

darskim razvojem zemalja u dubrovačkom zaleđu te obnavljanjem trgovačkih ugovora i veza sa talijanskim gradovima. U dubrovačkom kreditnom poslovanju osim trgovaca iz Ankone, sudjeluju i oni iz Pesara i Urbina. U drugoj polovici XV. st. — zbog dolaska Turaka u dubrovačko zaleđe, kao i zbog krize u dubrovačkoj proizvodnji sukna — opada kreditno poslovanje. Međutim, nakon što su se Turci ustalili na Balkanu, opet oživljava dubrovačka trgovina. Preko Dubrovnika se iz zaleđa velikim dijelom izvoze sirovine kojima se opskrbljuju talijanski gradovi. U to doba umanjuje se udio dubrovačke vlastele u kreditnim poslovima, a jače dolazi do izraza sudjelovanje građana i pučana. Istodobno uočava se veća aktivnost trgovaca iz Firenze, Prata i Tranja, a posebice iz An-

kone, Pesara i Urbina. Trgovci iz Pesara uglavnom prodaju gvado za bojenje sukna u Dubrovniku, dok se iz Marke velikim dijelom uvozi alaun za proizvodnju sapuna, zatim vuna i sl.

U drugom dijelu priloga autor raspravlja o trgovačkim društvima. U Dubrovniku su postojala različita trgovačka društva od onih koji se zovu *commenda* do *compagnia*. Mnoga od tih društava usmjerila su djelatnost prema Ankoni. Isto tako su se sklapala društva s trgovcima iz Marke, koji su npr. u XV. st. živjeli i poslovali u Dubrovniku. Preko njih se iz Dubrovnika izvozilo srebro, vosak, vuna, koža i sl. u Marku. Uložena svota (kapital) u tim društvima znala je biti velika. Kretala se od 1200 do 4150 dukata.

Josip Lučić

ANTONIO DI VITTORIO, IL COMMERCIO TRA LEVANTE OTTOMANO  
E NAPOLI NEL SECOLO XVIII. Biblioteca di studi Meridionali diretta  
da Luigi de Rosa, sv. 7, Napoli 1979, str. 158.

U ovoj seriji već su objavljene dvije piščeve knjige s problematikom iz XVIII. stoljeća: »Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707—1734. Le Finanze pubbliche«, sv. 1 i »Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707—1734. Ideologia e politica di sviluppo«, sv. 2. U toj trećoj knjizi, koja je izišla kao 7. svezak iste serije, autor nastavlja istraživanja vezana uz povijest Napuljskog Kraljevstva u XVIII. stoljeću.

U Uvodu upoznaje čitaoca da je knjiga nastala u povodu I. kongresa gospodarske i društvene turske povijesti, održanog ljeti 1977. u Ankari. Odlučio se da obradi razdoblje od tridesetih godina XVIII. st. dalje, jer je tada postojala jaka trgovina između Napuljskog Kraljevstva i Turske. Ona će, međutim, polako nazadovati prema drugoj polovici XVIII. st., jer se u istočnom Sredozemlju pojavljuje obnovljena dubrovačka mornarica. Dubrovački brodovi — kao i čitava dubrovačka trgovina — uživaju posebni pravni položaj u Turskoj, pa će oni ponovno preuzeti veliki dio posredničke trgovine između Turske i Napulja. Da bi objasnio te pos-

tavke, autor je obavio opširna istraživanja u turskim, dubrovačkim i talijanskim arhivima. Izlaganje mu teče u ovim okvirima:

Prvi dio (*La politica commerciale*) razbija se na 3 poglavlja. U prvom prikazuje trgovačku politiku Napuljskog Kraljevstva u polovici XVIII. st. God. 1734. kraljevstvo postaje nezavisno, pa je to prijelomna godina u kojoj počinje moderna povijest južne Italije. Prvi koraci u novoj političkoj situaciji bili su usmjereni na trgovački razvoj u smjeru merkantilističkih načela. Da bi se poboljšao izvoz, god. 1739. utemeljuje se Vrhovni trgovački magistrat koji je zapravo vodio trgovačku politiku. Vlada je sa svoje strane podupirala razvoj trgovine sklapajući (od 1739. do 1753) trgovačke ugovore s Njemačkim Carstvom, Turskom, Tripolisom, Švicarskom, Danskom, Nizozemskom, a kasnije još sa Sardinijom i Rusijom. Prometne trgovačke linije buhvačala su, dakle, istočno Sredozemlje i sjevernu Evropu uz zadržavanje starih veza sa zapadnom Evropom i talijanskim državama.

