

Trgovina Perasta u 18. stoljeću prema venecijanskim i papinskim registrima

Gelo, Ružica

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Humanities and Social Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:131:157960>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-07**



Sveučilište u Zagrebu
Filozofski fakultet
University of Zagreb
Faculty of Humanities
and Social Sciences

Repository / Repozitorij:

[ODRAZ - open repository of the University of Zagreb
Faculty of Humanities and Social Sciences](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FILOZOFSKI FAKULTET
Odsjek za povijest

**TRGOVINA PERASTA U 18. STOLJEĆU PREMA
VENECIJANSKIM I PAPINSKIM REGISTRIMA***

Diplomski rad

Studentica: Ružica Gelo

Mentor: dr. sc. Marko Šarić, doc.

Zagreb, veljača 2023.

SADRŽAJ

1. UVOD	3
2. PERAST U 18. STOLJEĆU	3
2.1. SOCIJALNA STRUKTURA I POLITIČKA KRETANJA U PERASTU U 18. STOLJEĆU.....	8
3. ZAKONSKE RESTRIKCIJE METROPOLE I TRGOVAČKO-CARINSKE OLAKŠICE PERAŠKE KOMUNE.....	10
4. POMORSKA TRGOVINA PERASTA	16
4.1. TRANZITNA TRGOVINA	19
4.1.1 PUTOVANJA	19
4.1.2. VRSTE BRODOVA	24
4.1.3 VRSTA ROBE	30
4.1.4 KOMUNALNA BRATSTVA („CASADE“) KAO OKOSNICE GOSPODARSKOG RAZVOJA KOMUNE I POMORSKE TRGOVINE.....	35
5. IZAZOVI POMORSKE TRGOVINE	49
5.1. GUSARENJE	50
5.2. BRODOLOMI.....	59
6. ZAKLJUČAK	61
BIBLIOGRAFIJA	65

1. UVOD

Vrhunac Perasta ili, kako se često u historiografiji naziva, „zlatno doba“ Perasta trajalo je od polovice 17. do kraja 18. stoljeća. Peraštani su bili poznati kao trgovci, pomorci i ratnici, što je najčešće bilo međusobno povezano i nerazdvojivo. Pomorska trgovina činila je velik dio peraškog gospodarstva, a razlozi za to usko su vezani uz geografski i granični položaj. Zbog toga se Perast okrenuo prema moru i pomorstvu. Trgovina između Osmanskog Carstva i Mletačke Republike odredila je karakter peraške trgovine koji je prvenstveno bio tranzitni, dok je stalna osmanska opasnost, a ponajviše problemi s gusarima, utjecala na borbeni duh Peraštana, te su s pravom prozvani „čuvarima zaljeva“. Kako bi učinili stanovnike zaljeva vjernim podanicima, mletačka je vlast, uz određene pomorske obaveze, dodjeljivala statuse pomorskim naseljima. Pretvarala je naselja u općine, davala titule, trgovačke privilegije, carinske olakšice i druge nagrade. Primjer Perasta, koji je zbog svojeg strateškog položaja imao važnu ulogu u kontroli na ulazu u zaljev, pokazao se važnim za Mletačku Republiku.

U središtu rada nalazi se analiza pomorske trgovine Perasta na temelju izvora sadržanih u *Hrvatskim pomorskim registima*. Kroz pomorsku trgovinu povezat će se pomorstvo, trgovina i ratništvo, tri elementa koja su obilježila povijest Perasta u ranom novom vijeku. Analizom trgovine, izazova pomorske trgovine i povijesnog konteksta ukazat će se na povezanost navedenih peraških karakteristika i razloge uzročno-posljedičnih veza triju elemenata.

Osnovni izvori za istraživanje su *Regesti Marittimi Croati/Hrvatski pomorski registi* izdani u tri sveska (1985., 1993. i 2017.). *Hrvatski pomorski registi* objavljeno je arhivsko gradivo na talijanskom jeziku koje je priredio Nikola Čolak. *Regesti* sadrže zapise sakupljene prvenstveno u Venecijanskom arhivu, te arhivima u Fanu i Anconi. Zapisi sadrže datum i mjesto nastanka zapisa, dok informacije o tipovima i nazivima brodova, imenima kapetana ili parona, pomorskim odredištima, vrsti i količini robe, popisu posade i drugo ponekad izostaju.

Kao teorijski okvir koristit će se domaća i inozemna literatura koja se bavi područjem Boke kotorske i pomorskom trgovinom, te će se komparativnom, analitičkom i deskriptivnom metodom pružiti slika o pomorskoj trgovini Perasta u 18. stoljeću. Kako bi se upotpunila ta slika, poslužit će radovi autora koji su se bavili poviješću Perasta i Boke kotorske. Peraštanin

Pavao Butorac pisao je o svom rodnom Perastu. Obradio je mnogobrojne teme vezane za perašku povijest, uključujući i pomorsku trgovinu u svome djelu *Kulturna povijest grada Perasta*. Miloš Milošević pisao je o povijesti Boke kotorske i Perasta te se dotakao teme pomorske trgovine u svome radu pod nazivom *Nosioci pomorske privrede Perasta u prvoj polovini XVIII vijeka*. Peraškom i bokokotorskom poviješću bavile su se Lovorka Čoralić i Maja Katusić koje kroz niz zajedničkih radova obrađuju povijest istaknutih pojedinaca, čime su znatno doprinijele poznavanju povijesti Boke kotorske.

Analizom pomorske trgovine Perasta dolazi se do novih saznanja o pomorskoj trgovini Perasta ili se potvrđuju već postojeća. Prilikom obrade izvora pokušat će se doći do analize podataka o učestalosti plovidbe, pomorskim odredištima, tipovima brodova korištenih za plovidbu, vlasnicima brodova, vrsti robe koja se prevozila, peraškim bratstvima i njihovoj ulozi i učestalosti u pomorskoj trgovini, te drugim informacijama koje će se pokazati prikladnim za analizu. U središtu rada je 18. stoljeće, razdoblje obuhvaćeno u korištenim izvorima. Podatci za 17. stoljeće, posebno drugu polovicu kojom započinje procvat pomorske trgovine, a koji nisu obuhvaćeni u izvorima, upotpunit će se prema potrebi uz pomoć dostupne literature. Za izradu rada koristit će se kvantitativna metoda i statistički prikazi. Analiza *Regesta* kojom će se pružiti uvid u povijest pomorske trgovine može poslužiti kao daljnja podloga za istraživanje pomorske trgovine, posebno one u Boki kotorskoj, ali i kao doprinos poznavanju lokalne povijesti.¹

* Prilikom prijave diplomskog rada došlo je do pogreške vezane za naziv rada. Rad je prijavljen pod nazivom "Trgovina Perasta u 18. stoljeću prema venecijanskim i papinskim registrima". Umjesto riječi registri trebalo je pisati regesti. Nažalost propust je prekasno uočen te više nije bilo mogućnosti ispravka.

2. PERAST U 18. STOLJEĆU

Boka kotorska sastoji se od dva zaljeva, vanjskog Hercegovo-tivatskog i unutarnjeg Risansko-kotorskog, koji su povezani tjesnacem Verige.² Na Boku kotorsku utjecale su specifičnosti koje su bile ključne za njezin društveni razvoj, a odnose se na prirodne karakteristike prostora, geopolitički položaj, konfesionalnu raznolikost i osmansku prisutnost u ranom novom vijeku.³

Mletačka vlast na istočnojadranskoj obali bila je podijeljena na tri pokrajine: Mletačku Istru, Mletačku Dalmaciju i Mletačku Albaniju. Generalni providur, sa sjedištem u Zadru i mandatom od tri godine, nalazio se na čelu mletačkih pokrajina. Njegova dužnost obuhvaćala je sveukupnu upravu, u što je ulazila vojna i sudska vlast te komunikacija s mletačkom središnjicom i predstavnicima komunalnih vlasti. Središte Mletačke Albanije nalazilo se u Kotoru. Mletačkom Albanijom upravljali su providur i izvanredni providur. U rukama providura, koji je odgovarao generalnom providuru te u pojedinim slučajevima izravno mletačkoj vlasti, nalazila se vojna, politička, sudska i upravna vlast.⁴

Mletačko-osmanski odnosi prožeti su brojnim sukobima. Sedamnaesto stoljeće obilježila su dva dugotrajna i u mnogočemu presudna rata, a to su Kandijski (1645. – 1669.) i Morejski (1684. – 1699.) rat, koji su opteretili drugu polovicu stoljeća. Iako se 18. stoljeće naziva „zlatno doba“ Boke kotorske, prva je polovica stoljeća obilježena Drugim morejskim ratom (1714. – 1718.). Mletačko-osmanski ratovi odrazili su se na prostor Boke kotorske i njezino stanovništvo. Ususret svakom mletačkom vojnom pothvatu novačeni su bokeljski, dalmatinski i istarski brodovi, koji su sudjelovali u velikim bitkama i okršajima s jadranskim i sjevernoafričkim gusarima.⁵

U 18. stoljeću Mletačka Republika znatno je oslabila. Većina teritorijalnih stečevina u Grčkoj je izgubljena. Naglašena je politika neutralnosti i nemiješanja u europske međudržavne konflikte koji uključuju Rat za poljsko nasljeđe (1733. – 1738.) i Rat za austrijsko nasljeđe

² Ivan Crkvenčić i Antun Schaller, „Boka Kotorska: društveno-političke promjene i razvoj etničkog sastava do 1918. godine“, *Hrvatski geografski glasnik* 67 (2007), br. 2: 107, pristup ostvaren 15. XI. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/15020>.

³ Isto, 109.

⁴ Čoralić, Lovorka; Horbec, Ivana; Katušić, Maja; Klaužer, Vedran; Novosel, Filip; Radoš, Ruža, ur., *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru. Od plemića i crkvenih dostojanstvenika do težaka i ribara*. (Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2016.), 14.

⁵ Lovorka Čoralić i Maja Katušić, „Bokelj Josip Balović (1728. – 1793.) i zapovjednik mletačkih ratnih brodova u drugoj polovici 18. stoljeća“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* (2014), br. 56: 158, pristup ostvaren 8.11.2022., <https://hrcak.srce.hr/131218>.

(1740. – 1748.). Iako i dalje snažna na vojno-pomorskom području, ne svrstava se više u vodeće faktore koji odlučuju o europskoj političkoj karti. Kako bi opstala, u interesu Republike bilo je očuvanje postojećih kopnenih i prekomorskih posjeda te slobodna plovidba Jadranskim morem i grčkim vodama.⁶

Smješten na granici između Osmanskog Carstva i Mletačke Republike, Perast se našao u ulozi graničara. Nije postojao razrađen sustav obrane, već djelomične gradske zidine i tvrđava Sv. Križ. Kako bi se obranili od potencijalnih opasnosti, uz razrađenu obrambenu organizaciju, Peraštani su morali biti spremni za borbu.⁷ Opstanak Perasta ovisio je o mletačkoj podršci. Istovremeno, ostanak Mletačke Republike u Boki kotorskoj ovisio je o Perastu i Dobroti, koji su razdvajali osmanski prostor od Kotora.⁸ Sve uspješnija peraška privreda i sukobi s osmanskim Herceg Novim privukli su pažnju sredozemnih piratskih centara. Dana 22. lipnja 1624. Perast je napalo šest alžirskih i sedam tuniških galija, i oko 2.000 levenata.⁹ Planiranju napada doprinijeli su poznavatelji lokalnih prilika, Hercegnovljani i ranije zarobljeni Peraštani koji su se priključili piratima. Perast, sa svega 600 stanovnika od kojih je većina muškaraca u mjesecu povoljnom za plovidbu bila na trgovačkim putovanjima, nije se mogao suprotstaviti ovakvoj snazi. U ropstvo je odvedeno oko 450 ljudi, većinom žene, djeca i starci. Ukupna vrijednost opljačkanog novca, srebra, zlata, vrijednosti iz crkava i kuća procjenjuje se na više od 100 tisuća dukata. Kako susreti s alžirskim i tuniškim gusarima nisu bili česti, peraška osveta bila je usmjerena na bliža piratska središta, Ulcinj i Herceg Novi. Unatoč teškim gubitcima, Peraštanima su ostali brodovi i pomorci koji su se u vrijeme napada nalazili izvan Perasta, što je omogućilo nastavak pomorske trgovine.¹⁰

Perast se 1654. našao u sličnoj situaciji koja je mogla imati jednako katastrofalne posljedice kao i napad sjevernoafričkih pirata.¹¹ Angažiranost Peraštana u protjerivanju Turaka iz Risna 1649. i napad na Popovo 1654. bili su neposredni povod za osvetničke akcije. Uz pomoć grahovskog popa Radula i njegove dobro organizirane mreže špijuna među Osmanlijama,

⁶ Lovorka Čoralić i Maja Katušić, „Gente di mare della nazione bochese – bokeljske tartane i mletačka vojno-pomorska intervencija u Africi 1766. godine“, *Historical contributions = Historische beiträge* 32 (2013), br.45: 285, pristup ostvare 5. IX. 2022., <https://hrcak.srce.hr/113254>.

⁷ Miloš Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene. Studije o Boki Kotorskoj XV-XIX stoljeća* (Podgorica: Cid, 2003), 52.

⁸ Miloš Milošević, *Boka kotorska, Bar i Ulcinj od XV do XVIII vijeka* (Podgorica: Cid, 2008), 175.

⁹ „Levente“ – iregularne postrojbe u osmanskoj vojsci.

¹⁰ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici, mecene*, 111-112.

¹¹ Lovorka Čoralić i Maja Katušić, „Peraštanin Tripun Štukanović (*1769) – pukovnik mletačkih oltramarina“, *Anali Zavoda za povijesne znanosti i Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (2012), br:50: 386, pristup ostvaren, 22. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/85364>.

Peraštani su bili na vrijeme obaviješteni o planiranom osmanskome napadu.¹² Uspjeli su spriječiti nalet mnogobrojne osmanske vojske. Za svoju hrabrost dobili su priznanje hrvatskog bana Petra Zrinskog. Mnogi Peraštani, zahvaljujući uspješnoj mletačkoj vojnoj službi, uvršteni su u red vitezova Svetog Marka.¹³

Neposredna blizina Osmanskog Carstva svela je Boku kotorsku na uski priobalni pojas, čime je bokeljska svakodnevnica ovisila o vojno-političkoj situaciji na području Sredozemlja i Jadrana.¹⁴ Mletački posjedi na području Boke kotorske predstavljali su svojevrsnu jedinstvenu rascjepkanost koja je imala značajan utjecaj na razvoj trgovine i prometa.¹⁵ Sela Đurić i Kostajnica bili su u sastavu Mletačke Republike. U neposrednoj blizini Kostajnice, mjesto Morinj, zajedno s Risnom, pripalo je osmanskoj vlasti, dok su dva manja naselja smještena između Morinja i Risna, Lipici i Strip, pripadali Republici. Perast se nalazio pod vlašću Mlečana, dok se selo Glogovac, smješteno u neposrednoj blizini Perasta, nalazilo pod Osmanlijama. Mlečanima su pripali Dobrota, Kotor, Škaljari, Muo, Prčanj, Stoliv, Lepetani, Lastva, Bogdašići, Tivat s poluotokom Vrmac i poluotok Luštica te Budva i Paštrovići. Osmanlijama su pripali Grbalj i Spič.¹⁶

Sjedinjenje bokeljskog područja bilo je od vojne i gospodarske važnosti za Republiku. Stoga su početak Morejskog rata i najava sjedinjenja bokeljskog prostora pod mletačkom upravom prihvaćeni s potporom bokeljskog stanovništva.¹⁷ Sudjelovanje Peraštana u osvajanju Herceg Novog (1687.) nagrađeno je posjedima u hercegnovskom primorju.¹⁸ Karlovačkim mirom (1699.) Mletačka Republika dobila je vlast nad cijelom Bokom kotorskom. Risan i Herceg Novi našli su se pod upravom Republike.¹⁹ Angažiranost Bokelja u mletačkim postrojbama duž mletačko-osmanske bojišnice, od Hercegovine do Peloponeza, omogućila je manjim pomorskim mjestima, prvenstveno Perastu, Prčnju i Dobroti, stjecanje upravne neovisnosti od Kotora. Završetkom rata započinje njihov ubrzan gospodarski razvoj koji se temeljio na pomorskoj trgovini i brodarstvu.²⁰ Teritorijalne promjene pozitivno utječu na jačanje gospodarstva. U 18. stoljeću nestaje stalna osmanska opasnost. Dolazi do prestanka

¹² Milošević, *Boka kotorska, Bar i Ulcinj*, 72.

¹³ Čoralić i Katušić, „Peraštanin Tripun Štukanović“, 386.

¹⁴ Isto, 386.

¹⁵ Lovorka Čoralić, *Iz prošlosti Boke: odabrane teme*, (Samobor: Meridijani, 2007), 25.

¹⁶ Isto, 23.

¹⁷ Isto, 25.

¹⁸ Pavao Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine* (Perast: Gospa od Škarpjela, 1998), 194.-195.

¹⁹ Đorđe Milović, *Boka kotorska u doba Venecije: na izvorima Mletačkih arhiva* (Split: Književni krug, 2009), 39.

²⁰ Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 11.

mletačko-osmanskih ratova, izuzev Drugog morejskog rata. Nakon utvrđivanja granica stabiliziraju se odnosi, što je imalo pozitivan učinak na trgovinu i svakodnevni život stanovništva na pograničnom području.²¹ Obitelji Perasta, Prčnja i Dobrote, koje su aktivno sudjelovale u pomorsko-trgovačkim poslovima, predstavljale su središnjicu gospodarskog rasta bokeljskih gradova, s naglaskom na pomorskoj trgovini između istočne i zapadne jadranske obale.²² Mletačko-osmanski ratovi znatno su oslabili Mletačku Republiku. Osmansku opasnost zamijenila je povećana gusarska aktivnost. Bokelji su se našli u stalnoj ulozi čuvara južnojadranskih plovidbenih pravaca. Uloga čuvara pridonijela je njihovom ugledu i osigurala brojne mletačke povlastice.²³ Zahvaljujući čestim pomorsko-vojnim pothvatima, Perast je kao priznanje za svoju angažiranost dobio brojne carinske olakšice i trgovačke privilegije.

Od druge polovice 16. i kroz prvu polovicu 17. stoljeća trajali su naponi za oslobođenje od kotorske uprave te trgovačke i crkvene zavisnosti. Istovremeno Kotor stagnira. Kotorski trgovački i posrednički interesi ometali su ekonomsko jačanje i osamostaljenje bokeljskih naselja. Početak peraškog procesa osamostaljenja od Kotora započinje odvajanjem od Kotorske mornarice 1580. Pet godina kasnije (1585.), u službenim mletačkim aktima Perast se spominje kao samostalna općina. Posljednji čin osamostaljenja postignut je odvajanjem od kotorskog biskupa (1634.).²⁴ Razvoj u Boki kotorskoj vezan je za razvoj manjih pomorskih mjesta, poput Perasta, koji, osamostaljenjem od kotorske uprave, samostalno kreću u izazove pomorske trgovine.²⁵

Sredinom 17. stoljeća započinje razdoblje koje se u historiografiji naziva „zlatno doba“ Perasta i koje traje do kraja 18. stoljeća. „Zlatno doba“ vezano je za perašku trgovinu, pomorstvo i ratništvo. Smješten nasuprot ulaza u zaljev Boke kotorske, podno brda sv. Ilije, Perast se okrenuo prema moru. Nedostatak plodnog tla, koji je, osim geografski, ovisio i o graničnim promjenama između Mletačke Republike i Osmanskog Carstva, odredio je smjer oblikovanja peraške privrede. Pomorska tranzitna trgovina bila je u vrhu peraškog gospodarstva.²⁶ Pomorske veze bili su glavni putevi kojima se vršila trgovina s drugim

²¹ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 23.

²² Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 11.

²³ Čoralić i Katušić, „Peraštanin Tripun Štukanović (*1769)“, 386.

²⁴ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*, 51.

²⁵ Milošević, *Boka kotorska, Bar i Ulcinj*, 147.

²⁶ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 194.

trgovačkim lukama. Stoga su pomorstvo i trgovina bili usko povezani i nerazdvojni.²⁷ Procvat pomorske privrede utjecao je na arhitektonska postignuća. Gradnja u baroknom stilu zahvatila je Boku kotorsku. Veliku ulogu imaju bokeljski trgovci, pomorci i brodari koji su stečeni kapital ulagali u izgradnju svojih mjesta. U Perastu se ističu palače Bujović, Zmajević i Smeća.²⁸

Na samom kraju mletačke vladavine na istočnoj jadranskoj obali nema znatnih promjena. Zabilježeni pomaci najčešće su bili posljedica individualnih djelovanja. Mletački način vladanja nije se mijenjao u četiristo godina vlasti u Dalmaciji. Njegova svrha bila je zadovoljiti potrebe središnjice, zbog čega nije bilo mjesta za provedbu reformi.²⁹ Krajem 18. stoljeća Bokelji se dijele prema struji koju zastupaju. Podjela obuhvaća zagovaratelje sjedinjenja Boke kotorske s Hrvatskom, pristaše crnogorskog vladike Petra I. Petrovića (1748. – 1830.), pristaše Mletačke Republike i pristaše demokratske vlasti. Prestankom postojanja Mletačke vlasti, prema odredbama primirja u Leobenu (1797.), Boka kotorska pripala je Habsburškoj Monarhiji.³⁰

²⁷ Milović, *Boka kotorska u doba Venecije*, 67.

²⁸ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 27.

²⁹ Isto, 114-115.

³⁰ Isto, 30.

