatvoriti uski prolaz Verige i tako Mlečanima onemogućiti plovidbu do Kotora. Sjevernije su dati prikazi Perasta i Kotora, u to doba pod mletačkom vlašću. Nasuprot Herceg Novom je Tivatski zaljev, u kojem poluotok s istaknutom crkvicom predstavlja otok Stradiote, a otočić južnije od njega otok Sv. Marka. Od poluotoka Luštice prema istoku slijedi Budva. Otočić Sv. Nikola i poluotok Sv. Stjepan zatvaraju njezinu luku. Na karti se ukratko može sažeti sadržaj prethodnih prikaza koji se odnose na ovo područje. U nastavku je Bar (*Antiuari*), kod kojega se već vide dva naselja, pa Ulcinj (*Dulcigno*) te konačno rijeka Bojana, koja izvire iz Skadarskog jezera (*Lago*), u koji se jednim svojim krakom ulijeva i rijeka Drim, a s drugim krakom kao Lješki Drim, na kojem je smješten Lješ, ulijeva se u more u Medovskom zaljevu. To ujedno predstavlja granicu između *schiauonskog* prostora i Albanije, pa je, shodno tome, i Skadar (*Scutari*) unutar *Schiauonije*. Od albanskih naselja predočeni su Lješ, kod kojeg je grješkom upisan toponim *S. Zorzi*,¹⁰⁰ te nešto južnije Drač (*Durazo*).

⁹⁸ LUKOVIĆ, N., 1951., 211.

⁹⁹ Najteže opsade grada zbile su se 1569. te 1571. godine: BERITIĆ, L., 1962., 258.

¹⁰⁰ Toponim *S. Zorzi* označava nekadašnju utvrdu, a danas samostan sv. Đorđa koji leži pokraj rijeke

Prva od luka na plovidbenom pravcu u turskom posjedu bila je luka Bar (K-16). Sudeći prema obilježjima istaknutim na utvrdi (križ i stijeg s likom lava), situacija na karti donosi stanje prije 1571. god., s obzirom da je te godine Bar potpao pod Turke.¹⁰¹

Od barskog naselja predočen je samo Stari Bar, udaljen 2 km od svoje luke. Može se uočiti da su gradske zidine proširivane radi razvoja grada. Prvobitni gradski bedemi imali su oblik trokuta. Najprije je grad u XV. st. obuhvatio predgrađa na južnoj i jugoistočnoj strani sa crkvom sv. Nikole. Vidljivo je da su noviji bedemi i kule viši i masivniji od prethodnih kako bi udovoljili fortifikacijskim zahtjevima što su se postavljali pred njih. Krajem XV. i početkom XVI. st. Venecija je proširila i ojačala obrambene zidine i na sjevernoj strani. U sjevernom dijelu prikazana je jedna dosta niska kula u samom gradskom prostoru, koja predstavlja ostatak prethodnih utvrda. Središnje mjesto na prikazu grada zauzima velika palača koju su podigli Mlečani u najstarijem gradskom dijelu, dok je u sjeveroistočnom, ograđenom prostoru istaknuta crkva sv. Venerande, okrenuta prema sjeveru. Glavni ulaz u grad bio je s južne strane i prije proširenja gradskih zidina, kroz kule na tom dijelu utvrda, do kojih vodi glavni put.¹⁰²

Ulcinj, sljedeći na plovidbenom putu, na sličan je način 1571. god. potpao pod Turke kao i Bar. Rosacciova veduta Ulcinja (K-17) to zorno ne pokazuje, s obzirom da je grad predstavljen kršćanskim obilježjima na vrhu kule. To upućuje na zaključak da je i ova karta starijeg datuma.

Prikaz je orijentiran kompasnom ružom vjetrova.¹⁰³ Kako je ovdje predočen dug potez obale, a grad Ulcinj prikazan znatno većim radi što bolje preglednosti, čitava obalna crta je morala biti stilizirano predstavljena. Grad je dobro utvrđen i čitav smješten na poluotoku. Izgrađen je na strmoj obali, što na karti nije dobro prikazano pa izgleda kao da je smješten na platou. Uočljiva je njegova najbolja utvrđenost na južnoj strani, gdje je strma obala bila najniža. Gradskom utvrdom dominira kula Balšića predočena na njezinom sjeveru, gdje se doista i nalazi. Na njoj su vidljive i nadgradnje koje je vršila mletačka uprava.¹⁰⁴ Nešto niže predstavljena je trobrodna crkva, pretvorena nakon turskog osvajanja u džamiju.

Bojane na crnogorskoj strani.

¹⁰¹ Grad je pao pod vlast Turaka izdajom mletačkog generala Donata, koji je, čuvši da se približava neprijatelj, napustio grad zajedno sa svojom vojnom postrojbom. Nakon toga stanovnicima nije preostalo ništa drugo do predaje, istina, pod povoljnim uvjetima: KOVALJEVSKI, J., 1999., 231.

¹⁰² Cfr. BERITIĆ, L., 1962., 260–261.

¹⁰³ Za razliku od geografskog križnjaka koji je na dosadašnjim prikazima u više navrata prezentiran s četiri ili osam zraka, ovdje na kompasnoj ruži imamo 16 približno jednakih zraka. Sjever nije označen slovom T (tramontana), već strjelicom koja predočava vrh kompasne magnetske igle.