U drugom poglavlju izlaže gospodarstu organizaciju Otomanskog Carstva pod Mahmudom I. (1730—1754) i Osmanom III. (1754—1757) i trgovačku politiku Visoke porte. U Turskoj se u gospodarskoj strukturi nastavlja stanje iz razdoblja prije XVIII. st. Golemi prostor carstva — utemeljen u vremenu Sulejmana Veličanstvenog (1520—1566) — počinje patiti od svoje teritorijalne veličine. Prometnice postaju nesigurne pa vanjska trgovina radije ide morem i postaje jača od unutrašnje trgovine. Gospodarski temelj čini poljoprivreda preko timarskog sustava. Pored timara, kao veleposjednika, postoje i crkvene fundacije (vakufi). Pokraj timara rade mnoge tradicionalne manufakture. Prevladavaju radionice koje proizvode za vojsku i mornaricu i one su pod nadzorom države. U drugoj pol. XVII. st. do početka XVIII. st. u Carigradu je bilo 150 obrtničkih udruženja sa oko 127 000 članova. Autor ukazuje na smjerove turske trgovine i njezine nosioce. Da bi se trgovina što uspješnije razvijala, turska vlada nastoji liberalizirati uvoz-izvoz. Istodobno da pojača zanimanje stranih partnera na mogućnosti robnog prometa sa Turskom, vlada daje privilegije pojedinim stranim zemljama. U XVIII. st. se stoga uveliko angažiraju Nizozemci, Rusi, Šveđani, Nijemci, pokraj već tradicionalnih Dubrovčana, Francuza i Engleza, u turskoj trgovini. U tom nastojanju da se što više otvori evropskim državama, Turska je obratila pažnju i na Napuljsko Kraljevstvo, kad je ono postalo nezavisno.

U trećem poglavlju zadržava se na trgovačkim odnosima između Turske i Napulja. Sve do Mahmuda I. Turska nije imala određene trgovačke politike prema Napuljskom Kraljevstvu. Tek u doba Karla Burbonskog, god. 1740, sklapa se mir te trgovački i plovidbeni sporazum s trajanjem na 20 godina. Trgovački ugovori su bili dosta povoljni za Napuljsko Kraljevstvo. Razvija se slobodna trgovina i plovidba po svim krajevima dviju država. Budući da su se uspostavili diplomatski odnosi između te dvije države, Napuljsko Kraljevstvo uspijeva 1741. sklopiti mir, trgovački i plovidbeni sporazum i s Tripolisom.

U drugom dijelu knjige (*I Traffici*) — koji se sastoji od 6 poglavlja — autor obrađuje napolitansku mrežu konzulata na Levantu. Već 1742. otvorilo se i postojalo je 14 konzulata. Taj se broj u 1747. popeo na 26 konzulata i vicekonzulata. Zbog takvih povoljnih diplomatskih i trgovačkih odnosa, napuljska trgovačka mornarica ušla je u razdoblje konsolidacije. Od četrdesetih godina XVIII. st. njihovi brodovi odlaze na duže i sigurnije putove. Grade se raznovrsni tipovi brodova. Dominantan je tip *pinca*. Slijede zatim *polacca*, *nava*, *tartana*, *barcha*, *brigantina*, *marticana*, *felucha*, *corvetta* itd. Autor objavljuje tabelarne preglede podrijetla brodova, njihovih vlasnika, tipova, ulaznih luka, grafikone prometa po pojedinim važnijim lukama. Posebno se zadržava na pomorskim putovima i trajanju plovidbe. I ta razmatranja prati s pomoću karata, grafikona. Upozorava da se pored pomorskih koriste u trgovini i kopneni putovi. To je u prvom redu put Carigrad—Drač, ali ne starom »Via Egnatia« nego ovim smjerom: Carigrad—Edirne—Plovdiv—Kjustendil—Kriva Palanka—Štip—Ohrid—Drač. Isto tako se roba prevozi i preko Dubrovnika smjerom: Carigrad—Edirne—Plovdiv—Kriva Palanka—Kumanovo—Skopje—Priština—Novi Pazar—Prijepolje—Tjentište—Bileće—Trebinje—Dubrovnik. Promet preko Dubrovnika išao je najviše od 1744. do 1757.

U Carigrad i egejske luke izvozilo se iz Italije u velikim količinama platno, svileni odjevni predmeti, papir, željezo, olovo, kositar, indigo, papar, vino, makaroni, suhomesnata roba, krzna, drvo, limuni, šećer i sl. Iz Carigrada se uvozilo: pamuk, lan, vosak, štavljena koža (posebice devina), šimšir, stipsa, kavijar i sl. Iz Peleponeza ulje, žito, sir kože. Napuljski brodovi se također iznajmljuju turskim i židovskim trgovcima za prijevoz robe i putnika po istočnom Sredozemlju.

U drugoj pol. XVIII. st. nastao je zastoj u napuljskoj trgovini prema Levantu. Autor odbacuje razlog da je tome uzrok svršetak rata za austrijsku baštinu (1740—1748), s obrazloženjem

---

da je napuljska trgovina vrlo aktivna u to doba s Francuskom, Engleskom, nordijskim zemljama. Autor stoga traži drugi razlog tom zastoju. Odgovor pronalazi u procvatu dubrovačke trgovine i njenoj reafirmaciji u istočnom Sredozemlju u drugoj polovici XVIII. st. Dubrovčani, naime, tada sve više ulažu novac u trgovinu i pomorstvo. U tome prednjače građani, građanska klasa.

Unatoč tome što je ta knjiga pisana bez većih i dubljih pretenzija, ipak pru-

ža ne samo zorne informacije o prilikama u Napuljskom Kraljevstvu u polovici XVIII. st. nego je u njih znalački uklopio i povijest Dubrovnika. Ono što treba posebno istaknuti jest da je prihvatio istraživanja i uvažio rezultate naših povjesničara o dubrovačkim prilikama u XVIII. st. u prvom redu radove Vuka Vinavere, Josipa Luetića, Ilije Mitića i da ih je prezentirao na jednom svjetskom jeziku.

Josip Lučić