2.1. SOCIJALNA STRUKTURA I POLITIČKA KRETANJA U PERASTU U 18. STOLJEĆU

Hrvatski prostor u 18. stoljeću obilježen je društvenim raslojavanjem na plemiće i neplemiće. Jednako tako, na području istočnog Jadrana društvo se dijeli na staro plemstvo, vezano za komune s otežanim prihvaćanjem novih članova, i novo plemstvo.³¹ Razvoj brodarstva, pomorske trgovine i pomorstva doveo je do bogaćenja stanovništva obalnih gradova i naselja na istočnoj obali Jadrana. Unatoč tome, postojeći društveni sustav nije dozvoljavao promjene društvenog položaja.³²

Tijekom 18. stoljeća Peraštani se i dalje dijele na plemstvo i građanstvo. Plemstvo ili *communita* proizlazi iz dvanaest *casada*, o kojima će biti više riječi u poglavlju posvećenom *casadama*. Građanstvo, odnosno neplemići, okuplja se pod nazivom *universita*. Većinska vlast bila je u rukama *communita*, a posljedica toga je neslaganje između dva društvena sloja. U 18. stoljeću dolazi do borbe oko demokratizacije mjesne uprave. Mletačka vlast bila je na strani plemstva.³³ Glavnu ulogu u društvenom životu preuzimaju kapetani i paruni koji, između ostalog, vrše diplomatsku službu, postavljeni su na vodeća mjesta u gradskoj upravi, stječu posjede na oslobođenim područjima, dekretima senata i dužda stječu naslove *Conte Veneto* i *Cavaliere di San Marco*.³⁴ Nosioci titule *conte*, koji se susreću unutar peraške općine, činili su poseban društveni sloj. Naslov *conte* Republika je dodjeljivala pojedincima i obiteljima koji su se istaknuli u ratovima protiv Osmanlija i pirata. Osim počasne titule, dio nagrade bili su zemljišni posjedi i novci.³⁵ U 18. stoljeću, zbog velikog pada broja članova unutar starog plemstva u pojedinim komunama, što je znalo rezultirati otežanim funkcioniranjem gradske vlasti, dolazi do prihvaćanja novih članova u redove plemstva. Pad broja starog plemstva veže se uz ratove, bolesti, migracije i izumiranja.³⁶

Demografski rast vezan je za gospodarski rast. Priljev novog stanovništva u rastućim pomorskim naseljima vezan je za osobni prosperitet i rješavanje osnovne životne egzistencije.³⁷ Izvješće generalnog providura u Kotoru (1528.) navodi 774 stanovnika Perasta. U izvješću kotorskog rektora i providura (1553.) nalazi se izvještaj o pučanstvu kotorskog gradskog

³¹ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 24-25.

³² Isto, 26.

³³ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 57.

³⁴ Čoralić i Katušić, „Gente di mare della nazione bochese“, 284.

³⁵ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 25.

³⁶ Isto, 24-25.

³⁷ Čoralić i Katušić, „Gente di mare della nazione bochese“, 284.

područja prema kojem je u Perastu zabilježeno 347 muškaraca i 332 žene. Djeca nisu obuhvaćena u popisu.³⁸ Godine 1604. Perast ima 815 stanovnika, 1621. doseže broj od 1.011 stanovnika, a 1758. godine 1.500 stanovnika.³⁹ Na području Perasta, 1748. nalazila se 2.251 osoba, odnosno 475 obitelji, dok je 1756. u Perastu i na peraškom području živjela 2.981 osoba, odnosno 533 obitelji, a strukturu samoga grada činilo je 88 vodećih obitelji koje su predstavljale općinu.⁴⁰ Usporedno s time, u Prčnju je 1748. zabilježeno 711, a deset godina kasnije 948 stanovnika. Dobrota, sa zaseokom Ljuta, 1533. ima oko 200 stanovnika, 1726. godine 715, i 1748. godine 1.655 stanovnika.⁴¹

Konfesionalni sastav Boke kotorske bio je promjenjiv, a ovisio je o geopolitičkoj situaciji. Širenje Osmanskog carstva na područje Boke imalo je značajan učinak na taj prostor. U razdoblju od 15. do 17. stoljeća, u vrijeme kada je Boka kotorska bila podijeljena između Mletačke Republike i Osmanskog Carstva, dolazi do doseljavanja pravoslavnog stanovništva na područje koje je do tada bilo naseljeno većinski katoličkim stanovništvom. Katoličko stanovništvo migriralo je s područja koja su bila ugrožena ili osvojena od Osmanlija. Na njihovo je mjesto osmanska vlast doseljavala pravoslavno stanovništvo. S obzirom na to da je Osmansko Carstvo bilo tolerantnije prema pravoslavlju, može se pretpostaviti da je dio stanovništva prešao na tu vjeru kako bi se održao na području pod osmanskom vlašću. Na doseljavanje pravoslavnog stanovništva utjecala je i Mletačka Republika pozvavši na područje svoje uprave hajduke, koji su bili pretežno pravoslavne konfesije. Hajduci su došli na prostor Perasta i Stoliva. Nakon povlačenja Osmanlija s područja Boke kotorske, velik broj hajduka seli se na područje Herceg Novog i Risna. Tada se povlači i muslimansko stanovništvo.⁴²

³⁸ Pavao Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta* (Zagreb: Duriex, 2011), 31-32.

³⁹ Čoralić i Katušić, „Gente di mare della nazione bochese“, 284.

⁴⁰ Miloš Milošević, „Nosioći pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka“, *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* (1958), br. 7: 89.

⁴¹ Čoralić i Katušić, „Gente di mare della nazione bochese“, 284.

⁴² Crkvenčić i Schaller, „Boka Kotorska: društveno-političke promijene i razvoj etničko stanovništva do 1918. godine“, : 114-115.

3. ZAKONSKE RESTRIKCIJE METROPOLE I TRGOVAČKO-CARINSKE OLAKŠICE PERAŠKE KOMUNE

Govoriti o povlasticama Perasta u 18. stoljeću bez osvrta na dva stoljeća ranije kada započinje cijeli proces dodjele povlastica gotovo je nemoguće. Mletačke povlastice kontinuirani su proces koji traje do kraja postojanja Republike. One su rezultat mnogih faktora koji su mu išli u korist, ali su često bili i posljedica raznih gubitaka koje je Perast pretrpio. Kako bi se bolje razumio proces, važno je osvrnuti se na ranije spomenuti geografski položaj i ulogu graničara između Mletačke Republike i Osmanskog Carstva. U mletačkom je interesu bilo osigurati mir u Zaljevu, što je bilo vrlo zahtjevno kada se uzmu u obzir gotovo neprekidni okršaji s gusarima. Stradanja Perasta povezana su s ratobornim stavom njegovih stanovnika i specifičnošću njegova položaja. Vojni pothvati Peraštana, koji su obuhvaćali niz individualnih akcija, najčešće su bili neplaćeni. Republika je njihovu hrabrost nagrađivala pohvalnicama, u svakodnevnim situacijama pružala im je podršku u sporovima, dok su općini osigurane razne privilegije, najčešće vezane za tranzitnu trgovinu.⁴³ U obzir treba uzeti da, iako su povlastice bile odgovor na junačke pothvate, nije bila rijetkost da su Peraštani sami zahtijevali od Republike određene privilegije kako bi osigurali uspješnu trgovinu. Godine 1524. Peraštani su zatražili izjednačavanje s Kotorom pri ukrcaju soli i žita u krfskoj luci, što je Senat odobrio.⁴⁴

Tranzitna trgovina, koja je imala najveći udio u peraškoj privredi, ne bi bila tako uspješna da nije bilo mletačkih povlastica. Unatoč tome što su se Peraštani pokazali sposobnim i spretnim trgovcima i pomorcima, spomenute povlastice imale su velik utjecaj na pomorsku trgovinu Perasta. Korist ne bi bila velika da količina trgovine koju su Peraštani vršili kroz duži vremenski period nije bila toliko izražena, što je pomoglo razvoju pomorstva i trgovine.⁴⁵ Glavnim trim povlasticama smatraju se one koje su donesene u senatskoj odluci iz 1540., a to su: oprost od carine na prekomorsku trgovinu, godišnja provizija iz vićentinske blagajne i dozvola za nošenje oružja. Povlastice su imale svoj rok trajanja te ih je stoga bilo potrebno obnavljati nakon određenog vremenskog perioda, što su Peraštani redovito činili.⁴⁶ Povlastice, carinske i privredne, morale su se potvrditi svakih deset, a nakon 1674. svakih petnaest godina.

⁴³ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 17.

⁴⁴ Pavao Butorac, „Kako su stari Peraštani unapredjivali pomorstvo i trgovinu”, *Glasnik Narodnog Univerziteta Boke Kotorske*, (1937), sv. 1-3: 18, pristup ostvaren 17. VII. 2022., <http://www.bibliotekahercegnovi.co.me/digitalna/staraperiodika/glasniknubk/glasniknubk1937/bookreader/BookReaderDemo/index.html#page/21/mode/1up>.

⁴⁵ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 20.

⁴⁶ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 183.

Zadnje povlastice potvrđene su 20. kolovoza 1796. dukulom posljednjeg dužda Ludovica Manina.⁴⁷

U razdoblju od 1540. do 1623. godine trgovačke povlastice imaju velike, gotovo neograničene mogućnosti i vrlo mala ograničenja. Nakon 1623. dolazi do promjena, odnosno povlastice se u određenoj količini smanjuju. U njih je ulazilo oslobođenje od plaćanja poreza, oslobođenje od plaćanja trgovačkih i lučkih pristojbi te privilegirana trgovina koja se odnosila na obližnje osmanske teritorije, prvenstveno na Albaniju.⁴⁸ Svoju prvu povlasticu Peraštani su dobili 1540. zbog sudjelovanja u obrani Kotora.⁴⁹ Povlastica je donesena na dvadeset godina i odnosila se na oslobođenje od davanja za svu prekomorsku trgovinu.⁵⁰ Također, ova povlastica uključuje godišnji primitak u iznosu od 200 dukata iz vićetinske komore. Pravo trgovanja s obližnjim osmanskim teritorijem, prvenstveno sa žitaricama iz Albanije, jedna je od značajnijih privilegija koja se pozitivno odrazila na perašku trgovinu. Ova privilegija odluka je Senata iz 1597., koja je kasnije ponovno potvrđena 1666. i 1667. Značajno je da se u odluci Senata spominje kako je trgovina s Albanijom bila aktivna i prije donošenja odluke, odnosno s trgovinom se nastavilo kao i prije.⁵¹ Poslije gusarskog napada na Perast 1624. općina je pretrpjela veliku materijalnu štetu. Najveći gubitci bili su u ljudstvu, dok je velik broj Peraštana završio u ropstvu. Napad na Perast ishodio je vrlo važnu pravnu olakšicu. Svi trgovački sporovi ubuduće će se rješavati pred Magistratom pet savjetnika za trgovinu, a ne pred velikim brojem trgovačkih foruma. Nakon pružanja otpora 1654. hercegovačkom sandžakbegu i gusarskim brodovima, dolazi do proširivanja povlastica za vino i drvenu građu. Sudjelovanje u borbi za Herceg Novi 1687. te aktivno sudjelovanje u borbama u Dalmaciji i Levantu rezultiralo je povećanjem redovitog prihoda vićetinske komore na 350 dukata. Također, za nagradu općini Perast dodijeljeno je 2.200 *kampa* zemlje, a kasnije još dodatnih 471,5 *kampa* zemlje.⁵² Generalni providur Daniel Dolfin 16. travnja 1695. iskazuje zahvalnost mletačkog senata za protjerivanje gusara na vlastiti trošak te nešto kasnije te godine za protjerivanje tripolskih gusara. Istovremeno moli Peraštane da nastave s nadzorom nad morem dok Mletačka Republika ne osigura kontrolu svojim brodovljem.⁵³ Proglas Senata od 26. travnja 1710. vezan je za najam, tovar brodova, redosljed utovara, konzula i druge poslove u lukama Drač, na rijeci

⁴⁷ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 182.

⁴⁸ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 55.

⁴⁹ Isto, 53.

⁵⁰ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 18.

⁵¹ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 55.

⁵² Isto, 53-54.

⁵³ Pavao Butorac, *Boka kotorska u 17. i 18. stoljeću: politički pregled* (Perast: Gospa od Škrpjela, 2000), 136.

Bojani te albanskim plažama. Svi mletački brodovi dužni su prevoziti robu u Veneciju, osim pšenice namijenjene opskrbi istarskih i dalmatinskih gradova. Važno je pridržavati se stopa utvrđenih cjenikom kojeg je odobrio Senat. Također, svi mletački brodovi i utovarena roba nisu podložni plaćati *contribuzione del cottimo* u odredištima Drač i na rijeci Bojani. Oslobođeni su plaćanja *aggravio dei mezzi noli*, te su samo dužni platiti *Ufficio dell uscita*. Peraški brodovi i njihova roba oslobođeni su plaćanja zaljevskog poreza ako su utovareni u spomenutim albanskim lukama, te su također „oslobođeni“ obaveze plaćanja novog poreza.⁵⁴ U 18. stoljeću dolazi do procvata gusarstva čime se peraška vojna uloga usmjerava na borbu s gusarima, iako je ona postojala i ranije, za što su također uslijedile mnoge pohvalnice od Mletačke Republike.⁵⁵

Unatoč brojnim privilegijama, u praksi je situacija bila nešto drugačija. Peraštani su često vodili borbe s carinsko-trošarinskim vlastima zbog nepriznavanja prava na tako široke privilegije, koje su rješavali žalbama i polaganjem novčanih depozita. Uz pomoć odvjetnika žalili su se višim instancama vlasti, što je rezultiralo parnicama koje su išle u korist Peraštana, dok se novčani depozit redovito vraćao. Sporovi su se vodili oko ulja, vina, sira, srdela i ostale robe koja se uvozila i izvozila u Veneciju, Udine, Cervignano, Palmu, Piran, Spinu, Krf i Kefaloniju. Ovakav način rješavanja sporova trajao je do donošenja ranije spomenute privilegije, od kada se sporovi rješavaju pred Magistratom pet savjetnika za trgovinu. Također, unatoč pokušajima da se privilegije ograniče, Peraštani su često postizali i više kod žalbenih organa.⁵⁶

Iako je došlo do promjene u načinu rješavanja sporova, pokušaji ograničavanja privilegija nisu s time prestali. S obzirom na to da su problemi zbog njihovih povlastica i oslobođenja od plaćanja carine bili česti, dok su istovremeno peraški brodovi imali velike gubitke i troškove zbog čekanja rješenja, što je trajalo više od tri mjeseca, 1661. odlučeno je da se angažira nuncij u Veneciji koji će sam ili zajedno s peraškim poslanicima raditi u njihovu korist pred mletačkim vlastima i magistratima.⁵⁷ Također, važno je spomenuti da se u prvoj polovici 18. stoljeća javljaju konzuli u službi općine Perast na Istoku.⁵⁸ Konzule nalazimo na Zakintosu, Kefaloniji

⁵⁴ Nikola Čolak, *Hrvatski pomorski regesti (Regesti marittimi croati)*, Sv. I, (Padova: Središnjica za poučavanje hrvatske povijesti Venecija, 1985), 77, br. 1197.

⁵⁵ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*, 53-54

⁵⁶ Isto, 56-57.

⁵⁷ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 186-187.

⁵⁸ Isto, 188.

i Krfu do 1745.⁵⁹ Oprost od plaćanja carine na vino u grčkom otočju, prednost utovara, posebno u Draču, i peraško veliko brodovlje koje je trgovalo na Istoku predstavljalo je manjak za mletačku blagajnu. Protiv peraških privilegija bune se mletački carinici u istočnim lukama, dok se u Veneciji javlja oporba. Sve ovo iziskivalo je veliki trud Peraštana kako bi sačuvali svoje povlastice.⁶⁰

Peraški konzul Siligardo 1724. obavještava općinu Perast o problemu koji je vezan za povlasticu koja se odnosi na carinu za vino na otoku Krfu. Općina Perast reagirala je slanjem poslanika i angažiranjem nuncija u Veneciji kako bi dobila ponovnu potvrdu starih povlastica.⁶¹ U *Hrvatskim pomorskim registima* nalazi se nekoliko primjera u kojima se Peraštani pozivaju na svoje privilegije ili odbijaju platiti konzularne pristojbe. Odbijanje plaćanja pristojbe zabilježeno je 24. listopada 1745. Od Peraštana Andrije Stjepovića, koji je ukrcao 100 *stai* pšenice, i Tripuna Cizle, koji je ukrcao 800 *stai* pšenice, tražilo se da plate konzularne pristojbe, što su oni odbili učiniti. Nekoliko mjeseci ranije isto je učinio paron Antun Čeman za utovar smole i pšenice u Vlora i na plaži Kavaje. U *post scriptumu* iste bilješke navodi se da su konzularne pristojbe platili paron Tripun Cizle za utovar pšenice, paron Juraj Nićević za sličan utovar, paron Marko Dabović za smolu i paron Nikola Kolović za pšenicu.⁶² Godinu kasnije, Peraštani su odbili platiti svotu koju duguju Konzulatu. Ponovno se spominje paron Tripun Cizle koji nakon utovara pšenice odlazi bez plaćanja troškova.⁶³ Iste godine zabilježeno je da se Peraštani pozivaju na stare privilegije,⁶⁴ bez objašnjenja zašto dolazi do takvog postupka. Ponovno izbjegavanje plaćanja zabilježeno je kod parona Antuna Ercegovića zvanog Begović, koji izbjegava plaćanje konzularne pristojbe dva puta. Konzul zahtijeva da se konzularna pristojba plati po dolasku u Veneciju njegovom agentu. Kako bi izbjegli plaćanje konzularnih pristojbi, mnogi mletački paroni iskrcavali su robu na ušću rijeke Bojane u blizini Drača. Isto je učinio paron Begović koji je dio robe iskrcao u Boki, a dio na rijeci Bojani, zbog čega je konzul dobio samo osam cekina, a trebao je dobiti tri puta više.⁶⁵ Iako su peraške povlastice prvenstveno smetale mletačkim carinicima, bilo je i drugih protivnika povlastica. Zapis nastao

⁵⁹ Butorac, "Kako su stari Peraštani unapredjivali pomorstvo i trgovinu", 22-23.

⁶⁰ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 188.

⁶¹ Isto, 189.

⁶² Čolak, *Hrvatski pomorski registi*, Sv. I, 165-166, br. 1722.

⁶³ Isto, 169, br. 1745.

⁶⁴ Isto, 167, br. 1731.

⁶⁵ Isto, 171, br. 1752.

28. lipnja 1712. govori o žalbi Giove Živkovića iz Herceg Novog koji se žali što Peraštani i Paštrovići odbijaju platiti konzularne pristojbe pozivajući se na svoje privilegije.⁶⁶

Sredina 18. stoljeća vrijeme je kada dolazi do promjena u pogledu povlastica. Značajna su dva događaja koji utječu na perašku trgovinu, ali se ona unatoč tome nastavlja. Dukala donesena 5. svibnja 1745. ukinula je povlastice na izuzimanje plaćanja carine na grožđe i muškat te funkciju peraških konzula za sve otoke u Levantu. Ovakav razvoj situacije djelo je mletačkih carinika koji su uspjeli postići da senat dukalom ukine peraške konzule na Istoku. S obzirom na to da su konzuli održavali peraške povlastice, ukidanjem konzula nastojalo se maknuti i povlastice. Dukalu je proveo opći pomorski providur Daniel Dolfin IV, koji je i sam bio protivnik povlastica.⁶⁷ Nakon ukidanja konzula, općina Perast zatražila je dozvolu za asistente, ljude koji poznaju trgovinu i jezike. Izbor agenta na Krfu 1789., koji je imao široku punomoć, pokazatelj je da su uspjeli u svome naumu.⁶⁸

Slučaj koji je u literaturi poznat kao Grilova afera mogao je imati puno teže posljedice za Perast od konačnog ishoda. Sukob Peraštana i njihovih tradicionalnih neprijatelja Ulcinjana započeo je smrću njihova sugrađanina Grila Cvjetkovića i odvođenjem njegove supruge Garofalije. Poznat kao gusar, s uporištem na Malti, Grilo je svoju slavu i bogatstvo stekao napadima na osmanske i druge brodove na Mediteranu. Na povratku u Perast, s namjerom da se tamo trajno nastani i započne miran obiteljski život, brod kojim je putovao zaustavio se u dračkoj luci. Grile je prepoznat, i unatoč tome što je njegov brod plovio pod francuskom zastavom, nasilno odveden s broda i obješen. Njegova supruga, zajedno s drugim ženama koje su bile u pratnji, poslana je skadarskom „paši“⁶⁹ kao poklon. Došlo je do snažne reakcije Peraštana. Osim što je bilo nekoliko sukoba s Ulcinjanima, Peraštani su oslobodili Grilovu suprugu i još tri žene iz harema Čaušević „paše“ u Skadru.⁷⁰ Mletačka Republika pribojavala se da bi ovaj događaj mogao biti uzrok novom ratu s Osmanskim Carstvom.⁷¹ Republika je u to vrijeme vrlo oslabljena te stoga postupa na način kako bi sebe zaštitila i održala mir s Portom. Restrikcije koje su proveli odnosile su se na privođenje predstavnika općine, progon optuženih za bijeg Garofalije i drugih žena, te zapaljenje imovine u vlasništvu optuženih. Također, došlo

⁶⁶ Isto, 110, br. 1420.

⁶⁷ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 189.

⁶⁸ Butorac, „Kako su stari Peraštani unapredjivali pomorstvo i trgovinu“, 22-23.

⁶⁹ Pašaluk u Skadru bio je gotovo nezavisan i autonoman pašaluk kojeg je osnovala albanska obitelj Bušatlija., koja se na svome vrhuncu prostirala većim dijelom Albanije i šire.

⁷⁰ Antun Sbutega, *Ljudi iz Boke* (Kotor; Prčanj: Pomorski muzej Crne Gore; Ekumenski centar „Don Branko Sbutega, 2012), 172-177.

⁷¹ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 59.

je do zabrane plovidbe trgovačkih brodova.⁷² Posljednja restrikcija ima snažan utjecaj na ekonomiju općine. Peraškom zdravstvenom uredu i drugim sličnim uredima izdana je naredba o zabrani izdavanja dozvola za Perast.⁷³ Slučaj je završen peraškom intervencijom u Veneciji uz mnoge diskretne poklone. Podrškom velikog broja senatora dolazi do primirja s Ulcinjanima 9. rujna 1747. i oslobođenja Perasta krivice 30. studenog 1747.⁷⁴ Za kaznu za njihove postupke Republika oduzima Peraštanima privilegije za trgovinu s albanskim trgovcima, koje prelaze na susjedna mjesta Dobrotu i Prčanj.⁷⁵

Mletačke povlastice rezultat su mnogih peraških podviga koji su išli u korist Republici. Uvidom u 16., 17. i 18. stoljeće jasno je da su se povlastice mijenjale, nadopunjavale i ukidale ovisno o trenutnim događajima. Općina Perast maksimalno je koristila povlastice kako bi postigla što uspješniju trgovinu, te istovremeno branila svaki pokušaj kršenja njihova prava na njih. S druge strane, Grilova afera pokazatelj je ponosa Peraštana koji su bili spremni riskirati za svoja uvjerenja, unatoč posljedicama, što je pokazatelj hrabrosti i ratništva koje su stekli zahvaljujući svome graničnom položaju, ali i reakcije tada oslabljene Republike koja u ovom slučaju djeluje u skladu s trenutnim stanjem u kojem ima više štete nego koristi od Perasta. Način na koji je afera završila svjedoči o snalažljivosti i vještoj peraškoj diplomaciji koja se pokazala djelotvornom u teškim trenucima za općinu.

⁷² Miloš Milošević, „Pogibija gusara Krila Cvjetkovića u svjetlu društveno-političkih, ekonomskih i književnih zbivanja u Perastu sredinom XVIII. stoljeća“, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1980), br.18: 183, pristup ostvaren 2. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/353674>.

