

**ALVIN SARAÇI**

Instituti i Historisë / Akademia e Shkencave e Shqipërisë

saracialvin@hotmail.com

**TREGTIA NDËRMJET DURRËSIT DHE VENECIES NË VITET  
1707-1714****Abstrakt:**

*Në këtë artikull trajtohen marrëdhëniet tregtare me Venecien nëpërmjet portit të Durrësit në vitet 1707-1714 që arrijnë deri në prag të luftës së Moresë (1714-1718), periudhë në të cilën tregtia u ndërpre për t'u rihapur në vitin 1719 pas paqes së arritur me Traktatin e Pasarovicit (Pozharevacit). Pati një sërë faktorësh që ndikuan negativisht mbi tregtinë në këtë periudhë, si: konkurrenca me konsullatat franceze dhe holandeze, e cila u reflektua edhe në konkurrencën ndërmjet anijeve, kalimi i mallrave drejt destinacioneve të tjera, si Ankona dhe Raguza, largimi i tregtarëve, lajmi për nisjen e luftës së Moresë në vitin 1709, ligji i ndalimit të tregtisë së drithërave për venecianët dhe anijet ulqinake e perashtine në vitet 1709 dhe 1714, sasia e paktë e mallrave, reduktimi i ngarkesave të anijeve, zhvillimi i lundrimit vendës ulqinak dhe durrsak. Për ta gjallëruar tregtinë, Venecia ndërmori dy reforma doganore për portet shqiptare në vitet 1705 dhe 1710. Në vitet në vijim, konsullit venecian iu desh t'i bënte ballë shmangies së mallrave me destinacion Venecien, numrit në rritje të anijeve të huaja si edhe uljes së çmimeve të mallrave të importit dhe taksave doganore nga ana e vendeve të tjera.*

**Fjalë kyçe:**

*Tregtia, Durrësi, Venecia, 1707-17014, konsullata veneciane e Durrësit.*

Duke u bazuar në raportet konsullore të konsullatës së Venecies në Durrës dhe statistikave tregtare të doganave veneciane të tri mallrave kryesore të eksportit, artikulli ka si qëllim të bëjë një panoramë të shkëmbimeve tregtare nga porti i Durrësit me Venecien në vitet 1707-1714. Kjo periudhë përkon me periudhën që i paraprin Luftës Veneto-Turke të Moresë (1714-1718). Shqipëria gjendej në kufijtë juglindorë me

Republikën e Venecies në një zonë që, megjithëse nuk zotërohej nga venecianët, ishte nën ndikimin ekonomik dhe tregtar të Venecies.<sup>1</sup>

Periodha e begatë e pesë viteve të para të shek. XVIII pati një ndikim pozitiv mbi tregtinë. Reforma doganore ose dalja e tarifave të reja doganore më të ulëta për mallrat dhe qiratë e anijeve (navllimit) për portet shqiptare në vitin 1705, i dha një shtytje të re marrëdhënieve tregtare që kishin mbetur në vend. Efekti i saj u ndie më tepër në vitet 1707-1708. Megjithatë, tregtia nuk arriti nivelin e mëparshëm.<sup>2</sup> Venecia, e cila deri në atë moment kishte pasur vëllimin më të madh të tregtisë në Durrës, ishte në konkurrencë me konsullatat e huaja, që donin ta zgjeronin tregtinë në portin e Durrësit.<sup>3</sup> Përballë fuqive tregtare atlantike që zotëronin tregtinë ndërkombëtare, Venecies i duhej tashmë të ruante pozitën në Adriatik, që e konsideronte si detin e saj.<sup>4</sup> Gjithashtu, pikërisht në këtë periudhë nisi zhvillimi i lundrimit vendës që vërehet në shtimin e numrit të anijeve durrsake dhe ulqinake.

Pietro Roza (Pietro Rosa) u zgjodh konsull venecian i Durrësit nga mesi i vitit 1705, kur tregtia veneciane e ndiente nevojën që të rigjallërohej. Përveç problemeve të cilat lidheshin me tregtinë si heqja e taksimit të tregtisë veneciane nga konsullatat franko-holandeze, që ndërhynin në sistemin e taksave doganore veneciane, atij iu desh të largohej përkohësisht në vitin 1709 për shkak të situatës së rënduar nga konflikti detar ndërmjet një anijeje perashtine dhe një anijeje korsare tripoline në Durrës, në një kohë kur Perandoria Osmane po përgatitej për rimarrjen e Moresë që ishte në duart e venecianëve.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Vera Costantini, "Commerci e economie nell'Adriatico d'età moderna", në *Balcani occidentali, Adriatico e Venezia fra XIII e XVIII secolo / Der westliche Balkan, der Adria-raum und Venedig (13-18. Jahrhundert). Schriften der Balkan Kommission*, 50, ed. Oliver Jens Schmitt, Gherardo Ortalli (Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti / Wien: Österreichische Akademie der Wissenschaften Philosophisch-historische Klasse, 2009), 363.

<sup>2</sup> Rossana D'Alberton Vitale, "La scala di Durazzo negli anni del console Rosa (1705-1733)", në *Studi veneziani*, vol. XXXIV (Pisa, Roma: Istituti editoriali e poligrafici internazionali, 1997), 239.

<sup>3</sup> Zija Shkodra, "Hyrje", në *Dokumente mbi Shqipërinë në shekullin XVIII: Letra të konsujve venedikas të Durrësit (1696-1707)*, përktheu dhe përgatiti për botim Zija Shkodra (Tiranë: Akademia e Shkencave, 1975), 8; Costantini, "Commerci e economie", 372.

<sup>4</sup> Giovanni Costantini, "Commercio e Marina", në *Storia di Venezia, l'Ultima fase della Serenissima*, ed. Paolo del Negro e Paolo Preto, vol. VIII (Roma: Giovanni Treccani, 1998), 555-558.

<sup>5</sup> D'Alberton Vitale, "La scala di Durazzo", 239.

Produktet bazë të tregtisë së Durrësit me Venecien ishin: leshi, lëkurët, dylli, duhani, vaji i ullirit, gruri, lëkurët e kafshëve të egra, kërmëza, pambuku etj.<sup>6</sup> Tregtia varej nga vëllimi i mallrave që kalonin në Durrës, ku vendin kryesor e zinte leshi. Kështu, në shtator 1707, konsulli venecian Pietro Roza informonte se nuk kishte ardhur sasia e leshit që pritej.<sup>7</sup> Ndryshe paraqitet situata në gjysmën e dytë të vitit 1708, kur konsulli venecian raportonte se sasia e leshit ishte e mjaftueshme “*per essere sufficienti le lane*” dhe se po ngarkoheshin tri anije.<sup>8</sup> Në fakt, leshi dërgohej në Venecia në manifakturat e leshit “*tessidio delle lane nuove*”.<sup>9</sup>

Ndër faktorët që ndikuan në marrëdhëniet tregtare ishte edhe konkurrenca ndërmjet konsullatave të huaja. Nga fillimi i vitit 1707, Nicola Pulimeno, që ishte kthyer përsëri në postin e konsullit të Holandës, arriti t’i bindte disa tregtarë të cilët tregtonin sasi të mëdha dylli nga Vallakia me Venecien, që t’i dërgonin ato drejt Ankonës dhe Raguzës me anijet e konsullatës franceze, gjë që pati ndikim në tregtinë e dyllit.<sup>10</sup> Kjo i krijonte çrregullime tregtisë veneciane, sepse jo vetëm e reduktonte atë, por peshën e ndienin edhe tregtarët porositës në Venecia, si për mallrat industriale, ashtu edhe për veshjet e markës veneciane, që u jepeshin në formën e kredive tregtarëve të përtejdetit, të cilat këmbeshin me mallrat e eksportit që kalonin nga Shqipëria. Duke mos iu përmbajtur kontratave tregtare dhe të qiramarrjes së anijeve, ato u sillnin humbje tregtarëve venecianë që e kishin parapaguar navllimin. Kjo bëhej shkak për pritje të gjata nga ana e anijeve perashtine për ardhjen e mallrave në portin e Durrësit, të cilat zgjatnin nga 3-4 deri në 6-8 muaj në radhë për t’u ngarkuar.<sup>11</sup>

Për sa u përket statistikave tregtare për këtë periudhë mungojnë shifrat e ngarkesave të anijeve, të cilat mund të përqasen me shifrat e

---

<sup>6</sup> Ulpian Hoti, “An overview of trade aspects between Albania and Western Countries”, në *European Academic Research*, vol. III, Issue 2 (maj 2015), 2597-2598.

