

## LUČKE I CARINSKE ODREDBE SPLITSKOGA STATUTA I RAZVOJ GRADSKE LUKE

UDK: 627.2 (497.5 Split) (091)  
352.07 (497.5 Split) (094.7): 627.2 (091)  
Stručni rad  
Primljeno: 15. XI. 2003.

DOMAGOJ MIJAN  
Gundulićeva 20  
21000 Split, HR

*Ovaj rad povezuje Splitski statut i razvoj gradske luke, s posebnim naglaskom na odredbe koje se tiču lučkog urbanizma i ekologije. Iz teksta je razvidno da su stari Splićani poklanjali veliku pozornost luci i gradskoj ekologiji. Ujedno se uspoređuju splitske statutarne odredbe s onima u Zadarskom i Dubrovačkom statutu.*

Nakon što je izgubila svoju prvotnu namjenu, Careva odmarališta, Dioklecijanova se palača postupno pretvarala u grad. Teško je odrediti granicu nastanka Splita kao grada, ali je sigurno da se to dogodilo već prije pada Salone. Urbanizacija Palače nastaje sklanjanjem u nju izbjeglica iz porušene i popaljene Salone sredinom VII. st. Gradovi koji su preživjeli slavensku najezdu postali su doslovno romanski otoci u slavenskome moru. Jedina sigurna komunikacija između Zadra, Trogira, Splita i Dubrovnika bila je pomorska. Zanimljivo je da su, osim Splita, svi navedeni gradovi podignuti na poluotocima, tako da podsjećaju na brodove koji su u svakom trenutku spremni otisnuti se na pučinu; poluotočni položaj olakšavao im je obranu. U sljedećim stoljećima dolazi do postupnog suživota romanskog i slavenskog življa u Splitu, a potom slavenski element sve više prevladava. Udio biskupa u životu grada tih prvih stoljeća bio je velik, o čemu svjedoči i podatak

da su oni od carine koju su strani brodovi plaćali pri ulazu u splitsku luku dobivali jednu desetinu. U XI. stoljeću Split je već najmoćniji i najbogatiji grad na našoj obali, jer plaća 200 zlatnih dukata hrvatskim vladarima kao *tributum pacis*, dok drugi gradovi plaćaju polovicu tog iznosa. Takav Split morao je imati i razvijenu luku i izgrađenu trgovačku mornaricu. On se tim više morao oslanjati na more i svoju luku jer u doba kada nije bio u sklopu hrvatske države, imao je tek vrlo malo kopneno zaleđe. Ugovor Splita s Venecijom iz godine 1097. kojim Splićani obećaju venecijanskoj floti jednu *saginu* i dvije galije kao pomoć u križarskom pohodu, također govori o snazi splitske mornarice. Godine 1107. sklapa Split ugovor s ugarskim kraljem Kolomanom kojim se obvezuje se da će od prihoda gradske luke što ga plaćaju strane lađe dvije trećine pripasti kralju, jedna gradskom knezu, a desetina biskupu. Takav su ugovor potpisali i drugi dalmatinski gradovi. I Kolomanovi nasljednici Stjepan II., Gejza II. i Andrija II. potvrdili su taj ugovor, oslobađajući Splićane koji trguju na kopnu ili na moru da kralju plaćaju ikakvu daću. Istodobno je Koloman ostavio Splitu i drugim dalmatinskim gradovima potpunu autonomiju. Da bi bolje razvio i osigurao pomorsku trgovinu, sklapa Split trgovačke ugovore s ostalim gradovima; tako godine 1169. s Pisom, 1192. s Piranom i 1239. s Trogirom, kome za eventualnu obranu obeća poslati u pomoć četiri *saetti*. Splitska luka je već tada toliko razvijena da je smatrana najpovoljnijom lukom Ugarsko-Hrvatskog Kraljevstva. To dokazuje poslanstvo protivnika Andrije II. koje preko Splita ide u Carigrad kao i ukrcavanje čitave križarske vojske kralja Andrije II. na lađe u splitskoj luci, kojom prigodom Splićani daju kralju kao pratnju do Drača dvije galije. Split je tada, u XIII st., imao blizu 10.000 stanovnika, od kojih 2000 sposobnih za oružje. Opisujući rat koji Splićani vode s Trogirom, Toma Arhiđakon spominje da Splićani imaju mnogobrojno brodogradnje. Split sve više razvija pomorsku trgovinu, sklapa trgovačke ugovore s drugim gradovima, tako 1274. g. s Melfima i Napuljskim Kraljevstvom. Osobito je živa trgovina s Apulijom, a na kopnu u idućem stoljeću s Bosnom, pa Split postaje glavna izvozna i uvozna luka istočne jadranske obale za područje današnje Bosne i Hercegovine, a njegovi brodovi plove Jadranskim, Jonskim i Egejskim morem. Iz

Splita se preko mora najviše izvozilo drvo, vunene tkanine, meso, grah i dr., a uvezilo ulje, žito, sol i dr.<sup>1</sup>

Zbog važnosti luke, Splitska je komuna za vrijeme svoje najveće autonomije, godine 1312., kad dolazi do sastavljanja Statuta u njega unijela niz odluka koje su posvećene carinsko-lučkim problemima. Prema prvoj odredbi, koja je određivala pomorsku uvoznu carinu, svi splitski trgovci dužni su napovratku s plovidbenog pothvata platiti uvoznu carinu,<sup>2</sup> ali u tekstu ove odredbe nije precizirano kolika bi ta carina bila. U slučaju da su se vraćali iz dalmatinskog područja: Dubrovnika, Zadra, Trogira, Šibenika, Omiša ili s otoka, nisu plaćali uvoznu carinu. Sljedeća odredba Splitskog statuta točno određuje kako se plaća uvezna carina. svaki brod nosivosti tisuću modija morao je platiti pedeset solida, a ako je bio veće nosivosti, platio bi razmjerno svojoj veličini.<sup>3</sup> Nove statutarne odredbe donesene 1350. određivale su isto.<sup>4</sup> Nova odredba izričito se poziva na prethodnu, koja je regulirala pomorsku carinu, tako da možemo reći da je sve ostalo po starom. Sličnu odredbu koja regulira plaćanje brodova koji uplove u luku i gdje se pravi razlika između brodova koji dolaze s područja Dalmacije i ostalih, ima i Dubrovački statut, u kojem je ta odredba, među svim našim statutima, najpreciznije donesena.<sup>5</sup> Poseban položaj Dalmatinaca u odnosu na druge strance (u srednjem vijeku stranci su svi koji žive izvan određene jurisdikcije) vidi se iz odredbe Dubrovačkog statuta gdje se navodi da svi Dubrovčani i Dalmatinci plaćaju Komuni jednaku taksu za prodanu ribu, to jest desetinu njezine prodane vrijednosti.<sup>6</sup> Dalmatinci su pred dubrovačkim sudom imali povlašteni položaj, što je posebno napomenuto u jednoj odredbi.<sup>7</sup> Kako je kod plaćanja carina za strance često dolazilo do sukoba, odlučio je dubrovački knez s Malim i Velikim vijećem dana 3. lipnja 1385. da svaki strani trgovac koji doveze trgovačku robu u Dubrovnik radi prodaje, treba platiti carinu u visini od 3 posto vrijednosti robe.<sup>8</sup> Oslobođeni plaćanja bili su Venecijanci, Dalmatinci, Jakinjani (Ankonitanci), Slaveni i oni (ne spominju se poimenično u toj statutarno odredbi) s kojima su Dubrovčani sklopili dogovore o oslobađanju od plaćanja carine.<sup>9</sup> Zadarski statut nema odredaba koje bi regulirale pomorskocarinsku problematiku, osim odredbe o jarbo-