⁷³ Pavao Butorac, „Grilova afera“, *Kotor i Boka Kotorska* (Zagreb:1934), 76.

⁷⁴ Miloš Milošević, „Pogibija gusara Krila Cvjetkovića u svjetlu društveno-političkih, ekonomskih i književnih zbivanja u Perastu sredinom XVIII. stoljeća“, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1980), br.: 18, 186.

⁷⁵ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*, 59.

4. POMORSKA TRGOVINA PERASTA

Procvat pomorske trgovine u Perastu započinje polovicom 17. i traje do kraja 18. stoljeća. Pomorska trgovina, unatoč ratovima i gusarskim ometanjima, donosila je velike prihode Perastu, što posebno dolazi do izražaja nakon mletačkog oslobođenja Risna (1684.) i Herceg Novog (1687.) od osmanske vlasti.⁷⁶ S obzirom na spomenuti geografski položaj, Perast se okrenuo trgovini, ali prije svega tranzitnoj trgovini, jer geografsko područje Perasta nije omogućavalo proizvodnju velike količine poljoprivrednih dobara. Proizvodile su se male količine koje su uglavnom služile za vlastite potrebe. Za perašku trgovinu specifične su dvije karakteristike. Prva se odnosi na velik broj ljudi uključenih u pomorsku trgovinu, neovisno o tome kojem društvenom sloju pripadaju, dok se druga odnosi na vrstu trgovine. Najviše je zastupljena spomenuta tranzitna trgovina, dok je uvozna trgovina znatno manja, a izvozna trgovina gotovo neznatna.⁷⁷

Tranzitna trgovina temeljila se prvenstveno na prijevozu žitarica iz Albanije.⁷⁸ Najčešće se radilo o prijevozu ječma, prosa i pšenice. Također, među robom koja se prevozi iz Albanije našao se i kukuruz (granturco), dok je manje zastupljeno vino, vuna, smola, kornjače, sir, duhan, suho bravlje meso, ulje, crijep i drugo.⁷⁹ Kako je tranzitna trgovina s Albanijom bila jedna od glavnih prihoda Perasta, zabrana izvoza žita iz Albanije u Istru 1739. godine pogodila je trgovinu Perasta. Već iste godine Senat vraća stare povlastice, ali ponovno stavlja istu zabranu 1746. godine u namjeri da perašku trgovinu svedu samo na Dalmaciju.⁸⁰

Na popisu robe koja se uvozi u Perast krajem 18. stoljeća nalazi se vuna, usoljena riba, kavijar, ulje, proso, bob, grah, riža, žito, sjeme lana, koža, smola, loj, duhan i mlinski žrvnjevi iz Albanije. Iz Dalmacije stiže vino, a iz Dubrovnika sol i vino. Vino se također uvozi iz austrijskog primorja, a ječam iz Trsta. Roba dolazi još iz Livorna, Civitavecchije, Ancone, Manfredonije i Dragomestra, te *Levanta*.⁸¹

Manje zastupljena izvozna trgovina aktivna je u određenoj mjeri. Nakon ranije spomenutog osvajanja Herceg Novog, Peraštani su započeli s obradom novostečene zemlje. Urod vina bio je dovoljno velik tako da se preostalo vino moglo izvoziti na Krf, te su u samo jednoj godini

⁷⁶ Miloš Milošević, *Iz prošlosti Boke Kotorske* (Zagreb: Matica hrvatska, 2008), 246.

⁷⁷ Milošević, „Nosioći pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka,“ 93.

⁷⁸ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i mecene*, 13.

⁷⁹ Milošević, „Nosioći pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka,“ 92.

⁸⁰ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 65.

⁸¹ Isto, 67.

izvezli 9000 barila. S obzirom na to da su Peraštani bili pošteđeni plaćanja carine, blagajna Mletačke Republike izgubila je carinu u vrijednosti od 20 000 lira,⁸² što jasno ocrtava razloge stalne borbe Peraštana s mletačkim činovnicima oko peraških povlastica.

Izvoz robe dalmatinsko-bokeljskog područja, kada se izuzme Mletačka Republika, išao je u smjeru Napuljskog Kraljestva i Papinske države te u austrijske luke na sjeveru Jadrana. Kako je Mletačka Republika nastojala većinu proizvoda s istočnojadranske obale usmjeriti prema Veneciji, dolazilo je do krijumčarenja i nezakonitog izvoza prema navedenim područjima.⁸³ Krijumčarenje na području Boke kotorske pokazatelj je neodrživosti mletačkog privrednog sustava. Zakonska obaveza iz 1422. prema kojoj sva trgovačka roba treba ići za Veneciju izrazito teško pogađa pomorsku trgovinu Bokelja. Stoga je krijumčarenje način borbe protiv mletačkog monopola. Unatoč donesenoj proklamaciji, isto se nije provodilo u praksi do 18. stoljeća kada Venecija ponovno uspostavlja monopol. S druge strane, Peraštani se, zahvaljujući brojnim povlasticama, ne spominju često u kontekstu krijumčarenja. U 18. stoljeću prvenstveno se spominju Dobrota i Prčanj.⁸⁴ Generalni providur 1744. tvrdi da se svi Bokelji bave krijumčarenjem. Za Dobrotu tvrdi da većina njihova kapitala proizlazi iz nelegalnih radnji. Iako svi imaju urednu papirologiju, dio se robe ne prijavljuje. Unatoč obaveznoj plovidbi prema Veneciji, traže se različiti razlozi za stajanja u Anconi, Rijeci, Trstu i drugim mjestima Napuljskog Kraljevstva i južne Italije. Postojala je dobro izgrađena mreža ljudi na području Istre i Furlanije te u Veneciji, koji su na usamljenim mjestima s malim brodicama čekali iskrcavanje tereta koji su usmjeravali dalje.⁸⁵

Procvat trgovine robljem na području Boke kotorske zabilježen je u 17. stoljeću. Iako se naznake trgovine robljem ne nalaze u *Regestima*, podatci o trgovini mogu se pronaći u literaturi. Jedan od načina pribavljanja robova bio je hvatanje stanovnika na obližnjem teritoriju Osmanskog Carstva. Ovakvom taktikom služili su se i Peraštani, što je zabilježeno u sudskom procesu iz 1655. godine.⁸⁶ Trgovina kršćanskim robljem nije bila dozvoljena, stoga se roblje odvodilo u biskupsku palaču na pojedinačno ispitivanje kako bi se utvrdilo jesu li kršćani.⁸⁷ U trgovini robljem sudjelovale su mnoge ugledne peraške obitelji, uključujući Martinović, Buća,

⁸² Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 57.

⁸³ Mirko Valentić i Lovorka Čoralić, ur., *Povijest Hrvata. Druga knjiga: Od kraja 15. st. do kraja Prvog svjetskog rata* (Zagreb: Školska knjiga, 2005.), 294.

⁸⁴ Milošević, *Boka kotorska, Bar i Ulcinj*, 159-160.

⁸⁵ Isto, 161.

⁸⁶ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 61-62.

⁸⁷ Isto, 64.

Štukanović, Bačević, Mazarović, Bujović i Zmajević. Svi dostupni podatci odnose se na 17. stoljeće.⁸⁸

⁸⁸ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 63.

4.1. TRANZITNA TRGOVINA

4.1.1 PUTOVANJA

Analizom podataka utvrđena su 53 odredišta koja su grupirana u 7 kategorija: Albanija, Boka Kotorska, Grčka, *Levant*, Mletačka Republika, *Ponente* i ostalo. Najčešća odrednica bila je Mletačka Republika, od čega su sva putovanja usmjerena prema Veneciji, uz iznimku od dvije plovidbe prema otoku Sazanu i jedne prema Budvi. Nešto manje od 50 zapisa sadrže podatak o povratku brodova u Veneciju nakon plovidbe. Kada se radi o tome, najčešće odrednice bile su Grčka i *Levant*. Ovakav rezultat analize u skladu je s mletačkom odredbom o obaveznom dovozu sve trgovačke robe u Veneciju.⁸⁹ Većina putovanja za Veneciju ima polazište u Albaniji, što uključuje Skadar, Vloru, Drač i plažu Kavaje koja se nalazi u blizini Drača. Manji broj putovanja imao je polazište iz Osmanskog Carstva, odnosno Istanbula i Izmira.

Veliki dio čine putovanja na *Istok*, odnosno Grčku i *Levant*. Uz bok Veneciji našle su se grčke luke. Prednjači otok Krf, zatim Solun i otok Zakintos, slijede otoci Lefkada i Kefolanija te poluotok Pelepones, Jonski otoci i poluotok Mani, zatim gradovi Mesolongi, Naupulion, Patras, Preveza i mjesto Dragomestre. *Levant* je kao odredište bilo gotovo jednako učestalo kao i Grčka, uz vrlo malu razliku u broju putovanja. Zanimljivo je da se pet puta zajedno kao odredište navode *Levant* i *Ponente*, što je vrlo širok pojam u oba slučaja, od čega su četiri unutar obitelji Čorko. U kategoriju *Levant* ubrajaju se putovanja prema Siriji, Cipru te Istanbulu, nakon čega slijede Aleksandrija, Izmir i Jonija. Najčešće se kao odredište spominje općenito pojam *Levant*, iz čega se može pretpostaviti da se radi o plovidbi koja uključuje uplovljavanje u više luka na tom prostoru.

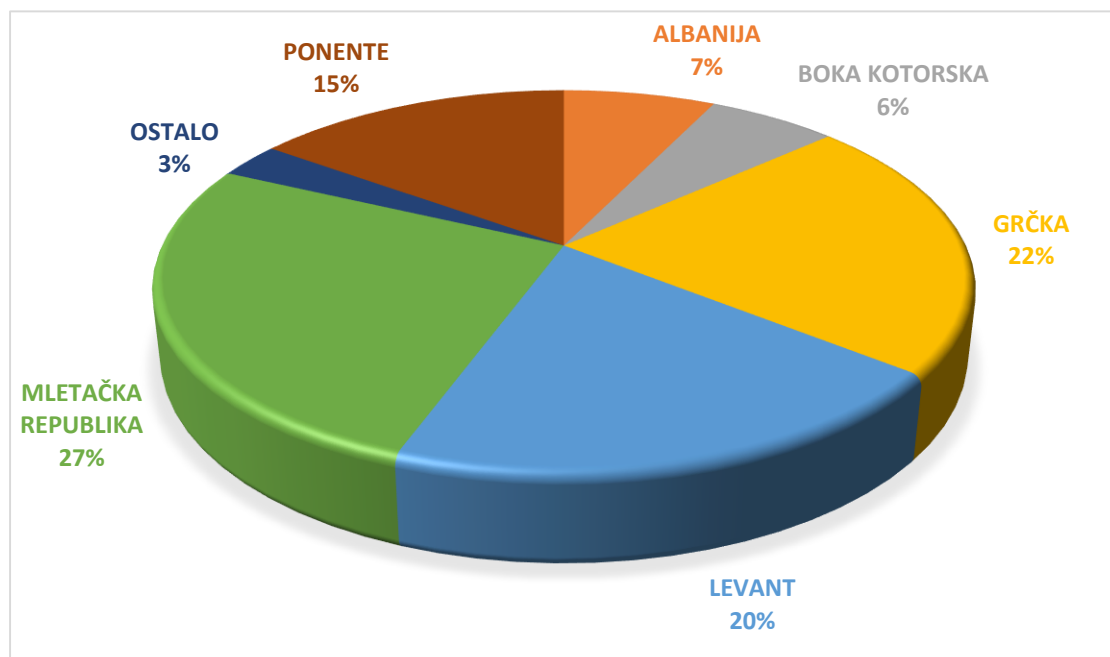
Kategoriju *Ponente* obuhvaćaju sva putovanja u kojima se kao odredište navodi *Ponente* te druge luke koje se nalaze zapadno od Perasta, a nisu u sastavu Mletačke Republike. Ovoj kategoriji pripadaju sljedeća odredišta, od najposjećenijih prema manje posjećenim: *Ponente*, Genova, Ancona, Palermo, Malta, Lisabon, Marseille, Trapani, Civitavecchia, Trst, Livorno, Napulj, Porticcio, i Zaragosa. Izuzevši općeniti pojam *Ponente* koji znatno prednjači pred ostalim spomenutim mjestima, broj pristajanja u navedenim lukama vrlo je malen i znatno se ne razlikuje. Kao i u slučaju *Levanta*, može se pretpostaviti da se kod općenitog pojma *Ponente* radi o uplovljavanju u više luka tijekom plovidbe.

⁸⁹ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*, 23.

Putovanja u Albaniju zabilježena su znatno manje od plovidbi prema Mletačkoj Republici, Grčkoj, *Levantu* i *Ponentu*. Ako se uzme u obzir da se u literaturi često navodi kako je bila izražena trgovina s Albanijom, ovakvi rezultati nisu u skladu s dosadašnjom historiografijom. Prema izvorima, među albanskim odredištima prednjači Drač, dok su Skadar, rijeka Bojana, plaža Kavaje i Vlora povremena odredišta. S druge strane, ako se u obzir uzme mjesto nastanka zapisa kao potencijalno odredište, trgovina s Albanijom, odnosno Dračem, postaje glavno odredište peršaške trgovine.

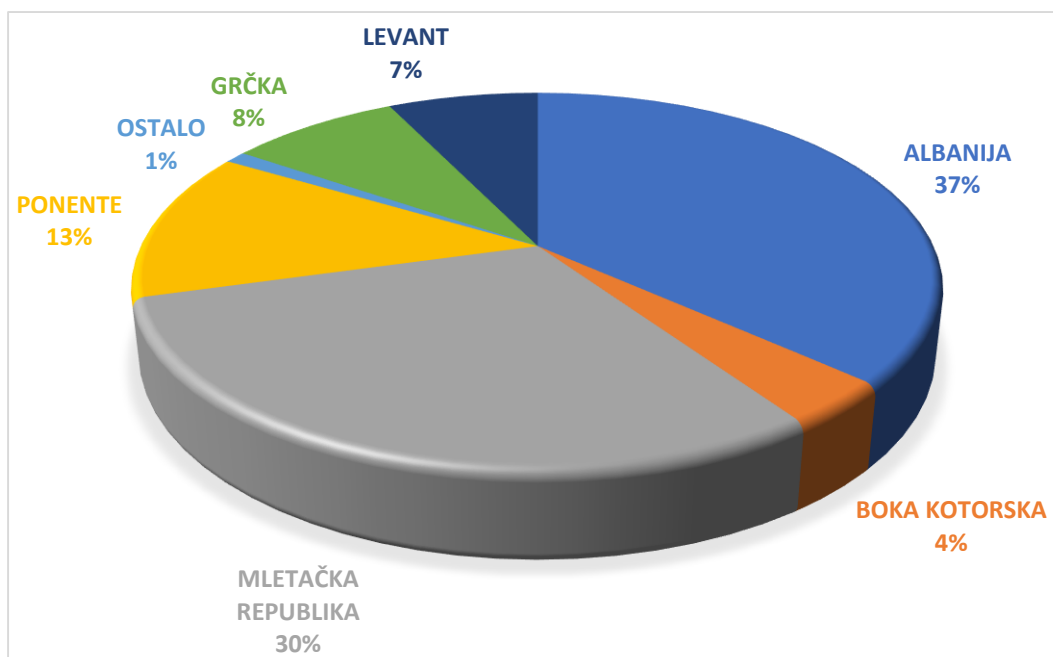
Boka Kotorska sporedno je odredište. Najčešće se spominje općenito Boka kotorska, te rjeđe Kotor, Herceg Novi i Perast. U kategoriji ostalo našlo se nekoliko zapisa: Tripoli (Tripoli di Barbaria), Dubrovnik i odredišta koja nisu locirane.

Grafikon 1. Odredišta plovidbe prema podacima u *Regestima*



Analiza peršaške trgovine rađena je isključivo na bilješkama u kojima se navodi polazišna, usputna ili dolazna luka. Ako se u analizu uzme podatak o mjestu nastanka zapisa kao polazišne, usputne ili dolazne luke, ovisno o svakoj pojedinačnoj plovidbi, dolazi do znatnih promjena. Albanija, uz Mletačku Republiku, postaje vodeće odredište. Slijedi *Ponente*, s Anconom kao vodećom lukom, zatim Grčka i *Levant*, te Boka kotorska s Herceg Novim kao najposjećenijom lukom.

Grafikon 2. Odredišta plovidbe prema podacima u *Regestima* i mjestu nastanka zapisa



Za održavanje peraškog svetišta Gospe od Škrpjela, kapetani trgovačkih brodova plaćali su za svako putovanje u Veneciju jedan cekin, a kapetani ratnih brodova jedan cekin godišnje. Iz zapisa o naplati trošarine doznaje se da su Peraštani plovili za Maltu, Palermo, Suaru, Krf, Anconu, Trapanu, kamo su prevozili sol za Mletke, Manfredoniju, Dragomestre, Senigaliju, Siciliju, Livorno, Genovu, Toulon, Lisabon, Izmir, Atenu i Lezbos. Također, prevoze žito za Istanbul, zatim žito iz Albanije za Maltu, iz Sicilije za Lisabon, iz *Levanta* za Genovu, te iz Manfredonije i Ancona na zapad. Prevoze drvo u Palermo, raž u Livorno, ulje iz Krfa za Veneciju, šećer iz Lisabona za Veneciju, suho grožđe iz Zakintosa u Englesku, duhan iz Soluna za Genovu te sol s Ibize za Genovu. Brodovi Peraštana plove sve do Amsterdama i Baltičkog mora.⁹⁰

⁹⁰ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 66.

Tablica 1. Odredišta i broj zabilježenih plovidbi prema podacima u *Regestima* i prema mjestu nastanka zapisa

ODREDIŠTE	BROJ PLOVIDBI – PREMA REGESTIMA	BROJ PLOVIDBI – PREMA MJESTU ZAPISA
ALBANIJA		
Albanija	3	
Drač	23	446
rijeka Bojana	5	
Skadar	2	21
Ulcinj		1
Vlora	1	1
BOKA KOTORSKA		
Boka Kotarska	23	
Budva		1
Herceg Novi	3	19
Kotor	2	3
Perast	1	
GRČKA		
Dragomestre	1	
Jonski otoci	4	
Kefalonija	9	
Krf	41	1
Lefkada	9	1
Mani	3	
Mesolongi	1	
Nauplion	1	
Patras	1	
Peleponez	4	
Preveza	1	
Solun	19	
Zakintos	15	
LEVANT		
<i>Levant</i>	38	
Aleksandrija	6	
Cipar	14	
Istanbul	12	1
Izmir	5	
Sirija	15	
MLETAČKA REPUBLIKA		
Budva	1	
Korčula		1

Povlja	1	4
Rovinj	1	
Sazan	2	
Venecija	121	291
PONENTE		
Ancona	5	106
Civitavecchia	2	
Genova	8	
Lisbona	3	
Livorno	2	
Malta	3	
Marseille	3	
Napoli	2	
Palermo	5	
<i>Ponente</i>	29	
Porticcio	1	
Trapani	5	
Trst	2	
Zaragosa	1	
OSTALO		
Dominante	5	
Dubrovnik	1	
Suara	2	
Suda	1	
Tripoli (di Barbaria)	5	

4.1.2. VRSTE BRODOVA

Analizom dostupnih podataka utvrđeno je da su peraški pomorci plovili s 23 različita tipa jedrenjaka, od kojih se neki učestalo koriste dok se dio, više od pola, spominje manje od 10 puta. Kako bi se utvrdilo koji se tipovi jedrenjaka najviše koriste, bilo je potrebno razlučiti koliko se puta spominje pojedini brod. Uzevši u obzir činjenicu da nedostaju pojedini podatci, rađena je komparacija na temelju dostupnih podataka, odnosno imena broda, kapetana ili parona, vlasnika broda i godine kada je zapis nastao. Važno je napomenuti da ovakav način analize, zbog nedostatka informacija, može varirati u broju kod pojedinih tipova brodova, ali radi se o vrlo malim brojevima koji ne bi znatno utjecali na konačni rezultat. Također, ovakva problematika javlja se kod tipova brodova koji se češće koriste za plovidbu.

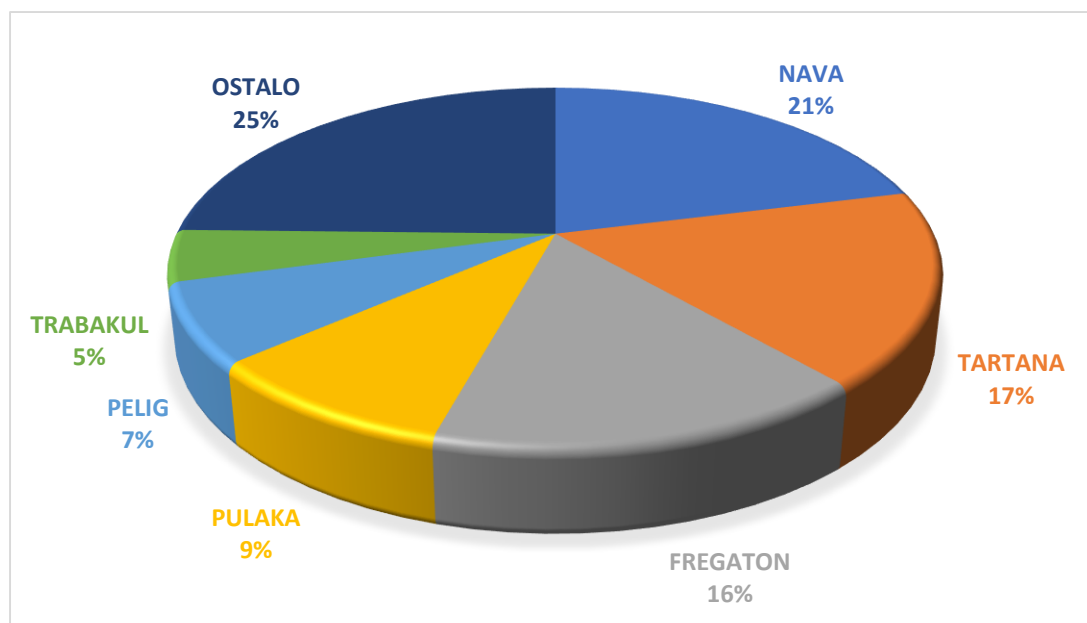
Najčešće korišteni brod za plovidbu je brod tipa nava, koji čini 21% učestalosti plovidbe. Tip broda nava često se koristio na istočnoj jadranskoj obali u 17., 18. i 19. stoljeću. Bio je to trgovački jedrenjak s nosivosti od 1000 do 4000 tona. Dužina broda bila je od 50 do 80 metara duljine i 10 do 13 metara širine. Posadu je činilo 15 do 40 ljudi.⁹¹ Na drugom mjestu, s 17% učestalosti plovidbe, našao se tip broda tartana. Bio je to teretni, ratni i ribarski jedrenjak koji se koristio u 17. i 18. stoljeću. Razlikuju se veća i manja bokeljska tartana. Veća bokeljska tartana bila je ratni i teretni brod. Dužina broda iznosila je 18,5 metara duljine i 7,3 metara širine, dok je nosivost bila 150 do 200 tona. Brod je mogao primiti 10 do 15 članova. Značajna karakteristika broda, korisna za vrijeme olujnog nevremena, bila su tri jarbola s latinskim jedrima koji su se mogli zamijeniti križevima. Mala bokeljska tartana bila je trgovačko-teretni jedrenjak, dužine 10 do 12 metara i 4,5 do 5 metara širine, nosivosti 10 do 30 tona. Mala tartana mogla je primiti 4 do 6 članova posade. Za razliku od velike bokeljske tartane, imala je dva jarbola s latinskim jedrima.⁹² Tip broda fregaton imao je 16% udjela u plovidbi. Bio je to jadransko-mletački tip broda koji se pokretao veslima i jedrima. Imao je dva jarbola i nosivost do 500 tona.⁹³

⁹¹ „Nava”, Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1.X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/nava/>.