¹⁰⁴ Kula datira iz druge pol. XIV. st., kada Ulcinj dolazi pod vlast Balšića, te postaje glavnim gradom Zete. Nakon propasti Zete, grad zauzima Venecija, u čijim je rukama do Lepantske bitke 1571. god. Cfr. BERITIĆ, L., 1962., 261; *Ulcinj, passim*.

Slijedi Skadar, predočen na K-18 s okolnim područjem. Autor nije stavio naglasak na sam grad, smješten na brdu Rozafa s istoimenom utvrdom, već mu je u prvom planu prostor od Skadra do mora. U tom smislu ovaj prikaz predstavlja uvećani segment prethodno analizirane karte akvatorija Boka – Drač. Za razliku od nje, na ovoj karti je predočen geografski križnjak, premda ni ovdje nije dobro provedena orijentacija. Ipak, ovim kartografskim radom autor donekle otklanja nedostatke prije spomenute karte – stavlja skadarsku tvrđavu na brdo, te vjerodostojnije predočava obalnu crtu te riječne rukavce Bojane i Drima. Rijeka Bojana prikazana je dosta širokom. Povezujući takvo njezino predstavljanje s prethodnom regionalnom kartom na kojoj je jedna galija svojim pramcem upravljena k ušću Bojane, želi se istaći njezina plovnost do pred sam grad Skadar. Ne zaboravlja se istaknuti da je ovo područje važno za Veneciju i s ekonomskog aspekta. Te obavijesti odnose se na uvoz sušene i usoljene ribe sa Skadarskog jezera i rijeke Bojane.¹⁰⁵

Važnije luke na albanskoj obali u turskom posjedu nisu imale toliko razvijene pomorske veze s ostalim istočnojadranskim lukama, ali su ipak donekle zadržale svoje značenje zbog veza s vlastitim zaleđem. U tom je smislu navedeno uz obalu svega nekoliko luka: Lješ (*Alessio*), Drač (*Durazzo*), Valona (*Valona*), a u unutrašnjosti grad Kruje (*Croia*) koji je spomenute luke povezivao sa zaleđem. O luci Lješ nema nikakvih obavijesti osim da je albanska luka na granici sa *Schiauonijom*.

Za grad i luku Drač, koji slijedi, također nema informacija, ali se zato prezentira njegova veduta zajedno s okolnim područjem (K-19). U središtu autorova interesa je gradska utvrda unutar koje je smješteno naselje. U rukama je Osmanlija, što se može zaključiti prema polumjesecu na stijegu tvrđave. Grad čuvaju i brojne turske galije. Lijevo od gradske utvrde ostatci su antičke Porte Romane,¹⁰⁶ a nešto sjevernije utvrde Lješa. Na drugoj strani grada, u uvali jugoistočno od grada, prikazan je i trgovački brod koji doplovljava u luku, čime se želi naglasiti važnost Drača i kao trgovačke luke.

Posljednje uporište koje se navodi na istočnoj jadranskoj obali prije izlaza iz Jadrana, jest grad i luka Valona, za koju se također donosi kartografski prikaz (K-20). I ovdje je u prvom planu luka (*P.^o della Valona*), dok je srednjovjekovna gradska utvrda predočena na brježuljku ponešto udaljenom od obale.

¹⁰⁵ Riječ je o vrsti ribe (belvica, bjelica) kvalitetnog mesa, koja se još naziva i ukljeva (tal. *scoranze*), kao sušena poznata i pod imenom sarag.

¹⁰⁶ Radi se o ostatcima antičkog Drača, izgrađenog nešto sjevernije od kasnijeg srednjovjekovnog naselja. Bio je od iznimnog značenja u doba ilirske premoći na tom području. Dolaskom rimske vlasti, grad nije ništa izgubio na značenju. Zbog svog vrlo povoljnog pomorskog položaja, blizine zapadne jadranske obale i dobrih kopnenih veza sa Solunom te odatle dalje prema Bliskom istoku, odigrao je značajnu ulogu u povezivanju istočnih rimskih provincija sa središtem Carstva – Rimom, a kasnije Istočnog i Zapadnog Rimskog Carstva: SCHWEIGER-LERCHENFELD, A., 18[...], 327–328.

Prikaz K-20 nije dobro orijentiran. Obalna crta na tom dijelu obale u stvarnosti se pruža u smjeru N-S, pa bi sjever (T) u situaciji prikazanoj na karti pokazivao istok.¹⁰⁷ Grad je pod vlašću Osmanlija, što se vidi po osmanskim obilježjima na utvrdama, džamijama te samim brodovima u luci i oko nje. Uočljivo je da se novo naselje Valona razvilo sjeverno od stare utvrde. Zanimljiv je način na koji su istaknute vrulje u južnom dijelu luke (desno od naziva). Njezin ulaz zatvaraju dva rta te otok Sazanit. Natpis pokraj otoka (*Caedoni*) ne označava njegov naziv, već nasipe kojima se nastoji skrenuti tok rijeke ili morske struje.¹⁰⁸ U ovom slučaju oni bi imali svrhu spriječiti nanošenje taloga što ga donosi struja pred ulaz u luku. Valona je jedina albanska luka o kojoj Rosaccio donosi nešto više obavijesti. One su u ovom slučaju vezane uz obilno iskorištavanje rudne soli te proizvodnju vina visoke kvalitete u njezinoj okolini.¹⁰⁹ U svakom slučaju, roba za kojom je u Veneciji vladala velika potražnja i zanimanje njezinih trgovaca.