larini, koja je donesena tek 1424. godine u sklopu reformacija.<sup>10</sup> U toj odredbi se navodi da je to *stari običaj*, koji dotad nije bio popisan i kodificiran.

U Splitskom statutu bilo je također navedeno kako se plaća carina na drvenu građu koja je pomorskim putem dovezena u Split.<sup>11</sup> Od cjelokupnog tereta napravilo bi se onoliko dijelova drva koliko je bilo mornara na brodu. Jedan mornarski dio pripadao je izravno brodu. Od drugog mornarskog dijela polovicu je dobivao zakupnik carine, a druga polovica je ostajala mornarima za troškove. Od svojega dijela zakupnik carine morao je dati kanoniku četvrtinu. Splitski mornari koji su drva donosili kući za sebe, nisu bili dužni ni na kakvu daću. Mornari su također dobivali ostale dijelove koji su ostali nakon što je namiren brod i zakupnik carine. Strani građani također nisu bili obavezni ni na kakvu daću. U slučaju da je građanin, prevozeći ih, drva prodao, bio je dužan zakupniku carina dati razmjerno u novcu koliko bi mu inače dao u drvima. Dubrovački statut ima sličnu odredbu.<sup>12</sup>

U četvrtoj knjizi Splitskoga statuta postoje još dvije odredbe koje su protekcionističke s pomorskog stajališta. Prema prvoj nitko nije smio dati svoju lađu ili vinske posude u najam nekome tko bi kupio vino u Trogiru, Omišu ili na otocima da bi ga zatim prenio u Skradin ili u Neretvu. Očigledno da se je moralo izvoziti samo splitsko vino.<sup>13</sup> Globa je iznosila 50 libara, s time da bi polovica pripala Komuni, a druga polovica tužitelju. Ova odredba se je odnosila na splitske građane i na strance koji su stanovali u gradu Splitu. Također postoji odredba kojom se zabranjuje izvoz stoke na Hvar od blagdana Svih svetih do posljednjeg dana poklada.<sup>14</sup> Globa je iznosila 25 libara, s time da bi polovica pripala Komuni, a druga polovica tužitelju. Jednom splitskom odredbom je propisano da se carina na stoku koja se izvozi pomorskim putem plaća izravno Komuni, a ne zakupnicima carina.<sup>15</sup> Za otkrivanje i naplaćivanje takvih poslova Komuna je morala izabrati dva poštena čovjeka koji će savjesno obavljati tu dužnost, i naplaćivati po govedu 5 solida manje 4 denara, po svinji 3 i po solida, a po ovnu, kozi i jarcu 14 denara. Iz ove odredbe možemo vidjeti kakvu je važnost za privredu komunu imao izvoz stoke, pretežno iz unutrašnjosti Dalmacije i Bosne. To potvrđuju još dvije odredbe, o

kojima će poslije biti riječi. Da bi na području komune uvijek ostala zadovoljavajuća količina žita, bilo je određeno koja se količina žita i dvopeka smije ponijeti na pomorski pothvat.<sup>16</sup> To je određivala Kurija prema prilikama, a za prekršitelje je vrijedila ista kazna kao i da krijumčare žita. Odredbe koje reguliraju količinu hrane i pića što ih svaki član plovidbenog pothvata smije ponijeti se sobom nalazimo i u Zadarskom i Dubrovačkom statutu.<sup>17</sup> Na taj su način dalmatinske komune osiguravale dovoljnu količinu živežnih namirnica na području svoje jurisdikcije.

U jednoj se odredbi naređuje da brodovi bilo domaćih bilo stranih trgovaca koji prispijevaju u Split, bez obzira na nosivost, mogu iskrcavati svoj teret<sup>18</sup> samo u Luci svetoga Nikole, koja se je nalazila ispred Palače.<sup>19</sup> U toj statutarnoj odredbi navedena je solinska luka kao i druge manje luke u splitskom distriktu, koje nisu imenovane, gdje se brodovima zabranjuje pristajanje. Za kazneni progon prekršitelja bio je nadležan *gospodin načelnik, odnosno gradski upravitelj*. Vlasnik je, bez obzira na veličinu plovila, plaćao globu od 50 libara. Mornari ili oni koji bi prekršitelju pružili pomoć kažnjavali su se sa 25 libara. Brod kojim je načinjen prekršaj trebao je biti spaljen u Luci sv. Nikole, a sve su brodske stvari postajale vlasništvo splitske komune. U slučaju da prekršitelji nisu mogli platiti globu, bili bi osuđeni na zatvor, dok ne bi isplatili globu. Komuna je prekršitelje koje ne bi uhvatila, osuđivala na trajno izgnanstvo, a kako bi se kazna zaoštrila bilo je dodano da njihova imena moraju zauvijek biti zapisana u knjizi izgnanika. U ovoj, za splitske pomorske odredbe dugačkoj glavi, određuje se i da je ova odredba nepromjenjiva. *Gradski upravitelj* koji bi službeno predložio nešto suprotno ovoj statutarnoj odredbi, trebao je bez mogućnosti ublažavanja kazne platiti globu od sto libara iz vlastite plaće. Također bi svatko tko bi govorio protiv ove odredbe, trebao biti kažnjen sa 40 libara globe. Kada bi *gradski upravitelj* dao nalog za uhićenje prekršitelja, svi stanovnici grada Splita trebali su poći u potjeru. Oni koji su izbjegavali potjeru, trebali su platiti 25 libara globe. Iz ove odredbe je razvidno kolika je bila važnost ubiranja pomorske carine za ekonomiju Komune, jer bez učinkovite kontrole uplovljavanja brodova nije moguće učinkovito ubiranje carina. Za vrijeme višestoljetne

mletačke vladavine može se govoriti o kontinuitetu te odredbe, jer postoje odluke mletačkih vlasti iz 1722. i 1757. da ribari koji dođu u splitsku luku moraju pristajati uz gat zdravstvenog ureda radi plaćanja obaveznih carina. I propisi iz 1784. naređuje da svi brodovi i barke moraju prijaviti svoj teret zdravstvenom uredu. Nijedan brod nije mogao legalno isploviti ako nije imao potvrdu zdravstvenog ureda i skupljača carina. Brodovi koji bi prekršili odredbu, smatrali su se krijumčarskima. Na taj je način mletačka vlast nadgledala zdravstveno stanje brodova i posada i ubirala propisane trošarine. Zdravstveni ured nalazio se je odmah do gradskog kaštela.<sup>20</sup>