⁹² „Tartana”, Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/tartana/>.

⁹³ Josip Luetić, „Tipovi dubrovačkih brodova u 17. stoljeću”, *Naše more* 11 (1964), br. 4: 176, pristup ostvaren 23. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/309523>.

Grafikon 3. Najčešće korišteni tipovi brodova u peraškoj plovidbi



Ostali tipovi jedrenjaka imaju manje od 10% udjela u plovidbi. Tip broda pulaka bio je trgovački jedrenjak koji se koristio na istočnoj jadranskoj obali, u Španjolskoj i Italiji.⁹⁴ Pulaka je imala 9% udjela u plovidbi. Nakon pulake slijedi pelig sa 7% udjela u plovidbi i trabakul s 5%. Jedrenjak tipa trabakul bio je dug 14 do 30 metara te širok 3,5 do 6 metara, s nosivosti od 40 do 200 tona. Trabakul je prevezio robu i ljude.⁹⁵ Brodovi tipa marsilijana i kekja imali su po 4% udjela u plovidbi. Jedrenjak tipa marsilijana prevezio je robu i ljude. Manja marsilijana bila je 15 metara dugačka i 6 metara široka, s nosivosti 30 do 50 tona, te je bila namijenjena za plovidbu Jadranskim morem. Veća marsilijana bila je dugačka 18 metara, široka 7,5 metara te je imala nosivost 60 do 80 tona. Namijenjena za plovidbu Jadranskim morem i Sredozemljem, prevozila je trgovačku robu.⁹⁶ Jedrenjak tipa kekja bio je manji trgovački brod.⁹⁷ Vašel i tartanela imali su 3% udjela, gajeta 2%, dok su svi ostali brodovi imali 1% ili manje udjela u peraškoj tranzitnoj trgovini. Radi se o sljedećim tipovima brodova: grip, koji ulazi u kategoriju manjih trgovačkih brodova;⁹⁸ feluka, ulazi u kategoriju brzih lađa, koju često susrećemo u službi gusara, a radi se o niskim, uskim i dugačkim lađama koje su imale veći broj vesala radi postizanja veće brzine;⁹⁹ brigantin, korveta, tartanon, patač, gazela, galija, fregata, baštimenat,

⁹⁴ „Pulaka”, Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/pulaka/>.

⁹⁵ „Trabakul”, Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/trabakul/>.

⁹⁶ „Marsilijana”, Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022.,

<https://tehnika.lzmk.hr/marsilijana/>; Luetić, “Tipovi dubrovačkih brodova u 17. stoljeću, 176.

⁹⁷ „Kekija”, Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/kekija/>.

⁹⁸ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 112.

⁹⁹ Isto, 113.

galijun i latina. Sredinom 18. stoljeća u peraškom vlasništvu registrirana su 44 broda.¹⁰⁰ Navedeni podatak nije moguće potvrditi samo na osnovu *Regesta*, na temelju kojih je utvrđeno vlasništvo Peraštana nad 26 jedrenjaka.

Trgovački su brodovi zbog opasnosti od gusara morali biti naoružani i spremni za svaki oblik borbe. Osim topništva, opremljeni su oružjem za borbu izbliza, pa do posljednjeg stadija borbe kada se neprijatelj nalazi na brodu.¹⁰¹

Tablica 2. Tipovi i količina jedrenjaka korištenih u pomorskoj trgovini

TIP JEDRENJAKA	KOLIČINA	TIP JEDRENJAKA	KOLIČINA
Nava	59	feluka	3
Tartana	49	brigantin	2
Fregaton	44	korveta	2
Pulaka	26	tartanon	2
Pelig	20	petaccio	2
Trabakul	13	gazela	2
marsilijana	12	galija	2
Kekja	11	fregata	2
Vašel	8	baštimenat	1
Tartanela	8	galijun	1
Gajeta	6	latina	1
Grip	4		

¹⁰⁰ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 383.

¹⁰¹ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 114.

Tablica 3. Jedrenjaci u vlasništvu Peraštana

TIP JEDRENJAKA	IME JEDRENJAKA	VLASNIK/CI
pulaka	Madonna del Rosario e S. Giuseppe	obitelji Bane
tartana	S. Genario	braća Bronza
kekija	S. Domenico	Ivan Bronza
tartana	Madonna dell Carmine e S. Antonio	braća Balović
tartana		Nikola Banić
pulaka	Madonna dello Scarpello ed Anima del Purgatorio	Antun Begović
nava	S. Croce	Vicko Bujović
fregaton	Madonna del Rosario e S. Giuseppe	Gurgur Burović
nava	Madonna della Pece e S. Spiridone	Tomo Cigović
nava	S. Giovanni Battista e S. Anna	Antun Čorko
nava	Madonna della Pece e S. Giovanni Battista	nasljednici Nikole Čorka
fregaton		Nikola Čorko
pulaka	Madonna del Rosario ed Anima del Purgatorio	Božidar Đoka
pulaka	Madonna di Lauro ed Anime del Purgatorio	Petar Ercegović i Aluise Maruffi
pulaka	Madonna dello Scarpello e S. Antonio di Padova	Tripun Gradiška
pulaka	La Cacciatrice	Marko Ive i Franjo Burović
pulaka	Madonna del Rosario e S. Giuseppe	Andrija Kosović
vašela	Madonna dello Scarpeli e S. Giuseppe	Vinko Kršanac
kekja	Madonna di Buona Sorte	obitelj Marinović

nava	Madonna dello Scarpello e Giuseppe	Franjo Rupčić
pulaka	Madonna dello Scarpello e Giuseppe	Franjo Rupčić
nava	Leon Cornato	Co. Vinko Smeća
trabakul	Madonna dello Scarpello e S. Antonio	Co. Ivan Šimun Smeća
nava	Immacolata Concezione	Vinko Smeća i Co. Božidara (Nadal) Gurgurina i kapetana Antuna Begovića
pulaka	Madonna dello Scarpello, S. Antonio di Padova e la Buona Sorte	Antun i Marko Vojvodić i Tomo Krilović
pulaka	Maris Stella Diana e S. Antonio di Padova	Nikola Kolović

Također, peraški kapetani plovili su brodovima koji nisu bili u njihovu vlasništvu ili u vlasništvu njihovih sugrađana. Niže u tablici nalaze se dostupni podatci o tipu i imenu jedrenjaka, vlasnicima brodova i peraškim kapetanima/paronima koji su plovili tim jedrenjacima.

Tablica 4. Jedrenjaci u neperaškom vlasništvu kojima su plovili peraški kapetani

TIP JEDRENJAKA	IME JEDRENJAKA	VLASNIK/CI	KAPETAN/PARON
nava	Madonna di Loreto	Giovannia Battista Cogo Sordina i Co.	kapetan Josip Marinović
nava	S. Antonio di Padova	Giovannia Battista Cogo Sordina i Co.	kapetan Josip Marinović
gazela	Anime del Purgatorio	Giovannia Battista Cogo Sordina i Co.	kapetan Josip Marinić
nava	S. Tereza	Giovanni Battista Zocchi	kapetan Josip Bronza
nava	Gloria Celeste	Bartolomeo Zanchia	kapetan Matija Balović
nava	SS.ma Annunziata e S. Spiridone	Ditta Taroniti i Co.	kapetan Marko Nikičević
nava	Anime de Purgatorio	Giovanni Pietro Sperafighi	kapetan Vinko Miljen

nava	Madonna di Loreto e S. Antonio di Padova	Giovanni Battista Cogo	kapetan Josip Marinić
nava	La Madonna del Buon Viaggio e S. Francesco di Paola	Angelo Revedin	kapetan Grgur Bronza
nava	Immacolata Concezione e S. Marco	Angelo Revedin	kapetan Matija Balović
nava	S. Tereza	Giovanni Battista Redi (Rosa?)	kapetan Josip Smeća
nava	Leon Cornato	Giovanni Battista Pedrocchi	kapetani Josip Čorko i Grgur Čorko
nava	Leon Cornato	Giovanni Battista Pedretti	kapetan Grgur Čorko
marcilijana	S. Benetto	Giovanni Neranzi i Lambro Maruzzi compagni	paron Tripun Antun Burović
nava	Gloria Veneta e S. Vincenzo Ferreri (Ferrerio)	Bartolomea Michielia	kapetan Vinko Marinović
nava	Gloria e S. Giorgio	braća Lambro i Simone Maruzzi	kapetan Matija Lalović
tartana	S. Bonaventura	Dominik Kola i Nikole Vladanji	kapetan Ivan Burović
kekija	Madonna del Rosario	Pavao Kaluđerović i Genadia Grgić	kapetan Andrija Bronza
nava	La Madonna del SS.mo Rosario	Gioachino di Marco Frati	kapetan Vinko Milić
nava	La Madonna di Loreto e S. Antonio di Padova	Giovanni Desco	kapetan Josip Marinić
fregaton,		Nalošić	kapetan Marko Širovi
tartana	Madonna della Salute e S. Giovanni	braća Palikuća iz Herceg Novog	kapetan Tripun Čorko
kekija	La Fedelta	Liberal Carnio i Co	kapetan Krsto Kolović
galija	Caterina	Co. Demetrio Perulli	kapetan Matija Bronza

4.1.3 VRSTA ROBE

Dostupni podatci o vrsti robe koja se prevozila i kojom se trgovalo podijeljeni su na prehrambenu i neprehrambenu robu. Prehrambena roba može se podijeliti u potkategorije, dok neprehrambena roba nije kategorizirana na taj način, već se svrstava po tome koliko se često spominje kao roba koja se prevozi. Prehrambena roba činila je 60%, naspram 40% neprehrambene robe.

Prehrambena roba podijeljena je na žitarice, masti i ulja, morske plodove, sol, vino i druge kategorije. Većinski udio pripada prijevozu žitarica, koje čine 65% prehrambenih proizvoda. Analizom vrsta žitarica koje se prevoze, dolazi se do podatka da se najčešće navodi pšenica, dok se rjeđe prevoze kukuruz, sirak i ječam. Nakon žitarica, 12% trgovine odnosi se na masti i ulja, od čega prevladava ulje. Ostali prehrambeni proizvodi, svaka kategorija zasebno, iznose manje od 10%. Podjednak udio imali su vino, sol, sjemenke lana i konoplja, morski plodovi koji uključuju jegulje, kavijar, losos i usoljenu ribu, zatim suhe smokve i grožđice, te slijede bob, sir, kava, šećer i usoljena bivolja koža.

Analizom neprehrambenih proizvoda, utvrđeno je da se 26% odnosi na prijevoz vune, 16% na duhan, 15% na kožu među kojom se našao kordovan, koža čije porijeklo nije zapisano, medvjeda koža, zatim ovčja, jareća, zečja, kravlja i bivolja koža, dok tkanina i vosak svaki pojedinačno imaju udio od 10%. Ostatak, od čega svaka kategorija zasebno ima manje od 10% udjela, odnosi se na pamuk, drvenu građu, porculan, katran, sapun, topove, užad i drugu robu.

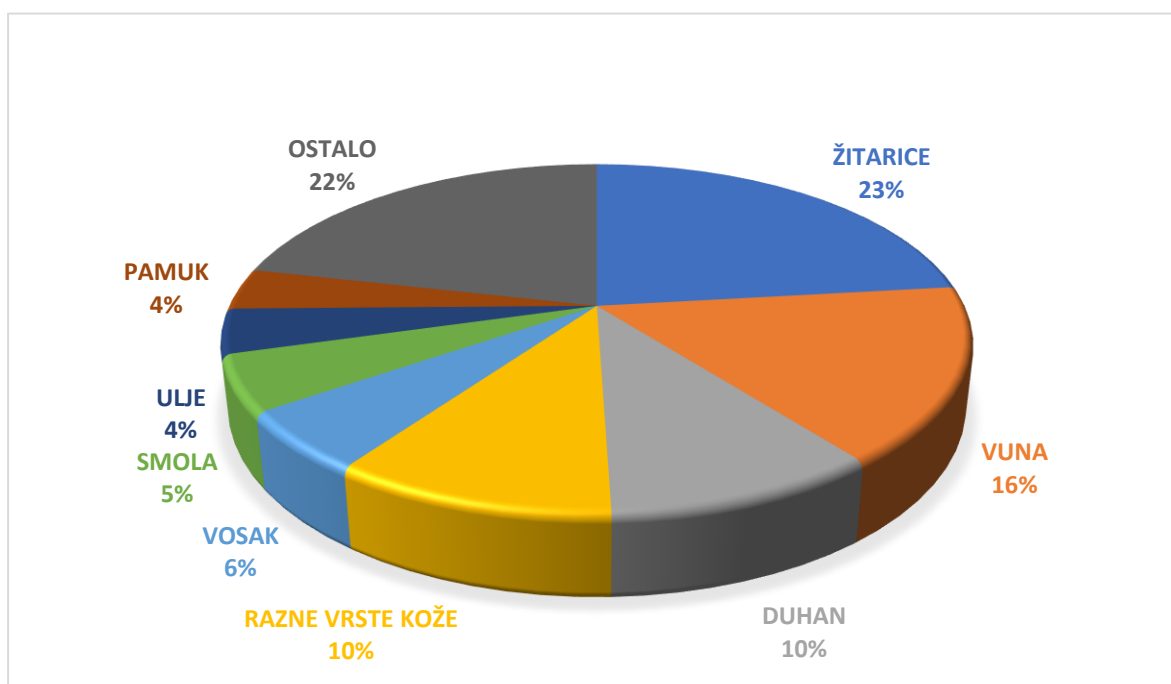
Vuna se prevozila iz Albanije za Veneciju. Žitarice su se prevozile iz Albanije, Boke kotorske i Genove za Veneciju, Genovu, Civitavecchiu, Levant, Lisabon i Dubrovnik. Duhan se prevozio iz Albanije prvenstveno za Veneciju, a zatim Anconu. Kordovan se prevozio iz Albanije za Veneciju, isto kao i vosak. Pamuk se prevozio iz Izmiri i Soluna za Veneciju. Vino iz Albanije i Bola na Braču prevozilo se prema Veneciji i Krfu, a muškant iz Sazana. Suhe smokve i grožđice prevozile su se iz Mesolongiona za Albaniju. Iz Livorna se prevozio losos, kavijar, kava i topovi. Ulje se prevozilo iz Albanije za Veneciju. Važno je napomenuti da navedena polazišta i odredišta nisu nužno povezana, već se radi o dostupnim podacima skupljenima u jednu cjelinu.

Kako bi se dobio uvid u količinu robe koja se prevozila, izdvojeni su pojedini primjeri koji sadrže potrebne podatke. Na fregatonu kapetana Marka Nikolina nalazi se 22 *miamara* vune, 3,50 *miamara* čvrstog pamuka, 13 *coli* voska, 18 *balla* kordovana, *balla* kravlje kože i druga

roba.¹⁰² Kapetan Ivan Dentali Balović doplovio je iz Livorna u Anconu prevozeći kožu, losos, kavijar, katran, kavu, deset topova i drugu robu.¹⁰³ Krsto Kosović prevezao je 270 *balla* duhana.¹⁰⁴ Nikola Kolović doplovio je iz Albanije u Anconu s 1 *miaro* sapuna i 200 *rubbi* ječma.¹⁰⁵

Podatci o vlasnicima robe i za koga se roba prevozila vrlo su rijetki, ali, unatoč tome, mogu poslužiti kao uvid u perašku trgovinu. Zapis iz Ancone, iz 1780., svjedoči kako je kapetan Andrija Bronza doplovio iz Maina te da su u Anconi brod iznajmili trgovci iz Ancone za prijevoz pšenice u Genovu.¹⁰⁶ Robu u vlasništvu albanskog trgovca prevozi kapetan Tripun Čorko, a na brodu se nalazi vuna, duhan, vosak i kordovan.¹⁰⁷ Kao vlasnici robe navode se albanski, skadarski i turski trgovci, trgovci Husein Aga Glavović i Omer Aga Spahović, Andrea Candellara te Židovi iz Ancone Coen i Morpurgo, Co. Juraj Ivanović, Co. Morpurgo, Franjo Kocelj, Orsata Gjorgić, paron Nikola Kolović i Dubrovnik.

Grafikon 4. Roba s najvećim udjelom u tranzitnoj trgovini



¹⁰² Nikola Čolak, *Hrvatski pomorski registri (Regesti marittimi croati)*, Sv. II (Padova: Središnjica za proučavanje hrvatske povijesti – Venecija, 1993), 34, br. 54.

¹⁰³ Nikola Čolak, *Hrvatski pomorski registri (Regesti marittimi croati)*, Sv. III (Padova: Središnjica za proučavanje hrvatske povijesti – Venecija, 1993), 56, br. 396.

¹⁰⁴ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. II, 430, br. 4905.

¹⁰⁵ Isto, 432, br. 4937.

¹⁰⁶ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. III, 89, br. 644.

¹⁰⁷ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 56, br. 867.

Tablica 5. Vrsta robe i broj zapisa u kojima je zabilježena navedena roba

VRSTA ROBE	BROJ ZAPISA U KOJIMA SE SPOMINJE ROBA
bivolja koža	1
Bob	1
Damast	2
drvena građa	3
Drvo	1
Duhan	29
Grede	1
Grožđice	1
jareća koža	2
Ječam	1
Jegulje	1
Katran	2
Kava	1
Kavijar	1
Konoplja	2
Kordovan	16
Koža	4
kravlja koža	1
Kukuruz	11

Lan	1
Losos	1
Mast	1
medvjeda koža	6
Muškant	1
Pamuk	11
Platno	4
Porculan	4
Pređa	1
Pršenica	54
Sapun	2
Sir	1
Sirak	1
sjemenke lana	8
slana bivolja koža	1
Smola	15
Sol	5
stočna hrana	6
suhe smokve	2
Sumpor	1

Šečer	1
Topovi	1
Ulje	12
usoljena riba	1
Užad	1
Vino	4
Vosak	16
Vuna	47

4.1.4 KOMUNALNA BRATSTVA („CASADE“) KAO OKOSNICE GOSPODARSKOG RAZVOJA KOMUNE I POMORSKE TRGOVINE

Uspješna pomorska trgovina pozitivno je utjecala na pomorska naselja Boke kotorske, prvenstveno Perasta, ali i Dobrote, Prčnja i Stoliva. Zahvaljujući takvom gospodarskom razvitku, dolazi do njihova razvoja u manje urbane cjeline koje određeni stupanj komunalne organizacije preuzimaju od starih gradova, prije svega Kotor, pod čijom su se upravom nalazili prije nego što je došlo do odvajanja. Kako se Perast prvi istaknuo uspješnom pomorskom trgovinom, tako je i najranije krenuo s izgradnjom gradske komunalne organizacije feudalnog tipa. Za razliku od Kotor koji je imao staro i autentično plemstvo, Perast je isto to nastojao uspostaviti kroz dvanaest *casada*, čija je zadaća bila uspostava cjelokupne vlasti u gradu i okolnim selima.¹⁰⁸

Komunalna bratstva, odnosno *casade* ili *kuće*, okosnica su peraškog stanovništva. Sastojala su se od dvanaest *casada* iz kojih su potekle najznačajnije peraške obitelji koje su bile nosioci peraškog gospodarstva i razvoja.¹⁰⁹ Dvanaest bratstava sačinjavale su sljedeće kuće: Rajković, Šestokrilič, Šilopi (Šilopić), Čizmai (Zicmai), Smiloević, Peroević, Vukašević, Dentali ili Zubac, Bratica, Stojšić, Studeni i Miloević.¹¹⁰ Važno je napomenuti da ime *casade* nije podrazumijevalo da su članovi bratstva bili isključivo nosioci tog prezimena. Njemu su pripadale i druge obitelji koje su činile jednu zajednicu, odnosno bratstvo. Prvotne obitelji, od kojih dolazi ime, smatraju se začetnicima i središtem iz kojeg se bratstvo dalje razvijalo. Većina prvotnih obitelji nije se održala dalje od 17. stoljeća. Pojedina su se bratstva spajala s drugim *casadama* kako bi se održala, čime su očuvali svoje posjede i privilegije.¹¹¹

Prvi pisani trag o postojanju *casada* potječe iz 1562.¹¹² Za plemićke je obitelji bilo karakteristično da imaju svoj grb, dok su u slučaju pripadnosti bratstvu obitelji pripadnice *casade* dijelile jedan grb, uz određene odmake i varijacije. Ovakva praksa vezana je za činjenicu da je pripadnost *casadi* označavala plemićki naslov i izvor svih prava, stoga je održavanje bratstva i grba bilo u interesu njezinih članova.¹¹³ Članovi dvanaest *casada* smatrani su lokalnim plemstvom. Ta pripadnost značila je pravni naslov za uživanje plemenitstva i svih prednosti i povlastica koje su iz toga proizlazile. Pripadnost neplemićkoj obitelji, odnosno

¹⁰⁸ Milošević, *Boka kotorska, Bar i Ulcinj*, 112.

¹⁰⁹ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 383.

¹¹⁰ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 17.

¹¹¹ Isto, 118.

¹¹² Isto, 107.

