

SU I REGESTI MARITTIMI CROATI

EGIDIO IVETIC
Centro di Ricerche Storiche
Rovigno

CDU 656.6(091)+920.25(497.5Adriatico)
Nota
Febbraio 2005

Riassunto – Lo storico ed esule politico croato Nikola Čolak ha raccolto in due volumi (pubblicati a Padova nel 1985 e 1993) numerose notizie attorno alla navigazione marittima dei padroni e delle imbarcazioni originari dall'Adriatico orientale (dall'Istria alla cosiddetta Albania veneta, le Bocche di Cattaro). Lo scopo dei regesti (non presentati, purtroppo, con adeguati criteri archivistici) è stato quello di dimostrare la forte presenza della marineria croata, per quanto sotto bandiera veneta, nell'Adriatico e nel Mediterraneo. Infatti il Čolak non ha analizzato l'entità dei traffici (le merci e le destinazioni), cosa che sarebbe stata utile per la storia economica, bensì si è impegnato a schedare i cognomi secondo i suoi personali criteri etnici: ecco che abbiamo i padroni collocati in tabelle a seconda delle regioni di provenienza (Istria, Dalmazia, Bocche di Cattaro) e della forma dei cognomi (resi, nel caso dei croati, con la grafia odierna), cioè croati, italiani, albanesi e serbi.

I *Regesti marittimi croati* se visti solo dalla prospettiva degli spostamenti delle imbarcazioni possono tuttavia essere utili a dimostrare la vivacità del piccolo cabotaggio nell'Adriatico settecentesco, un secolo di complessiva ripresa economica. La ricerca della "prova etnica o nazionale" è contraddetta dall'intensità degli scambi tra le coste adriatiche, una testimonianza quanto questo mare fosse unito, a prescindere dalle appartenenze, proprio in epoca pre-nazionale.

Il grande maestro di studi adriatici, Sergio Anselmi, più volte ha indicato negli scambi commerciali di piccolo cabotaggio il vero polso della marineria adriatica: una fitta rete di legami, di rotte che attraversavano questo lungo e stretto mare, il quale appunto per la sua conformazione non poteva che unire le due sponde, così differenti¹. La frequenza degli arrivi di trabaccoli, tartane, polacche nei porti principali, ma anche in

¹ S. ANSELMI, "Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi e metodi, programmi", in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*, a cura di A. DI VITTORIO, Napoli, 1986; S. ANSELMI, *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Ancona, 1991. Vedi pure M. MARZARI, *Trabaccoli e pieleghi nella marineria tradizionale dell'Adriatico*, Milano, 1988.

quelli secondari, testimonia un modo di essere dell'economia marittima adriatica non circoscrivibile solo a determinate fasi storiche bensì di lunga durata. Solo con la seconda guerra mondiale si chiude un ciclo plurisecolare. Le ragioni politiche blindano per alcuni decenni la possibilità di traversate spontanee; il mare cessa di essere il veicolo per le merci e i servizi. Questa blindatura coincide con lo spostamento della circolazione sulle strade del litorale; l'Adriatico definitivamente si "verticalizza" e diventa più continentale. Nell'ambito della stessa Dalmazia scompare gradualmente il traffico marittimo inter-insulare per privilegiare esclusivamente gli spostamenti dalle isole ai capoluoghi della costa. Le merci e i servizi dalla costa si irradiano nelle isole, le economie nazionali provvedono al fabbisogno delle comunità marittime, che si riducono di numero. E' la modernizzazione; essa porterà ben presto il turismo come principale risorsa economica, ma anche lo spopolamento delle isole. Cambiano un po' tutti i centri marittimi lungo le sponde adriatiche: sono sempre porte del mare, ma si perde il legame interno all'Adriatico. Le linee dei ferry-boat, la circolazione dei turisti, del pesce surgelato, non hanno la pregnanza e i significati che ebbero una volta i collegamenti tra comunità dell'uno e dell'altro litorale. Ciò che Anselmi poteva vedere nella sua infanzia, ciò che mi raccontava mio padre fosse scontato fino al 1941-43, ovvero vedere velieri dalmati e istriani nei porti marchigiani e viceversa, sono cose che appartengono all'*ancien régime* adriatico, difficile oggi da immaginare. Il piccolo cabotaggio meriterebbe insomma un monumento storiografico, o quanto meno ricorrenti menzioni per ricordarci che l'Adriatico fu sì da sempre palestra di contrapposti interessi politici ma anche qualcos'altro, un piccolo mondo di uomini di mare e di comunità².