Na temelju izloženog može se zaključiti da se plovidbene rute istočnom jadranskom obalom od antike pa do prvih stoljeća novog vijeka nisu bitno mijenjale, prvenstveno zbog gotovo neizmijenjenih plovidbenih uvjeta. Plovidbene rute srednjim i južnim Jadranom u razmatranom su razdoblju ovisile prvenstveno o važnosti pojedinih punktova na glavnom plovidbenom pravcu, kao odraz političke situacije i ekonomskih prilika koje su u 2. pol. XVI. st. ponajprije proizlazile iz odnosa Venecije s Portom. Razmatrano Rosacciovo djelo, koje je poslužilo za izradu ovog rada, o tome najzornije svjedoči.

¹⁰⁷ Za dobivanje prave predodžbe prikaz bi trebalo zarotirati udesno približno za 90 stupnjeva.

¹⁰⁸ BOERIO, G., 1856., 153.

¹⁰⁹ Iskorištavanje soli na području Valone vezano je uz određeni fenomen koji se tamo stoljećima ponavlja. Uz pomoć struja koje priteču uz obale Valone i navode more u geološke kraterne i otvore u stijenama koje su tu izložene suncu i vjetru, sol se stvara sama od sebe i "cvjeta" na površini, a tu pojavu bilježe najstariji kroničari. Cfr. MATVEJEVIĆ, P., 1995., 53.

BIBLIOGRAFIJA

I z v o r i

- ANDREIS, P., 1978., *Povijest grada Trogira*, 1–2, preveli i uredili V. Rismondo i V. Gligo, Split, 1977.–1978.
- CORONELLI, V. M., 1688., *Mari, Golfi, Isole, Spiaggie, Porti, Citta, Fortezze, Ed altri Luoghi Dell'Istria, Quarner, Dalmazia, Albania, Epiro, e Livadia, Delineati, e Descritti Dal P. Generale Coroneli*, III-IV, Venezia, 1688. (Arheološki muzej, Split; Povijesni arhiv, Zadar)
- ČELEBI, E., 1973., *Putopis: Odlomci o jugoslavenskim zemljama*, preveo i priredio M. Kreševljaković, Sarajevo, 1973.
- FUSKO, P., 1990., *Opis obale Ilirika*, prevela i priredila B. Kuntić-Makvić, Zagreb, 1990.
- KOZLIČIĆ, M., 1995., *Monumenta cartographica maris Adriatici Croatici. Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana*, Zagreb, 1995.
- MARKOVIĆ, M., 2001., *Hrvatski gradovi na starim planovima i vedutama*, Zagreb, 2001.
- Portolano (II)*, [s. n.], 1584., *Nel qual si dichiara minvtamente del sito di tvtti i porti, qvali sono da Venetia in Leuante, & in Ponente: & d'altre cose vtilissime, et necessarie à i Nauiganti*, In Venetia appresso gli Heredi di Francesco Rampazetto, 1584.
- ROSACCIO, G., 1598., *Viaggio da Venetia, a Costantinopoli Per Mare, e per Terra, insieme quello di Terra Santa. Da Giosepe Rosaccio con brevità descritto*, Venezia, 1598., Faksimilno izdanje. Priredila "Edizioni della Laguna S.R.L.", Mariano del Friuli, 1992.
- ROSACCIO, G., 1606., *Viaggio da Venetia, a Costantinopoli Per Mare, e per Terra, insieme quello di Terra Santa. Da Giosepe Rosaccio con brevità descritto. Nel quale, oltre a Settantadue disegni, di Geografia, e Corografia si discorre, quanto in esso Viaggio, si ritroua. Cioe. Citta, Castelli, Porti, Golfi, Isole, Monti, Fiumi, e Mari, Opera utile, a Mercanti, Marinari, a Studiosi di Geografia. Appresso Giacomo Franco. 1606. Stampata in Calle dalle Vele Appresso Nicolo Moretti*, Venezia, 1606., Faksimilno izdanje. Priredio D. Budiša, Zagreb, 1990.
- ROSACCIO, G., 16[...], *Viaggio da Venetia, a Costantinopoli Per Mare, e per Terra, insieme quello di Terra Santa. Redatto da Marcus Christoph Sadeler*, Venezia 16[...], Faksimilno izdanje. Priredio "Filippi Editore, Venezia", 1984.

L i t e r a t u r a

- BABIĆ, I., 1984., *Prostor između Splita i Trogira. Kulturnohistorijska studija*, Trogir, 1984.
- BABIĆ, I., 1987., *Trogir*, Split, 1987.
- BALDACCI, O., 1953., Ricerche geografiche sulle isole Tremiti, *Bollettino della società geografica italiana*, 90 (1953.), str. 341–410.
- BERITIĆ, L., 1955., *Utvrđenja grada Dubrovnika*, Zagreb, 1955.