Odredbu koja precizira gdje brodovi moraju pristajati, imao je i Dubrovački statut, ali ona nije bila tako detaljna.<sup>21</sup> Isto tako, u kasnijim reformacijama Zadarskoga statuta postoji odredba od 15. srpnja 1448., gdje se na kraju teksta napominje kako brodovi moraju pristajati u matičnu luku te kako se hodočasnici u Rim mogu ukrcavati i iskrcavati samo u zadarskoj luci.<sup>22</sup>

U Splitskom statutu nalazimo puno odredaba koje su vezane uz urbanizam luke, odnosno nisu izravno vezane uz carinske odredbe. Iz njih je posve razvidna važnost luke u životu Splita.

Zanimljivo je da Splitski statut već u reformacijama iz godine 1384. ima niz odredaba koje štite komunalnu ekologiju. Prema prvoj takvoj odredbi bilo je zabranjeno bacati u gradsku luku kamenje, pritegu (pritega je služila za stabilnost brodova), i druge otpatke pod prijetnjom kazne od 10 libara malih denara. Također je dodana naredba da zagađivač bačene stvari mora izvući iz mora.<sup>23</sup> Odredba se nastavlja u idućoj glavi gdje se zabranjuje držanje smeća iznad luke pod prijetnjom kazne od 5 libara, bez obzira na stalež počinitelja.<sup>24</sup> Prekršitelj je i u ovom slučaju bio primoran da izvuče bačene stvari iz mora. Splitski statut u reformacijama ima odredbu koja se tiče pomorske ekologije, a nema je u Zadarskom i Dubrovačkom statutu.<sup>25</sup> Prema toj odredbi lučki nadglednik je globama prisiljavao brodovlasnike plovila s oštećenjem da ih oni u određenom roku poprave ili unište. U slučaju kad bi neki brod ostao bez popravka na suhom doku u luci čitavu godinu dana, dospijevao je u vlasništvo Komune. Odredbom iz godine 1384. bilo je određeno da voda koja teče od splitskog polja prema gradu

treba biti usmjerena izvan grada prema Novim vratima i Rimskim vratima.<sup>26</sup> Kontinuitet brige za ekologiju grada prisutan je i za mletačke vladavine. Tako se na brojnim kartama Splita iz XVI. i XVII. st. jasno vide dva kanala za odvodnju vode u more koji su išli s vanjske strane srednjovjekovnih gradskih zidina. Kada je u XVII. st. počela izgradnja baroknih utvrda, ta dva kanala se nalaze između bastiona Bondumier (Bernardi) i bastiona Priuli, kao što se vidi na brojnim nacrtima.<sup>27</sup> Jarci za *odvodnju* išli su otprilike današnjom Marmontovom ulicom. Odredbom iz godine 1369. određeno je da se stoka ne može držati noću u luci. Kazna je iznosila dvadeset solida po životinji i za svaki prekršaj. Po dobrom starom običaju, Komuna i prijavitelj kaznu su dijelili na napola.<sup>28</sup> Najvjerojatnije se radilo o stoci koja je unutrašnjosti dovožena u Split radi daljnjeg transporta u Italiju. Zanimljivo je da se u luci nalazila i mesnica klaonica. Vjerojatno se mesnica od najstarijih dana nalazila u luci kako bi klaonički otpaci mogli odmah završiti u moru. Nalazila se iza zapadnih bedema luke i kasnijeg mletačkog kaštela. Najstariji prikaz mesnice nalazimo na Santacroceovu poliptihu (to je ujedno i najstariji prikaz Splita) iz godine 1549., a vidi se i na kasnijim planovima i prikazima Splita iz početka XVII. st. S vremenom mesnica postaje ruševina, pa se stoka klala na ulici. Zbog opasnosti od zaraze to je zabranjeno godine 1626. Veliko vijeće Splita 28. siječnja 1792. upućuje zamolbu generalnom providuru da odobri odgovarajuća sredstva za popravak klaonice, što je on učinio 13. ožujka 1792. Dva jarka koja su odvodila nečistoću iz grada u more nalazila su se odmah do klaonice (današnja Marmontova).<sup>29</sup>

Iz ovih pet odredaba vidimo da je Splitski statut bio vrlo napredan i sustavan, tako da je već u XIV. stoljeću imao razumijevanja za pomorsku ekologiju kao i instrumente da potencijalne prekršitelje primora na poštivanje zakona. Razvidno je i da se takva briga za higijenu grada nastavlja i za vrijeme mletačke vladavine. Isto je tako već Statutom iz godine 1312. bilo određeno da se smeće ne smije ostavljati pred vratima grada, nego da se mora iznijeti izvan zidina predgrađa i ostaviti na morskoj obali. Zagađivač je plaćao globu od 20 solida, komuna i prijavitelj su kaznu dijelili napola.<sup>30</sup> Bit će da se to smeće ostavljalo uz

jarak kojim je ionako odvođena kišnica i ostale vode. Dubrovački statut također ima nekoliko odredbi koje reguliraju tu problematiku.<sup>31</sup>

U Splitskom statutu postoje odredbe koje se odnose na izbor lučkog nadglednika i njegove ovlasti. Te odredbe se odnose i na urbanizam splitske luke, jer su lučki nadglednici nadgledavali njezinu izgradnju i popravak. Prva odredba propisuje da nadglednika luke bira *Kurija ili načelnik*. Posebno se napominje potreba popravka lučkoga gata i mjesta gdje se čuvala pritega za brodove. Nadgledniku su dolazili svi prihodi luke, i mogli su se upotrijebiti samo za potrebe luke. *Gradski upravitelj* koji bi prekršio tu odredbu trebao je platiti globu od 200 libara.<sup>32</sup> Dubrovački statut ima odredbu o biranju službenika komune gdje se uzgred spominju i oni vezani za pomorstvo.<sup>33</sup>