Tra i non molti libri sui commerci adriatici del passato, ci sono i poco noti *Regesti marittimi croati*, raccolti da Nikola Čolak e pubblicati a Padova in due volumi, nel 1985 e nel 1993. Il titolo completo dell'opera è *Regesti marittimi croati. Settecento. I Parte, Navigazione nell'Adriatico, Fonti*, volumi I-II. L'intenzione di questa impresa fu tutt'altro che indirizzata a celebrare gli scambi marittimi nell'Adriatico del Settecento. Se poco si capisce nella contorta e velata premessa del primo volume, più esplicita fu la seconda in cui si esordisce: "l'obiettivo principale di questa serie di

² Abbiamo finalmente una grande storia, una degna sintesi: *Histoire de l'Adriatique*, a cura di P. CABANES, Paris, 2001.

pubblicazioni storiche è di offrire al mondo degli studiosi della storia una completa raccolta di documenti riguardanti la storia della marina del popolo croato, nel pieno senso storico l'unico popolo marinaro della grande famiglia della razza slava"³. Sì, uno si potrebbe chiedere, siamo proprio nel dicembre 1992, a Padova, eppure si parla di "razza slava" e di croati come "unico popolo marinaro tra essa". Sono dichiarazioni di un uomo che aveva raggiunto un'età veneranda e che aveva fatto precise scelte politiche.

Nikola Čolak è nato a Janjevo nel Kosovo nel 1914, negli anni cinquanta ottenne un impiego presso l'Archivio di Stato di Zara; inizia allora a pubblicare vari contributi di storia sulla *Zadarska revija* [Rivista zaratina], sul *Pomorski zbornik* [Miscellanea adriatica], *Arhivski vjesnik* [Bollettino archivistico], sulle pagine dei *Radovi Instituta za povijesne i ekonomske znanosti JAZU* [Lavori dell'Istituto di scienze storiche ed economiche dell'Accademia jugoslava delle scienze e delle arti] di Zara. Sono studi per lo più di storia economica e di storia della marineria e si riferiscono a Zara, all'area zaratina e alle isole, i secoli sono XVI-XIX, ma non mancano brevi sintesi "dall'arrivo dei Croati alla caduta di Venezia"⁴. Dopo il 1966 emigra per motivi politici in Italia, a Padova, dove in una serie di volumi palesa le proprie opinioni e l'avversità nei confronti del regime jugoslavo. Così del 1977 pubblica a proprie spese *Iza bodljikave žice. Svjedočanstvo o životu Hrvatske u srbokomunističkoj Jugoslaviji* [Dietro il filo spinato. Testimonianza sulla vita della Croazia nella Jugoslavia serbocomunista] (Padova, La Ciclografica, 1977), poi *La Jugoslavia comunista fra il disegno dell'intelligenza e il diritto allo Stato della Croazia* (Venezia, Centro studi storici croati, 1979), infine *Hrvatska iznad svega. Odsjevi prošlosti – Perspektiva budućnosti* [La Croazia al di sopra di tutto. Riflessi del passato, prospettive del futuro] (Padova, Centro studi storici croati, 1988); fonda nel 1979 il Centro di Studi storici croati – Venezia⁵, del quale è l'unico attivista. I suoi volumi sulla Jugoslavia sono un misto di memorie, di fatti, di pamphlet, nei quali esprime il proprio credo riassumibile come di destra nazionalista croata. Muore a Padova nel 1996.

³ N. ČOLAK, *Regesti marittimi croati. Settecento. I Parte. Navigazione nell'Adriatico, Fonti*, vol. II, Padova, Centro di studi storici croati - Venezia, 1993, p. 7.

⁴ P. STRČIĆ, "Prilog ocjenjivanju djela Nikole Čolaka" [Contributo per la valutazione dell'opera di Nikola Čolak], *Historijski Zbornik* [Miscellanea storica], Zagabria, XLVI (1993), p. 205.