- BERITIĆ, L., 1962., Obalna utvrđenja na našoj obali, *Pomorski zbornik*, 1 (1962.), ed. JAZU, str. 217–264.
- BERITIĆ, L., 1962., Urbanizam dubrovačkih luka, *Pomorski zbornik*, 2 (1962.), ed. JAZU, str. 1383–1392.
- BOERIO, G., 1856., *Dizionario del dialetto veneziano*, Venezia, 1856. (Faksimilno izdanje. Priredio Giunti editore, Firenze, 1993.)
- BOŽANIĆ, J., 1997., Milenij ribarstva na otocima viškog arhipelaga, *Zbornik radova: Tisuću godina prvoga spomena ribarstva u Hrvata*, Zagreb, 1997., str. 289–307.
- CALVI, L., 1925.–26., La Dalmazia nel commercio adriatico fino al periodo moderno, *La rivista dalmatica*, 8 (1925.–26.), 1, str. 29–36; 2, str. 55–58; 3–4, str. 89–95.
- CESSI, R., 1953., *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Firenze, 1953.
- COSTANTINI, C., 1864., *Guida pratica per la navigazione del mare Adriatico*, Trieste, 1864.
- ČOLAK, N., 1962., Naše ribarstvo do pada Mletačke Republike, *Pomorski zbornik*, 1 (1962.), ed. JAZU, str. 393–424.
- ČVRLJAK, K., 1995., *Znameniti putnici u Skradinu i na Krki*, Zagreb – Skradin, 1995.
- Daljinar*, 1977. = *Daljinar Jadranskog mora*, Split, 1977.
- DUBOKOVIĆ-NADALINI, N., 1970., Gradnja i povijest crkve-tvrđave u Jelsi, *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, 18 (1970.), str. 101–129.
- ERCEG, I., 1989., Pregled "solana" i proizvodnje soli duž istočnojadranske obale (doba feudalizma), *Jadranski zbornik*, 13 (1986.–1989.), str. 119–131.
- FAZINIĆ, A., 1989., Srednjovjekovne zidine grada Korčule, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti*, 12–13 (1988.–1989.), str. 81–89.
- FILIPOVIĆ, R., 1957., Shakespearova Ilirija, *Filologija*, 1 (1957.), 1, str. 123–139.
- FIRIĆ, V., 1996., *Tvrđava Klis*, Klis, 1996.
- FISKOVIĆ, C., 1972., Stara korčulanska brodogradilišta, *Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru*, 20 (1972.), str. 75–104.
- FORETIĆ, V., 1940., *Otok Korčula u srednjem vijeku do 1420.*, Zagreb, 1940.
- FORETIĆ, V., 1947., Neki historijski podaci o brodogradnji na Korčuli, *Pomorstvo*, 2 (1947.), 7, str. 15–17.
- FORETIĆ, V., 1952., Iz povijesti korčulanske brodogradnje, *Brodogradnja*, 3 (1952.), 1, str. 32–36; 2, str. 84–90; 3, str. 136–139; 4, str. 179–181; 5, str. 231–234; 6, str. 271–274.
- FORETIĆ, V., 1980., *Povijest Dubrovnika do 1808.*, 1–2, Zagreb, 1980.
- HERKOV, Z., 1971., *Mjere Hrvatskog primorja s osobitim osvrtom na solne mjere i solnu trgovinu*, Rijeka, 1971.

- HERKOV, Z., 1977., Prinos za poznavanje naših starih mjera za dužinu i površinu, *Zbornik Historijskog instituta JAZU u Zagrebu*, 8 (1977.), str. 143–215.
- KATIČIĆ, R., 1989., Diomed na Jadranu, *Godišnjak Centra za balkanološka ispitivanja ANUBiH*, 25 (1989.), str. 39–78.
- KATIĆ, L., 1952., Solinski mlinovi u prošlosti, *Starohrvatska prosvjeta*, 2 (1952.), str. 201–219.
- KEČKEMET, D., 1962., Urbanistički razvoj splitske luke, *Pomorski zbornik*, 2 (1962.), ed. JAZU, str. 1393–1438.
- KEČKEMET, D., 1980., Splitska utvrda Kamen, *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, 22 (1980.), (*Fiskovićev zbornik*, II, Split, 1980.), str. 120–136.
- KEČKEMET, D. – JAVORČIĆ, I., 1984., *Vranjic kroz vjekove*, Split, 1984.
- KIRIGIN, B., 1996., Arheološka baština Palagruže, *Zbornik Palagruža – Jadranski dragulj*, Split – Kaštela, 1996.
- KIRIGIN, B. – ČAČE, S., 1998., Archaeological Evidence for the Cult of Diomedes in the Adriatic, *Hesperia*, 9 (1998.), str. 63–110.
- KISIĆ, A., 1991., Brodograđevna tradicija u Dubrovniku, *Dubrovački horizonti*, 31 (1991.), str. 31–37.
- KLAIĆ, V., 1878., *Prirodni zemljopis Hrvatske*, Zagreb, 1878.
- KOJIĆ, B., 1967., Značenje Jadranskog mora kao svjetskog plovnog puta, *Pomorski zbornik*, 5 (1967.), str. 1–32.
- KOVALJEVSKI, J., 1999., *Crna Gora i slovenske zemlje*, Podgorica, 1999.
- KOZLIČIĆ, M., 1990.a, *Historijska geografija istočnog Jadrana u starom vijeku*, Split, 1990.
- KOZLIČIĆ, M., 1990.b, *Istočni Jadran u Geografiji Klaudija Ptolemeja*, Zagreb, 1990.
- KOZLIČIĆ, M., 1993., *Hrvatsko brodogradnja*, Split – Zagreb, 1993.
- KOZLIČIĆ, M., 1995.b, Beautemps-Beaupre o Jadranu 1806. godine, *Pomorski zbornik*, 33 (1995.), str. 259–279.
- KOZLIČIĆ, M., 1996., Otok Palagruža na antičkim pomorskim putovima, *Zbornik Palagruža – Jadranski dragulj*, Split – Kaštela, 1996.
- KOZLIČIĆ, M., 1997., Plovidba Jadranom 14.–16. stoljeća u putničkim izvješćima, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, sv. 35/22 (1997.), str. 257–279.
- KOZLIČIĆ, M., 2000., The Defensive System of Adriatic Navigation, *Histria antiqua*, 6 (2000.), str. 49–124.
- LIRUTI, G. G., 1830., *Notizie delle vite ed opere scritte de letterati del Friuli*, 4, Venezia, 1830., str. 166–169.
- LUCCHETTA, G., 1984., Viaggiatori, geografi e racconti di viaggio dell'età barocca, *Storia*