Splitski statut je u svojim reformacijama još više pozornosti posvetio razvoju luke, tako da je odredio da lučki nadglednici mogu u svim stvarima koje se odnose na popravak luke naređivati i izricati novčane globe do pet malih libara.<sup>34</sup> Te su globe pripadale Splitskoj komuni. Isto je tako reformacijama iz godine 1384. bilo određeno da svatko može tužiti lučke prekršitelje, a po dobrom starom običaju komuna i prijavitelj kaznu su dijelili napola.<sup>35</sup> Nadgledanje i bilježenje lučkih pristojba u Splitskom statutu regulirano je također u reformacijama.<sup>36</sup> Tako su lučki nadglednici bili odgovorni da komunalni blagajnik zapiše sve prihode i rashode luke u posebnu knjigu, a svi troškovi su se isplaćivali na osnovi priznanica, inače se njihov obračun ne bi prihvatio. Lučki nadglednici također su bili dužni na zahtjev kneza i splitskih sudaca prikazati lučke prihode. Bilo je isto tako određeno da u svim novčanim sporovima koje bi pokrenuli lučki nadglednici, a koji bi nastali u vezi s приходima luke, komunalna vlast mora postupati kao što se postupa u drugim sporovima koji su se odnosili na komunu. Lučki nadglednici bili su jedini ovlašteni za primanje lučkih prihoda. Od onih koji bi u plaćanju lučkih pristojba zakasnili tri dana, dobivali bi kao naknadu dva solida po svakoj libri lučke trošarine. Kako tu pogodnost lučki nadglednici ne bi iskoristili za sebe, Statut određuje da je za takvo globljenje potrebno svjedočenje dvaju svjedoka. Ta je odredba zanimljiva jer inzistira na pisanom obračunu troškova; za razliku od Zadarskoga i Dubrovačkoga, Splitski statut u svojim

pomorskim odredbama nema onih o brodskim pisarima.<sup>37</sup> No, u Splitskom je statutu također postojala odredba da svaka kupoprodaja u koju je uključena Komuna mora biti u pisanu obliku.<sup>38</sup>

U Splitskom statutu postoji nekoliko odredaba koje se bave problematikom održavanja i izgradnje luke, tako da uvjetno možemo reći da se te odredbe bave lučkim urbanizmom. Jedna određuje da se novac namijenjen za luku ne smije trošiti u druge svrhe.<sup>39</sup> Odredba iz godine 1384. propisuje da po nalogu lučkog nadglednika svaki splitski brod bez obzira na veličinu mora dovesti veliko kamenje za popravak i dogradnju luke.<sup>40</sup> To kamenje trebalo je također položiti u more na mjestu gdje to odrede lučki nadglednici. Splitski je statut isto tako davao ovlasti lučkim nadglednicima da prisile sve vlasnike volova u splitskom distriktu da sa svojim životinjama sudjeluju u izgradnji i popravku luke.<sup>41</sup> Jedanput su vlasnici volova morali doći besplatno, a ako bi dolazili nekoliko puta, Komuna im je morala isplatiti odgovarajuću plaću. Posljednja reformirana odredba koja se odnosi na luke određivala je da se gat u luci mora produžiti za 20 koraka.<sup>42</sup> Zacijelo se je radilo o lukobranu kod današnje Lučke kapetanije, tada jedinom mulu (gatu) u luci, jer se drugi spominje tek u XVI. st.<sup>43</sup> U istoj se odredbi također ističe da lučki nadglednici trebaju produbljivati luku prema vlastitoj procjeni. Na taj način povećavala se sigurnost brodova koji bi pristajali u luku. U Trogirskom statutu također postoji odredba o *produbljivanju luke*, koja se isključivo bavi čišćenjem luke. Prema toj statutarnoj glavi knez i kurija dužni su svake godine produbiti luku. Bilo je naređeno da svaka kuća iz područja grada, predgrađa i Čiova treba poslati na rad za poboljšanje luke jednog muškarca, a u slučaju da nema muškaraca, radna obveza obuhvaćala je i žene.<sup>44</sup> Iz toga je razvidno koju je važnost imala luka za život Splita i njegova neposredna susjedstva.

Taj postupak se nastavlja i za vrijeme višestoljetne mletačke uprave tako da se 1540. splitska luka dubila (bagerirala), što se vezuje na statutarne odredbe koje određuju dubljenje luke.<sup>45</sup> O tome svjedoče i zapisnici sa sjednica splitskoga Velikog vijeća iz godine 1684., gdje se dominikanci žale da se njihove velike grede rabe za izgradnju splavi koje služe za produbljivanje luke.<sup>46</sup> Za vrijeme mletačke uprave rado-

vi se u luci (ne spominje se izričito dubljenje luke) prvi put spominju 1483. godine, kada je knez i kapetan Ivan Bollani primio iz Venecije prigovor kako nije dovoljno vodio računa o troškovima za popravak luke i cisterne.<sup>47</sup> O radovima na popravku splitske luke i cisterne govori se i u dokumentu sindika Jeronima Marcela iz iste godine. Ondje je zabilježeno da se ne smiju uvoditi novi lučki porezi, nego treba ubirati one koji su određeni Statutom. Također je bilo odlučeno da za svaku vrstu robe koja se ukrcava ili iskrcava treba platiti iznos od 4 solida. Prije je to brod plaćao samo jedanput, bez obzira na vrstu robe.<sup>48</sup>

Tek je godine 1536. počela gradnja novoga gata. Splitski građanin Jakov Gaudenzio to je zabilježio u svojem dnevniku što ga je poslije prepisao redovnik filipovac Ivan Cetinčić: *“Nel 1536 adi pmo. Fevrer Misser Urbano Bolani Conte di Spalato comincio a far fabricare il Molo alla Marina. Fu sovrastante Misser Zuanne Marino li detti Cambio, misser Gasparo Carlovina.”* Iz Jakovljeva dnevnika možemo zaključiti da su svi građani morali sudjelovati u gradnji jedan dan, odnosno da su mogli platiti jednu dnevnicu za gradnju mula i tako biti oslobođeni rada.<sup>49</sup> To se, kako vidimo, vezuje na stare statutarne odredbe o popravku luke koje su obvezivale građane na osobni doprinos izgradnji i popravku luke. Kako se u srednjem vijeku uvijek spominjao samo jedan mul, jasno je sada da je to prije bio lukobran koji je služio kao zaštita luke i pristanište, a 1536. gradi se manji mul, okomito na obalu, onaj isti koji je fiksiran na nešto kasnijem Camozijevu bakrorezu.