<sup>7</sup> *Archivio dello Stato di Venezia* (më tej: ASV), Cinque Savi alla Mercanzia (CSM), 1. S, busta (b.) 661, 21 shtator 1707. “... *per non essere calato quest’anno la somma di lane, che soleva recapitar*”.

<sup>8</sup> *Po aty*, 22 gusht 1708.

<sup>9</sup> *Po aty*, 8 shtator 1708.

<sup>10</sup> *Po aty*, 23 mars 1707; Shkodra, “Hyrje”, 16.

<sup>11</sup> ASV, CSM, 1. S, b. 661, 28 prill 1707.

përgjithshme të tregtisë që përmbajnë peshën e mallrave kryesore dhe taksën doganore në dukate të doganës veneciane.<sup>12</sup>

Kështu, sipas tabelës në vijim, në vitin 1708, tregtia e leshit u rrit me 12,8% dhe tregtia e dyllit me 39,1% në krahasim me vitin 1707, ndërkohë që tregtia e lëkurëve pësoi një rënie prej 8,5 %.

*Tabela 1 për të tria produktet kryesore të tregtisë së portit të Durrësit në dyvjeçarit 1707-1708.<sup>13</sup>*

Viti	1707		1708	
	Sasia në libra	Dukate	Sasia në libra	Dukate
Leshi	830.192	1.845,14	952.139	2.094,5
Saftjan dhe lëkurë dashi	43.348	433,16	39.656	396,16
Dylli	225.400	2.727,12	370.334	4.531,17
<b>Taksa në dukate për të tria produktet</b>	<b>5.005,42</b>		<b>7.021,83</b>	

Anijeve perashtine iu desh të përballeshin edhe me konkurrencën e anijeve franceze. Në maj 1707, ngarkesat me mallra u bënë mollë shërri ndërmjet anijeve perashtine dhe anijeve të konsullit francez të Durrësit. Për këtë u bënë shkak tregtarët e Siatistës, të cilët për kalimin e mallrave në Kastelnovo menduan që një pjesë të ngarkesave t'i dërgonin me anijen perashtine të kapitenit Grubas dhe pjesën tjetër prej rreth 15 pakosh për secilin ta merrnin me vete me një anije tjetër. Kur mori vesh qëllimin e tyre, konsulli francez i Durrësit u bëri si ofertë tregtarëve të Siatistës që t'i ngarkonin të gjitha mallrat me 2-3 felluga franceze pa taksa doganore. Në këtë mënyrë, tregtia veneciane do të kishte një humbje prej 400 pakosh me dyllë pa llogaritur mallra të tjera më të lehta.<sup>14</sup> Kapitenët perashtinë nuk e pranuan një gjë të tillë, prandaj protestuan dhe i qortuan tregtarët e Siatistës për veprimin e tyre. Megjithatë, me ndërhyrjen e kancelarit të konsullatës veneciane Giovanni Cumano, ata u dakordësuan me ta që ta ndanin ngarkesën me anijet e konsullatës franceze. Por në fund, tregtarët nuk e mbajtën fjalën dhe e dërguan ngarkesën në mol për

<sup>12</sup> Stavri Naçi, "Rreth tregtisë së Sanxhakut të Shkodrës me Republikën e Venedikut gjatë shekullit të XVIII", në *Buletini i Universitetit Shtetëror të Tiranës*, nr. 1 (Tiranë: 1963), 7.

<sup>13</sup> ASV, CSM, 2° S, b. 48, 11 shkurt 1714.

<sup>14</sup> *Po aty*, CSM, 1. S, b. 661, 20 maj 1707.

ta ngarkuar me anijet franceze. Atëherë, marinarët perashtinë të papërmbajtur, pa i dëgjuar fjalët e kapitenit dhe të konsullit që u bënë thirrje për qetësi, nisën t'ia merrnin ngarkesën njëres prej anijeve franceze. Konsulli francez nuk qe dakord me këtë veprim dhe megjithëse konsulli venecian i detyroi marinarët perashtinë që t'ua kthenin ngarkesën francezëve, u ndikua nga Pulimeno dhe kërcënoi se do të ngrinte padi e madje do të kërkonte shpërblim për dëmet. Ai mendonte se një gjë të tillë do ta bënin edhe tregtarët e Siatistës. Në fakt, venecianët u shmangeshin kontradiktave me konsullatat e tjera dhe sidomos gjykatave për shkak të shpenzimeve të larta. Konsulli venecian u përpoq ta bindte konsullin francez që kjo të mos konsiderohej si çështje tregtare, sepse kontradiktat ishin ndërmjet kapitenëve perashtinë dhe tregtarëve, por kapiteni francez ngriti padi te konsulli francez kundër kapitenit perashtin dhe i tha se do t'ia dorëzonte kopjen e saj Gjykatës së Francës dhe ambasadorëve francezë në Venecia e Stamboll.<sup>15</sup> Konsullata franceze ashtu si ajo veneciane kishte edhe funksionin e një gjykate të shkallës së parë.<sup>16</sup> Zmadhimi i kësaj çështjeje, së cilës i dhanë një ngjyrim të dhunshëm, u shkante për shtat francezëve për të frenuar konkurrencën tregtare veneciane.<sup>17</sup> Ata e përshkruan sikur ishin kërcënuar nga perashtinët e armatosur me shpata dhe revole, të cilët u kishin marrë banderolën franceze.<sup>18</sup> Madje, konsulli francez kishte ndërmend të ndërhynte te doganierët e Durrësit dhe t'i akuzonte venecianët se po krijonin pështjellim për sa i përket sistemit të taksave doganore osmane, për ta përdorur si burim kontradiktash me Portën dhe po bëheshin shkak për largimin e tregtarëve nga porti. Por konsulli venecian, i cili kishte dijeni për hapat që po ndërmeronin, e ndali një veprim të tillë me anë të një ndërmjetësi me disa dhurata. Ai, gjithashtu, ishte kundër kontradiktave që mund të krijonin perashtinët, sepse tregtia mund të dëmtohej nëse tregtarët i braktisnin shkëmbimet me Venecien.<sup>19</sup>

Ngarkesat për anijet perashtine ishin reduktuar dhe u duhej të përballeshin me vështirësitë e krijuara nga konkurrenca “...i Perastini

---

<sup>15</sup> *Po aty*, 21 maj 1707.

<sup>16</sup> Umberto Signori, “Reti consolari veneziane nell’Impero ottoman del Seicento”, në *Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e contemporaneo*, ed. Arturo Gallia, Lavinia Pinzarrone, Giannantonio Scaglione, Studi e ricerche (Palermo: Infieri, 2017), 28-29.

<sup>17</sup> ASV, CSM, 1. S, b. 661, 5 qershor 1707.

<sup>18</sup> *Po aty*, 19 maj 1707.

<sup>19</sup> *Po aty*, 5 qershor 1707.