- della cultura veneta*, 4 (1984.), 2, str. 201–250.
- LUETIĆ, J., 1962., Povijest pomorstva Dubrovačke Republike – sažeti pregled, *Pomorski zbornik*, 2 (1962.), ed. JAZU, str. 1699–1724.
- LUKOVIĆ, N., 1951., *Boka Kotorska*, Cetinje, 1951.
- Male karte = Male karte. Jadransko more – istočna obala*, Split, 2000.
- MARIENI, G., 1830., *Portolano del mare adriatico*, Milano, 1830.
- MARINOVIĆ, A., 1993., Boka kotorska od najstarijih vremena do početka XX. stoljeća, *Dubrovnik*, 4 (1993.), 4, str. 184–205.
- MATIJAŠIĆ, R., 1998., Putopisi i starinoznanstvo XVII. i XVIII. stoljeća na našoj obali, *Nova Istra*, 3 (1998.), 10, str. 122–132.
- MATKOVIĆ, P., 1898., Putovanja po Balkanskom poluotoku XVI. vieka. XVII. Putopisi Jos. Rosaccia i M. Quada, put u Carigrad L. Bernarda, Tr. Korobejnikova i Gj. Douse, *Rad JAZU*, 136 (1898.), str. 1–96.
- MATUZ, J., 1992., *Osmansko Carstvo*, Zagreb, 1992.
- MEDINA, P. de, 1554., *L'arte del Navegar (Tradotta de lingua spagnola in volgar italiano)*, Venezia, 1554.
- MULJAČIĆ, Ž., 1971., Naša obala u najstarijim talijanskim portulanima, *Pomorski zbornik*, 9 (1971.), str. 131–153.
- MUŠNJAK, T., 1982., Mjerila na starim zemljopisnim kartama, *Arhivski vjesnik*, 25 (1982.), str. 47–64.
- NIČETIĆ, A., 1986., Luka starog Dubrovnika, *Naše more*, 33 (1986.), 1-2, str. 61–71.
- NIČETIĆ, A., 1996., *Povijest dubrovačke luke*, Dubrovnik, 1996.
- NIKŠIĆ, G., 1988., Nove spoznaje o Hektorovićevo Tvrdlju, *Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji*, 27 (1988.), str. 195–211.
- NOVAK, G., 1932., *Naše more*, Zagreb, 1932.
- NOVAK, G., 1964., Vis kroz stoljeća, *Pomorski zbornik*, 2 (1964.), str. 545–556.
- NOVAK, G., 1972., *Hvar kroz stoljeća*, Hvar, 1972.
- NOVAK, G., 1976., Šibenik u razdoblju mletačke vladavine, *Šibenik. Spomen zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976., str. 133–288.
- NOVAK, G., 1978, *Povijest Splita*, 1-2, Split, 1978.
- NOVAK, M., 1965., *Autonomija dalmatinskih komuna pod Venecijom*, Zadar, 1965.
- NOVAK, M., 1965., Zadar – glavni grad mletačke Dalmacije i Albanije, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12 (1965.), str. 187–202.