Venecija, koja je ubirala prihode od luke, i dalje je zainteresirana za popravak i održavanja luke, tako da mletački dužd godine 1585. zahtijeva od splitskoga kneza i kapetana Marina Barbadika, da mu podnese izvještaj je li Venecija već prije financirala popravke splitskih gatova.<sup>50</sup> Splitski knez odgovara kako je Split već godine 1540. od dužda isposlovaio da se prihod od carine za izvoz stoke upotrijebi za dubljenje luke i popravak gatova i loža. Također su 1545. utrošene 192 lire iste carine na stoku za popravak gata. Zatim su nadstojnici utvrda god 1556. priložili 200 dukata za popravak gatova, što je obavljeno 1558. g., a 1559. g. potrošeno je još nešto malo novca za

gatove. Godine 1563. naložio je Senat splitskome knezu da taj prihod od stoke namijenjen popravku luke upotrijebi za plaćanje gradskog liječnika, pa nije više ostalo za luku.

Iz izvještaja mletačkoga sindika Giovannija Battiste Giustinianija, koji opisujući Split u svom izvještaju s puta po Dalmaciji iz godine 1553. veli za splitsku luku da je otvorena prema jugu ("ostro") ili, točnije, prema jugozapadu ("garbin"), da su južni prozori Dioklecijanove palače na obali već zazidani, jer to pročelje ima funkciju gradskih zidina, da su otvorena južna vrata Palače i dr. Četiri godine potom izvještava splitski knez i kapetan Aloysije Ferro dužda o lošem stanju i sigurnosti splitske luke: *"Podsjetit ću još Vašu Presvijetlost da je veliki mul u ovoj luci toliko oštećen da u njoj ne može biti zaklonjen nikakav brod, što sam već bio pisao Vašoj Presvijetlosti, koja mi je poslala 200 dukata da ga popravim i zakrpinim, na što sam ga popravio i zakrpao vrlo dobro, kako sam već tim sredstvima mogao."* Knez nastoji smoći iz raznih prihoda novac, *"ali ako se drugačije ne bude moglo pribaviti sredstava za taj mul, treba svakako poslati (iz Venecije) novac da se opravi, kao što je bilo već i prije učinjeno, da bi taj mul bio zaštićen od jugozapadnjaka (garbin), jer kada je oluja, udara živo more unutra. Kad bi se poslala jedna kakvogod stara galija, koja bi se potopila izvan mula i na taj način bila načinjena porporela (valobran) u koju bi more udaralo, da ne može sa snagom udarati u mul, kada bi Vaša presvijetlost naredila da se pošalje takva galija, bila bi veoma velika dobrobit i ne bi trebalo godinama slati drugi novac, kao što sam prije rekao."* U to doba bio je, pogotovo u Veneciji, običaj da se za osiguranje lukobrana od izravnog udara valova natovari kakva stara lađa kamenjem i potopi izvan njega.<sup>51</sup>

Koncem XVI st., kada je karavanska trgovina s Bosnom postajala življa i spremala se gradnja lazareta, splitska je luka vrlo zapuštena, tako da mletačka vlast vidjevši mogućnosti dobre zarade, a i radi konkurencije Dubrovnika, pokazuju veće htijenje za popravak luke. Splitski knez Marko Barbadiko godine 1586. u Veneciji, na povratku s dužnosti, izvještava o bijednom stanju splitske luke, koja da je gotovo zasuta, a njezini gatovi skoro uništeni. Splitska se luka, dakle, u XV. i XVI. stoljeću, prije gradnje lazareta, nije u biti mnogo izmijenila

od one srednjovjekovne, osim što je sagrađen mletački kaštel i još jedan mul.<sup>52</sup> Ni dalji obalni pojas splitskoga zaljeva nije promijenio izgled.<sup>53</sup>

Treba na kraju dodati dvije odredbe koje nemaju izravne veze s lučkim i carinskim odredbama Splitskoga statuta, ali su vrlo zanimljive. Imamo odredbe o poklisarima i mjestima kamo idu. Splitski statut spominje da poklisari, kad je riječ o pomorskom putu, idu u Veneciju, Anconu, Marke, Istru, kao i u južni Jadran, Apuliju i Drač, što je zapisano i u Dubrovačkom statutu. Kontakti s Apulijom i Dračem su logični jer se Split zemljopisno nalazi južno od Zadra. Splitski statut spominje poslanstvo u Ugarsku i Dunav, također se spominju Srbija i Bosna, što potvrđuje važnost trgovine s balkanskom unutrašnjosti, od koje je najvažnija bila trgovina stokom. Neodređeno se spominje putovanje u Dalmaciju i Hrvatsku.<sup>54</sup> Izričito se navodi da poklisari koji idu u Šibenik, Trogir, Omiš ili na dalmatinske otoke, trebaju dobiti lađu. Zanimljivo je da su se i najmanje razdaljine radije prevaljivale morem negoli kopnom, što zorno govori o stanju srednjovjekovnih cesta. Dalmatinske su ceste bile u tako lošem stanju sve do dolaska Francuza. Isto nalazimo i u Zadarskome statutu, gdje je bilo određeno da poklisari koji idu u Nin, Vranu, Bribir ili Skradin, mogu dobiti brod kao prijevozno sredstvo.<sup>55</sup> Isto je tako i dubrovačka odredba o poklisarima određivala da poklisari koji idu u Kotor, Ulcinj i Bar trebaju imati brod.<sup>56</sup> U reformacijama Splitskoga statuta već je 19. studenog 1383. donesena precizna odredba koja regulira koliko se najviše jedan brod može nakrcati, a da ne bude ugrožena sigurnost broda i posade.<sup>57</sup> Za nadzor ukrcaja brodova bila su određena tri plemića. Nijedan brod nije mogao isploviti iz Splita bez njihova odobrenja. U slučajevima da su dva plemića bila odsutna, za nadgledanje ukrcaja bio je dovoljan i jedan. Brod koji je prekršio ovu odredbu, plaćao je 100 malih libara po brodu. U odredbi se kaže da je preopterećeni brod onaj kojemu brodski lanci nisu iznad razine mora najmanje za pola stope. Plemići nadglednici imali su također pravo zabraniti plovidbu ako im se učini da brod ima premalo mornara. Ta odredba odnosila se na brodove koji su prelazili Jadran.