*vano mormorando vedendosi levar quel poco di profitto, che tanti anni peravanti hano sempre goduto...*"<sup>20</sup> Arsyēja për këtë ishte shtimi i numrit të anijeve të huaja në portin e Durrësit. Ekzistonte gjithashtu edhe një konkurrencë e brendshme ndërmjet kapitenëve perashtinë që i kishin monopolizuar ngarkesat në Durrës dhe nuk lejonin të ngarkoheshin anijet dalmato-veneciane.<sup>21</sup> Madje, kur disa anije erdhën në Durrës për t'u ngarkuar me drithëra, ata i kërcënuan me zjarrvënie.<sup>22</sup> Kjo situatë vazhdoi edhe në vitin 1712, kur konsulli u bënte thirrje Pesë të Urtëve që ta rregullonin këtë gjë, sepse venecianët nuk mund të ngarkonin mallra në portin e Durrësit.<sup>23</sup>

Në mars 1707, pati një shtim të numrit të anijeve franceze. Numri i tyre shkoi në 6 dhe në transportin e mallrave vazhdonte të përfshihej anija e kryeartiljerit të Durrësit, Mustafa Topçibashi, një tregues që tregtia franceze ishte në rritje.<sup>24</sup> Madje, francezët kishin ndërtuar dy anije të reja në portin e Durrësit (një tartanë dhe një fellugë të madhe, e cila ishte destinuar për tregtinë me Ankonën). Ky shtim i anijeve erdhi për shkak të idesë së zgjerimit të tregtisë drejt porteve të tjera si ai i Livornos dhe po të mos kishte qenë lufta ndërmjet anijeve anglo-austro-franceze edhe në Adriatik, si pasojë e Luftës për Fronin e Spanjës (1701-1713) që kishte sjellë si rrjedhim fenomenin e korsarisë, kjo rrugë detare do t'i kishte favorizuar edhe më shumë marrëdhëniet tregtare "*e se non fossero i pericoli de corsari nella presente guerra, già sarebbero stati introdotti i carichi per Livorno*".<sup>25</sup> Edhe raguzanët në prill 1710 kishin nisur dy anije nga Durrësi për në Livorno dhe një të tretë që e kishin siguruar në Venecia me mallra nga Durrësi, që ishte nisur nga porti i Raguzës, duke i këmbyer paraprakisht mallrat e eksportit me veshje londrinë.<sup>26</sup> Por në shtator 1710, një anije raguzane që do të transportonte lesh nga Durrësi drejt Livornos, u njoftua që ta ndryshonte itinerarin e saj për në Ankonë.<sup>27</sup>

<sup>20</sup> *Po aty*, 23 mars 1707.

<sup>21</sup> *Po aty*, 21 shtator 1707.

<sup>22</sup> *Po aty*, 4 dhjetor 1707.

<sup>23</sup> *Po aty*, 1 maj 1712.

<sup>24</sup> *Po aty*, 23 mars 1707.

<sup>25</sup> *Po aty*, 4 prill 1707.

<sup>26</sup> *Po aty*, 23 gusht 1710; Valeriu Papahagi, "Les Roumains de l'Albanie et le commerce vénitien aux XVIIe et XVIIIe siècles", në *Mélanges de l'École roumaine en France* (Paris: 1931), 49-50.

<sup>27</sup> ASV, CSM, 1. S, b. 661, 15 shtator 1710.

Nga ana e tyre, edhe holandezët donin të sillnin në Adriatik anije tregtare me flamurin e Provincave të Bashkuara të Holandës, por i trembeshin konkurrencës franceze. Kompania Pulimeno-Neranzi kishte blerë një fellugë të madhe, ekuipazhi i së cilës ishte ulqinak. Kjo i kishte shtyrë edhe durrsakët që të shtonin numrin e anijeve për faktin se ishin vendës “*goder loro questo beneficio come paesani*”, gjë që mund të krijonte njëfarë konkurrence me ulqinakët.<sup>28</sup>

Dalja në skenë e anijeve të Ulqinit si fuqi detare i krijonte shqetësim Venecies, sepse ndryshonte raportet në Adriatik, duke rritur konkurrencën me anijet veneciane. Anijet ulqinake të transportit, të shumta në numër dhe të mirëpajisura edhe për transportin e çfarëdo lloji sasive malli, kishin si pikësynim angazhimin në portet shqiptare dhe më gjerë. Por, ndërsa ato preferoheshin dhe merreshin me qira nga konsullatat e huaja në Durrës, hasnin në qëndrimin protektiv të Venecies, e cila angazhonte një numër të vogël prej tyre, sepse ua kishte lënë transportin e mallrave kryesore në Durrës anijeve perashtine dhe dalmato-veneciane. Në ndryshim nga anijet ulqinake, të cilat ishin të lira që të transportonin në të gjitha portet e Gjirit, venecianët i kishin destinuar anijet perashtine vetëm për portet shqiptare dhe ua kishin ndaluar transportin e mallrave në portet jashtë territorit të saj. Ky fakt i detyronte anijet ulqinake që të shfrytëzonin hapësirat e lira dhe në shumicën e rasteve t’i dërgonin mallrat drejt Kastelnovos (Herceg Novit) ose drejt Venecies pa kaluar nëpërmjet konsullit venecian, i cili hartonte policë-ngarkesat. Kjo ndodhte kur vinte një sasi e madhe mallrash në port dhe kur kapitenët e anijeve dhe tregtarët nuk binin dakord për çmimet e qiramarrjes së anijeve.<sup>29</sup>

Prandaj kur arrinin në Venecia jo gjithmonë ato ndiqnin të njëjtën procedurë si anijet veneciane deri në doganë. Madje, pati një rast kur tri anije ulqinake të ngarkuara me lesh që ishin nisur nga Shkodra me destinacion Herceg Novin nuk u mirëpritën në portin venecian dhe kjo i detyroi ato që të vazhdonin udhëtimin për në Raguzë. Një situatë e tillë ishte në dëm të tregtisë me Venecien, sepse, sipas konsullit venecian, do t’u jepte mundësi autoriteteve raguzane për t’iu rikthyer marrëdhënieve tregtare me Shkodrën “*d’aprir nuova scala con Scutari*”.<sup>30</sup>

<sup>28</sup> *Po aty*, 22 korrik 1708.

<sup>29</sup> Papahagi, “Les Roumains”, 81.

<sup>30</sup> ASV, CSM, I. S, b. 661, 23 gusht 1710.

Në relacionin e 21 shkurtit 1709, konsulli Roza shkruan se zhvillimi i lundrimit ulqinak erdhi si rezultat i tregtisë së drithërave, e cila që në fillim pas Paqes së Karlovicit (Karlovac) të vitit 1699 kishte qenë vetëm në duart e perashtinëve dhe kotorrasve. Por në vijim, kësaj tregtie iu përkushtuan edhe ulqinakët, të cilët i dërgonin drithërat në Dalmaci, Istria, Friuli dhe Kaorle.<sup>31</sup> Më pas, ata ndërmorën edhe transportin e disa mallrave të tjera si kripa, vaji dhe duhani drejt tyre dhe Venecies, por kjo krijoi kontradikta me anijet perashtine pikërisht në një periudhë krize të drithërave në vitet 1708-1709.<sup>32</sup>

Në fakt, konsulli venecian i Durrësit u propozoi Pesë të Urtëve për tregtinë si zgjidhje për të ekuilibruar situatën një taksë prej gjysmë dukati për starë drithi për anijet e huaja, që sigurisht nënkuptonte ato ulqinaqe dhe krijimin e një porti të lirë në Grykën e Kotorrit, ku anijet të mund të sillnin drithërat, të cilat do të kishin çmime më të mira për tregtarët venecianë sesa në Shqipëri. E njëjta gjë, sipas tij, vlente edhe për portin e Durrësit, ku për të stimuluar marinën perashtine duhej të dyfishoheshin taksat për anijet e huaja. Ndërsa ulja e taksave për tregtarët në Durrës që nga lufta e Moresë (1664-1699) do të ishte në dobi të tregtisë.

Lundrimi shqiptar u përgjigjej më së miri kërkesave për transportin e mallrave që kalonin nga Shqipëria. Kështu, Ulqini dhe Durrësi dolën në pah si dy porte me lundrim të zhvilluar që do t'u bënë konkurrencë porteve të Grykës së Kotorrit.<sup>33</sup> Në portin e Durrësit kishte një numër të madh anijesh ulqinaqe, që transportonin edhe drithërat dhe vajin, një pjesë prej të cilave ishin blerë nga autoritetet e Durrësit. Gjithashtu, tashmë në portin shqiptar kishte edhe një kantier detar ku ndërtoheshin anijet. Kjo kishte ndikuar në shtimin e numrit të anijeve. Në vitin 1707, në Durrës numëroheshin tetë anije.<sup>34</sup> Ato kishin fituar akses për sa i përket lundrimit drejt Venecies. Pretendimi i tyre se transporti i mallrave nga portet e Shqipërisë duhej të bëhej nga anijet shqiptare në vend të atyre perashtine, sipas konsullit venecian të Durrësit, e kishte komplikuar

<sup>31</sup> *Po aty*, 21 shkurt 1709.