¹¹³ Isto, 117.

obitelji koja ne pripada *casadi*, predstavljala je prepreku u dolasku do istih povlastica i privilegija. Jedini put prema tome bilo je pripojenje nekom bratstvu.¹¹⁴ Takav postupak naziva se *agregacija*, te se primjenjuje pretežno u 18. stoljeću kada dolazi do znatnog slabljenja pojedinih *casada*, čime su se htjela ojačati postojeća bratstva. Prilikom ulaska u *casadu* imale su ugledne građanske obitelji koje su činile dio *universe* i koje su ispunjavale zadane uvjete.¹¹⁵

Mletačka Republika birala je „gonfalonijere“, odnosno dvanaest zastavnika, iz reda peraških *casada*. Bila je to vojnička funkcija koja je doprinosila političkom ugledu Perasta te je predstavljala posebnu čast za Peraštane. Funkcija zastavnika prvi se puta javlja u bitci kod Lepanta 1571. Zadatak zastavnika bio je čuvati mletački ratni stijeg (*gonfalone*) na admiralskom brodu te kao počasna garda jednom godišnje sudjelovati u svečanosti isplovljavanja duždeva broda (*Bucintoro*) s kojeg se vršio običaj svečanog vjenčanja dužda s morem.¹¹⁶

Prilikom analize peraških *casada* i njihova udjela u pomorskoj trgovini, u obzir su uzete isključivo funkcije kapetana i parona zabilježene u *Regestima*. Razlog tome je, prije svega, u nedostatku informacija koje se nalaze u izvorima, dok su pozicija kapetana i parona jedina konstanta. S druge strane, pozicije mornara, pisara i drugih nisu analizirane iz već spomenutog razloga, ali i stoga što njihova uloga na brodu puno manje otkriva o udjelu njihova bratstva u pomorskoj trgovini Perasta. U obzir treba uzeti da kod djela pomoraca koji nose prezimena peraških *casada* nije moguće dokazati da su Peraštani, osim ako to nije zapisano u izvoru, jer se pojedina prezimena javljaju u drugim bokeljskim i dalmatinskim mjestima.

Bratica

U *casadu* Bratica pripadaju obitelji Bratica, Bratići, Bratičić, Bratičin, Obradović, Sokolov ili Falcon te Kršanac. Obiteljsko prezime Bratičić i Bratičin prvi se puta spominje 1560., a u obliku Bratići 1665. Bratstvo Bratica smatra se najslabijim bratstvom.¹¹⁷

Prezime Kršanac jedino je prezime iz bratstva Bratica koje se nalazi u *Regestima*. Najaktivniji član obitelji Kršanac bio je Vinko, čija je aktivnost zabilježena u razdoblju od 1751. do 1758. Tipovi brodova na kojima je plovio Vinko Kršanc su pulaka, vašel i nava. Sva

¹¹⁴ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 116.

¹¹⁵ Isto, 119.

¹¹⁶ Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 37.; Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 17; Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 383.; Milošević, *Boka kotorska, Bar i Ulcinj*, 176.

¹¹⁷ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 115.

tri tipa broda nose ime „Madonna dello Scarpelo e S. Giuseppe“ ili skraćenu verziju imena „Madonna dello Scarpello“, te brod tipa kekja pod imenom „Ili Re David“. Vinko Kršanac nosi titulu kapetana broda, osim u jednom slučaju kada je naveden kao paron broda. Na njegovim putovanjima našle su se luke Boke kotorske, Albanije, Venecija, Krf, Zakintos, Solun, Kefalonija, i Palermo. Drugi aktivni članovi obitelji Kršanac bili su Matija, Martin i Luka. Martin Kršanac putovao je tartanom „Sacra Familia“. U zapisu nastalom 4. listopada 1735. u Draču, kapetan Matija Kršanac čeka na ostatak utovara i nada se da će do kraja mjeseca otploviti za Veneciju,¹¹⁸ dok već sljedeći zapis nastao 29. listopada iste godine navodi podatke o polasku broda „Sacra Familia“ za Veneciju, s tovarom vune i duhana.¹¹⁹ Brod Luke Kršanca poslužio je za prijevoz ulja iz Drača za Veneciju.¹²⁰

Čizmai

Bratstvu Čizmai pripadale su obitelji: Čizmai, Martinović, Smeća, Marković, Grubas ili Grubač, Rašković i Bošković. Prezime Čizmai nije se dugo održalo, a samo bratstvo pokazalo se plodnim tлом ponajboljih peraških pomoraca.¹²¹ U *Regestima* pronalazimo prezimena Smeća, Bošković i Martinović te prezime Grubaš, za koje se može pretpostaviti da je verzija prezimena Grubas. S obzirom na to da tijekom istraživanja nije došlo do potvrde da se radi o inačici prezimena Grubas, iz istih je razloga iz analize izostavljena obitelj Grubaš, s napomenom da se radi o manjem broju putovanja na relaciji Drač - Venecija.

Obitelj Smeća prvi se puta spominje u 14. stoljeću.¹²² Među poznatijim članovima obitelji našao se Vicko¹²³, koji se istaknuo kao jedan od najuspješnijih pomorskih trgovaca Perasta u 18. stoljeću.¹²⁴ Titulu *conte* Vicku, njegovim zakonitim muškim potomcima i potomcima njegova pokojnog brata Krste dodijelio je mletački dužd Pietro Grimani 1748. Vicko Smeća našao se u ulozi kapetana i suvlasnika brodova. Uz njega se vežu brodovi „S. Luigi“, „Madonna del Rosario e S. Giuseppe“, „Immacolata Concezione“ i slavni brod „Leon

¹¹⁸ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 132, br. 1525.

¹¹⁹ Isto, 132, br. 1526.

¹²⁰ Isto, 107, br. 1401.

¹²¹ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 112-113.

¹²² Lovorka Čoralić i Maja Katušić, „Jerolim Smeća – pukovnik mletačkih prekomorskih pješačkih postrojbi (druga polovica 18. stoljeća)“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* (2017), br. 59: 293, pristup ostvaren 29. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/191129>.

¹²³ Iako u Pomorskim registima pronalazimo ime Vinko, u historiografiji se ustalila inačica imena Vicko te će se stoga u slučajevima poznatijih Peraštana o kojima su napisani brojni radovi, poput Vicka Smeća, koristiti inačica Vicko, unatoč tome što je u Regestima zapisan pod imenom Vinko. U slučajevima kada se radi o manje poznatim Peraštanima, zadržat će se inačica koja se navodi u *Regestima*.

¹²⁴ Čoralić i Katušić, „Jerolim Smeća“, 294.

Coronato“, koji je dva puta bio zahvaćen u oluji: prvi puta kad je plovio iz Zakinta prema Londonu, a drugi puta u blizini španjolske obale. Nava „Leon Cornato“ oštećena je u požaru u kojem je smrtno stradao Vickov brat Krsto Smeća 1747. ili početkom 1748. Vicko Smeća putovao je prema Levantu, Krfu, Zakintu, Kefaloniji, Lisabonu, Genovi, Anconi, Ibizi, Toulonu,¹²⁵ te Tripoliju.¹²⁶ Oporuka Vicka Smeća nastala u Kotoru 1754. pokazatelj je njegovih materijalnih dostignuća. Kapital u iznosu od 100 tisuća dukata u novcu, nekretninama, pokretninama i kreditima našao se u njegovu posjedu, dok je trgovačke poslove i ulaganja rješavao preko svoje trgovačke kuće u Veneciji.¹²⁷ Vickov brat Krsto bio je kapetan broda „Madonna del Rosario e San Giuseppe“ kojim je plovio Jadranskim morem te prevezio vino, žito i porculan.¹²⁸ Uz braću Vicka i Krstu spominje se Krstov sin Petar kao kapetan broda „Madonna del Rosario e San Giuseppe“, kojim je plovio Krsto Smeća, te kapetan broda „Leon Cornato“, kojim plovi na relaciji Lisabon – Venecija.¹²⁹ Osim što je bio prvi Bokelj koji je uplovio u Baltičko more 1746. godine, Petar Smeća uspostavio je pomorsku trgovinu s lukama Pruske, Danske i Rusije.¹³⁰

Saznanja o obitelji Martinović dolaze iz pera njihova obiteljskog kroničara Drage Martinovića, sina Marka Martinovića, koji bilježi podatke o obiteljskoj imovini u sredini 18. stoljeća. Obitelj Martinović raspolagala je s glavnicom od sto tisuća dukata i 40 trgovačkih brodova. U njihovu posjedu našlo se nekoliko kuća u Perastu, dok su posjede u Stolivu, Tivtu i Kumboru dobili kao zaslugu za sudjelovanje u oslobođenju Herceg Novog.¹³¹ Najznačajniji član obitelji, Marko Martinović, nekoliko se puta spominje u *Regestima*. Marko Martinović bavio se pomorskom trgovinom, dok je u mladosti zapovijedao mletačkim ratnim brodom „Sant Antonio“.¹³² Njegova plovidba može se pratiti od 1694., kada više puta godišnje plovi na fregatunu „Cavalier vigilante“, dok se nerijetko koristio unajmljenim brodovima. Plovio je za *Levant*, Albaniju, Istru, Dalmaciju i Veneciju, a prevezio je ribu, žitarice, vino i druge proizvode.¹³³ Osim pomorske, trgovačke i vojne karijere, Marko Martinović našao se u ulozi obučavanja ruskih pitomaca pomorskim vještinama. Ruski car Petar I. Veliki poslao je 50

¹²⁵ Čoralić i Katušić, „Jerolim Smeća“, 295.

¹²⁶ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. III, 225, br. 2091.

¹²⁷ Čoralić i Katušić, „Jerolim Smeća“, 296.

¹²⁸ Isto, 295.

¹²⁹ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. III, 342, br. 3098.

¹³⁰ Čoralić i Katušić, „Jerolim Smeća“, 296.

¹³¹ Čoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 383.

¹³² Pavao Butorac, „Peraštanin Marko Martinović i ruski knezovi i boljari“, *Naše more* 4 (1957), br. 2, 113.

Pristup ostvaren 17. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/311467>.

¹³³ Milošević, *Iz prošlosti Boke Kotorske*, 233.

knezova i boljara u Europu kako bi izučili pomorska znanja, od čega je 28 njih poslano u Mletačku Republiku. Marko Martinović podučavao je 17 ruskih mladića s kojima je putovao Jadranskim morem i Sredozemljem. Obuka koja je obuhvaćala teoriju i praksu trajala je 18 mjeseci, a dio se održao u Perastu. Martinović je za svoj rad nagrađen doživotnom penzijom.¹³⁴ Naspram obitelji Smeća i Martinović, obitelj Bošković imala je znatno manje udjela u pomorskoj trgovini. Iz obitelji Bošković spominje se paron Luka Bošković.¹³⁵

Mioković

Bratstvo Mioković činile su obitelji Vekrinović, Lalović, Veliković ili Velisković, Vule ili Vulović, Batalušić, Tomašević, Baničević, Banić, Penčić, Pribilović, Stielović, Matković, Ćeman i Banović. Prezime Mioković javlja se 1617., ali kasnije nestaje. Bratstvo je prvotno koristilo naziv Mioković, dok se od 1645. koristi naziv Vitić. Ovakva promjena pokazatelj je uspješnosti i ugleda obitelji Vitić koja preuzima vodeću ulogu u bratstvu. Od 1672. ponovno se javlja prvotno ime bratstva te ostaje takvo bez ponovnih promjena.¹³⁶ Iz bratstva Mioković, prema izvorima, istaknule su se obitelji Banić, Ćeman i Lalović.

Kod obitelji Banić izvori donose podjednako informacija o plovidbi Nikole i Grgura, dok je nešto manje podataka o plovidbi Vinka Banića. Kapetan Nikola Banić plovio je u razdoblju od 1708. do 1729. Uz njega se veže brod tipa tartana čije ime nije poznato. Prema mjestu nastanka zapisa o plovidbi može se zaključiti da su se među odredištima plovidbe Nikole Banića našli Drač i Herceg Novi. Također, prema izvoru, poznato je da je Boka kotorska bila polazišna točka plovidbe,¹³⁷ dok zapis iz 1714. donosi malo više informacija iz kojih se saznaje da je Nikola Banić putovao s teretom vina iz Perasta za Krf,¹³⁸ iz čega se može zaključiti da se radi o izvoznoj trgovini. Kapetan Grgur Banić plovio je u razdoblju od 1733. do 1739. Plovio je tartanom „S. Antonio di Padova e Anime del Purgatorio“. Kao i u slučaju Nikole, prema mjestu nastanka zapisa, Drač je bio odrednica na plovidbi više puta, te jednom Skadar. Vrsta robe koju prevozi spominje se u jednom zapisu kada je zabilježeno da prevozi vunu za Veneciju.¹³⁹ Posljednji iz obitelji Banić koji se spominje u *Regestima* je paron i kapetan Vinko Banić. Njegova plovidba zapisana je 1737. i 1739. S obzirom na to da je 1737. zapisan

¹³⁴ Butorac, „Peraštanin Marko Martinović i ruski knezovi i boljari“, 114.; Ćoralić; Horbec; Katušić; Klaužer; Novosel i Radoš, *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru*, 384.

¹³⁵ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 247, br. 2153.

¹³⁶ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 116.

¹³⁷ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 112, br. 1435.

¹³⁸ Isto, 117, br. 1455.

¹³⁹ Isto, 143, br. 1600.

kao Vinko pokojnog Nikole,¹⁴⁰ može se zaključiti da je bio sin prethodno spomenutog kapetana Nikole Banića. Vinko je plovio tartanom „S. Antonio di Padova e Anime del Purgatorio“, jednako kao i Grgur Banić, kojom je prevezio sjemenke lana za Veneciju,¹⁴¹ te tartanom „Madonna dello Scarpello“ kojom je prevezio vunu iz Drača.¹⁴²

Paron Antun Ćerman tartanom „Madonna dello Scarpello e S. Gio. Battista“ 1742. prevozi za Veneciju vunu utovarenu na inzistiranje grčkih i turskih trgovaca, i 850 *stai* sjemenki lana utovarenih na plaži Kavaje.¹⁴³ Godine 1744. iz Albanije za Veneciju prevozi žito i smolu.¹⁴⁴ O toj plovidbi više otkriva zapis nastao godinu kasnije. Naime, Antun Ćerman odbio je isplatiti konzula, iako je konzul uspio osloboditi Ćermana sramote zbog krijumčarenja 10 *balla* duhana, ukrcanih u noćnim satima na plaži Kavaje. Također je pokušao prevariti konzula sakrivši pošiljku bivolje kože u vrijednosti od 250 *zecchina*.¹⁴⁵ Uz Antuna se spominje Nikola Ćerman koji 1735. prevozi ulje iz Vlore.¹⁴⁶

Iz obitelji Lalović istaknuo se kapetan Matija Lalović koji se u razdoblju od 1713. do 1716. navodi kao mornar, a od 1724. do 1748. kao kapetan. Najčešće je plovio brodom „Madonna del Rosario“ put *Levanta* i *Potente*, dok se pojedinačno kao odredišta spominju Krf, Solun, Izmir i Venecija. U Vlari je više puta vršio utovar robe među kojom se našlo žito.

Peroević

Bratstvo Peroević činile su obitelji: Zmajević, Štukanović, Petrović, Čorko, Krstičević ili Krističević, Hercegović, Stjepović nazvan Bane, te Radmanović. Prezime Peroević javlja se 1560. *Casada* Peroević ostala je zapamćena po njezinim slavnim pripadnicima od kojih se ističu obitelji Bane, Zmajević i Štukanović. Članovi obitelji Zmajević, između ostalog, istaknuli su se kao mecene, pisci i crkveni velikani. Obitelj Bane poznata je po svojoj uspješnoj plovidbi, dok se obitelj Štukanović istaknula na crkvenom i svjetovnom području.¹⁴⁷ Uvidom u izvore, do izražaja dolaze obitelji Bane i Čorko, dok se puno manje spominju obitelji Petrović, Štukanović i Zmajević.

¹⁴⁰ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 140, br. 1575.

¹⁴¹ Isto, 145, br. 1610.

¹⁴² Isto, 140, br. 1575.

¹⁴³ Isto, 140, br. 1669.

¹⁴⁴ Isto, 160, br. 1693.

¹⁴⁵ Isto, 165, br. 1722.

¹⁴⁶ Isto, 133, br. 1531.

¹⁴⁷ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 113.

U *Regestima* pronalazimo više pripadnika obitelji Čorko koji su se bavili pomorskom trgovinom. Najčešće se spominje Grgur Čorko čija su putovanja zabilježena u razdoblju od 1732. do 1760. Spominju se još Ivan, Matija, Nikola, Antun, Tripun, Josip pokojnog Vinka i Krsto, te Krsto pokojnog Nikole. Paron Krsto Čorko ubijen je 1703. u Draču¹⁴⁸, dok se Krsto pokojnog Nikole spominje 50-ih godina 18. stoljeća. Među odredištima članova obitelji Čorko našli su se Venecija, Krf, Lefkada, Kefalonija, Solun, Izmir, Istanbul, Drač te *Levant* i *Ponente*. Prevozili su žitarice, smolu, ulje, vunu, kordovan, vosak, duhan i šećer. Uz Ivana Čorka veže se fregatone „San Giovanni Battista e S. Anna“¹⁴⁹ i otkupljena gusarska tartana.¹⁵⁰ Krsto pokojnog Nikole plovio je navom „San Giovanni Battista e S. Anna“. Fregatonom istog imena plovili su Antun i Grgur Čorko. Grgur je plovio brodovima „Madonna della Pace e San Giovanni Battista“ i „Leon Cornato“, kojim je plovio i Josip Čorko u vlasništvu obitelji Pedrocchi, ali i brodom „Leon Cornato“ u vlasništvu Krste Smeća. Uz Tripuna se veže tartana „Madonna della Salute e San Giovanni“, a uz Nikolu brod „Nostra Signora delle Grazie“. Matija Čorko plovio je brodom tipa tartana.

Za razliku od obitelji Čorko gdje se spominju mnogi članovi obitelji, kod obitelji Bane situacija je znatno drugačija. U ovom slučaju do izražaja dolazi Petar Bane, koji je plovio u razdoblju od 1712. do 1734. brodovima „S. Anna“ i „Kav. S. Giorgio“ prema Aleksandriji, Solunu, Albaniji, Napulju i Veneciji te putem *Levanta* i *Ponenta*. Uz Petra, aktivni članovi obitelji Bane bili su Stjepan, Juraj i Ivan Krstitelj Bane. Stjepan Bane spominje se početkom, a zatim sredinom 18. stoljeća, iz čega se može zaključiti da se radi o različitim osobama. Oba Stjepana zapisana su kao Stjepan pokojnog Petra (Stjepan di Petar), dok je u pojedinim bilješkama Petar zabilježen kao Petar pokojnog Stjepana, što ukazuje na običaj davanja imena djeci po djedovima. Članovi obitelji Bane zabilježeni su kao kapetani i vlasnici brodova.

Obitelj Štukanović pripadala je uglednim peraškim obiteljima i istaknula se na crkvenom, političkom, gospodarskom i društvenom polju bokokotorskog te budvansko-barskog područja.¹⁵¹ U izvorima se spominju kapetani Marko i Petar Štukanović. Zanimljivo je da se nekoliko puta u izvorima nalazi podatak iz kojega se saznaje da Peraštani prijete da će postupiti kao Štukanović ili postoji sumnja da će se ponoviti ista situacija. Radi se o slučaju kapetana Marka Štukanovića protiv kojeg je pokrenut postupak. Razlog zbog kojega se

¹⁴⁸ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 86, br. 1280.

¹⁴⁹ Isto, 86, br. 1281.

¹⁵⁰ Isto, 86, br. 1277.

¹⁵¹ Čoralčić i Katušić, „Peraštanin Tripun Štukanović“, 387.

Peraštani pozivaju na slučaj Štukanović vezan je za prvenstvo ili red utovara koji, ako se ne poštuje, može biti uzrok ponavljanja Štukanovićeve situacije, što se svakako želi izbjeći.¹⁵² Štukanović je na nagovor konta Vicka Bujovića kod Drača napao osmansku pulaku, što je moglo dovesti do povoda rata između Mletačke Republike i Osmanskog Carstva. Incident je rezultirao kažnjavanjem Marka Štukanovića i narušenog odnosa između dvije peraške obitelji, što je u konačnici dovelo do ubojstva Vicka Bujovića u čemu je sudjelovao brat Marka Štukanovića, Ivan Štukanović.¹⁵³ Ivanov sin, kapetan i trgovac, Petar Štukanović sudjelovao je u javnom životu Perasta, kada se 1743. našao u ulozi mirovnog sudca. U drugoj polovici stoljeća zabilježen je u luci u Draču. Upravljao je brodom „San Domenico“ u vlasništvu Ivana Bronze.¹⁵⁴

U slučaju obitelji Zmajević u izvorima se nalaze podatci o Ivanu, Andriji i Luki Zmajeviću. Najviše podataka ima o Ivanu Zmajeviću koji je 1700. godine plovio prema Draču i Veneciji, dok se prema mjestu nastanka zapisa može zaključiti da je plovio i prema Istanbulu. Plovio je pulakom „S. Croce“ u vlasništvu Vicka Bujovića. Ivan Zmajević koristio je francusku zastavu u Draču kako bi dobio prvenstvo utovara, iako je u Draču bila obavezna mletačka zastava. Iz izlaganja Marka Štukanovića pred mletačkim konzulom Giorgiom Cumanom doznaje se o stradanju broda „S. Croce“ kapetana Ivana Zmajevića. Navedeni je događaj izazvan topovskom paljbom s tripolskog broda. Andrija Zmajević spominje se prilikom jednog putovanja zajedno s Ivanom Zmajevićem,¹⁵⁵ dok je plovidba Luke Zmajevića zabilježena u razdoblju od 1705. do 1708. te je poznato da je plovio brodovima fregadun i pulaka.¹⁵⁶

Rajković

Casadu Rajković činile su obitelji: Rajković, Stepanović, Ptica i Ptičić, Morteša ili Mortešići, Moro, Pavić, Baće ili Baćević, Kokotov ili Gallo, Matijašević, Lovričević i Nikolić. Kasnije, u 18. stoljeću, spominje se obitelj Lalović, koja inače pripada bratstvu Mioković, zbog

¹⁵² Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 85, br. 1273; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 109, br. 1413; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 113, br. 1438.

¹⁵³ Pavao Butorac, „Dva nepoznata rukopisa Marka Martinovića“, *Anali Zavoda povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1952), br. 1, 364-365, pristup ostvaren 3. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/258128>; Čoralić i Katušić, „Peraštanin Tripun Štukanović“, 391.

¹⁵⁴ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 144-145, br. 1606.; Čoralić i Katušić, „Peraštanin Tripun Štukanović“, 391.

¹⁵⁵ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 67, br. 1008.; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 83, br. 1247.; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 84, br. 1256.; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 85-86, br. 1261.

¹⁵⁶ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 87, br. 1287.; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 92, br. 1322.