Odredbe koje sprječavaju prenakrcanost broda u našim se statutima donose prema uzoru na venecijanske, koje su u Europi prve regulirale ukrcaj i pretovarenost broda, a u Venecijanskom statutu prvi se put pojavljuju za vrijeme duževanja Pietra Zianija, 12. ožujka 1227., *O opremi, tovaranju broda*.<sup>58</sup> Sukladno tome, Dubrovački<sup>59</sup> i Splitski statut spadaju među najnaprednije u tadašnjem svijetu kad je riječ o pomorstvu. U zemljama zapadne Europe te se odredbe donose tek u XVII. i XVIII. stoljeću.<sup>60</sup>

Treba reći da Split, zahvaljujući svojem lazaretu, od kraja XVI. st. igra značajnu ulogu u trgovini između Istoka i Zapada. S druge strane, prema mletačkim dokumentima s kraja XVIII. st. koji prate stanje pomorstva u Dalmaciji, Split godine 1771. ima samo jedan trabakul, a gajeta i drugih malih brodova 72; godine 1781. ta se brojka povećava na 2 trabakula i 79 gajeta i malih brodova. Ni broj mornara u splitskom distriktu nije velik, tako da 1771. ima 9, a 1781. godine 13 mornara.<sup>61</sup> Godine 1796. Split ima 12 trabakula i 7 bracara. Broj mornara se 1802. povećava na 65 mornara i ribara, a 1806. god. na 223 mornara i pomoraca. Prema dokumentima s kraja XVIII. st. splitsko pomorstvo stagnira, a početkom XIX. st. doživljava nagli procvata. No, po svemu sudeći, ovdje se radi o boljoj registraciji već postojećih pomoraca i njihovih brodova.<sup>62</sup>

Na kraju treba napomenuti da je luka uvijek bila žila kucavica grada. Ondje su se obavljali značajni društveni poslovi, tako da Juraj Dalmatinac godine 1448. upravo pred vratima luke sklapa ugovor sa splitskim crkvenim vlastima o izgradnji oltara sv. Staša. Godine 1603. u luci su se čitale oporuke. Dolasci uglednika također su se slavili u luci, iz jednostavna razloga što kopnenog puta praktički nije ni bilo. Poznati su dočeci generalnog providura Vendramina, godine 1708., i A. Moceniga III., godine 1717. Doček i ispraćaj austrijske carice godine 1818. odigrao se također u luci. Luka je isto tako i mjesto održavanja crkvenih ceremonija, među kojima se ističe svečanost prijenosa moći sv. Dujma u novi oltar godine 1770. te obredna proslava odbrane Sinja godine 1715. U luci se održavaju i različite žalobne povorke, kao procesije iz godine 1784. u povodu epidemije kuge, ali

i natjecanja, poput pješačke alke, *corso del palio*, godine 1825., te regate (sredina XVII. st., 1767., 1795., 1825.).<sup>63</sup>

## BILJEŠKE

1. Duško Kečkemet: *Urbanistički razvoj splitske luke*. Pomorski zbornik, Zagreb, 1962., II, 1397.
2. *Statut grada Splita*, preveo i pripremio Antun Cvitanić, Split, 1998., 773 - knj. VI., gl. XXXIV.: O uvoznim carinama splitske komune.
3. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 775 - knj. VI., gl. XXXV.: O istome.
4. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 821 - Nove statutarne odredbe, gl. XIII: O uvoznj carini koju trebaju platiti brodovi i lađe.
5. *Dubrovački statut*, knj. I., gl. XIII: O jarbolarini stranaca koji dolaze morem, u: Ante Marinovića: *Dubrovačko pomorsko pravo I*. Split, 1998., 294.
6. *Knjiga odredaba dubrovačke carinarnice 1277.*, Reformacije, gl. LVI: Prihod ribarnice, trga (tržnice) i luke, u: Ante Marinovića: *Dubrovačko pomorsko pravo*. Split, 1998., I, 371-372.
7. *Dubrovački statut*, n. dj. (5), 312 - knj. III., gl. XIX: O parnicama između Dubrovčana i Dalmatinaca.
8. *Knjiga odredaba dubrovačke carinarnice 1277.*, n. dj. (6), 370-371 - gl. LIII: O carini za strance.
9. Jedan od brojnih posrednih dokaza tome da su se Dubrovčani osjećali kao Dalmatinci jest, na primjer, prosvjed dubrovačkih pomoraca 1257. g. knezu Fridriku Frankopanskom protiv plaćanja lučke pristojbe arboratika u senjskoj luci, ovim riječima: *quod nullum debebant soluere tributum in portu Senie et quod nulla ciuitas Dalmatina in alia ciuitate Dalmatie soluere debet arboraticum*. A. Marinović, n. dj. (5), 165, bilj. 246.
10. *Zadarski statut*, preveli i priredili Mate Križman i Josip Kolanović, Zadar, 1997., 619-621 - Reformacije, gl. CXXXIII: Jarbolina.
11. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 781 - knj. VI., gl. XLIX: O istome.
12. *Dubrovački statut*, n. dj. (5), 293-294 - knj. I., gl. XII: O drvima i luči koje prima gospodin knez.
13. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 701 - knj. IV., gl. CXIII: Nitko ne smije ustupati lađu radi prevoženja vina u Skradin ili Neretvu.
14. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 707 - knj. IV., gl. CXVIII: Živina se ne smije izvoziti na otok Hvar.
15. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 777 - knj. VI., gl. XL: (Izvozna) carina za stoku.
16. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 781 - knj. VI., gl. L: O onome tko plovi morem izvan Jadrana.

17. *Zadarski statut*, n. dj. (10), 419 - knj. IV, gl. XXVIII: Koliko je vina i vode dopušteno donijeti na brod onomu koji će putovati preko mora i Barbarije odnosno u druge krajeve. I sljedeća odredba, knj. IV, gl. XXIX: Količina brašna i dvopeka dopuštena onima koji su nakanili preko mora ili u druge krajeve izvan Jadran. U Zadarskom statutu navodi se točna mjera koju može ponijeti sa sobom svaki sudionik pomorskog pothvata (dva zadarska modija), a za kaznu se je višak uračunavao u miljare i kantare prekršitelja. Iste odredbe postoje i u Venecijanskom statutu: u Tiepolovu u glavi 33 i 34, a kod Zena u glavi 58 i 59. Riccardo Predelli i Adolfo Sacerdoti: *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*. Nuovo archivio veneto, Venezia, 1902., serie II, 138. *Dubrovački statut*, n. dj. (5) 302 - knj. II., gl. XVIII. *Prisega onih koji su (nadzornici) nad vinom*.
18. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 709 - knj. IV, gl. CXXII: I s broda se smije iskrcavati samo u luci svetoga Nikole.
19. Splitska luka je nosila ime prema zaštitniku pomoraca i patrona istoimene splitske bratovštine pomoraca i brodovlasnika, a osnovana je 1349. god. D. Kečke-met, n. dj. (1), 1400.
20. Arsen Duplančić: *Prilog poznavanju splitske luke i pomorstvu Splita u 18. i 19. stoljeću*. Adrias, 2, Split, 1988., 69-74.
21. *Dubrovački statut*, n. dj. (5) , 431-432 - strana XIV, reformacije gl. VIII: O barkuzijima koji idu na putovanje, da ne smiju pristati na otocima.
22. *Zadarski statut*, n. dj. (10), 621-623 - Reformacije, gl. CXXXIV: Prijevoz hodočasnika u Rim.
23. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 893 - Reformacije, gl. LVI: Balast se ne smije bacati u luku.
24. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 893 - Reformacije, gl. LVII: Zabrana držanja gnoj-a.
25. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 893 - Reformacije, gl. LVIII: Zabrana ostavljanja broda na suhom u luci.
26. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 897 - Reformacije, LXV: O vodama usmjerenim prema Rimskim vratima.
27. Arsen Duplančić: *Zidine Splita na neobjavljenim nacrtima iz XVIII. stoljeća*. Kulturna baština 22-23, Split, 1993., 92.
28. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 925 - Reformacije, gl. CVI: Zabrana držanja goveda na obali u luci.
29. Arsen Duplančić: *Trgovina u splitskoj luci u svijetlu nekoliko nacrti iz XVIII. stoljeća*. Kulturna baština, Split, 1991., br. 21, 124.
30. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 725 - knj. V, gl. VII. Smeće se ne smije ostavljati pred vratima grada.
31. *Knjiga odredaba dubrovačke carinarnice 1277.*, n. dj. (6), 375 - gl. LXXIII: *Da nitko ne baca u (gradsku) luku rujevinu, otpatke, ili smeće (nečistoću)*. U slučaju prekršaja plaća jedan perper, ako ne može platiti ostaje u zatvoru dok ga knez ne oslobodi. *Dubrovački statut*, n. dj. (5), 318 i 321- knjiga VI., gl. XXIII: O