<sup>32</sup> Guido Candiani, "Sanità e controllo mercantile alle Bocche di Cattaro: il Lazzaretto di Castelnovo, 1700-1797", në *Mediterranea – ricerche storiche* – v. XVII, nr. 48 (aprilë 2020), 39.

<sup>33</sup> ASV, CSM, 1. S, b. 661, 30 qershor 1707. "...e continuando farano perder l'uso del navigar a quei delle Boche".

<sup>34</sup> Stavri Naçi, "Rreth tregtisë së Sanxhakut të Shkodrës me Republikën e Venedikut gjatë shekullit të XVIII", në *Buletini i Shkencave Shoqërore të Universitetit të Tiranës*, 1 (Tiranë: 1963), 19; ASV, CSM, 1. S, b. 661, 30 qershor 1707. "...i Durazini incominciano ancor loro à fabricar bastimenti havendone sin hora al n° di otto".



edhe më tepër situatën. Pikërisht në atë moment, anijet e Durrësit kishin nisur të kryenin transportin detar ndërmjet Durrësit dhe Herceg Novit e Raguzës. Kjo ishte një dëshmi që portet shqiptare nisën të merrnin një fizionomi kombëtare.

Tregtia pësoi një rënie në dyvjeçarin 1709-1710. Një ndër arsytet që ndikoi negativisht për këtë në vitin 1709, qe shmangia e mallrave që tregtoheshin drejt Venecies, shtimi i numrit të anijeve të huaja dhe mbyllja e tregtisë dhe e konsullatës veneciane të Durrësit në janar 1709, sepse, sipas njoftimeve, mund të niste Lufta Veneto-Turke e Moresë.<sup>35</sup> Një tregues tjetër negativ për mbarëvajtjen e tregtisë ishte edhe pagesa me vonesë e taksës doganore nga ana e tregtarëve në Venecia, gjë që nuk ndodhte më parë, si rrjedhojë dhe ardhja me vonesë e asaj pjese që i përkiste konsullit venecian si të ardhura konsullore.<sup>36</sup> Ja si shprehet ai:

“vërehen vonesa të gjata për derdhjen e tyre në Venecia, në një kohë që më parë *cottimo* paguhej nga tregtarët në port pa shtyrje afati”<sup>37</sup>.

Deri më 15 janar 1709 ishin nisur dy anije nga Durrësi drejt Herceg Novit.<sup>38</sup> Madje, anija e dytë raguzane ishte nisur nga një misionar françeskan, kapelani i konsullatës, Paulo da Soriano sipas udhëzimeve të zëvendëskonsullit venecian, i cili kishte hartuar policat e ngarkesave.<sup>39</sup>

Ajo që rëndoi më shumë situatën ishte ligji i ndalimit të tregtisë së drithërave nga Stambolli në përgjithësi me Venecien dhe i transportit të tyre nga anijet ulqinake dhe perashtine.<sup>40</sup> Në fakt, që në vitin 1702, Venecia kishte vendosur që zonat e Shqipërisë të pasura me drithëra nëpërmjet porteve të Durrësit, Vlorës, Bashtovës etj., të furnizonin me grurë Kotorin venecian dhe hinterlandin e tij, që ishte në kufi me sanxhakun e Shkodrës.<sup>41</sup> Kjo ishte një goditje e madhe për të dyja palët, por sidomos për anijet e Ulqinit, sepse nga tregtia kryesisht e drithërave

<sup>35</sup> ASV, CSM, 1° S, b. 661, 15 janar 1709.

<sup>36</sup> *Po aty*, 8 prill 1709.

<sup>37</sup> ASV, CSM, 1° S, b. 661, 8 prill 1709 «*osservando il lungo ritardo della riscossione de medesimi in Venezia; quando prima alla scala stessa da mercanti era pagato il cottimo senza dilazione alcuna.*»

<sup>38</sup> ASV, CSM, 1. S, b. 661, 15 janar 1709.

<sup>39</sup> *Po aty*.

<sup>40</sup> *Po aty*, 11 shkurt 1709. Letra e fratit Paulo dhe e Pjetër Engjëllit, nënkonsull venecian i Shkodrës, drejtuar konsullit venecian Roza.

<sup>41</sup> Riccardo Predelli, *I libri commemoriali della Repubblica di Venezia*, Regesti, vol. 8, XXX (Cambridge: Cambridge University Press, 2012), dok. nr. 124, viti 1702, 110.

ishte zhvilluar lundrimi dhe ishte rritur numri i anijeve të flotës ulqinake që i njihnin portet e Adriatikut, duke e kaluar numrin e anijeve të Perashtit për faktin se ishin blerë nga ulqinakët dhe tashmë konkurronin anijet veneciane.<sup>42</sup>

Në fillim të vitit 1709, krerët e tregut kishin sjellë opinionin e tregtarëve të Durrësit, të cilët ishin të mendimit që anijeve ulqinake t'u lihej transporti i drithit drejt Dalmacisë dhe Istrias:<sup>43</sup>

“Disa tregtarë të përmendur [të Durrësit] pohojnë se do t'ia dilnin po t'ua lejonin gjithashtu shkarkimin e drithërave në Dalmaci dhe Istria, që të silleshin nga ulqinakët në qytetet e këtyre Provincave.”<sup>44</sup>

Pikërisht, tregtia e drithërave i kishte nxitur anijet ulqinake që të frekuentonin portet e tjera veneciane, duke e shpërndarë fluksin e mallrave që kishte si destinacion Venecien. Disa prej tregtarëve nuk ishin dakord me dekretin e Portës që ua ndalonte tregtinë e drithit anijeve ulqinake, sepse kjo do të sillte si pasojë edhe mungesën e mallrave të tjera shtesë që ata transportonin, si: vaji, katrami dhe djathi “*accessorio del loro principal Trafico*”. Madje, dekreti i detyronte edhe autoritetet veneciane për mbikëqyrjen e detit (Krerët e Detit) që të kontrollonin zbatimin e tij. Megjithatë, furnizimi me drithëra kishte rëndësi për Venecien, prandaj ata ishin të detyruar të kontrollonin kryesisht rrugën detare drejt zonës së grumbullimit të drithit në Raguzë dhe në vend që t'i ndalonin anijet ulqinake me drithëra, që i shkëmbenin ato në det me mallra të anijeve të tjera, u ishte dhënë urdhër që t'i drejtonin ato në Venecia.<sup>45</sup> Një fakt tjetër ishte se a do të lejohej shkëmbimi i drithërave ndërmjet anijeve perashtine dhe atyre ulqinake dhe nëse jo kjo do të ishte në dëm të tregtisë?! Për këtë autoritetet veneciane ishin të vetëdijshme, megjithëse nuk e donin një gjë të tillë, sepse këto masa do t'i detyronin anijet ulqinake që të tregtonin me portet e tjera të Adriatikut. Kjo ndodhi me anijen e kapitenit Mehmet Bekini, të cilit i ishte ndaluar transporti i mallrave në Venecia dhe kishte ndërmarrë një ngarkesë me drithëra dhe

<sup>42</sup> ASV, CSM, 1. S, b. 661, 21 shkurt 1709. Raport i konsullit venecian Roza për tregtinë e Shqipërisë me Venecien.

<sup>43</sup> *Po aty*, CSM, 2. S, b. 61, 3 shkurt 1709.

<sup>44</sup> *Po aty*, CSM, 2. S, b. 61, 3 shkurt 1709. “*Alcuni de Mercanti predetti reputano che potesse riuscir Conferente il permeter bensi lo Scarico de formenti nella Dalmazia et Istria, che fossero da Dulcignoti condoti nelle Citta di dette Provintie*”.