čega je analiza obitelji Lalović smještena pod Miokoviće. Isti je slučaj s obitelji Andričević, koja inače pripada bratstvu Dentali. Obitelji Lalović i Andričević primjer su kako ogranci obitelji putem oporučnih ostavština ili bračnih veza mogu postati pripadnici drugih kuća. U ovu se *casadu* pribrajaju i druge obitelji, kako navodi Pavao Butorac, ali također napominje da nije potvrđena njihova pripadnost *casadi*, izuzev obitelji Cigo. Pod Rajkoviće se pribrajaju, prema Mazarovićem arhivu, Brajkovići s Glogovca, Stjepovići, Anđušići, Kolumbarići iz Risna, Mršići, Radičevići, Đurđevići, Kreveljica, Rahnić i Cigo. S obzirom na to da nije potvrđena njihova pripadnost *casadi*, obitelji s Mazarovićeva popisa nisu uključeni u analizu bratstva Rajković, uz napomenu da njihovo uključivanje ne bi pridonijelo znatnoj promjeni jer se radi o tek nekoliko bilješki.¹⁵⁷

Bratstvo Rajković nije imalo značajnog udjela u pomorskoj trgovini. Iz obitelji Bačević spominje se 1723. Luka, koji je plovio vašelom „Madonna dello Scarpello“,¹⁵⁸ dok drugi zapis svjedoči o brodolomu koji je doživio s robom utovarenom u Draču.¹⁵⁹ Iz obitelji Lovričević spominje se tartanela kapetana Lovričevića koja je nakon dolaska s Krfa pristala u Draču.¹⁶⁰

Smiloević

Bratstvu Smiloević pripadaju obitelji: Smiloević ili Smilović, Mršić ili Maršić, Mazarović ili Mandžarović, Rosso ili Rusović, Šestanović i Korković. Prezime Smiloević prvi se puta spominje u bitci kod Lepanta 1571. U 17. stoljeću, umjesto izumrle obitelji Šestanović, *casadi* se priključuje *conte* Nikola Raković.¹⁶¹ Početkom 18. stoljeća, prema popisu peraških obitelji navedenih za podjelu ječma i žita, u ovu *casadu* pribraja se i obitelj Gradiška.¹⁶² Ako se izuzme obitelj Gradiška, bratstvo Smiloević imalo je malo udjela u pomorskoj trgovini. Ako se pridoda obitelj Gradiška, udio bratstva u pomorskoj trgovini nešto je veći.

Obitelj Mazarović svrstava se u najstarije i najuglednije obitelji. Prema obiteljskoj predaji, Mazarovići se spominju u kotorskim dokumentima u 14. stoljeću. Rodonačelnik obitelji bio je Maxar Smiloević. Obitelj Mazarović svrstava se u bratstvo Smiloević ili Šilopi.¹⁶³

¹⁵⁷ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 109-110.

¹⁵⁸ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. III, 212, br. 1949.

¹⁵⁹ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 127, br. 1497.

¹⁶⁰ Isto, 112, br. 1435.

¹⁶¹ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 110-111.

¹⁶² Isto, 116.

¹⁶³ Lovorka Čoralić i Maja Katušić, „Mletački ratni brodovi Rondinella i Achille pod zapovjedništvom Peraštanina Antuna Mazarović“, *Historijski zbornik* 66 (2013), br. 2: 312-313, pristup ostvaren 17. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=mleta%C4%8Dki+ratni+brodovi>.

Marko Mazarović spominje se nekoliko puta u razdoblju od 1709. do 1714. Navodi se kao paron fregatona „San Giovanni Battista“ i kao kapetan fregatona „S. Giustinae i S. Giovanni“. Njegova odredišta bila su Venecija i Drač. Brod „Sudite Fedel“, Stjepana Mazarovića, potonuo je u vodama u blizini rijeke Bojane,¹⁶⁴ dok se iz bilješke nastale 1705. doznaje da je Juraj Mazarović ubijen.¹⁶⁵

Obitelj Gradiška imala je nekoliko aktivnih članova, Vinka, Jurja i Tripuna, čija plovidba obuhvaća razdoblje od 1736. do 1775., što ukazuje na to da su se nešto kasnije uključili u pomorsku trgovinu. Ako se uzme u obzir podatak o kasnijem ulasku u *casadu* i kasnije zabilješke o aktivnosti u pomorskoj trgovini, može se pretpostaviti da je obitelj Gradiška bila ugledna građanska obitelj koja je postupkom agregacije priključena bratstvu Smiloević. Juraj Gradiška plovio je tartanom „Madonna da Scarpello e S. Antonio di Padova“. Iz dostupnih podataka saznajemo da su se na njegovim odredištima našli Venecija i Drač, dok se od robe spominju vuna i lan. O napadu gusara na parona Juraja Gradišku bit će više u poglavlju *Gusarstvo*. Tripun Gradiška plovio je pulakom „Madonna dello Scarpello e S. Antonio di Padova“, a na njegovom putu našla su se odredišta Solun i Venecija. Vinko Gradiška plovio je iz Albanije za Veneciju, te je prevezio duhan za Anconu. Plovio je pelegom i trabakulom „Madonna dello Scarpello e S. Antonio di Padova“.

Stojišić

Obitelj Stojišić spominje se 1553., te kasnije u ulozi zastavnika 1571. u bitci kod Lepanta. U bratstvo Stojišić ubrajaju se obitelji Stojišić, Burović, Bujović, Palavicin, Nikodea, Andričić, Puhalo, Kokolja, Tomičić i Lovrenčević. Prema ranije spomenutom Mazarovićem popisu ovom bratstvu pripadaju Široević i Mavrić. Bratstvo Stojišić spadalo je među najuglednije.¹⁶⁶

Najaktivniji član bratstva Stojišić bio je Ilija Tomičić, ujedno i jedini iz svoje obitelji. Putovao je u razdoblju od 1711. do 1741. kada je zabilježen podatak o njegovoj smrti.¹⁶⁷ Najčešće je putovao fregatonom „S. Giovanni Battista e S. Anna“, iz Albanije za Veneciju i obrnuto. Među robom koju je prevezio našle su se žitarice, vuna, vosak, pamuk i drugo.

¹⁶⁴ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 84, br. 1258.

¹⁶⁵ Isto, 86, br. 1281.

¹⁶⁶ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 115.

¹⁶⁷ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 150, br. 1635.

Uz Tomičića, aktivna je bila i obitelj Burović. Spominju se Grgur, Tripun i paron Ivan Burović koji je 1739. plovio tartanom „Madonna di Scarpelo“ te kapetan Ivan Staniša Burović koji se spominje 1728., a za kojeg se ustanovilo da ne može biti taj isti Ivan Staniša Burović jer je on mrtav već deset i više godina. Riječ je o Ivanu Lučiću, sinu mesara Staniše Drpa, Crnogorca, koji je povremeno dolazio u Perast.¹⁶⁸ Spominju se još Ivan Markov Kokolja, koji je plovio tartanom „Madonna dello Scarpelo e S. Antonio“ i paron Nikola Puhalo koji je plovio tartanom „Madonna dello Scarpelo“.

Studeni

Bratstvo Studeni činile su obitelji Studeni, Ćirko ili Ćirković, Matošević, Peruncin, Andričević, koji se također može pronaći u bratstvu Dentali, Manolović i Manoli, koji se nalazi i u bratstvu Šilopi, Pribetin, Lazarović, Kočić i Nenada. Obitelj Studeni spominje se 1654.¹⁶⁹

U bratstvu Studeni do izražaja dolazi aktivnost obitelji Matošević, od kojih se najčešće spominje kapetan Vid Matošević, koji je plovio tartanom „Madonna dello Scarpelo“. Kapetan Ivan Matošević plovio je fregatonom „S. Antonio di Padova“, kapetan Luka Matošević plovio je brodom „S. Giustina“ i brodom tipa tartana za Krf. Kapetan Tripun Matošević plovio je fregatonom „S.ta Giustiana e S. Giovanni“ i brodom „Madonna del Rosario“, kapetan Petar Matošević plovio je za Dominante i fregatonom „Madonna del Rosario e S. Giuseppe“ za Veneciju. Kapetan Vinko Matošević plovio je fregatonom te je 1720. opljačkan u albanskim vodama nakon povratka s Levanta dok je prevezio žito,¹⁷⁰ te je 1711. intervencijom konzula izbjegao uhićenje u Draču, ali je, unatoč tome, odbio konzulu platiti pristojbu.¹⁷¹ Spominju se još paron Tomo Matošević i paron Krsto Matošević koji je plovio prema Sazanu.

Iz obitelji Lazarović zabilježeni su kapetani Marko i Ivan. Marko Lazarović plovio je brodom „Vergine Gloriosa“ prema *Levantu*, a Ivan Lazarović brodom „Madonna Loreto e S. Paolo“ za Izmir i Istanbul. Iz obitelji Manola spominje se kapetan Damjan Manola koji je smrtno ranjen prilikom bijega iz Vlore 1720.¹⁷²

¹⁶⁸ Isto, 78, br. 1201.

¹⁶⁹ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 115.

¹⁷⁰ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 118, br. 1458.

¹⁷¹ Isto, 109, br. 1414.

¹⁷² Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 119, br. 1462.

Šestokrilić

Prezime Šestokrilić spominje se već u 12. stoljeću, a istoimeno bratstvo 1562. U međuvremenu su koristili nazive Buća i Lepetani, što je pokazatelj važnosti uloge koju obitelj ima u tom trenutku unutar bratstva. Uz spomenute obitelji, *casadi* Šestokrilić pripadaju obitelji Pribetić, Krušla, Jakobica, Fiorio ili Florio, Kolović, Matikola, Marinović i Ferrara.¹⁷³ U *Regestima* se nalaze podatci o obiteljima Kolović Marinović, Matikola i Buća.

Iz obitelji Marinović potječu kapetani Josip, Andrija i Vinko. Josip Marinović plovio je tartanom „Madonna del Rosari e S. Francisco di Paola“, Andrija Marinović kekjom „Madonna di buona sorte“ iz Izmira za Veneciju i Vinko Marinović navom „Gloria Veneta e S. Vincenzo Ferreri“ za Krf. Vinko Buća plovio je navom „S. Luigi“ za Maltu i Trapanu. Kapetan i paron Nikola Kolović plovio je trabakulom i tartanom istog imena „Madonna dello Scarpelo e S. Antonio“ prema *Levantu*, Albaniji i Veneciji, a prevezio je lan, vunu, duhan i kordovan“. Paroni Ivan i Matija Kolović poznati su po nazivu Matikola. Ivan Kolović prevezio je duhan za Anconu, a Matija Kolović plovio je peligom iz Skadra za Veneciju. Posljednji iz obitelji Kolović spominje se Andrija pokojnog Luke. Pod prezimenom Matikola zapisani su Antun i Vinko. Vinko Matikola plovio je jedrenjacima brigantin i baštimenat. Pored prezimena kapetana Vinka Matikole u zagradi je upisano prezime Kolović. Može se pretpostaviti da su obitelji Kolović i Matikola bile usko povezani. Bratstvo Šestokrilić nije imalo značajnog udjela u pomorskoj trgovini.

Šilopi

Prezime Šilopi spominje se od 16. stoljeća. Javlja se u oblicima Silop, Šilopi i Sciloppi. Kao obiteljsko prezime najduže se uspjelo održati unutar nekog bratstva, ali, unatoč tome, ne nalazimo ga u *Regestima*. Bratstvo Šilopi činile su obitelji Šilopi, Bjeloš, Barbica, Bronza, Milisa, Zambela ili Zambela, Manoli ili Manola, Cigo ili Cigović i Kriškovići.¹⁷⁴

U bratstvu Šilopi aktivne su bile obitelji Bronza, Zambela, Cigović i Manoli. Najviše podataka u *Regestima* ima o aktivnosti obitelji Bronza, u kojoj se spominju Matija, Ivan, Josip, Krsto, Tomo, Andrija i Grgur. Obitelj Bronza plovila je prema Trapani, Vlora, *Levantu*, Albaniji, Lekfadi, Peleponezu, Veneciji, Genovi i *Potentu*. Prevozili su sol i žito. Iz obitelji Zambela zabilježena je plovidba Šimuna, Tripuna, Nikole, Jakova i Franje. Šimun Zambela

¹⁷³ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 111-112.

¹⁷⁴ Isto, 110.

izgubio je brod nakon duge borbe s gusarima. Brodom „S. Gio Battista“ plovio je Tripun Zambela, brodom „S. Isidoro“ Nikola Zambela, tartanom „Sacra Famiglia“ Jakov Zambela, te tartanama „Madonna del Rosario“ i „Madonna di Scarpelo e S. Giuseppe“ Franjo Zambela. Tomo Cigović najčešće je plovio vlastitim brodom, navom „Madonna della Pace e S. Spiridone“. Putovao je prema *Levantu*, Veneciji, Genovi, Solunu, Krfu i Patrasu.

Vukašević

Bratstvu Vukašević, koje dolazi i u obliku Vukasović, pridružili su se obitelji Radonjin, Vidović, Augustinović, Tomica (Tomičić), Kukulović, Petrović, Marinić, Hadža, Rozgovac, Rabazija ili Rabađija, Razdan ili Razdanović. Obitelji Vulović i Radazinović pripadali su drugim *casadama*, Vulovići *casadi* Mioković, a Radazinović *casadi* Zubaci.

U bratstvu Vukašević istaknuo se Josip Marinić koji je plovio navom „Madonna di Loreto e S. Antonio di Padova“ čiji je vlasnik bio Giovanni Battista Cogo Sordina, i gazelom „Anime del Purgatorio“. Plovio je za Krf, Lekfadu, Peleponez, Zakintos, Mainu, Maltu, Zaragosu i Veneciju. Spominju se još Nikola Vidović koji je plovio fregatonom „S. Gio. Battista“ i Ivan Vukasović koji je plovio pulakom „S. Alessandro“. Bratstvo Vukašević nije imalo značajnog udjela u pomorskoj trgovini.

Zubaci

Obiteljsko prezime Zubatac spominje se 1560., ali se ubrzo počinje koristiti inačica Dentali. U ovu *casadu* ubrajaju se obitelji Dentali ili Zubatac, Bjeloš, Vicković ili Visković, Balović, Kočić, Andričević, Nonković, Babić, Razdanović i Đurić.¹⁷⁵ Sva pomorska aktivnost u bratstvu Dentali pripada obitelji Balović.

Obitelj Balović, poput Vickovića, Smeća, Bujovića i Burovića imala je naslov *conte*.¹⁷⁶ Istaknula se u društvenom, kulturnom i političkom životu Perasta. Njihova angažiranost zabilježena je na vodećim položajima u gradskoj upravi Perasta. Do izražaja dolazi njihova angažiranost u mletačkoj ratnoj floti gdje su bili nositelji visokih činova i položaja. Jedan od istaknutijih članova obitelji Balović bio je Julije Balović (1672. – 1727.). Bio je ratnik,

¹⁷⁵ Butorac, *Razvitak i ustroj peraške općine*, 114.

¹⁷⁶ Isto, 114.

pomorac i pisac, te je obnašao počasnu funkciju *gonfaloniera*.¹⁷⁷ Nakon što je završio s pomorskom karijerom, našao se na položaju sudca u Perastu.¹⁷⁸ Julije Balović plovio je tartanom „S. Gennaro“ u vlasništvu obitelji Bronza.¹⁷⁹ Unutar obitelji Balović aktivni su bili prvenstveno kapetan Matija Balović, zatim kapetani Tripun, Marko, Julije, Krsto i Ivan Balović. Matija Balović (1793. – 1874.), dosegao je poziciju kontraadmirala u austrijskoj ratnoj mornarici. Također se bavio podučavanjem u Vojnoj akademiji u Mletačkoj Republici u razdoblju od 1842. do 1843.¹⁸⁰ Tripun Balović sastavio je popis izgubljenih brodova u borbi s gusarima,¹⁸¹ koji će biti obrađen u kasnijem poglavlju. Kapetan Ivan Balović bio je u službi Mletačke Republike, sudjelovao je u ratu protiv Osmanskog Carstva, a 1728. pridružen je rimskom patricijatu zajedno sa svojim nasljednicima.¹⁸² Među odredištima obitelji Balović našli su se Venecija, Albanija, Grčka i *Ponente*. Poznato je da su prevozili vunu, vosak, žito, ulje, lan, kordovan i smolu. U njihovom vlasništvu našle su se tartane „Madonna del Carmine e S. Antonio di Padova“ i „S. Gennaro“.

Uloga dvanaest *casada* u peraškoj pomorskoj trgovini ovisila je o svakoj *casadi* posebno. Analizom je utvrđeno da su bratstva Peroević i Šilopi imala važan udio u pomorskoj trgovini, za razliku od *casada* Rajković i Vukašević koje nisu ostavile značajan trag u sveukupnoj pomorskoj trgovini Perasta. Bratstva Čizmai i Studeni imali su podjednak udio te prednjače među ostalim bratstvima. Slijede ih bratstva Mioković i Stojišić, zatim podjednako Šestokrilić, Bratica, Dentali i Smiloević. Također, analizom je utvrđeno da su se unutar *casada* istaknule pojedine obitelji koje su imale velik značaj u pomorskoj trgovini. Jedna od takvih obitelji je obitelj Smeća.

¹⁷⁷ Lovorka Čoralić i Maja Katušić, „Bokelj Josip Balović (1728. – 1793.) – zapovjednik mletačkih ratnih brodova u drugoj polovici 18. stoljeća“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* (2014), br.56: 160-161, pristup ostvaren 1. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=josip+Balovi%C4%87>.

¹⁷⁸ Viktorija Franić Tomić, i Slobodan Prosperov Novak, *Književnost ranog novovjekovlja u Boki kotorskoj* (Zagreb: Hrvatska sveučilišna naknada, 2015), 236.

¹⁷⁹ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 121-122, br. 1475.

¹⁸⁰ Butorac, *Kulturna povijest grada Perasta*, 141.

¹⁸¹ Isto, 102.

¹⁸² Isto, 116.

5. IZAZOVI POMORSKE TRGOVINE

Pomorska trgovina suočavala se s različitim izazovima koji su bili gotovo svakodnevni. Određene izazove moguće je kategorizirati, dok su pojedini slučajevi izolirani. U središtu ovoga poglavlja našla su se dva izazova: gusarenje i brodolomi. S druge strane, poglavlje posvećeno zakonskim restrikcijama i borbi za održavanje privilegija također opisuje svojevrsni izazov pomorske trgovine Peraštana. Lučki problemi često su vezani za peraške povlastice, red ukrcaja, korištenje ne mletačkih zastava i drugo. Sukobi s ulcinjskim i sjevernoafričkim gusarima bili su specifičan izazov peraškoj pomorskoj trgovini te je stoga ta tema zasebno obrađena u potpoglavlju pod nazivom „Gusarenje“. Brodolomi kao izazov nisu bili toliko česti. U *Regestima* je zabilježeno svega nekoliko slučajeva. Unatoč maloj količini podataka o brodolomima, ovaj je problem posebno obrađen zbog svoje specifičnosti.

Pojedinačni slučajevi odnose se na izolirane događaje, koji nisu posebno obrađeni. Jedan od takvih izazova je slučaj iz 1722. kada dolazi do znatnog smanjenja trgovine u dračkoj luci. Ovakav razvoj događaja vezan je za mletačkog konzula u Draču koji je prisilio kapetana Ivana Bronzu da umjesto planirane plovidbe za Trapanu preveze robu dračkog trgovca iz Drača za Veneciju.¹⁸³ Kapetana Franju Rupčića na pulaki „Madonna dello Scarpello e S. Giuseppe“ zbog bolesti je zamijenio kapetan Luka Kosović iz Dobrote.¹⁸⁴ Bolest je zaustavila perašku tartanu, koja se zadržala u dračkoj luci duže od planiranog. Zbog bolesti posade odgođeno je daljnje ukrcavanje robe.¹⁸⁵ Ovakvi slučajevi, iako izolirani primjeri, utjecali su više ili manje na perašku trgovinu. Radilo se o nepredviđenim situacijama na koje se ponekad nije moglo utjecati, a koje su određivale tok daljnje plovidbe. Jednako je s gusarenjem i brodolomima koji su imali značajan utjecaj na tranzitnu trgovinu. Susreti s gusarima, jednako i kao brodolomi, često su značili veliku materijalnu štetu i gubitke. Iako su poneki susreti s gusarima završavali u korist Peraštana, nije bilo rijetko da su uz materijalne gubitke zabilježeni gubitci u ljudstvu.

¹⁸³ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 15, br. 122.

¹⁸⁴ Isto, 192, br. 1876.

¹⁸⁵ Isto, 152, br. 1648.

5.1. GUSARENJE

Znatno oslabljena, nakon mletačko-turskih ratova, *Serenissima* je u 18. stoljeću. Izgubila svoju snagu. Posljedica njezina slabljenja pojačano je gusarenje na području Jadrana i Sredozemlja. Zahvaljujući ovakvom razvoju događaja, veliku štetu pretrpjela je Boka kotorska koja je imala vrlo razvijenu pomorsku trgovinu. Značajan problem predstavljala je podrška osmanske vlasti koju su gusari potajno uživali, a koja je bila izražena u albanskim vodama, naročito oko Ulcinja. Plijen gusara često se dijelio s turskim moćnicima na albanskom teritoriju.¹⁸⁶ Takve okolnosti zahtijevale su spremnost na obranu od gusara. Zbog toga je svaki brod, neovisno o veličini, morao imati odgovarajuće oružje u slučaju gusarske opasnosti.¹⁸⁷ S obzirom na to da je stalna gusarska opasnost zahtijevala potpunu spremu, od Peraštana se očekivalo da istovremeno budu pomorci, vojnici i trgovci, jer jedno bez drugoga nije moglo osigurati sretnu plovidbu.¹⁸⁸

Smješten u neposrednoj blizini Boke kotorske, albanski grad Ulcinj predstavljao je neizbježnu zapreku na pomorskim putevima Peraštana.¹⁸⁹ Gradovi Ulcinj i Bar dijelili su sličnu sudbinu nakon što su potpali pod osmansku vlast.¹⁹⁰ Pod osmansku vlast Ulcinj dolazi u srpnju 1571. kada osmanska flota pod vodstvom Ferhad-paše osvaja grad.¹⁹¹ S osmanskom vlašću dolazi do značajne demografske promjene. Dotadašnje većinsko katoličko stanovništvo obuhvaćeno je trima različitim ishodima, dolazi do islamizacije stanovništva, prelaska na pravoslavlje ili iseljavanja u područja Dalmacije koja su pod Mletačkom vlašću.¹⁹² Ulcinj postaje gusarsko središte i stalna prijetnja mletačkoj pomorskoj trgovini. Ulcinjski gusari u vezi su s alžirskim gusarima, od kojih se oko 400 naselilo u Ulcinj nakon bitke kod Lepanta (1571.), gdje su se, kao i njihovi potomci kasnije, nastavili baviti gusarenjem. Ulcinjske gusare također su nazivali afričkim, alžirskim, berberskim i arapskim gusarima.¹⁹³

¹⁸⁶ Milović, *Boka kotorska u doba Venecije* 7.

¹⁸⁷ Ignatije Zloković, „O gubitcima peraških brodova u borbi s gusarima,“ *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* 3 (1955), 69.

¹⁸⁸ Milošević, *Pomorski trgovci, ratnici i meceni*, 17.

¹⁸⁹ Cvito Fisković, „Borbe Peraštana s gusarima u XVII I XVIII stoljeću“ *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* 21 (1973), 9.