⁵ La ragione sociale risulta a Padova, presso la residenza del Čolak.

Sin dal 1968-69 il Čolak lavora alla raccolta di dati per i suoi registi marittimi croati che appunto vedono luce nel 1985 e nel 1993 in due volumi a Padova a proprie spese⁶. Nel primo volume (Padova 1985) si tratta di fonti desunte dai fondi *Cinque Savi alla Mercanzia*⁷, *Provveditori alla Sanità* e *Giudici al Forestier* conservati presso l'Archivio di Stato di Venezia (ASV), nonché da *Il Giornale del Porto* tenuto presso l'Archivio di Stato di Fano e dal fondo *Naufragi* presso l'Archivio comunale di Fano. Il secondo volume (Padova 1993) si basa sulle lettere dei consoli veneti spedite da Ancona (ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*) e su quanto trovato nell'Archivio di Stato e nell'Archivio comunale di Ancona nei fondi *Entrata e uscita dell'Ufficio di Sanità*, *Ufficio Sanità* (Bastimenti approdati nel porto di Ancona, Spese per la quarantena), *Entrata ed uscita dell'arco di Traiano*. Il primo volume presenta 4890 unità regestate, il secondo 6891. Le notizie che offrono i registi sono il luogo e la data d'approdo o di partenza, il tipo e il nome dell'imbarcazione, la provenienza o la destinazione, il nome del conducente (capitano) o del proprietario (padrone), il carico che trasporta (non sempre). La logica della presentazione dei dati è quella delle buste (nel primo volume si parte da ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, busta 347), senza un preciso ordine cronologico e geografico. Non è minimamente chiaro con quale criterio l'autore ha estrapolato il dato regestato dalla rispettiva fonte di riferimento. Nel primo volume come luoghi d'approdo/partenza si nominano, secondo l'ordine (non cronologico⁸), Venezia, Ancona, Venezia, Spalato, Scutari, Durazzo, Scutari, Venezia, Spalato, Scutari, Durazzo, (p. 26-27), Scutari, Spalato, Venezia, Spalato, Durazzo

⁶ N. ČOLAK, "Navigazione marittima fra i porti dalmato-istriani e i porti pontifici alla fine del Settecento", *Studi Veneziani*, Venezia, XI (1969), p. 583-634; IDEM, "Navigazione marittima fra i porti dalmato-istriani e i porti pontifici alla fine del Settecento. Dalmazia", *Studi Veneziani*, XIV (1972), p. 225-353:

⁷ Il grosso del materiale riguarda il fondo Archivio di Stato, Venezia, *Cinque Savi alla Mercanzia*, buste: 347 (Libro A, Levante, Libro C, Levante e ponente), 842 (Consolato Veneto d'Ancona, Registro di approdi e spedizioni), 953 (Scritture dei Capi di Piazza), 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918 (Manifesti di esportazioni), 350, 360, 401 (Diversorum), 893, 894, 897, 901, 903, 905 (Naufragi), 104, 105, 106, 108, 109, 112 (Consoli dei mercanti, Prove di fortuna), 762 (Lettere dei Consoli), 455, 456 (Lettere ai Provveditori), 96 (Naufragi), 102 (Navi estere), 48 (Cotoni d'Alessandria e Durazzo), 61 (Dragomanni), 60 (Dogana da Mar), 661, 662, 663, 664, 665, 666 (Lettere dei Consoli di Durazzo), 744, 745 (Lettere dei Consoli di Scutari), 567 (Lettere da Scutari), 567 (Lettere del priore del Lazzaretto di Spalato).

⁸ Nel vol. I, p. 7-12, si inizia con Venezia, anno 1749, si prosegue fino al 1761, si salta al 1787 (p. 12-13), poi si salta ad Ancona seguendo un ordine non cronologico (1783, 1786, 1792, 1786, 1788, 1783, 1784, ecc.).

(p. 28), e così via; è chiaro che in tal modo è difficile ricostruire o avere un'idea sui traffici dei singoli porti. In appendice è data sì una lista cronologica delle unità regestate dal 1700 al giugno del 1797, ma non aiuta molto. Se il primo volume riguarda, alla rinfusa, gli approdi di Venezia, Ancona, Spalato, Durazzo, Scutari e qualche volta Castelnuovo (Hercegnovi) e Fano, qualcosa di più si capisce nel secondo volume, che riguarda esclusivamente Ancona.