<sup>45</sup> *Dispacci del capitano del Golfo Alvise Foscari 1708-1711*, ed. Fausto Sartori (Venezia: Malcontenta, 2006), 52, 55.

duhan drejt Ankonës.<sup>46</sup> Gjithashtu, përveç banderolës së shteteve të huaja, anijet kishin nisur të mbanin edhe banderolën osmane.

Megjithatë, ndonjë anije perashtine që transportonte drithëra u ishte afruar brigjeve shqiptare, gjë që mund të sillte kontradikta të reja.<sup>47</sup> Ato mund të përballëshin me milicët turq që ishin ngarkuar me mbikëqyrjen e zbatimit të dekretit për drithërat, si dhe me autoritetin e kadiut dhe të doganierëve, të cilët ishin detyruar tashmë që të qëndronin në Durrës.<sup>48</sup> Madje, nga letërkëmbimi i ambasadorit francez në Stamboll me konsullin francez të Durrësit Compte, Stambolli do të dërgonte 9 anije sulltanore në Durrës për të marrë masa ndaj anijeve perashtine që mund ta shkelnin dekretin, që shkonin deri në djegien e tyre.

Për sa i përket ripërtëritjes së flotës dalmato-kotorrace dhe kufizimit të asaj ulqinake, konsulli venecian i Durrësit u propozoi si zgjidhje Pesë të Urtëve, si të vetmen mënyrë për t'i bërë ballë konkurrencës dhe dekretit penalizues osman për shkak të krizës së drithërave, lënien e rrugëtimit të parë të drithërave në duart e anijeve ulqinake dhe durrsake, të cilat mund ta kryenin transportin e tyre në një port të lirë (*porto franco*) si ai i Kotorrit kundrejt shtimit të tarifës me gjysmë dukati starën e drithit ose si të ishte më mirë, për këto anije që bënë pjesë në kategorinë e anijeve të huaja osmane. Kjo do të sillte disa avantazhe. *Së pari*, çmimet e drithërave shqiptare do të ishin më të mira në Grykën e Kotorrit sesa në Shqipëri, të cilat do të bliheshin nga anijet kotorrace, dhe më pas mund t'i transportonin drejt Dalmacisë dhe Venecies. *Së dyti*, do të minimizohej rreziku i sulmeve korsare, sidomos i anijeve berbere veriafrikane, të cilat do të shkurajoheshin për hyrjen në Adriatik. Sigurisht, anijet shqiptare do ta kishin më të lehtë sigurimin e drithërave për t'i dërguar drejt Kotorrit.

Në prill 1710, Porta e liberalizoi me anë të një dekreti tregtinë e drithërave për venecianët, por ua lejoi atë vetëm anijeve perashtine me portet dalmate dhe ua ndaloi anijeve ulqinake, ndërkohë që edhe Venecia e mbylli lazaretin e Kastelovos dhe të Splitit dhe e ktheu atë në një destinacion për karvanët siç ishte në fillim, për të shkurajuar transportin me anije ulqinake.<sup>49</sup> Përgjigjja e ulqinakëve ishte kthimi i tyre nga transportues në tregtarë. Në gusht 1710, disa anije ulqinake u ishin afruar

<sup>46</sup> ASV, CSM, 2. S, b. 61, 10 maj 1710.

<sup>47</sup> *Po aty*, CSM, 1. S, b. 661, 21 shkurt 1709.

<sup>48</sup> *Po aty*, 19 prill 1709.

<sup>49</sup> Candiani, "Sanità", 39; Naçi, "Rreth tregtisë së Sanxhakut të Shkodrës", 19; ASV, CSM, 2. S, b. 61, 26 prill 1710.

brigjeve të Durrësit për ngarkesa me drithëra dhe që të mos i linin perashtinët që t'i ngarkonin ato, me bindjen se ata e kishin detyruar Senatën venecian të nxirrte një dekret të tillë.<sup>50</sup> Në këtë rast, konsulli venecian duhej të shuante çdo kontradiktë e cila mund të lindte ndërmjet dy komuniteteve dhe që e dëmtonte tregtinë. Madje, gjatë një takimi që ai pati me kapitenin ulqinak Mustafa, i cili ishte dërguar nga autoritetet e Ulqinit dhe donte të dinte lidhur me shkakun e moslejimit nga pala veneciane të transportit të drithërave, ai i tha se nuk e dinte arsyen. Sidoqoftë, ai e ftoi kapitenin që t'i bindte autoritetet e Ulqinit që të mos lejonin që të bezdiseshin anijet në Adriatik dhe të mos bashkoheshin me korsarët veriafrikanë, sepse përndryshe do të bëheshin edhe ata bashkëfajtorë.<sup>51</sup>

Në dokumentet konsullore veneciane të Durrësit nuk shënohen anijet që merreshin me tregtinë e drithërave, vajit etj. Por nga viti 1713, Pesë të Urtët i kërkuan Pietro Rozës për shkak të pranisë së një anijeje tregtare nga Qefalonia, që të regjistronte anijet që kalonin në portin e Durrësit, prandaj ai jep edhe informacion për ngarkesat me drithë.<sup>52</sup> Shtatori i atij viti, – shkruan ai, – ishte muaji më angazhues për konsullatën, sepse vinin anije zakonisht nga Dalmacia dhe Kotorri për t'i transportuar ato.<sup>53</sup> Madje, në fund të vitit 1713 dhe ditët e para të vitit 1714, nëntë anije të ngarkuara me grurë, farë liri dhe vaj u nisën drejt Venecies.<sup>54</sup> Megjithatë, në janar 1714 për shkak të prodhimit të paktë dhe mungesës së drithërave '*scarsezza della raccolta*' në Ballkan, u ndalua përsëri tregtia e tyre '*à prohibire l'estrazione del grano*'.<sup>55</sup>

Pikërisht në vitin 1709, edhe kompania e londrinave holandeze e drejtuar nga Pulimeno-Neranzi do ta kishte shtrirë tregtinë e saj të pëlhurave dhe të veshjeve prej mëndafshi në Sicili në këmbim të lëndëve të para, nëse nuk do të ishte përhapur fenomeni i korsarisë për shkak të luftës për Fronin e Spanjës.<sup>56</sup>

Për sa i përket tregtisë së lëkurëve, një sasi e madhe lëkurësh kalonte nga Durrësi në Ankonë pikërisht nëpërmjet konsullatave franko-holandeze, ndërsa për Venecien meqenëse eksporti i lëkurëve nëpërmjet

<sup>50</sup> *Po aty*, CSM, I, S, b. 661, 23 gusht 1710.

<sup>51</sup> *Po aty*, 23 shtator 1710.

<sup>52</sup> *Po aty*, 3 qershor 1713.

<sup>53</sup> *Po aty*, 10 shtator 1713.

<sup>54</sup> *Po aty*, 2 janar 1714.

<sup>55</sup> *Po aty*, 12 janar 1714.

<sup>56</sup> *Po aty*, 21 shkurt 1709.