- OMAŠIĆ, V., 1986., *Povijest Kaštela od početka do kraja XVIII. stoljeća*, Split, 1986.
- Opći šematizam*, 1975. = *Opći šematizam Katoličke crkve u Jugoslaviji. Cerkev u Jugoslaviji 1974.*, Zagreb, 1975.
- ORTOLANI, M., 1948., Le isole dalmate, *Rivista geografica italiana*, 55 (1948.), str. 186–203, 255–276.
- PANELLA, A., 1917., Fra Paolo Sarpi e il dominio dell'Adriatico, *Rivista d'Italia*, 20 (1917.), 1, str. 581–604.
- PAVIĆ, M., 2000., Plovidbena ruta sjevernim Jadranom u izolaru Giuseppea Rosaccija, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, sv. 42/2000., str. 173–194.
- PEDERIN, I., 1990., *Mletačka uprava, privreda i politika u Dalmaciji (1409–1797)*, Dubrovnik, 1990.
- Peljar*, 1952. = *Peljar po Jadranu. I. dio. Istočna obala. Od Soče do sjevernog Krfskog kanala*, Split, 1952.
- Peljar*, 1973. = *Peljar I. Jadransko more. Istočna obala*, Split, 1973.
- Peljar*, 1983. = *Peljar I. Jadransko more. Istočna obala*, Split, 1983.
- Peljar*, 1989. = *Peljar za male brodove. Istočna obala Jadranskog mora*, Split, 1989.
- PENZAR, B. – PENZAR, I. – ORLIĆ, M., 2001., *Vrijeme i klima hrvatskog Jadrana*, Zagreb, 2001.
- PETRICIOLI, I., 1962., Urbanistički razvoj zadarske luke, *Pomorski zbornik*, 2 (1962.), ed. JAZU, str. 1453–1466.
- PETRICIOLI, I., 1965.a, Ikonografija Zadra do pada Mletačke Republike, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12 (1965.), str. 493–526.
- PETRICIOLI, I., 1965.b, Lik Zadra u srednjem vijeku, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12 (1965.), 143–186.
- PETRICIOLI, I., 1965.c, Novi rezultati u istraživanju zadarskih srednjovjekovnih fortifikacija, *Diadora*, 3 (1965.), 3, str. 169–203.
- PRIJATELJ, K., 1951., *Spomenici Splita i okolice*, Split, 1951.
- RAUKAR, T., 1977., Venecija i ekonomski razvoj Dalmacije u XV. i XVI. stoljeću, *Radovi Instituta za hrvatsku povijest*, 10 (1977.), str. 203–225.
- RAUKAR, T. et al., 1987., *Prošlost Zadra. Zadar pod mletačkom upravom*, 3, Zadar, 1987.
- SABALICH, G., 1927., Venezia, l'Adriatico e gli Schiavoni, *Archivio storico per la Dalmazia*, 20 (1927.), 11, 1927., str. 3–12.
- SCHWEIGER-LERCHENFELD, A., 18[...], *L'Adriatico e il suo litorale*, Milano, 18[...].
- SKOK, P., 1950., *Slavenstvo i romanstvo na jadranskim otocima. Toponomastička ispitivanja*,

I–II, Zagreb, 1950.

STRGAČIĆ, A. M., 1965., Nazivi za glavne vjetrove na Jadranu u XVI. stoljeću, *Pomorski zbornik*, 3 (1965.), str. 1079–1093.

Šibenik, 1976. = *Spomen zbornik o 900. obljetnici*, Šibenik, 1976.

TRALJIĆ, S. M., 1965., Zadar i turska pozadina od XV. do potkraj XIX. stoljeća, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12 (1965.), str. 203–227.

Ulcinj, 1989. = *Ulcinj – turistički vodič*, Zagreb, 1989.

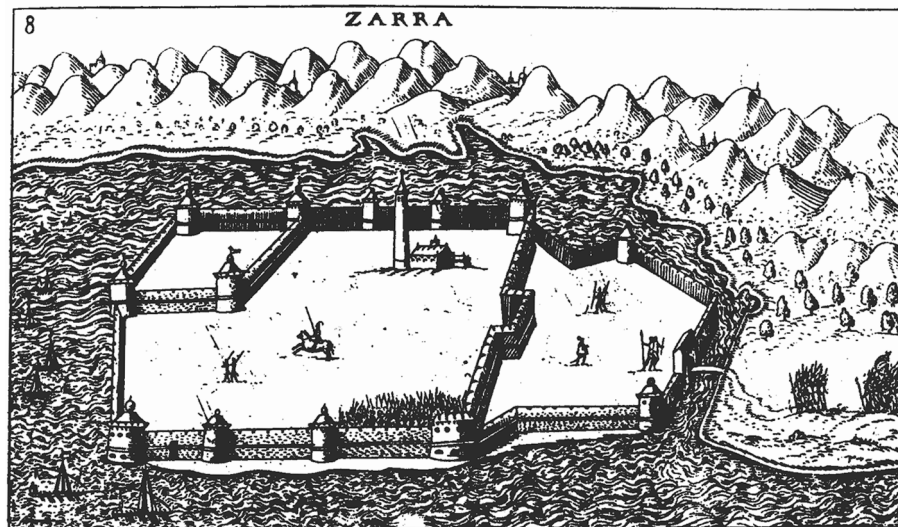
VERONESE, B., 1987., La navigazione dal secolo decimosesto al secolo decimonono, *Rivista marittima*, 120 (1987.), 4, str. 57–77.

VOJE, I., 1989., Nepoznati plan Zadra iz 1571. godine, *Zadarska revija*, 38 (1989.), 4, str. 359–364.

ZANINOVIĆ, M., 1994., Ranokršćanske crkve kao postaje plovnoga puta duž istočnog Jadrana, *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku*, 86 (1994.), str. 125–146.

ŽUPANOVIĆ, Š., 1995., *Hrvati i more: Ribarstvo. Od koga Hrvati naučiše ribarstvo i ribarsku terminologiju?*, 1–2, Zagreb, 1995.

ŽUPANOVIĆ, Š., 1997., Hrvati i more – pregled povijesti ribarstva u Hrvata (995.–1995.), *Zbornik radova: Tisuću godina prvoga spomena ribarstva u Hrvata*, Zagreb, 1997., str. 39–68.