¹⁹⁰ Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 12.

¹⁹¹ Vesna Miović-Perić, „Ulcinjani i Dubrovačka Republika u prvoj polovici XVIII. stoljeća“, *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1992), br. 30: 99, pristup ostvaren 12. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=ulcinjani+i+dubrova%C4%8Dka+republika>.

¹⁹² Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 12.

¹⁹³ Dinko Franetović, „O ulcinjskim gusarima“, *Naše more* 5 (1958), br.3: 180, pristup ostvaren 5. IV. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/310527>.

Ulcinjani, osim što su bili problem za vojnu i trgovačku mornaricu Mletačke Republike, bili su problem i za dubrovačke, austrijske, talijanske i druge europske brodove. Koliko je profesionalno bilo ulcinjsko gusarenje svjedoče podatci iz Coronellijevih bilješki iz 1688., koji piše o ulcinjskom gusarenju, iz čega je poznato da su Ulcinjani držali fuste u uvali koja je zaklonjena od svih vjetrova u neposrednoj blizini grada. Također, svoje su fuste skrivali iza otoka Stari Ulcinj, u uvali Valdoanos te iza hridi Đeranis i Guri.¹⁹⁴

Nakon osmanskog osvajanja Ulcinja, započela je gradnja brodova u ulcinjskom brodogradilištu. Gradile su se tartane, lagane fuste i drugi tipovi brodova. Kako nisu imali potrebno obrazovanje, gradnja brodova odvijala se bez plana, dok se o nosivosti broda odlučivalo nakon isplovljavanja i prvog ukrcaja. O nosivosti brodova saznaje se iz pisanja francuskog konzula u Skadru koji bilježi da se u Ulcinju nalazi brodogradilište u kojem se grade brodovi od 100 do 200 tona.¹⁹⁵ Izvještaj iz 1706. bilježi podatak o 120 ulcinjskih brodova s nosivosti od 350 stara.¹⁹⁶ Mletački konzul u Draču 1706. obavještava mletačku vlast o tristotinjak brodova u Ulcinju, od kojih se radi o stotinjak fregaduna, pulaka, tartana i marcilijana, čija je nosivost iznosila od 1.000 do 2.000 stara. Također, posade ovih brodova brojale su 4.000 do 5.000 mornara.¹⁹⁷

Korist od ulcinjskih gusara imali su skadarski „paše“, ulcinjski kapetani, dizdari, kadije i age, a nije izostala ni podrška lokalnih vlasti u drugim albanskim lukama.¹⁹⁸ Pomorska trgovina Perasta vezana je za čestu trgovinu s Albanijom pa je tako i Ulcinj predstavljao čest problem. Tijekom 17. i 18. stoljeća ulcinjski gusari neprestano su ometali pomorski promet u vodama Albanije, čime su oružani sukobi Peraštana s gusarima bili neizbježni.¹⁹⁹ Neuspješan mletački pokušaj osvajanja Ulcinja dogodio se 1696. Cilj vojne operacije bilo je uništenje Ulcinja, gusarskog uporišta koje je ugrožavalo pomorsku trgovinu duže vremensko razdoblje. Ulcinj je ostao neosvojen, a ovom vojnom operacijom završili su svi mletački vojni pothvati na području Mletačke Albanije.²⁰⁰ Uz ulcinjske, velik problem predstavljali su i sjevernoafrički gusari.²⁰¹ U razdoblju od 16. do 18. stoljeća, pod osmansom vlašću dolazi do organizacije

¹⁹⁴ Lovorka Čoralić, ur., *Hrvatsko-crnogorski dodiri / crnogorsko-hrvatski dodiri: identitet povijesne i kulturne baštine Crnogorskog primorja* (Zagreb: Hrvatski institut za povijest; Matica hrvatska, 2009.), 254.

¹⁹⁵ Isto, 253.

¹⁹⁶ Isto, 257.

¹⁹⁷ Isto, 258.

¹⁹⁸ Miović-Perić, „Ulcinjani i Dubrovačka Republika u prvoj polovici XVIII. stoljeća“, 99.

¹⁹⁹ Butorac, *Boka kotorska u 17. i 18. stoljeću*, 22.

²⁰⁰ Čoralić, *Iz prošlosti Boke*, 28.

²⁰¹ Fisković, „Borbe Peraštana s gusarima u XVII I XVIII stoljeću“, 9.

sjevernoafričkih gusara. Uz vrlo snažnu flotu, sa sjedištima u Tripoliju, Tunisu i Alžiru, plovili su prvenstveno Sredozemnim morem, postepeno se šireći na Atlanski ocean. Učestalo je bilo ometanje plovidbe Sredozemnim morem, pljačkanje obale i sukobi s kršćanima.²⁰² Nakon završetka Kandijskog rata, dolazi do pojačanog gusarenja u Jadranskom moru. Problem postaje djelovanje berberskih gusara koji kao polazište imaju albansku obalu.²⁰³

Ulcinjski gusari istovremenu su bili korist i šteta za Osmansko Carstvo. U vrijeme rata bili su pomoć u borbi, dok su u vrijeme mira predstavljali problem. S obzirom na to da su ulcinjski gusari služili Osmanskom Carstvu, te svojim brodovima sudjelovali u borbama protiv drugih flota, *Porta* ih je potajno pomagala.²⁰⁴

Osmanska vlast često je poduzimala drastične mjere, među kojima je i naredba o spaljivanju brodova, kako bi zaustavila njihovo nekontrolirano djelovanje. U prisutnosti skadarskog „paše“, u travnju 1675. spaljeno je deset ulcinjskih brodova. Ubrzo dolazi ponovna sultanova zapovijed o spaljivanju brodova, koja je rezultirala ubojstvom sultanova podanika zaduženog za izvršavanje naredbe. Do ponovnog zapaljenja gusarskih fusta dolazi 1676. Ovakav način obračunavanja s ulcinjskim gusarima nije imao učinka jer su Ulcinjani nastavili s gusarenjem.²⁰⁵ Ne poštujući odredbe Požarevačkog mira, na zahtjev Mletačke Republike, 5. rujna 1722. *Porta* šalje svoje ljude u Ulcinj s naredbom o spaljivanju ulcinjskih brodica i smaknuću kapetana, što je nekolicina uspjela izbjeći. Veći dio izbjeglih kapetana utočište je pronašlo u berberskim zemljama.²⁰⁶ S druge strane, kada je *Porti* to odgovaralo, tajno su pomagali gusarima unatoč protivljenjima pomorskih država. U izvještaju iz 1714. francuski konzul u Veneciji izvještava francusku vladu da se Osmansko Carstvo sprema protiv Crne Gore te stoga u tajnosti podržava gusarenje Ulcinjana.²⁰⁷ Mlečani su od sultana zatražili spaljivanje gusarskih brodova 1710., 1712. i 1713., što je svaki put bilo odbijeno. *Porti* nije bilo u interesu postupiti prema mletačkim zahtjevima jer su u to vrijeme Crnogorci pružali otpor Osmanlijama, a Ulcinjani su bili od koristi na pograničnom prostoru.²⁰⁸

²⁰² "Gusari", Hrvatska enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=23831>.

²⁰³ Čoralić, *Hrvatsko-crnogorski dodiri/crnogorsko-hrvatski dodiri*, 253.

²⁰⁴ Isto, 257-258.

²⁰⁵ Čoralić, *Hrvatsko-crnogorski dodiri/crnogorsko-hrvatski dodiri*, 264.; Franetović, „O ulcinjskim gusarima“, 181.

²⁰⁶ Čoralić, *Hrvatsko-crnogorski dodiri/crnogorsko-hrvatski dodiri*, 255.; Franetović, „O ulcinjskim gusarima“, 181.

²⁰⁷ Franetović, „O ulcinjskim gusarima“, 181.

²⁰⁸ Miović-Perić, „Ulcinjani i Dubrovačka Republika u prvoj polovici XVIII. stoljeća“, 99.

Požarevačkim mirom 1718. donesena je odluka o zabrani gusarenja Alžiraca, Tunižana i Tripolitanaca, ali i ulcinjskih gusara kojima je zabranjeno gusarenje i gradnja brodova u tu svrhu. Također, osigurana je slobodna plovidba između Mletačke Republike i Osmanskog Carstva, što se nije ispoštovalo.²⁰⁹ Naredba sultana, od 1. prosinca 1719., skadarskom „paši“ vezana je za nepoštovanje odredbi o gusarenju donesenih Požarevačkim mirom. Sultan je naredio da se spale ulcinjske gusarice koje su sprječavale slobodnu trgovinu dubrovačkim, mletačkim nizozemskim, francuskim i engleskim brodovima u dračkoj luci na štetu dračke carine.²¹⁰ S obzirom na to da Požarevački mir nije spriječio daljnje gusarenje, isti problem pokušao se riješiti Beogradskim mirom iz 1739. sklopljenim između Osmanskog Carstva i Austrije, uz posredovanje Francuske. Ugovorena je zabrana gusarenja za Alžir, Tunis, Tripoli i Ulcinj.²¹¹ U isto vrijeme dok traju napori za sprečavanje i zaustavljanje gusarenja, ulcinjski gusari od 30-ih godina 18. stoljeća postaju sve samostalniji i neovisniji o Porti. Nerijetko djeluju protiv Porte. Ulcinj doživljava svoju promjenu u drugoj polovici 18. stoljeća kada se ulcinjske gusarske obitelji prebacuju na trgovinu.²¹²

U sukobu s gusarima Peraštani su pretrpjeli mnoge gubitke koji su se odnosili na ljudske žrtve i materijalno dobro. Analizom izvora i uz do sada objavljenu literaturu na temu sukoba Peraštana i gusara, pozabavit ćemo se spomenutim peraškim gubitcima. U *Pomorskim registima* nalazi se nekoliko zapisa o sukobima s gusarima. Ulcinjani su vatrenim oružjem, 1703. u Draču, lišili života parona Krstu Čorka.²¹³ Drač je bio ponovno mjesto sukoba 1739. kada je napadnut paron Juraj Gradiška koji je prevezio žito iz Drača. Ulcinjski gusari vezali su posadu i prisvojili utovarenu robu.²¹⁴ U borbi s gusarima velik uspjeh postigao je naoružani brod kapetana Grgura Čorka. Doplovivši do Drača u pratnji tartane kapetana Josipa Ivanovića iz Dobrote, jednog bokeljskog trabakula i bračanske pulake, spriječeni da uplove u luku zbog lošeg vremena, nastavili su put prema Krfu. Na njihovom putu od Drača ih je slijedio gusarski šembak. Napad gusara, od kojeg su se uspješno obranili, dogodio se u blizini Vlore.²¹⁵ Zapis o napadu gusara nastao 8. svibnja u Draču, koji pronalazimo u *Regestima*,²¹⁶ poklapa se s dokumentom koji se nalazi u hercegnovskom arhivu, uz to da je hercegnovski dokument

²⁰⁹ Franetović, „O ulcinjskim gusarima“, 181.

²¹⁰ Butorac, *Boka kotorska u 17. i 18. stoljeću*, 161.

²¹¹ Dinko Franetović, *Historija pomorstva i ribarstva Crne Gore do 1918.* (Titograd: Istoriski institut Narodne republike Crne Gore 1960.) 256.

²¹² Čoralić, *Hrvatsko-crnogorski dodiri/crnogorsko-hrvatski dodiri*, 255.

²¹³ Čolak, *Hrvatski pomorski registi*, Sv. I, 86, br. 1280.

²¹⁴ Isto, 145, br. 1606.

²¹⁵ Isto, 189, br. 1862.

²¹⁶ Isto, 88, br. 1295.

opširniji. Gusarski napad dogodio se 26. travnja 1706. u albanskim vodama između četiri peraška broda i jednog tripolskog gusarskog broda.²¹⁷ U hercegnovskom zapisu koji datira 5. svibnja 1706., Šimun Zambela, jedan od sudionika događaja opširno opisuje događaj. U mjestu Potrikiju, u Albaniji, nalazila su se četiri broda kojima su zapovijedali Šimun Zambela iz Perasta, Zuane Mandić iz Brača, Kristofor Balović i Đakomo Perlica. Sva četiri broda nalazila su se u Albaniji radi utovara kukuruza. Kada su opazili brod kako plovi prema njima, podigli su zastavu svetog Marka radi identifikacije. Kada se brod približio, gusari su podigli zastavu Tripolija i započeli s napadom. Četiri spomenuta broda ujedinila su se u obranu, ali kada su Osmanlije na kopnu čuli topovsku paljbu, pridružili su se napadu. Nakon dva dana i dvije noći, Peraštanima je ponestalo praha, te su napustili svoje brodove kako bi otišli po oružje i pomoć. Vratili su se s brodom kapetana Grgura Burovića, ali su pronašli samo tri broda. Brod Šime Zambele gusari su uz pomoć Osmanlija odvezli. Preostali brodovi, sa znatnim oštećenjima, premješteni su u luku Drač.²¹⁸

Tripo Balović, peraški kroničar iz 18. stoljeća, sastavio je popis od sto nastradalih ili uhvaćenih brodova od gusara, kako bi naglasio kako je velika bila ugroženost i šteta koju je pretrpjela peraška trgovina u razdoblju od 1691. do 1740. Balovićev popis načinjen je, kako sam autor kaže, prema njegovu sjećanju.²¹⁹ Samim time popis se ne može uzeti kao brojčano potpuno točan, ali njegovu vjerodostojnost potvrđuje pronalaženje podataka o navedenim brodovima u drugim dokumentima, što potvrđuje i ranije spomenuti brod Šimuna Zambele koji se našao na popisu.²²⁰

Analizom Balovićeva popisa dolazimo do podataka o vrsti, količini izgubljenih ili oštećenih brodova, te njihovim vlasnicima. Najviše izgubljenih brodova su fregaduni i tartane. Od sto brodova šezdeset je nastradalo, dok ih je četrdeset izgubljeno u borbama. O brodovima koji su izgubljeni Balović ne donosi informacije o tome u kojim je borbama došlo do gubitka, osim u dva slučaja. Među četrdeset izgubljenih brodova našao se fregadun Petra Matoševića koji je izgubljen u borbi protiv pet Barbareza,²²¹ te vašela Đure Burovića izgubljena u borbi s dva engleska broda.²²² Najveće gubitke pretrpjela je obitelj Matošević s devet izgubljenih brodova, obitelji Baćević i Burović izgubili su po sedam brodova, obitelji Zambela i Bronza

²¹⁷ Milović, *Boka kotorska u doba Venecije* 7.

²¹⁸ Milović, *Boka kotorska u doba Venecije*, 8.

²¹⁹ Zloković, „O gubitcima peraških brodova u borbi s gusarima“, 72.

²²⁰ Isto, 70-71.

²²¹ Isto, 70.

²²² Isto, 72.

po šest brodova, obitelj Banić četiri, obitelji Čorko i Matikola po tri, po dva broda izgubili su obitelji Bane, Čolović, Ferara, Grubaš, Lovrenčević, Manoli, Martie, Martini, Nikolić, Petrović, Širović, Smeća i Vuković, dok su po jedan brod izgubili članovi obitelji Čelović, Damjanović, Gjeman, Gnjilo, Gradiška, Grubar, Kolović, Kostanjica, Kršanac, Lazari, Loridović, Luštica, Marinović, Mataiš, Oreze, Paslo, Perlica, Radović, Raše, Stoišić, Šilović, Stanišin, Štilović, Štukanović, Vidaković, Vidović i Zmajević.

Uz popis izgubljenih brodova nalazi se još jedan prilog pod nazivom *Slučajevi slijede sa Ulcinjanima poslije mira od 1719. do godine 1755. sa Peraštanima i drugim našim*, koji se pripisuje Baloviću.²²³ Ovaj dokument sadrži dvadeset i sedam stavki koje opisuju susrete s ulcinjskim gusarima i štetu koju su nanijeli, kako materijalnu tako i u ljudstvu. Iako se većina sukoba odigrala na moru, postoji i nekoliko iznimaka kao što je to u slučaju kapetana Krste Burovića koji je 1720. noću napadnut u Veneciji te smrtno ranjen.²²⁴ Također je sa smrtnim ranama završio Zane Nikov kojeg je u Dubrovniku 1752. napalo sedamnaest Ulcinjana.²²⁵ Većina zabilježenih napada dogodila se na prostoru Albanije ili u njezinoj neposrednoj blizini. Najviše ih se dogodilo na rijeci Bojani, kod Drača te kod ili u Ulcinju. U zabilježenim slučajevima ranjeno je dvadeset ljudi dok je njih trideset i devet ubijeno ili smrtno ranjeno. Neozlijeđen se uspio izvući Frane Rupčić, bijegom na kopno. Rupčića je napalo trideset Ulcinjana kod Drača.²²⁶ Zapis o napadu iz 1732., osim o ranjenima i ubijenima, govori o nešto drugačijem ishodu. Naime, brod s preživjelom posadom odvezen je u Tripoli kako bi bio prodan u roblje.²²⁷ Takav ishod događaja bio je uobičajen za afričke i ulcinjske gusare. Osim napada i pljački, prodaja posade i putnika na *Levantu* ili u Africi bila je sasvim uobičajena.²²⁸

Materijalni gubitci uzrokovani gusarskim napadima mogu se izraziti u novcu, robi ili šteti načinjenoj na brodovima, odnosno gubitkom brodova. Veće gubitke pretrpio je fregadun kapetana Martina Kržanca koje se 1732. vraćao s Istoka prema Boki. Napad je započeo kod Ulcinja, dok se potjera nastavila sve do Budve. Uhvaćeni brod odveden je u Ulcinj, gdje je iskrcana roba i brodska oprema, dok je oštećeni brod kasnije ostavljen uz obalu. Vrijednost broda i robe iznosila je više od dvije tisuće cekina. Iste godine veliku štetu pretrpio je brod Nikole Klimana koji se vraćao iz Krfa. Noću ga je napao kapetan Alihos *Ulcinj*, koji je, kako

²²³ Zloković, „O gubitcima peraških brodova u borbi s gusarima“, 72.

²²⁴ Isto, 73.

²²⁵ Isto, 75.

²²⁶ Isto, 75.

²²⁷ Isto, 73.

²²⁸ Franetović, „O ulcinjskim gusarima“, 182.

je ranije spomenuto, preživjelu posadu odveo u roblje. U brodu se nalazila roba u vrijednosti od 1.570 cekina, dok je otkupnina broda i posade koštala dodatnih 1.700 cekina i više.²²⁹ U drugim slučajevima gubitci nisu tako veliki kao u prethodno spomenutima ili su navedeni samo djelomični iznosi, odnosno nije navedena vrijednost robe.

Poznata su imena predvodnika napada u više zapisa. Reis Kos zaslužan je za napad na više peraških brodova usidrenih pod Dračem, pri čemu je ubijen kapetan Marko Bronza. Kapetan Liko i njegovi ljudi smrtno su ranili ranije spomenutog kapetana Krstu Burovića u Veneciji. Pod Dračem su dvije lance kapetana bega *Ulcinjanina* napale kapetana Marka Balovića koji je smrtno ranjen. U napadu je Balović izgubio 450 cekina, dok su njegova dva mornara također smrtno ranjena. Među imenima predvodnika napada nalazi se i ranije spomenuti kapetan Alihos *Ulcinjan* koji je zabilježen u slučaju odvođenja posade u roblje.²³⁰ Ime reisa Belaja spominje se na dva mjesta. Prvi put kod napada na Jozu Marinovića koji se vraćao iz Izmira. Ploveći pod prijateljskom zastavom Belaj je zatražio vodu, te nakon ukrcavanja na Marinovićev brod izvršio napad prilikom kojeg su ubijeni kapetan Marinović i sedam mornara. Drugi se put njegovo ime spominje u slučaju kapetana Juraja Gradiške, koji je napadnut pod Dračem, ali je uspio pobjeći.²³¹ Kapetan Tomo Cigović također je napadnut pod Dračem, a napala su ga dvojica mornara s broda reisa Koksa. Reis Zorban i njegovi ljudi nasrnuli su na kapetana Stjepana Banu na kopnu, dok su reis Falsa i njegova pratnja napali Juru Batalušića u luci Molunat, prilikom čega mu je oduzeta blagajna i opljačkan dobar dio trgovine.²³²

Svojim slabljenjem, Mletačka Republika nije mogla osigurati sigurnu plovidbu Jadranskim morem, stoga je uspostava sigurnih trgovačkih pomorskih pravaca bio jedan od prioriteta mletačkih vlasti. Mletačka Republika još je početkom 18. stoljeća povjerila Perastu da opremi dva jedrenjaka sa zadatkom progona gusara. Zahvaljujući svojoj angažiranosti, kako na moru tako i na graničnim područjima na kopnu, Perast je od Mletačke Republike dobio naziv „čuvar kotorskog zaljeva“, što im je donosilo daljnje privilegije i njihove potvrde.²³³ Borbe Peraštana s gusarima postale su učestale te su za svoje akcije pojedinci od mletačke časti

²²⁹ Zloković, „O gubitcima peraških brodova u borbi s gusarima“, 73-74.

²³⁰ Isto, 73.

²³¹ Isto, 74.

²³² Isto, 75.

²³³ Milošević, „Nosioci pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka“, 84-86.

dobivali pohvalnice zbog njihova hrabrog istupa.²³⁴ U obrani od gusara istaknule su se obitelji Bronza, Burović, Balović, Ban, Ćeman, Ćorko, Marasović i Smeća.²³⁵

Kao primjer borbe protiv gusara poslužit će obitelj Bronza koja se bavila pomorskom trgovinom te je bila u službi Mletačke Republike. U borbi s dva gusarska broda, 1715. istaknuli su se braća Ivan i Matija, koji su uspješno svladali gusare. Tri godine kasnije, 1718., Matija Bronza pobijedio je dvije ulcinjske tartane, a 1727. napao je turskog gusara Ali Kucu te mu oteo zarobljeni brod tipa marcilijana.²³⁶ Pomorski kapetan Ivan Bronza, nasljednik prethodno spomenute braće Bronza, obranio je svoj brod „Madona dello Scapello“ od ulcinjskih i tripolskih gusara, nakon čega je došao u Veneciju s bogatim teretom. Za obranu od gusara Ivan Bronza je 1730. od Mletačke Republike dobio naziv viteza. Njegov sin, Josip Bronza, naslijedio je oca i postao kapetan broda. Kao i njegov otac, dobio je naslov viteza jer se u zaljevu Sevare izborio na sidrištu nad tuniškim brodovima u rujnu 1747.²³⁷ U borbi protiv tri tuniška šambeka i pet galija, koja je trajala četiri i pol sata, Tunižani su pretrpjeli veliku štetu i povukli se, dok je na Bronzinu jedrenjaku „Spirito Santo“ poginulo pet mornara, a dvanaest je ranjeno.²³⁸ Na povratku iz Engleske, Josip Bronza sukobio se s četiri alžirska broda. Brod je bio krcat teretom, i plovio je prema Mletačkoj Republici. S obzirom na to da je neprijatelj bio snažniji, kapetan i vitez Josip Bronza morao je popustiti pred nadmoćnijim neprijateljem, nakon čega je završio u ropstvu.²³⁹

Uvidom u dostupne izvore i literaturu jasno je da je gusarenje predstavljalo problem za perašku pomorsku trgovinu. Iako je naglasak na 18. stoljeću, uvidom u pojedine događaje iz ranijeg stoljeća, gusarenje u 18. stoljeću nastavak je na prethodne događaje. Unatoč tome što su Ulcinjski gusari zbog svoje geografske blizine bili najčešći akteri sukoba s Peraštanima, nije nedostajalo ni susreta sa sjevernoafričkim gusarima. S obzirom na to da je gusarenje predstavljalo veliki problem za Peraštane, ono je velikim dijelom formiralo karakter peraških pomoraca, zbog čega se često ističe njihova borbenost, hrabrost i ratništvo. S druge strane, kada se promotri njihov geografski položaj i ranija neposredna blizina Osmanlija koja je trajala do kraja Kandijskog rata, može se zaključiti da Peraštani nisu ni imali drugog izbora nego postati vrsni pomorci, trgovci i ratnici. Mletačka Republika podupirala je Peraštane u njihovim

²³⁴ Fisković, „Borbe Peraštana s gusarima u XVII I XVIII stoljeću“, 9.