Dalmacisë ishte i paktë, i importonte ato nga Durrësi dhe i përmbushte nevojat e saj me lëkurët që arrinin nga Durrësi në Ankonë.<sup>57</sup>

Stanjacioni i tregtisë në vitin 1709 i kishte detyruar disa tregtarë që të kishin shkëmbime tregtare me Raguzën për faktin se kapitenët e anijeve refuzonin të ngarkonin disa mallra dhe kishin dyfishuar tarifatat e qiramarrjes së anijeve.<sup>58</sup>

Më 30 korrik 1709, mallrat ishin pakësuar për shkak të largimit të tregtarëve dhe konsulli Roza u propozoi Pesë të Urtëve mbylljen e rrugës tregtare.<sup>59</sup> Megjithëse tregtia në portin e Durrësit vazhdoi edhe gjatë vitit 1710, ajo ishte shkatërruar dhe shpresat për një ripërtëritje ishin të pakta “*ne vi è apparenza, che il negotio ritorni ad incaminarsi*”.<sup>60</sup> Drastike ishte edhe rënia e numrit të anijeve që niseshin nga Durrësi. Ato ishin reduktuar nga 10-12 anije që niseshin më parë me ngarkesa prej 1 000 pakosh në dy anije me nga 700-800 pako.<sup>61</sup> Kjo do të ndikonte gjithashtu në të ardhurat konsullore. Lidhur me këtë çështje, konsulli venecian pohoi se ato nuk ishin të larta si në të kaluarën dhe se nevojitej një vlerësim i saktë nga krerët e tregut, të cilët i kishin informuar autoritetet veneciane se këto të ardhura do të arrinin në 2 000 dukate për 1 500 dengjet me lesh që ishin ngarkuar nga të dyja anijet “*Perchè è passato il tempo, che questa Scala rendeva quelle somme*”.<sup>62</sup> Sidoqoftë, ishte llogaritur se për të dyja portet e Durrësit dhe të Bunës, ato mund të arrinin në 1 500 dukate.<sup>63</sup>

Sipas tabelës në vijim, në vitin 1710 pati një rritje të tregtisë së leshit me 7,8% në krahasim me vitin 1709, ndërsa tregtia e lëkurëve u pesëfishua, ndërkohë që tregtia e dyllit pësoi një rënie me 26,4%. Për këtë duhet të ketë ndikuar në mënyrë të veçantë shpallja e tarifave të reja doganore të mallrave të eksportit të Shqipërisë në vitin 1710.<sup>64</sup> Sigurisht, kjo ishte diktuar nga situata e vështirë në të cilën gjendej tregtia në muajt e parë të vitit, çka i shtyu krerët e tregut që të kërkonin heqjen e taksës

<sup>57</sup> *Po aty*.

<sup>58</sup> Candiani, “Sanità”, 38.

<sup>59</sup> ASV, CSM, 1. S., b. 661, 30 korrik 1709.

<sup>60</sup> *Po aty*, 10 gusht 1710.

<sup>61</sup> *Po aty*, 6 gusht 1709.

<sup>62</sup> *Po aty*, 6 tetor 1710.

<sup>63</sup> *Po aty*, CSM, 2. S., b. 61, 14 prill 1710.

<sup>64</sup> *Po aty*, CSM, 2° S., b. 48, tarifatat e mallrave të miratuara nga Senati më 26 prill 1710 dhe të shpallura më 21 korrik 1710.

doganore veneciane prej 2% të Cottimos.<sup>65</sup> Në fakt, të ardhurat doganore ishin të ulëta.

*Tabela 2 për të tria produktet kryesore të tregtisë së portit të Durrësit në dyvjeçarit 1709-1710<sup>66</sup>*

Viti	1709		1710	
Malli	Sasia e leshit dhe e dyllit në libra dhe e lëkurëve në copë	Dukate	Sasia e leshit dhe e dyllit në libra dhe e lëkurëve në copë	Dukate
Leshi	468.667	1.051,18	508.651	1.145,11
Saftjan dhe lëkurë dashi	9.163	126,4	38.329	597,24
			<u>3.490</u>	
			41.819	
			<u>392</u>	
			<u>42.211</u>	
		45.436		
Dylli	28.826	2.879,15	213.049	2.569,8
<b>Taksa në dukate për të tria produktet</b>	<b>4.048,27</b>		<b>4.311,43</b>	

Reforma doganore i uli çmimet e qiramarrjes së anijeve për mallrat kryesore, si p.sh.: leshi që më parë transportohej me 12 dukate çdo 1 000 libra, tashmë zbriti në 9 dukate, ndërsa për lëkurët nga 14 dukate për 1 000 copë paguanin 11 dukate, gjë që e lehtësoi tregtinë.<sup>67</sup>

Në vitin 1710 pati një zgjerim edhe tregtia franko-holandeze e duhanit. Dragomani i nderit i konsullatës franceze në Selanik dhe tregtari voskopojar Konstantin Paiko, ndërmori tregtinë e duhanit në ortaki me Joan Neranzin e Nicola Pulimenon.<sup>68</sup> Ata e tregtonin atë drejt Ankonës duke u bërë konkurrencë sipërmarrësve venecianë të duhanit, që e siguronin atë në Shqipëri.<sup>69</sup>

Në vitin 1711, detyrat e konsullit u fokusuan në ndalimin e shmangies së mallrave nga drejtimi i tyre në Republikën e Venecies si në

<sup>65</sup> *Po aty*, CSM, 2° S., b. 61, 14 prill 1710.

<sup>66</sup> *Po aty*, CSM, 2° S, b. 48, 10 janar 1714; Gligor Stanojević, "Statistički podaci o izvozu iz Albanije u Veneciju pocetkom XVIII vijeka", *Mesovita Gradja*, Miscellanea vol. 14 (Beograd: Prosveta, 1985), 14-15.

<sup>67</sup> *Po aty*, CSM, 1. S, b. 661, 28 prill 1707; *po aty*, CSM, 2. S., b. 48, 4 korrik 1710.

<sup>68</sup> Jorgos N. Svoronos, *Le commerce de Salonique* (Paris: Presses Universitaire de France, 1956), 17, 200-202.

<sup>69</sup> *ASV*, CSM, 1. S, b. 661, 21 shkurt 1709.

vitin 1710 dhe pakësimit të numrit të anijeve të huaja në portin e Durrësit «*perchè non si disperdino le merci dalla Piazza di Venezia come seguì l'anno decorso, e non si introduchino a maggior numero di bastimenti esteri in questa scala*». <sup>70</sup> Vështirësitë për anijet parashtine rridhnin nga anijet e konsullatave të tjera dhe qiramarrja e anijeve ulqinake.

Pati edhe shkaqe të tjera të jashtme që lidheshin me situatën në Perandorinë Osmane. Gjatë Luftës Ruso-Turke në vitin 1711, Beilerbeu i Rumelisë zbriti edhe në Shqipëri për rekrutimin e sejmenëve dhe të spahinjve dhe mbledhjen e taksave. Por, në disa zona nga mosbindja e sejmenëve nuk kishte qenë i mundur rekrutimi, prandaj bejlerbeu ishte zhvendosur në Selanik. Nga Vlora e Kanina e deri në Janinë njerëzit ishin ngritur kundër taksave dhe rekrutimeve dhe gjithashtu kishte pasur luftime me beilerbeun. <sup>71</sup>

Si rezultat i reformës doganore, tregtia pati një rritje në dyvjeçarin 1711-1712. Po t'i referohemi tabelës së mëposhtme, tregtia e leshit në vitin 1712 u përgjysmua në krahasim me vitin 1711, ashtu si dhe tregtia e lëkurëve, ndërsa tregtia e dyllit u rrit me 17,3%. Megjithatë, taksa doganore në total për vitin 1712 ishte më e lartë se ajo e vitit 1711.

*Tabela 3 për të tria produktet kryesore të tregtisë së portit të Durrësit në dyvjeçarin 1711-1712.*<sup>72</sup>

Viti	1711		1712	
	Sasia e leshit dhe e dyllit në libra dhe e lëkurëve në copë	Dukate	Sasia e leshit dhe e dyllit në libra dhe e lëkurëve në copë	Dukate
Leshi	788.963	1.714,13	396.353	879
Lëkurë	65.583	911,60	35.003	421,71
Dylli	499.345	6.041,3	603.890	7.286,18
<b>Taksa në dukate për të tria produktet</b>	<b>7.996,97</b>		<b>8.586,89</b>	

Efekti i saj u ndie edhe në vitin 1713 dhe më pas pësoi rënie. Në vitin 1714, tregtia e leshit ra me rreth 6 herë në krahasim me vitin 1713

<sup>70</sup> *Po aty*, 19 janar 1711.

<sup>71</sup> *Po aty*, 30 prill 1711.