I traffici marittimi sono in verità solo un pretesto. Ciò che interessa al Čolak sono le imbarcazioni in qualche modo croate. Soprattutto nel primo volume tutta l'attenzione è rivolta a individuare le navi croate. Con quale criterio? L'autore non lo spiega, ma basta sfogliare i regesti per capirlo: è un criterio geografico, per cui la Croazia, che intende estesa anche ai territori della Bosnia e dell'Erzegovina, comprende i litorali dell'Istria (in particolare quella croata, cioè della repubblica di Croazia del dopo 1947), il Quarnero, il Litorale croato, la Dalmazia, Ragusa, le Bocche di Cattaro fino a Dulcigno (Ulcinj)⁹, ma anche Trieste è menzionata nel secondo volume come *Impero*, in quanto naturale *Caput Histriae*¹⁰. Il Čolak contempla la presenza croata fino alla catena dei Prokletije, cioè il confine tra il Kosovo e il Montenegro, e quindi quello che oggi è considerato il litorale montenegrino sarebbe stato un litorale croato¹¹. Insomma una geografia che asseconda le sue certezze nazionali e che, inutile dirlo, non trova riscontro nelle geografie del Settecento, le quali non vengono menzionate.

Un secondo criterio è rappresentato dalla forma del cognome dei conducenti o padroni, per cui alla fine del primo volume l'autore traccia una tabella (p. 637) con la percentuale dei cognomi croati o italiani originari dalle varie regioni. Guarda caso prevalgono quelli italiani per l'Istria (croata) e per Ragusa¹². Nel trascrivere i nomi e i cognomi dei capitani e *paroni* il Čolak usa la trascrizione croata, insomma un Niccolò

⁹ N. ČOLAK, *Regesti*, vol. I, p. 637.

¹⁰ IBIDEM, vol. II, p. 8.

¹¹ IBIDEM, vol. I, p. VIII-IX: "...i Croati stabiliscono la loro nuova patria fra la Slovenia e l'Adriatico all'occidente, il Montenegro e la Serbia in oriente e l'Ungheria al nord, con delimitazioni geografiche dei fiumi Sutla e Kupa, del Mare Adriatico, delle Prokletije del Montenegro e dei fiumi Drina, Sava, Danubio e Drava".

¹² L'Istria risultava avere, secondo tale classifica alcatatoria, 14 "casate" croate di marittimi, 97 italiane, 4 di altri; il Litorale croato 13 casate croate, 8 italiane, 1 di altri; il Quarnero 76 casate croate (Lussino), 4 italiane, 1 di altri; la Dalmazia 130 casate croate, 29 italiane, 3 di altri; Ragusa 22 casate croate, 55 italiane; le Bocche di Cattaro 261 casate croate, 13 italiane, 21 serbe e montenegrine, 5 albanesi.

(che forse era veramente tale) diventa Nikola, e così via, ma solo quando si tratta di navi originarie dai suddetti porti croati e quando i cognomi dei conducenti sembrano croati. E risultano croati, secondo il Čolak, tutti quelli che finiscono in -ich, trascritti ic, ma anche altri. Il *paron* Antonio Pavan di Rovinj, oppure Giovanni Traietti di Cres, rimangono nella versione italiana, ma non il padrone Vinko Premuda da Lošinj. Poi non si sa, come risulta nel volume II, p. 77, per Antun Dominis, per Antun di Vinko Kazilari, per Nikola Sodrnja, oppure (vol. II, p. 91) per Vinko Raguseo (ed altri) che cosa potessero essere (qualora avesse affatto senso interrogarci sulle loro identità).