²³⁵ Milošević, „Nosioći pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka“, 84-85.

²³⁶ Cvito Fisković, *Spomenička baština Boke kotorske* (Zagreb: Matica hrvatska, 2004), 233.

²³⁷ Isto, 234.

²³⁸ Isto, 235.

²³⁹ Isto, 237-238.

aktivnostima dok je Republici to odgovaralo. Ranije spomenuta Grilova afera pokazatelj je da Republika nije podupirala svoje podanike u svim situacijama, a iz priloženog je vidljivo da je jednako postupala *Porta* s gusarima.

5.2. BRODOLOMI

U analizi je obrađeno osam brodoloma o kojima postoje podatci u *Regestima*. Ovisno o svakom pojedinačnom brodolomu, podatci variraju te neki otkrivaju više ili manje informacija. O brodolomu broda kapetana Ivana Dukadinovića iz 1792. nema puno informacija. Brod je plovio za Mesolongion i Skadar, dok je mjesto brodoloma negdje duž obale Corone.²⁴⁰ Jednako je tako bilo i u slučaju brodoloma broda tipa trabakul parona Nikole Kolovića iz 1767., koji je putovao iz osmanskog *Levanta*, vjerojatno prema Veneciji te kod otoka Prvića zahvaćen brodolom.²⁴¹ Antun Ćeman doživio je brodolom u listopadu 1745., nakon što je tim istim brodom, dan ranije, prokrijumčario duhan na brod i pokušao sakriti pošiljku bivolje kože u vrijednosti od 250 cekina.²⁴² Nekoliko mjeseci ranije, iste godine, u ožujku, kapetan Antun Ćeman zahvaćen je brodolomom kod otoka Mljeta. Okolnosti pod kojima se brodolom dogodio ostale su nerazjašnjene, dok se posada spasila vlastitim čamcem za spašavanje.²⁴³ S nešto drugačijim ishodom završio je brod „La Cacciatrice“. Pulaka u vlasništvu Marka Ivinog i kapetana Franje Burovića, plovila je iz Istanbula za Veneciju, a nasukala se u blizini Krfa. Idućeg jutra brod su napali Albanci. Posada se spasila bijegom, dok je roba s broda zaplijenjena. O brodolomu kapetana Antuna Begovića iz 1756. svjedoče dva zapisa. S obzirom na to da je dio izgubljene robe bio u vlasništvu države, ispitivanje kapetana Begovića održalo se u mletačkom konzulatu. Kapetan se odrekao svih prava na robu i brod na korist ili štetu osiguravatelja.²⁴⁴ Brodolom tartane „Madonna del Carmine e S. Antonio di Padova“, parona Tripuna Balovića, dogodio se u vodama u blizini Ancone 1724. U ovom slučaju traže naknadu prema trenutnoj vrijednosti nakon procjene robe, točnije za vosak, pšenicu i vunu. Slučaj brodoloma broda kapetana Balovića, osim što donosi uvid u vrstu robe koja se prevozila, pokazuje da se radi o tranzitnoj trgovini.²⁴⁵ Brodolom kapetana Luke Baćević, koji je stradao s natovarenom robom kod Drača, poslužio je osmanskim trgovcima da odbiju utovariti drvo staro preko 30 godina na fregaton „S. Gio. Battista e S. Anna“ kapetana Grgura Čorka.²⁴⁶

²⁴⁰ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 55, br. 860.

²⁴¹ Isto, 66, br. 994.

²⁴² Isto, 165, br. 1722.

²⁴³ Isto, 161, br. 1699.

²⁴⁴ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 207, br. 1928.; Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 208, br. 1929.

²⁴⁵ Čolak, *Hrvatski pomorski registri*, Sv. I, 67, br. 1007.

²⁴⁶ Isto, 127, br. 1497.

Uvidom u mjesta brodoloma, obala Korone, otok Prvić, otok Mljet, otok Krfa, Ancona i Drač, dolazi se do zaključka da nema podudaranja u mjestu brodoloma, čime se ne može potvrditi da su postojale kritične točke tijekom plovidbe. Zajedničko im je to što su se svi brodolomi dogodili u blizini navedenih mjesta. S druge strane, uzroci brodoloma nisu poznati, osim u slučaju broda „La Cacciatrice“ za koji je zabilježeno da se nasukao u blizini Krfa. S obzirom na to da su uzroci brodoloma nepoznati, nije moguće zaključiti radi li se o lošem vremenu, nepoznavanju plovidbene trase ili o nečemu drugome. Kada se uzme u obzir da su sva navedena mjesta činila česte plovidbene rute Peraštana i drugih pomoraca, može se pretpostaviti da se radi o nepredviđenim okolnostima.

O materijalnim gubitcima postoje djelomične informacije. U brodolomima su izgubljeni brodovi tipa pulaka, trabakul i tartana. Podatci o robi koja se prevozila ostaju nepoznanica, osim u slučaju tartane „Madonna del Carmine e S. Antonio di Padova“, parona Tripuna Balovića koji je prevezio vosak, pšenicu i vunu. Tešku situaciju broda „La Cacciatrice“ koji se nasukao kod otoka Krfa koriste Albanci te je njihovim napadom roba u potpunosti izgubljena. O ljudskim gubitcima nema informacija. Poznato je da se posada kapetana Antuna Ćemana spasila pomoću čamaca za spašavanje. U slučaju brodoloma trebalo je brzo reagirati, ako su to okolnosti dozvoljavale. Paron Krsto Bronza prevezio je robu s broda zahvaćenog brodolomom.²⁴⁷

U usporedbi s prethodnim poglavljem, opasnost od gusarenja predstavljala je veći izazov pomorskoj trgovini od brodoloma. Gusarenje je kao tema znatno više obrađeno u historiografiji od brodoloma. Iako kod brodoloma ima manje informacija o gubitcima, unatoč tome, može se zaključiti da su gubitci izazvani napadima gusara i pirata znatno veći. Samo usporedbom dostupnih podataka iz *Regesta*, jasno je da su napadi gusara uzrokovali velike ljudske gubitke.

²⁴⁷ Čolak, *Hrvatski pomorski regesti*, Sv. I, 67, br. 1005.

6. ZAKLJUČAK

Pomorska trgovina Perasta u 18. stoljeću nastavak je na ranije stoljeće kada započinje značajan uspon peraškog gospodarstva. Uvid u pomorsku trgovinu uvid je u karakter i snagu Peraštana. Njihova uloga pomorca, trgovca i ratnika pokazatelj je isprepletenosti različitih izazova koji su, unatoč svojoj različitosti, međusobno povezani. Geografski položaj i neposredna blizina Osmanskog Carstva utjecali su na pomorsku karakteristiku Perasta. Kako je ranije spomenuto, Peraštani nisu imali drugog izbora nego okrenuti se moru i pomorstvu. Iako u 18. stoljeću nestaje neposredna osmanska opasnost, uz novostečene posjede, peraško gospodarstvo ostaje orijentirano prema moru i pomorstvu. Bez obzira na prestanak neposredne osmanske opasnosti, geografski položaj Perasta bio je jedan od ključnih razloga peraške orijentiranosti prema moru.

Uloga trgovca usko je vezana za pomorstvo. Uzme li se ponovno u obzir geografski položaj Perasta, vrlo mala proizvodna mogućnost usmjerila je Peraštane prema pomorskoj tranzitnoj trgovini. Analiza pomorske trgovine pokazala je da se radi o putovanjima Jadranskim morem i Sredozemljem, uz poneku iznimku izvan ovog područja. Uvidom u plovidbu, odnosno u odredišta peraške plovidbe, pokazalo se da se radi o tranzitnoj trgovini koja je prvenstveno orijentirana na prijevoz robe prema Veneciji. Najčešće se radilo o prijevozu robe iz Albanije, Grčke, *Levanta* i *Potentia*. Plovidba prema Boki kotorskoj nije imala značajnog udjela, dok se Perast kao odredište vrlo rijetko spominje, iz čega se može zaključiti da uvoz i izvoz nisu imali znatnog udjela u pomorskoj trgovini. Tome u prilog idu i podatci vezani za vlasništvo robe, za što se pokazalo da se uglavnom radi o stranim trgovcima. Tipovi brodova korištenih za plovidbu, prema poznatim podatcima, upućuju na podjednaku plovidbu brodovima u stranom i peraškom vlasništvu. Brodovi u peraškom vlasništvu ukazuju na uspješnost peraške pomorske trgovine. Zasluge za to nisu nužno bile vezane za pripadnost jednoj od dvanaest *casada*. Analizom udjela *casada* u pomorskoj trgovini pokazalo se da su pojedine imale više uspjeha, dok neka bratstva nisu imala znatnog udjela, odnosno podatci o njihovoj trgovini gotovo su neznatni. Pripadnost bratstvu nije jamčila uspješnu trgovinu. S druge strane, pojedine peraške obitelji, pripadnice *casada*, pokazale su se znatno uspješnijima od drugih.

Mletačke povlastice bile su važan faktor za razvoj pomorske trgovine. One su bile rezultat peraške angažiranosti u Mletačkoj Republici, ali i pokazatelj kako jedno malo pomorsko mjesto može imati koristi od Mletačke Republike i Republike od Perasta, koji se našao na strateški važnom mjestu. Povlastice su imale znatan učinak na pomorsku trgovinu

Perasta. Svjesni toga, Peraštani su maksimalno koristili dobivene povlastice te su se istovremeno borili za njihovo održavanje.

Uloga ratnika pokazala se neizbježnom za Peraštane. Definirala ju je neposredna osmanska opasnost, uz kasniju izraženu gusarsku aktivnost na području Jadranskog mora i Sredozemlja. U 18. stoljeću do izražaja dolazi problem gusarenja koji je, između ostalog, imao znatan utjecaj na pomorsku trgovinu. Neposredna osmanska opasnost, sudjelovanje u mletačkim vojnim akcijama, raniji susreti s gusarima, izraženo neprijateljstvo prema Ulcinjanima i ulcinjskim gusarima zaslužno je za ratnički karakter Peraštana. Kako se pokazalo u potpoglavlju posvećenom gusarenju, peraških sukoba s gusarima nije nedostajalo. Iako je najveći trag u peraškoj povijesti ostavio napad sjevernoafričkih gusara na Perast, puno učestaliji bili su sukobi s obližnjim ulcinjskim gusarima. Unatoč mletačkim pokušajima da se zaustavi gusarenje, gusarstvo je u 18. stoljeću bilo na svome vrhuncu. Peraški gubitci bili su značajni. Uzme li se u obzir Balovićev popis, zapisi iz *Regesta* i dostupna literatura na tu temu, može se zaključiti da su Peraštani pretrpjeli znatne ljudske i materijalne gubitke. Materijalni gubitci odnosili su se na robu, novac i brodove te su bili manji ili veći, ovisno o slučaju. Napad na Perast u 17. stoljeću imao je daleko najveće ljudske gubitke.

Uloge pomorca, trgovca i ratnika za Peraštane su bile gotovo neizostavne, neraskidive i međusobno povezane. S obzirom na okolnosti s kojima se Perast suočio u ranom novom vijeku, jasno je da Peraštani, kako bi opstali, nisu imali drugog izbora osim oduprijeti se izazovima. Iako su okolnosti u kojima se Perast našao, problem gusarenja, neposredna osmanska opasnost, geografski položaj, te mala proizvodna mogućnost naizgled djelovale kao nepremostiv faktor, čini se da su baš te okolnosti bile poticaj za razvitak Perasta. Unatoč spomenutim okolnostima, različitim izazovima i opasnostima, Perast je u 18. stoljeću živio svoje „zlatno doba“.

SAŽETAK

U središtu rada nalazi se pomorska trgovina Perasta u 18. stoljeću. Analiza rada temelji se na venecijanskim i papinskim registima koje je objavio Nikola Čolak u tri sveska pod nazivom *Regesti Marittimi Croati/Hrvatski pomorski registi*. U radu je obrađena pomorska tranzitna trgovina Perasta koja obuhvaća odredišta plovidbe, vrstu robe kojom se trgovalo i tipove brodova kojima su Peraštani plovili. Dio rada posvećen je peraškim bratstvima i analizi njihova učešća u pomorskoj trgovini, iz čega je proizašlo da su neka bratstva imala manje ili više udjela u pomorskoj trgovini. Rad se također bavi izazovima pomorske trgovine, od kojih se gusarstvo pokazalo velikim problemom. Trgovačke i carinske povlastice te zakonske restrikcije bile su sastavni dio peraške trgovine te su znatno utjecale na njenu uspješnost. U konačnici, povezivanjem elemenata pomorske trgovine i pripadajućih izazova, pokazalo se da su Peraštani bili pomorci, trgovci i ratnici čije su uloge bile međusobno isprepletene i povezane.

Ključne riječi: Perast, Boka kotorska, pomorstvo, trgovina, gusarenje.

SUMMARY

In the center of this paper is the maritime trade of Perast in the 18th century. The analysis is based on the Venetian and papal regests published by Nikola Čolak in three volumes, entitled *Regesti Marittimi Croati/Hrvatski pomorski regesti*. The paper deals with the maritime transit trade of Perast, which includes sailing destinations, the type of goods that were traded and the types of ships that the people of Perast sailed on. Part of the paper is devoted to the brotherhoods of Perast and the analysis of their participation in maritime trade, from which has emerged that some brotherhoods had more or less participation in maritime trade. The paper also addresses the challenges of maritime trade, of which piracy has proven to be a major problem. Trade and customs privileges, as well as legal restrictions were an integral part of the Perast trade, which significantly influenced successful trade. In the end, by connecting the elements of maritime trade and the associated challenges, it was shown that the inhabitants of Perast were sailors, merchants and warriors, whose roles were intertwined and connected with each other.

Keywords: Perast, Boka Kotorska, shipping, trade, piracy.

BIBLIOGRAFIJA

OBJAVLJENI IZVORI

- Čolak, Nikola. *Hrvatski pomorski regesti (Regesti marittimi croati)*. Padova: Središnjica za proučavanje hrvatske povijest – Venecija, 1985., Sv. 1.
- Čolak, Nikola. *Hrvatski pomorski regesti (Regesti marittimi croati)*. Padova: Središnjica za proučavanje hrvatske povijest – Venecija, 1993., Sv. 2.
- Čolak, Nikola. *Hrvatski pomorski regesti (Regesti marittimi croati)*. Padova: Središnjica za proučavanje hrvatske povijest – Venecija, 2017., Sv. 3.

LITERATURA

- Butorac, Pavao. „Kako su Peraštani unapređivali pomorstvo i trgovinu.“ *Glasnik Narodnog Univerziteta Boke Kotorske* (1937), 17-23.
- Butorac, Pavao. *Kulturna povijest grada Perasta*. Zagreb: Duriex, 2011.
- Butorac, Pavao. *Razvitak i ustroj peraške općine*. Perast: Gospa od Škarpjela, 1998.
- Butorac, Pavao. „Grilova afera“, *Kotor i Boka Kotorska*. Zagreb: Tipografija, 1934.
- Pavao Butorac, *Boka kotorska u 17. i 18. stoljeću: politički pregled*. Perast: Gospa od Škarpjela, 2000.
- Butorac, Pavao. „Peraštanin Marko Martinović i ruski knezovi i boljari“. *Naše More* 4 (1957), br.4.: 113-114. Pristup ostvaren 17. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/311467>.
- Butorac, Pavao. „Dva nepoznata rukopisa Marka Martinovića“. *Anali Zavoda povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1952), br.1, 359-384. Pristup ostvaren 3. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/258128>.
- Crkvenčić Ivan i Schaller Antun. “Boka Kotorska: društveno-političke promijene i razvoj etničkog sastava do 1918. godine”. *Hrvatski geografski glasnik* 67 (2005), br. 2: 107-122. Pristup ostvaren 1. IX. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/15020>.
- Čoralić, Lovorka. *Iz prošlosti Boke, odabrane teme*. Samobor: Meridijani, 2007.

- Čoralić, Lovorka, ur. *Hrvatsko-crnogorski dodiri / crnogorsko-hrvatski dodiri: identitet povijesne i kulturne baštine Crnogorskog primorja*. Zagreb: Hrvatski institut za povijest; Matica hrvatska, 2009.
- Čoralić, Lovorka i Katušić, Maja. „Peraštanin Tripun Štukanović (+1769) – pukovnik mletačkih oltramarina.“ *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (2012), br. 50, 385-410. Pristup ostvaren, 22. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/85364>.
- Čoralić, Lovorka i Katušić, Maja. „Gente di mare della nazione bochese – bokeljske tartane i mletačka vojno-pomorska intervencija u Africi 1766. godine.“ *Povijesni prilozi* 32 (2013), br. 45, 283-310. Pristup ostvare 5. IX. 2022., <https://hrcak.srce.hr/113254>.
- Čoralić, Lovorka i Katušić, Maja. „Mletački ratni brodovi Rindinella i Achille pod zapovjedništvom Peraštana Antuna Mazarovića“. *Historijski zbornik* 66 (2013), br. 2, 309-327. Pristup ostvaren 17. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=mleta%C4%8Dki+ratni+brodovi>.
- Čoralić, Lovorka i Katušić, Maja. „Bokelj Josip Balović (1728. – 1793.) – zapovjednik mletačkih ratnih brodova u drugoj polovici 18. stoljeća.“ *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* (2014), br. 56, 157-179. Pristup ostvaren 1. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/pretraga?q=josip+Balovi%C4%87>.
- Čoralić, Lovorka; Horbec, Ivana; Katušić, Maja; Klaužar, Vedran; Novosel, Filip; Radoš, Ruža, ur. *Ljudi 18. stoljeća na hrvatskom prostoru. Od plemića i crkvenih dostojanstvenika do težaka i ribara*. Zagreb: Hrvatski institut za povijest, 2016.
- Čoralić, Lovorka i Katušić, Maja. „Jerolim Smeća – pukovnik mletačkih prekomorskih pješaačkih postrojbi (druga polovica 18. stoljeća)“, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* (2017), br. 59, 289-314. Pristup ostvaren 29. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/191129>.
- Fisković, Cvito. „Borbe Peraštana s gusarima u XVII I XVIII stoljeću.“ *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* (1973), br. 21: 10-44.
- Fisković, Cvito. *Spomenička baština Boke kotorske*. Zagreb: Matica hrvatska, 2004.

- Franetović, Dinko. „O ulcinjskim gusarima“, *Naše more* 5 (1958), br. 5, 180-183. Pristup ostvaren 5. IV. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/310527>.
- Franetović, Dinko, *Historija pomorstva i ribarstva Crne Gore do 1918.*, Titograd: Istoriski institut Narodne republike Crne Gore, 1960.
- Franić Tomić, Viktoria i Prosperov Novak, Slobodan. *Književnost ranog novovjekovlja u Boki kotorskoj*. Zagreb: Hrvatska sveučilišna naklada, 2015.
- Luetić, Josip. „Tipovi dubrovačkih brodova u 17. stoljeću“. *Naše more* 11 (1964), br. 4, 174-177. Pristup ostvaren 23. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/309523>.
- Milošević, Miloš. „Nosioći pomorske privrede u Perastu u prvoj polovini XVIII vijeka.“ *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* (1958) br. 7: 83-133.
- Milošević, Miloš, „Pogibija gusara Krila Cvjetkovića u svjetlu društveno-političkih, ekonomskih i književnih zbivanja u Perastu sredinom XVIII. stoljeća“. *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1980), br. 18, 183-220. Pristup ostvaren 2. VIII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/353674>.
- Milošević, Miloš. *Pomorski trgovci, ratnici i mecene. Studije o Boki Koterskoj XV-XIX stoljeća*. Podgorica: Cid, 2003.
- Milošević, Miloš. *Iz prošlosti Boke Koterske*. Zagreb: Matica hrvatska, 2008.
- Milošević, Miloš, *Boka kotorska Bar i Ulcinj od XV do XVIII vijeka*. Podgorica: Cid, 2008.
- Milović, Đorđe. *Boka kotorska u doba Venecije: na izvorima Mletačkih arhiva*. Split: Književni krug, 2009.
- Miović-Perić, Vesna. „Ulcinjani i Dubrovačka Republika u prvoj polovici XVIII. Stoljeća“. *Anali Zavoda za povijesne znanosti Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Dubrovniku* (1992), br. 30, 96-116. Pristup ostvaren 12. VII. 2022., <https://hrcak.srce.hr/clanak/348340>.
- Antun Sbutega. *Ljudi iz Boke*. Kotor – Prčanj: Pomorski muzej Crne Gore – Ekumenski centar Don Branko Sbutega, 2012.

- Valentić, Mirko i Čoralić Lovorka, ur. *Povijest Hrvata. Od kraja 15. st. do kraja Prvog svjetskog rat.* Zagreb: Školska knjiga, 2005.
- Zloković, Ignatije. „O gubitcima peraških brodova u borbi s gusarima.“ *Godišnjak pomorskog muzeja u Kotoru* (1955), br. 3: 69-76.

ELEKTRONIČKI IZVORI

- "Gusari", Hrvatska enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=23831>.
- "Kekija", Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/kekija/>.
- "Marsilijana", Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/marsilijana/>.
- "Nava", Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1.X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/nava/>.
- "Pulaka", Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/pulaka/>.
- "Tartana", Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/tartana/>.
- "Trabakul", Hrvatska tehnička enciklopedija, pristup ostvaren 1. X. 2022., <https://tehnika.lzmk.hr/trabakul/>.