- onima koji bacaju sovrnju u luku, i knj. VI., gl. LXIV: O Onima koji ne daju (ne plaćaju) dohodak od sovrnje. U ovim dvjema odredbama je stajalo da krivci koji ne mogu platiti globu, moraju biti išibani.
32. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 727 - knj. V., gl. XI: O lučkim nadglednicima.
  33. *Dubrovački statut*, n. dj. (5), 317 - knj. VI., gl. XVIII: O onima koji se biraju u službe. - *U vrijeme (upravljanja) izvršnog viteza gospodina Marina Badoarija, kneza Dubrovnika, dodano je ovoj odredbi: da niže zapisani službenici neka ne plate kaznu: nadstojnik arsenala (brodarnice), knezovi otoka i Astoreje, službenici za vosak.*
  34. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 895 - Reformacije, gl. LIX: O kaznama što ih izriču lučki nadglednici.
  35. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 895 - Reformacije, gl. LX. Svatko može tužiti.
  36. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 895 - Reformacije, gl. LXI: O bilježenju lučkih prihoda.
  37. *Zadarski statut*, n. dj. (10), 397, 407-411, 431, 437 i 443 - knj. IV. Pisar se spominje 31 put u glavama II, XV, XVI, XVII., XVIII., XIX., XLIII., LI., LX.
  38. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 499 - knj. III., gl. XXXVI: O onima koji nešto kupuju od komune. Tekst odredbe: *Isto tako određeno je i naredeno, ako tko kupi što od komune, da kupac mora dobiti pismenu potvrdu o toj kupnji, a i komuna zadržati potvrdu o prodaji.*
  39. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 897 - Reformacije, gl. LXII: O novčanim izdacima za luku.
  40. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 897 - Reformacije, gl. LXIII: O dovoženju kame-  
na.
  41. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 897 - Reformacije, gl. LXIV: Vlasnici volova moraju sudjelovati u radovima.
  42. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 897 - Reformacije, gl. LXVI: Luku treba dupsti.
  43. D. Kečkemet, n. dj. (1), 1400.
  44. *Statut grada Trogira*, preveo i pripremio Antun Cvitanić, Split, 1988., 15.
  45. D. Kečkemet, n. dj. (1), 1403.
  46. Arsen Duplančić: *Regesta zapisnika splitskog Velikog vijeća od 1620. do 1755. godine*. Građa i prilozi za povijest Dalmacije, Split, sv. 14, 1998., 79.
  47. *Zlatna knjiga grada Splita*, sv. I., Latinske dokumente prepisali, preveli i za tisak priredili V. Gligo i M. Berket. Talijanske dokumente prepisali, preveli i za tisak priredili V. Rismondo i Lj. Šimunković, Split, 1996., 299.
  48. Isto, 306.
  49. Janko Pera: *Fragmenti dnevnika jednog splitskog učitelja iz prve polovine XVI. vijeka*. Starine, Zagreb, 1955., sv. 45, 283, 285 i 286. D. Kečkemet, n. dj. (1), 1403.
  50. *Zlatna knjiga grada Splita*, n. dj. (47), 587.
  51. D. Kečkemet, n. dj. (1), 1404.

52. Prvu promjenu staroga izgleda luke unijela je izgradnja mletačkog kaštela na obali iako je dužd Toma Mocenigo među ostalim povlasticama koje je obećao Splićanima naveo da se u Splitu neće graditi nikakav novi kaštel. Utvrda je izgrađena 1435. na mjestu bivšeg samostana sv. Klare, odnosno još prije Sabakova dvora, na sredini prirodne splitske luke. D. Kečkemet, n. dj. (1), 1402.
53. D. Kečkemet, n. dj. (1), 1403.
54. *Statut grada Split*, n. dj. (2), 419- knj. II., gl. XLV: O istom.
55. *Zadarski statut*, n. dj. (10), 109-113 - knj. I., gl. XII: Primjerena i dolična plaća koja se ima dodijeliti glasnicima i poklisarima.
56. *Dubrovački statut*, n. dj. (5), 303-305 - knj. II., gl. XXIV: O plaći poklisara.
57. *Statut grada Splita*, n. dj. (2), 909 - Reformacije, gl. LXXXIV: Režim krcanja brodova. Tekst: *Godine 1383. dana 19. studenog, u mojim statutarnim izmjenama zapisana je odredba da se izaberu tri plemića bez dopuštenja kojih ili dvojice od njih ili jednoga, ako su druga dva odsutna iz grada Splita, nijedan brod ne smije se usuditi i drznuti otputovati iz splitske luke pod (prijetnjom) kazne od 100 libara malih (denara) za svaki. I ne smiju dopustiti odlazak nijednog broda koji je nakrcan prekomjerno. A smatra se da je nakrcan do dopuštene mjere kada je mjesto gdje su brodski lanci iznad razine mora najmanje za pola stope. I, ako se njima učini da brod treba imati više mornara, neka postupe prema svojoj savjesti i neka ne dopuste (da otputuje s manje njih), A to se odnosi na brodove koji prelaze Jadran.*
58. Samuele Romanin: *Storia documentata di Venezia* II. Venezia, 1854., 441-443. R. Predelli i A. Saccrdoti, n. dj. (17), 126.
59. *Dubrovački statut*, n. dj. (5), 427-428 - stranica XI, gl. I: O krcanju što ga treba obaviti na plovilima. Tekst: *Godine gore zapisane, mjeseca i dana, u istom Velikom vijeću bilo je prihvaćeno i potvrđeno da sve kondure, tako velike kao i male, i svako drugo plovilo, koje se krcaju trgovačkim robama, ne smiju se krcati od prvog dana mjeseca travnja sve do kroz čitav mjesec rujan suprotno ovoj odredbi, tj. da od svakog lanca (za sidrenje) i slično od živežnih namirnica u lađi, (barci), do vode (tj. do razine, površine mora) bude, (treba biti, iznositi) pola stope pod prijetnjom kazne od 5 perpera, koju (kaznu) treba platiti Općini patron, (vlasnik), rečene kondure, ili lađe, (barke), ili plovila za koje se otkrije da su učinili, (postupili), protiv prije (sveukupno) rečenog, ili protiv nečega, (nekoj dijela), prije rečenog, i svaki put i za svaki palac (mjerne dužine) nakrcan suprotno ovoj odredbi. A od mjeseca listopada sve do kroz čitav mjesec ožujak neka svaka kondura, tako velika kao i mala, i svako drugo plovilo treba imati, (ispuniti), živežnim namirnicama jednu stopu (obujma broda) od lanca (za sidrenje) do vode, (do razine, površine mora), i lađe, (barke), slično treba da imaju, (ispune), jednu stopu (obujma broda, broskog prostora) živežnim namirnicama sve do vode, (razine, površine mora), pod prijetnjom rečene kazne. I da nijedan vlasnik rečenih plovila ne smije isploviti iz luke Dubrovnika ako prije ne bude pretražen od općinskih službenika određenih za prije rečeno, pod prijetnjom kazne od*