<sup>72</sup> *Po aty*, CSM, 2° S, b. 48, 10 janar 1714; Stanojević, "Statistički", 15-17.

dhe tregtia e dyllit ra 1.5 herë ose me rreth 64,5%, ndërsa ajo e lëkurëve u rrit me 15,8%. Rënia e tregtisë së leshit, sipas konsullit venecian, lidhet me konkurrencën e tregtarëve të huaj «*a causa della concorrenza dei mercanti stranieri*», kryesisht francezë që kishin ngarkuar një pjesë të leshit dhe sasinë e tij të paktë në treg.<sup>73</sup> Si rezultat, koha e pritjes së anijeve veneciane në port ishte zgjatur.<sup>74</sup> Në këtë periudhë, francezët po investonin pará dhe kapitale në tregti «*portando per negozio parte de contanti*» për blerjen e produkteve të vendit, si vaji dhe gruri, duke shkaktuar rritjen e çmimeve në treg përkatësisht me 22 aspra për okën e vajit dhe 24 aspra për grurin, ndërkohë që kriza e drithërave në vitin 1714 kishte mbërthyer Rumelinë.<sup>75</sup> Këto pará vinin nga tregtia e veshjeve dhe e londrinave franceze të importit, të cilave ua kishin ulur çmimet në 180-200 dukate për metër «*a d. 200, e 180 il braccio*», duke penguar në këtë mënyrë shitjen e veshjeve veneciane «*queste fano restare la vendita d'e panni Veneziani*» dhe atyre që arrinin nga Ankona.

*Tabela 4 për të tria produktet kryesore të tregtisë së portit të Durrësit në dyvjeçarin 1713-1714.<sup>76</sup>*

Viti	1713		1714	
Malli	Sasia e leshit dhe e dyllit në libra dhe e lëkurëve në copë	Dukate	Sasia e leshit dhe e dyllit në libra dhe e lëkurëve në copë	Dukate
Leshi	603.664	1352,18	100.887	224,15
Lëkurë	19.886	427,67	23.639	135
Dylli	457.246	5530,9	295,091	3569,21
<b>Taksa në dukate për të tria produktet</b>	<b>7.309,94</b>		<b>3.928,36</b>	

Po t'i referohemi taksës doganore në tabelat e mësipërme, vihet re se tregtia pati një rritje në dyvjeçarin 1711-1712 dhe një rënie të lehtë në vitin 1713, për t'u përgjysmuar më pas në vitin 1714 që shënoi fillimin e luftës së Moresë. Në fakt, mungojnë të dhënat për periudhën 1714-1718,

<sup>73</sup> ASV, CSM, 1° S, b. 662, 27 korrik 1714 dhe 28 korrik 1714.

<sup>74</sup> *Po aty*, 28 korrik 1714.

<sup>75</sup> *Po aty*, 27 korrik 1714.

<sup>76</sup> *Po aty*, CSM, 2° S, b. 48, 10 janar 1714; Stanojević, "Statistički", 17-18.



por me mbarimin e luftës dhe rivendosjen e paqes me marrëveshjen e Pasarovicit (1718), rihapet edhe tregtia.<sup>77</sup>

Në janar 1713, tregtarët e Shkodrës nisën të frekuentonin portin e Durrësit. Në anijen *San Niccolò e Madonna de Carmini* shumica e mallrave u përkisnin tregtarëve shkodranë.<sup>78</sup> Megjithëse anijes iu krijua një e çarë nga stuhia dhe u ndal në portin e Tivarit për ta riparuar atë përkohësisht, ajo arriti në Kotorr ku iu desh të qëndronte në *Porto Rose* dhe më pas me vështirësi e dërgoi mallin në Herceg Novi.

Në prill 1713, konsulli Roza ishte thirrur në Venecia nga Proveditorët e Armatimeve (*Provveditor all'Armar*) dhe brenda 3-4 muajve ai do të nisej që të takonte me këtë rast edhe Pesë të Urtët dhe do t'ia linte drejtimin zëvendësit të tij, Giovanni Cumano.<sup>79</sup> Por në shtator, ai u detyrua ta shtynte nisjen për në pranverën e vitit 1714, sepse në vend që të mbaronte si zakonisht me të gjitha ngarkesat e anijeve, i duhej të priste anije të tjera.<sup>80</sup> Gjithashtu, një arsye tjetër ishte ardhja e anijeve korsare veriafrikane në dimër, për të cilat ai duhej të informonte bailiun. Kështu, konsulli venecian Roza u largua më 4 korrik 1714 dhe u zëvendësua nga zëvendëskonsulli Giovanni Cumano.<sup>81</sup> Me sa duket, Pesë të Urtët po shpallnin zgjedhjen e konsullit të ri. Kjo shfaqet në një letër të dërguar nga Kurbin, ku argjipeshkvi katolik i Durrësit shprehte mbështetjen e tij për konsullin Pietro Roza.<sup>82</sup>

Në këtë periudhë, Venecia po siguronte rezervat e nevojshme të drithit. Këtë e dëshmon fakti i pjesëmarrjes së Venecies në tregtinë e drithit me 7 anije, nga 18 shtatori 1713 e deri në fillim të vitit 1714, dy prej të cilave edhe me ngarkesa vaji.<sup>83</sup> Pikërisht, nga mesi i janarit 1714 pati mungesë të drithit në të gjithë Rumelinë dhe kjo solli si rezultat ndalimin e tregtisë së drithërave.<sup>84</sup> Kjo ndodhte edhe gjatë përgatitjeve për fushata ushtarake, kur gruri grumbullohej nga ushtria në magazinat e shtetit.<sup>85</sup>

<sup>77</sup> Papahagi, "Les Roumains", 47.

<sup>78</sup> ASV, CSM, 1. S., b. 662, 19 janar 1713.

<sup>79</sup> *Po aty*, 18 prill 1713.

<sup>80</sup> *Po aty*, 10 shtator 1713.

<sup>81</sup> *Po aty*, 11 korrik 1714.

<sup>82</sup> *Po aty*, 30 korrik 1714.

<sup>83</sup> *Po aty*, 2 janar 1713.

<sup>84</sup> *Po aty*, 12 janar 1714.

<sup>85</sup> Pëllumb Xhufi, *Árbërit e Jonit. Vlora, Delvina e Janina në shek. XV-XVII*, Instituti i Historisë, Qendra e Studimeve Albanologjike (Tiranë: Onufri, 2016), 543.

Anijet franceze dhe gjenoveze ishin të pranishme në Vlorë në shek. XVII.<sup>86</sup> Në çerekun e parë të shek. XVIII, ato arrinin tashmë edhe në Durrës, gjë që nxiste edhe më tepër konkurrencën me anijet perashtine për sa u përket ngarkesave me lesh, vaj dhe grurë.<sup>87</sup>

Nga fundi i vitit 1714, venecianët vazhdonin me grumbullimin e drithit. Përveç anijeve që frekuentonin portin e Durrësit për drithëra, venecianët angazhuan edhe anijet që po ktheheshin pa ngarkesa nga Lindja.<sup>88</sup>

Gjithashtu, konsulli venecian duhej të merrej edhe me çështje të tjera që u përkisnin shtetasve venecianë, si në rastin e 7 marinarëve dezertorë të një anijeje që po mbushte ujë në Vlorë, të cilët u çarmatosën nga banorët dhe iu dorëzuan doganierit, i cili më pas i drejtoi te konsulli Roza.<sup>89</sup> Pasi i bindi që t'i riktheheshin marinës, i dërgoi me një anije të shoqëruar nga nënkancelari i konsullatës te proveditori i jashtëzakonshëm i Kotorrit, të cilit i shkruante që t'i falte ata.<sup>90</sup> Edhe më 1720, disa dezertorë venecianë të trupave të përtejdetit (*Truppe Oltremarine*) me seli në Korfuz, arritën me një anije ulqinake në Durrës.<sup>91</sup>

Pikërisht në dhjetor 1714, anijet ulqinake nisën të frekuentonin portin me pëlqimin e venecianëve. Dy anije ulqinake që erdhën për të ngarkuar duhan dhe një anije që kishte ardhur në Durrës në nëntor për të ngarkuar leshin e tregtarëve shkodranë, ishin gati për t'u nisur në Venecia.<sup>92</sup> Ndërkohë që kishte shpërthyer lufta e Moresë, më 7 dhjetor 1714, një javë më pas lajmi nuk kishte ardhur akoma në Durrës, por dihej se veziri ishte gati për sulm.<sup>93</sup>

Preteksti për nisjen e saj ishte se Venecia nuk kishte respektuar Traktatin e Karlovicit dhe nuk kishte dorëzuar ikanakët nga Mali i Zi në Kotorr dhe se gjoja kishte ndihmuar piratët maltezë.<sup>94</sup> Megjithëse, tregtia me Venecien u ndal gjatë luftës së Moresë (1714-1718), ajo e zhvilloi atë

<sup>86</sup> *Po aty*, 547.