Anche perché nella trascrizione dei cognomi il Čolak non indugia a fare correzioni a proprio piacimento. Per esempio nel volume II, a pagina 563, regesto 6720, ci rende noto: “Ancona, 1764.7.IV, polacca imperiale ‘S. Antonio di Padova’, capit. Andrija Cigančić (in orig.: Cigalich!)”. Insomma Cigalich (più che attendibile) diventa Cigančić. Altri casi del genere sono disseminati in entrambi i volumi. L’individuazione delle navi croate non poche volte segue altre aleatorie suggestioni. Per esempio, alla stessa pagina 563 del volume II, viene regestata la polacca toscana “Madonna di Monte Nero”, proveniente da Livorno, capitanata da Michele Cammellini; potremmo chiederci che cosa c’entra con i porti e i capitani croati? Così pure, sempre nel volume II, p. 37, che relazione con la mariniera croata avrebbe avuto la feluca del padrone Jean Buffé, proveniente da Durazzo, o quella del padrone Jacques Pivré, sempre da Durazzo? Evidentemente nel primo caso bastava che ci fosse quel “Monte Nero” per avere qualche elemento croato, negli altri due bastava fossero arrivate da Durazzo.

Ho ripreso Rovinj e Lošinj per anticipare che le località sono rese nella versione croata e per non fare torto a nessuno anche le località oggi albanesi sono rese in albanese. Così abbiamo Koper, Poreč, Rovinj, Pula, Lošinj, Zadar, Kotor, Ulcinj, Shkoder, Durres. Per orientarsi, all’inizio di ciascun volume sono collocate le tabelle con la toponomastica croata e albanese e le corrispondenze italiane. Ci sono indicazioni sulla pronuncia dei nomi croati e albanesi. Mi pare superfluo dire che la trascrizione dei nomi originali sarebbe stata opportuna e doverosa e che tutta l’operazione decisamente scade sul piano dei criteri elementari della presentazione di documenti. In genere, proprio dal punto di vista prettamente tecnico documentaristico, i registi marittimi croati potrebbero essere un classico esempio di come non vanno fatti i registi.

Essi sono accompagnati da note dove si indugia su dettagli toponomastici e sulle provenienze dei cognomi che risultano croati. Citatissimo Petar Skok con il suo classico *Slavenstvo i Romanstvo na Jadranskim otocima* (putroppo anche le citazioni bibliografiche non seguono alcun criterio riconosciuto; non viene citata l'edizione, né l'anno né il luogo di pubblicazione). Mentre nel primo volume in appendice si tratta del carattere nazionale dei cognomi rilevati sostenendo la maggiore frequenza dei croati per il Quarnero, la Dalmazia e le Bocche di Cattaro rispetto all'Istria e a Ragusa, dove prevalgono quelli italiani, nel secondo volume l'appendice riguarda un epilogo, fatto da un breve saggio sulla storia delle località della costa secondo il punto di vista specifico dell'autore, poi da una serie di famiglie croate dedite alla marineria¹³. Čolak parla di schiatta, di stirpe per i vari Palikuća di Cavtat, i Florio da Pelješac (Sabbioncello), i Maras da Rijeka Dubrovačka. Particolare attenzione è data ai Ragusei, che risultano numerosi in questo volume. Non manca la rilevazione dell'"origine etnica": su 472 navigatori individuati provenienti da Ragusa (non si sa poi quanto ragusei) 431 risultano (secondo Čolak) di origine croata e 41 di origine italiana (9,59). L'autore aggiunge: "dei serbi e montenegrini di origine etnica non si può intravedere in nessuno dei navigatori ragusei (per es. forse Vasiljević), altrettanto di origine albanese nessuno (probabilmente i Logorači e gli Shiliti, col tempo però nazionalizzati)". Insomma, che dire?

L'obiettivo dei volumi, del resto, era stato dichiarato¹⁴. Doveva essere la parte iniziale di un monumentale *Codex* che avrebbe dimostrato, fonti alla mano, la millenaria presenza croata nell'Adriatico¹⁵ e soprattutto la funzione attiva nei commerci marittimi dell'età moderna. Il Čolak avrebbe voluto pubblicare, tra i due volumi di fonti, "una breve sintesi della storia dei Croati nei Balcani presa dal punto di vista della loro vita adriatica sotto il titolo *La millenaria funzione adriatica della Croazia*, ma non fece in tempo¹⁶. Il Settecento, ricco di notizie, sarebbe stato il momento iniziale di una ricostruzione volta a ritroso, verso il Seicento e poi il Cinquecento.

¹³ N. ČOLAK, *Regesti*, vol. II, p. 783-795.