*50 perpera za svakog prekršitelja i za svaki put. Niti smije, (može), iskrcevati trgovačke robe na njihovu povratku osim uz pristanak rečenih službenika, pod prijetnjom kazne od pedeset perpera.*

60. A. Marinović, n. dj. (5), 380.

61. Za usporedbu treba navesti da Zadar godine 1771. ima 10 trabakula i 328 gajeta i malih brodova, a 1781. godine 20 trabakula i 388 gajeta i malih brodova. Jugoslav Gospodnetić: *Brač i njegovo pomorstvo*. Brački zbornik 17, Supetar, 1995., 507.

62. A. Duplančić, n. dj. (20), 69-74.

63. A. Duplančić, n. dj. (29), 117-118.

## LE DISPOSIZIONI PORTUALI E DOGANALI DELLO STATUTO DI SPLIT E LO SVILUPPO DEL PORTO DI SPALATO

## Riassunto

Gli inizi dello sviluppo del porto di Split risalgono ai tempi dello sviluppo della città stessa. Il porto fu la fonte principale delle tasse tributarie per il comune di Split. Nel corso della storia, diversi governatori di Split cercavano di impossessarsi di proventi portuali. Spalato, dalla sua fondazione, fu una città ricca, dovendo, quindi, pagare ai governatori dalmati la doppia somma tributaria rispetto ad altre città dalmate. Essendo una città litorale senza retrovie, dovette aprirsi alle vie marittime. Dai contratti diplomatici con i paesi esteri è evidente che anche prima dell'emanazione dello Statuto, Split ebbe una forte marina. Spalato si impegnò di aiutare Venezia, in quel tempo la più potente forza mediterranea, con le proprie forze marittime. Il comune di Split e, contemporaneamente, il suo porto, si svilupparono velocissimamente al tempo della codificazione dello Statuto nel XIV ° secolo. In esso, molto spazio fu dedicato alla problematica portuale, con alcune disposizioni dedicate esplicitamente alle norme doganali nelle quali fu precisato che tipo di barche erano soggette al pagamento delle tasse doganali. Vale la pena menzionare che le tasse doganali venivano pagate in base al dislocamento della nave senza riguardo al valore del carico. I Dalmati, in tutte le città della Dalmazia, quindi anche a Split, erano esonerati dal pagamento delle tasse. Lo statuto riformatorio di Split, si occupò, in particolare, del lato ecologico del porto. Nello Statuto troviamo anche le disposizioni molto dettagliate che determinano la scelta ed il lavoro del servizio di sorveglianza. Alcune disposizioni determinano anche l'aggiunta delle sovrastrutture e la manutenzione del porto. Dal tutto quanto esposto, è evidente che sia lo Statuto di Split che gli statuti di altre città dalmate, relativamente dettagliatamente regolavano lo sviluppo portuale e la problematica doganale, il che testimonia in favore della ricchezza e lo sviluppo delle città. Volendo dare l'esempio delle tendenze progressistiche spalatine, nonché mediterranee, rispetto ad altre zone d'Europa, viene menzionato che Spalato molti secoli prima del resto dei paesi dell'Europa occidentale, emanò le disposizioni navali riguardanti le linee d'imbarco. Split fu allora, e rimase fino ad oggi, il maggior porto di transito della zona. In Dalmazia, fino al XIX ° secolo non vi furono le retrovie di maggior rilievo, un fatto che contribuì maggiormente allo sviluppo del porto di Split faccendone l'unica via di comunicazione con il resto del mondo. Lo sviluppo del porto di Split non fu interrotto neanche quando la città, per un'altra volta, fu soggetta al predominio veneto, eppure fu lentamente rallentato fino alla fine del XVI ° secolo quando iniziò la costruzione del lazzeretto. Nel XIV ° secolo fu costruito il vecchio castello adiacente al quale fu dopo costruito l'ufficio sanitario. Nella parte occidentale vi fu anche una macelleria, ed il vecchio canale per lo scarico d'acqua rimase, pertanto nel XVII ° secolo, nello stesso posto stretto dalle mura barocche. Nel XVI ° secolo, come possiamo accertarci dai documenti allegati, il porto fu sottoposto al drenaggio e le pulizie. La manutenzione, restauro e gli interventi edilizi, l'ispezione

delle navi e la riscossione delle tasse, furono amministrativamente sottoposti all'interesse della Venezia. Sia il guardaporto, che il doge susseguentemente, cominciarono a trovare interesse nello sviluppo del porto civico. Il doge fece rapporti sulla situazione e le condizioni nel porto, e chiese l'aiuto finanziario dalla Venezia, se il porto non poteva essere restaurato con i fondi della città. Il doge Veneziano, riscoteva le imposte doganali e svolgeva i lavori di conservazione al posto del Comune di Split, ma provvedeva contemporaneamente per il restauro e la costruzione del porto. Col andar del tempo, Split assumeva il ruolo del porto di transito, mentre gli Spalatini, secondo alcuni documenti, non partecipavano molto nelle attività della marina.