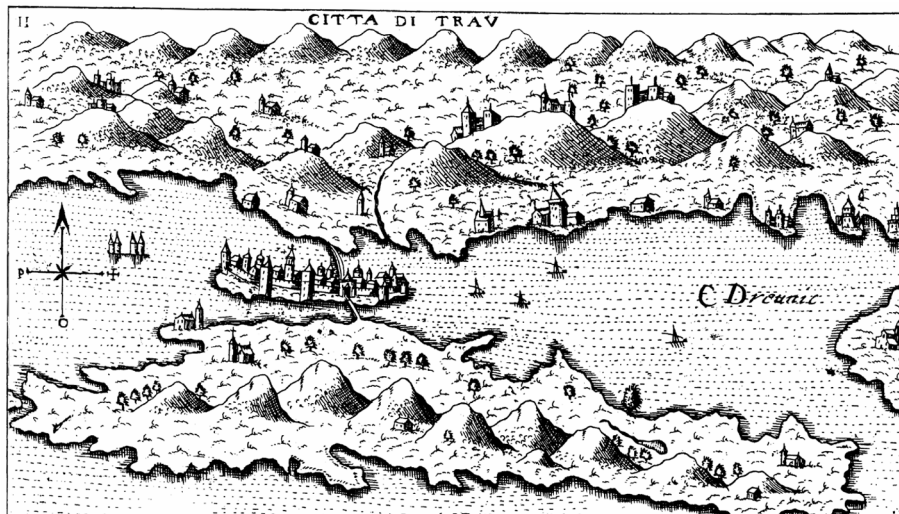
K-1: Zadar



K-2: Šibenik



K-3: Skradin



K-4: Trogir



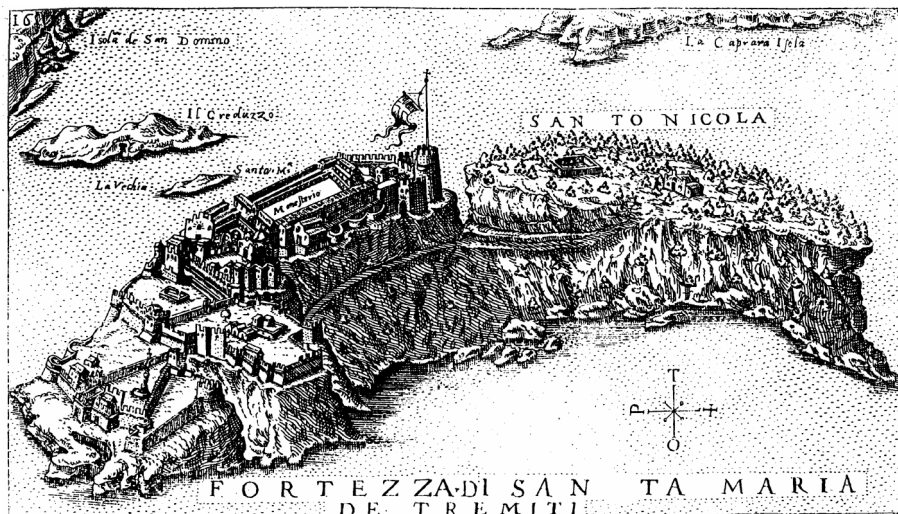
K-5: Klis



K-6: Split



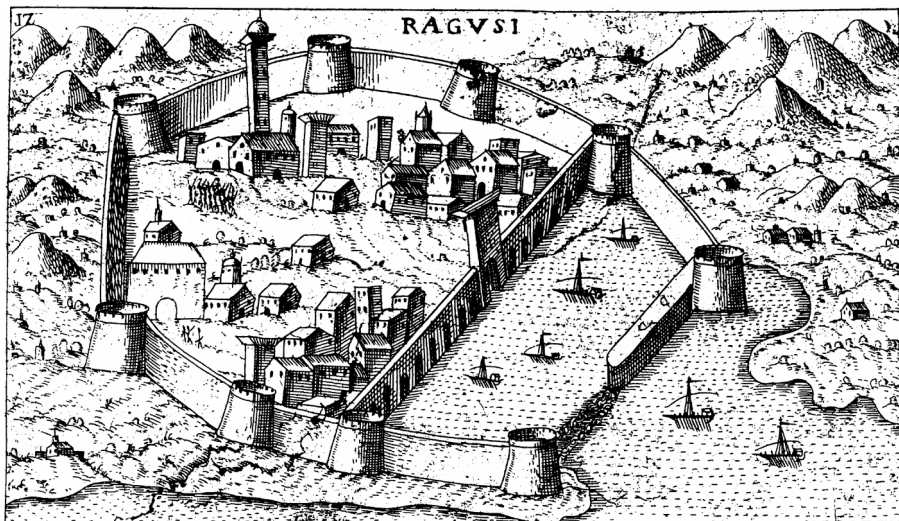
K-7: Otok Hvar



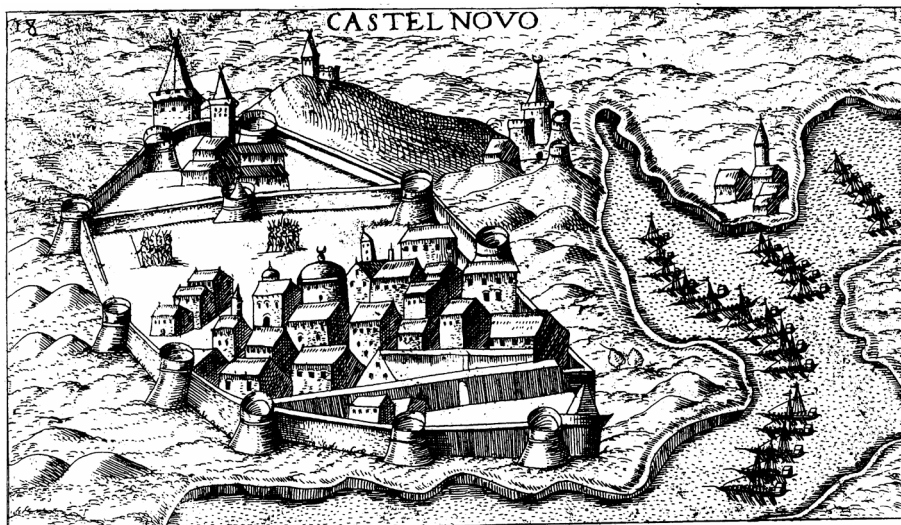
K-8: Tremiti



K-9: Otok Korčula



K-10: Dubrovnik



K-11: *Herceg Novi*



K-12: *Utvrdra Vrbanj*



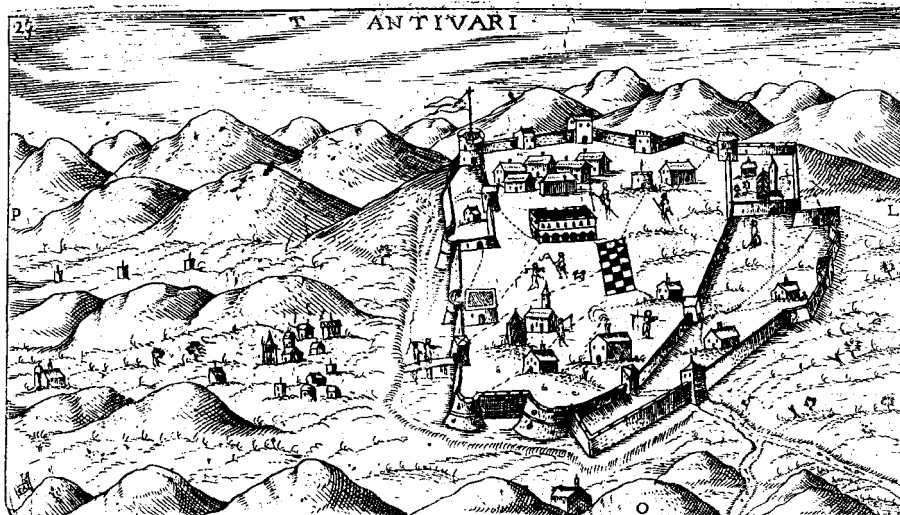
K-13: Kotor



K-14: Budva



K-15: Akvatorij Boka – Drač



K-16: Bar



K-17: *Ulcinj*



K-18: *Skadar*



K-19: *Drač*



K-20: *Valona*

*Milorad Pavić: NAVIGATIONAL ROUTES ON THE MIDDLE AND SOUTHERN
ADRIATIC IN GIUSEPPE ROSACCIO'S VIAGGIO*

Summary

Viaggio da Venetia a Constantinopoli is the work of the Italian XVIth and XVIIth century writer, humanist and cartographer Giuseppe Rosaccio in which is described the navigational route from Venice to Istanbul. The work went through a number of editions of which the most famous are those from 1598 and from 1606.

The book does not restrict itself to describing those parts of the eastern Adriatic littoral which belong to today's political-territorial or the former ethnic Croatian space but describes also the part of the coast from Boka Kotorska to Valona and the exit from the Adriatic Sea. For this paper the most important parts of the *Viaggio* are those immediately devoted to the description of the navigational route. However, the article also brings under scrutiny those facts which relate to other aspects (economic, historical, travel-related and others) as well as the accompanying cartographic inscription of navigational points which enable us to view the question of the navigational routes along the eastern coast of the middle and southern Adriatic in the *Viaggio* in a satisfying fashion.

Despite the economic advantages of shipping and the development of navigational tools in the XVth and the XVIth centuries, the long journey by ship along the eastern Adriatic continued to stay close to the shore primarily as a safeguard against storms at sea and the choice of ports of entry depended on the purpose and the ultimate destination of the voyage. From Venice ships would after having passed Zadar continue towards Šibenik following the shoreline. Depending on the state of relations between the Turks and Venice the ship would, if necessary, sail up to Skradin. Trogir and Split were the next more important ports. The voyage from Split could be continued following the shore or more frequently it made its way among the middle Adriatic islands of Šolta, Brač, Vis and further on to Korčula and Dubrovnik – the most important maritime destination on the Adriatic after Venice itself. The most important transversal navigational route over the Adriatic also went through the said middle Adriatic islands, by way of Palagruža and the Tremiti islands to the western Adriatic shore. Kotor was an unavoidable port of call for Venetian ships. After the bay of Boka Kotorska and Budva the navigational route continued along the shore controlled by the Turks, by the port of Ulcinj, Drač and Valona to the point of leaving the Adriatic.

Viewed as a whole, the importance and significance of points on the route determined, not only from the navigational but also from the economic and the cultural aspects, different layouts within the main navigational routes along the shores of the eastern Adriatic.