¹⁴ "Cominciamo con le fonti che riguardano l'affermazione della Croazia sull'Adriatico, cioè quelle che riguardano la storia della sua marina", in N. ČOLAK, *Regesti*, vol. I, p. VIII.

¹⁵ A un certo punto si vaneggia: "La marina dei Croati sul mare Adriatico ha un profondo passato nella lontana tradizione marinara dei mediterranei, Preilliri, Illiri, Greci e Romani, per spuntare nella storia dei popoli europei appena scesi sulla sponda orientale dell'Adriatico nella prima metà del secolo VII d. C., nel 642, con la spedizione militare ('con moltitudine di navi') in Italia presso Siponto in aiuto dei Bizantini contro i Longobardi". N. ČOLAK, *Regesti*, vol. II, p. 783.

Dalla navigazione all'interno dell'Adriatico si sarebbe passati a quella mediterranea (di fatto il secondo volume, incentrato su Ancona, dimostra la vivacità delle rotte con il Mediterraneo orientale, ma anche con Genova e Livorno). Bisognava rendere noto che i Croati, anche se privi di uno stato indipendente sulle coste adriatiche, erano stati comunque presenti nella vita economica adriatica. Non avere uno stato autonomo, secondo il Čolak, fu infatti una disgrazia che limitò le forze creatrici nazionali; così, nel 1993, vista l'indipendenza, annuncia l'avvento di una nuova era in cui la Croazia avrebbe finalmente avuto lo sviluppo che si meritava¹⁷. Il Čolak, esule, dava con i regesti, costati anni di fatiche e di sacrifici, il proprio contributo alla nazione. Purtroppo, c'è da dire, il suo isolamento continua; il suo monumento non è stato accolto come documentazione cardine nella storiografia croata. La noterella di Petar Strčić stesa per l' *Historijski Zbornik* [Miscellanea storica] nel 1993 rimane l'unico magro riconoscimento in ambito storiografico croato¹⁸; ben poca cosa rispetto all'accoglienza che ebbe il Čolak a Padova, nel Veneto, dove già nel 1970 divenne socio onorario della Deputazione di Storia patria delle Venezie e dove ebbe aiuti finanziari dal Centro di Ricerche Nazionali italiano per le indagini d'archivio e le pubblicazioni.

Il breve corredo ai regesti dimostra un modo ottocentesco e nazionalista di concepire la storia, ci rivela chi fosse Čolak storico e che tipo di storiografia si faceva nella Zara degli anni cinquanta-sessanta, il luogo dove egli aveva imparato il mestiere. Le fonti, i regesti degli atti amministrativi della marineria adriatica settecentesca, sono strumentali al credo nazionalista dell'autore, che non distingue tra identità pre-nazionali e nazione moderna, tra passato e presente. Il ruolo originario degli atti delle autorità portuali, i ruoli e le attività dei consoli veneti non sono minimamente presi in considerazione. Conta solo l'ethnos di chi gestiva le imbarcazioni. L'anacronismo toponomastico e antroponimico, l'elenco di nomi e luoghi resi nel croato contemporaneo, sono appropriazioni in chiave

¹⁶ N. ČOLAK, *Regesti*, vol. I, p. 632.

¹⁷ L'autore rivela apertamente le sue simpatie per lo Stato ustascia: «Ripristinato lo *Stato Croato Indipendente* nei quattro anni della Seconda guerra mondiale (1941-1945), la vita del popolo croato manifestò in tutti i campi un dinamismo inaspettato, con tutti i mali che affliggevano lo Stato per l'attacco da parte dei cetnik serbi e dei partigiani serbocomunisti di Tito. L'esperienza della vita del popolo croato nel ripristinato Stato Croato sovrano per la seconda volta come *Repubblica di Croazia* da un anno in qua, offre identici aspetti di un dinamismo in tutti i settori della vita nazionale”.

¹⁸ P. STRČIĆ, *op. cit.*, p. 205-206.

nazionale; c'è un'evidente compiacimento nel vedere stampate le denominazioni croate dei porti, i nomi croati dei marittimi, un mondo marittimo del passato reso croato. I termini della contemporaneità sono estesi indistintamente ai secoli trascorsi. Poco importa se risulta un'operazione illusoria sul piano epistemologico. Perché fare ciò? Per convincere il proprio referente nazionale, il proprio pubblico storiografico, specializzato e non, che ha un determinato passato; poco importa se effettivo o "adeguato"; e poi, per convincere in merito gli altri, i non Croati, magari distratti. La fonte del passato si trasforma in fonte del presente, diventa la prova, il pezzo di carta a cui rimandare coloro che magari dubitano ci fossero Croati marittimi. Non si rispetta l'autenticità dei documenti, che sono piegati alla contemporaneità con pretesti non esplicitati ma in sé banali, "per una migliore comprensione", in verità sono adeguati alla visione nazionale dell'autore. È la solita operazione di chi si impossessa del passato, lo strappa da ciò che effettivamente fu per collocarlo nel posto ritenuto "giusto" e che spesso è una nebulosa nazionale. Non ci sono scrupoli in Čolak. I capitani e i padroni sono tasselli utili per rafforzare ciò che si asserisce nella premessa. I registi sono un'operazione a tesi. C'è poca storia dentro; non si ricostruisce nulla, non si interpreta nulla; si squadernano prove di nazionalità.

Ora, dopo tutto questo, uno mi potrebbe chiedere il senso di questa nota. Ha senso perdere tempo con volumi del genere? Ho esordito parlando di commerci adriatici. Ecco, i due volumi del Čolak dimostrano quanto si sapeva. L'Adriatico del Settecento era tornato ad essere un mare con uno scambio vivace di merci, di beni. I punti cardinali furono Trieste, Ancona e Ragusa; Venezia resisteva, ma non era quella di prima¹⁹. Il Čolak, che ha voluto fare un libro sulla marineria croata, alla fine ci ha dato una bella documentazione sul porto di Ancona, sui suoi traffici. Sono cose già studiate da Alberto Caracciolo e da una serie di studi in *Proposte e Ricerche*, studi che il Čolak ignora, come ignora l'opera di Sergio Anselmi, concentrato com'è sul suo croatismo²⁰.

Nel secondo volume, completamente anconetano, ricaviamo che le imbarcazioni arrivano soprattutto da Ragusa (596 su 917 unità registrate,

¹⁹ P. BRAUNSTEIN, "A propos de l'Adriatique entre le XVIe et le XVIIIe siècle", *Annales E.S.C.*, 6 (1971), p. 1270-1278.

²⁰ A. CARACCILO, *Le port franc d'Ancone. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIIIe siècle*, Paris, 1965.

attraverso il Settecento), poi da Ismir (107), Durazzo (72), Salonicco (33), Livorno (19), Costantinopoli (10) e altri porti²¹. Le navi che partivano da Ancona erano dirette soprattutto a Genova (109), poi a Ragusa (98), Trieste (28), Civitavecchia (18), Levante (15), Venezia (10)²². Insomma si conferma l'asse Ancona-Ragusa, un vettore che fece la fortuna delle due città nel Settecento. Le merci riguardavano un'infinità di prodotti: allume, aringhe, baccalà, cacao, caffè, cera, cordame, cotone (moltissimo), cuoio, lana (moltissima, di varia qualità), olio, panni vari, pellami, pepe, sapone, schiavine, seta, spugne, tabacchi (molti), vallonea, vino, zibibbo, zucchero²³.

Le mercanzie, i porti, i nomi delle imbarcazioni poste ai margini rispetto ai dati antroponimici, si divincolano e ci rendono, nonostante tutto, la storia adriatica. Questa letteralmente straripa tra i fori della plumbea camicia di forza imposta dal Čolak. Così questi regesti, oltre a testimoniare l'ossessione dell'autore, riescono per forza dei contenuti a rivelare un Adriatico plurale, che sfugge alle classificazioni nazionali, che è stato composto per secoli da tante comunità quanti furono i porti, che fu un mare di incroci (lo dimostrano i giri delle merci, così sorprendenti). Quali identità potesse avere dobbiamo ancora scoprirlo, passo dopo passo, umilmente, cercando di ricostruirlo per quello che era.

²¹ N. ČOLAK, *Regesti*, vol. II, p. 808-809.

²² IBIDEM, p. 809.

²³ IBIDEM, p. 811-822.

SAŽETAK: “*HRVATSKIM POMORSKIM REGESTIMA*” – Hrvatski povjesničar i politički azilant Nikola Čolak u dvjema je knjigama (objavljenim u Padovi 1985. i 1993. godine) prikupio brojne podatke o pomorskoj plovidbi duž istočne obale Jadrana (od Istre do tzv. Mletačke Albanije, Boke Kotorske). Uglavnom se koristio izvorima koje je pronašao u fondovima Državnog arhiva u Veneciji. Pomoću regista (koji, nažalost, nisu izneseni sukladno primjerenim arhivskim kriterijima) autor je namjeravao dokazati snažnu prisutnost hrvatskog pomorstva na Jadranu i na Sredozemnom moru. Čolak, naime, nije analizirao suštinu trgovine (robu i odredišta), što bi svakako bilo korisno za gospodarsku povijest, nego je svoj trud usmjerio na to da sastavi popis prezimena prema svojim osobnim etničkim kriterijima: nalazimo tako vlasnike rasporedene u tablice prema regiji iz koje dolaze (Istra, Dalmacija, Boka Kotorska) i oblicima prezimena (ukoliko su hrvatska, napisana su na današnji način) tj. hrvatska, talijanska, albanska i srpska. Sve u svemu to je vrlo upitan historiografski rad. Djelo koje je iziskivalo višegodišnji Čolakov trud na koncu je slabo primljeno i kod istraživača koji proučavaju povijest pomorstva i kod onih koji se bave poviješću Jadrana: nacionalistička nakana na kojoj se rad temeljio bila je naime suviše izražena. Ništa bolji nije bio ni odjek u samostalnoj Hrvatskoj. Djelo *Hrvatski pomorski registi*, promatrano samo s aspekta kretanja plovila ipak može poslužiti kao dokaz o živosti obalne plovidbe na Jadranu u osamnaestom stoljeću, stoljeću ukupnog ekonomskog oporavka. Intenzivna razmjena između jadranskih obala, dokazuje koliko je ovo more bilo jedinstveno, bez obzira na pripadnosti, upravo u vremenu prije nastanka modernih nacija, što je u opreci sa traganjem za “etničkom ili nacionalnom” potvrdom.

POVZETEK: IZ “*HRVAŠKIH POMORSKIH REGESTOV*” – Zgodovinar in hrvaški politični pregnanec Nikola Čolak je v dveh knjigah (izdanih v Padovi leta 1985 in 1993) zbral številne informacije o pomorski plovbi lastnikov in plovil z vzhodnega Jadrana (od Istre do tako imenovane venetske Albanije, Boke Kotorske). Vire je večinoma našel v Državnem arhivu v Benetkah. Namen registov (žal niso predstavljeni z ustreznimi kriteriji arhiviranja) je dokazati velik

pomen hrvaškega pomorstva v Jadranskem in Sredozemskem morju, četudi pod beneško zastavo. Čolak namreč ni analiziral količine pomorskega prometa (tovor in namembni kraj), kar bi bilo koristno za zgodovino ekonomije, temveč je uporabil priimke na podlagi osebnih etničnih kriterijev: gospodarji so vpisani v tabele glede na deželo, od koder so prihajali (Istra, Dalmacija, Boka Kotorska), in glede na obliko priimkov (hrvaški so napisani z današnjo pisavo), torej hrvaških, italijanskih, albanskih in srbskih. Skratka, še kar sporni (če lahko tako rečemo) historiografski postopek. Večletno delo in napor, ki ga je v to vložil Čolak, je imel skromen odziv tako med izvedenci pomorske zgodovine kot zgodovine Jadrana: preveč izrazite so bile namreč nacionalistične težnje, na katerem je bilo delo osnovano.

Positivnega prizvoka ni bilo slišati niti v neodvisni Hrvaški. Gledano samo z vidika premikanja vozil so *Pomorski hrvaški regesti* vsekakor lahko koristni za prikaz živahnosti majhne obalne plovbe po Jadranu v XVIII. stoletju, obdobju splošnega gospodarskega oživljanja. Iskanje "etničnega ali državnega dokaza" je v protislovju z intenzivnimi izmenjavami med jadranskimi obalami, kar priča o enotnosti tega morja prav v pre-nacionalnem obdobju ne glede na njegov videz.