<sup>87</sup> ASV, CSM, 1. S., b. 662, 13 shtator 1714.

<sup>88</sup> *Po aty*, 11 nëntor 1714.

<sup>89</sup> *Po aty*, 9 tetor 1713.

<sup>90</sup> *Po aty*.

<sup>91</sup> *Po aty*, 26 maj 1720.

<sup>92</sup> *Po aty*, 14 dhjetor 1714.

<sup>93</sup> *Po aty*.

<sup>94</sup> Nikola Samardžić, "The Peace of Passarowitz 1718: An Introduction", *The peace of Passarowitz*, ed. Charles W. Ingraio, Nikola Samardžić, Jovan Pešalj, West Lafayette (Indiana: Purdue University Press, 2011), 13.

nëpërmjet konsullatave angleze, holandeze dhe gjenoveze që u hapën nga tregtarët Joan Neranzi dhe Gjergj Vreto.<sup>95</sup> Në tregtinë me Venecien ishin përfshirë gjithashtu në këtë periudhë edhe anijet franceze. Në një letër, shpjegohet se anija franceze e kapitenit Stéphan Sicard që transportonte mëndafsh me anë të tregtarit Leonard Capitanachi, ishte sulmuar nga një anije ulqinake dhe ishte zhdëmtuar ndoshta pjesërisht nga siguruesit venecianë.<sup>96</sup> Për këtë çështje, ambasadori francez në Stamboll shkruante se nevojiteshin 90 çanta me pará, shumë e barabartë me 45 000 zekinë.

Në shtator 1713 vdiq konsulli francez i Durrësit, Balthasar Comte, i cili u zëvendësua në shkurt 1714 nga konsulli i ri Joseph Isnard.<sup>97</sup> Mungesa e konsullit francez e shtyu konsullin venecian në tetor të po atij viti që të mendonte se konsullata franceze e Durrësit nuk ishte në ditët më të mira.<sup>98</sup>

Në vitin 1717, Isnard pas një konflikti me kapitenin Louis Marcel iu desh të mbështetej te tregtarët e portit të Durrësit dhe kryesisht ata voskopojarë, si Gjergj Vreto, Mihail Simo dhe vëllai i tij, që do të dëshmonin në favor të Isnard-it në mënyrë që ai t'ia dërgonte deklaratën ambasadorit francez në Stamboll.<sup>99</sup> Megjithatë, konsulli francez i Durrësit u hoq për shkak të humbjeve që i shkaktoi tregtisë.<sup>100</sup> Në vend të tij, në dokumentet e vitit 1719 shfaqet konsulli i ri francez Carlo Ventura.

Si përfundim, reformat doganore të vitit 1705 dhe 1710, ndikuan në rritjen e tregtisë në vitet 1707-1708 dhe 1711-1713. Gjatë luftës së Moresë për t'i lehtësuar marrëdhëniet tregtare Venecia i hoqi taksat doganore, por ato u rivendosën në prag të rihapjes së konsullatës veneciane dhe tregtisë me Shqipërinë në janar 1719.<sup>101</sup>

---

<sup>95</sup> Valeriu Papahagi, *Aromâni Moscopoleni Și Commerțul Venețian in sec. al XVII-lea si al XVIII-lea*. (București: 1935), dok. XLIX, 9 shtator 1715, 194.

<sup>96</sup> ASV, CSM, 1. S., b. 662, 19 shkurt 1719.

<sup>97</sup> *Po aty*, 23 shkurt 1714.

<sup>98</sup> *Po aty*, 9 tetor 1713.

<sup>99</sup> Papahagi, "Les Roumains de l'Albanie", 55-56.

<sup>100</sup> Anne Mezin, *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)* (Paris: Ministère des Affaires étrangères, Direction des archives et de la documentation, 1997), 26.

<sup>101</sup> ASV, CSM, 1. S., b. 61, 15 janar 1719.

## Burime dhe bibliografi:

### Arkiva:

*Archivio dello Stato di Venezia* (më tej: ASV)

Cinque Savi alla Mercanzia (CSM) 1. S, b. 661 (1699-1711)

- CSM, 1. S, b. 662 (1712-1738)
- CSM, 1. S., b. 61, (1709 – 1722)
- CSM, 2. S, b. 48, (1700 – 1712)

### Literaturë historiografike:

Candiani, Guido. “Sanità e controllo mercantile alle Bocche di Cattaro: il Lazaretto di Castelnovo, 1700-1797”. *Mediterranea – ricerche storiche* – v. XVII, nr. 48 (prill 2020): 29-58.

Costantini, Giovanni. “Commercio e Marina”. Në *Storia di Venezia, L’Ultima fase della Serenissima*, ed. Paolo del Negro e Paolo Preto, 555-612, vol. VIII. Roma: Giovanni Treccani, 1998.

Costantini, Vera. “Commerci e economie nell’Adriatico d’età moderna”, *Balcani occidentali, Adriatico e Venezia fra XIII e XVIII secolo / Der Westliche Balkan, der Adriaarum und Venedig (13-18. Jahrhundert). Schriften der Balkan Komission, 50*, ed. Oliver Jens Schmitt, Gherardo Ortalli. Venezia: Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti / Wien: Österreichische Akademie der Wissenschaften Philosophisch-historische Klasse, 2009.

*Dispacci del capitano del Golfo Alvise Foscari 1708-1711*, ed. Fausto Sartori. Venezia: Malcontenta, 2006.

Hoti, Ulpian. “An overview of trade aspects between Albania and Western Countries”. *European Academic Research*, vol. III, Issue 2 (maj 2015): 2590-2599.

Mezin, Anne. *Les consuls de France au siècle des Lumières (1715-1792)*. Paris: Ministère des Affaires étrangère, Direction des archives et de la documentation, 1997.

Papahagi, Valeriu. “Les Roumains de l’Albanie et le commerce vénitien aux XVIIe et XVIIIe siècles”, *Mélanges de l’École roumain en France*. Paris: 1931: 29-124.

Papahagi, Valeriu. *Aromani Moscopoleni, Şi Comerţul Veneţian in sec. al XVII-lea si al XVIII-lea*. Bucureşti: 1935.

Samardžić, Nicola. “The Peace of Passarowitz, 1718: An Introduction”. *The peace of Passarowitz*, ed. Charles W. Ingrao, Nikola Samardžić, Jovan Pešalj,. West Lafayette, Indiana, Purdue University Press, 2011: 9-38.

Signori, Umberto. “Reti consolari veneziane nell’Impero ottomano del Seicento”. Në *Isole e frontiere nel Mediterraneo moderno e*

- contemporaneo*, ed. Arturo Gallia, Lavinia Pinzarrone, Giannantonio Scaglione. Studi e ricerche. Palermo: Infieri, 2017: 19-35.
- Stanojević, Gligor. “Statistički podaci o izvozu iz Albanije u Veneciju početkom XVIII vijeka”. *Mesovita Gradja, Miscellanea*, vol. 14. Beograd, Prosveta, 1985: 7-20.
- Svoronos, Jorgos N. *Le commerce de Salonique*. Paris: Presses Universitaire de France, 1956.
- Shkodra, Zija. “Hyrje”. Në *Dokumente mbi Shqipërinë në shekullin XVIII: Letra të konsujve venedikas të Durrësit (1696-1707)*. Përktheu dhe përgatiti për botim Zija Shkodra. Tiranë: Akademia e Shkencave, 1975.
- Xhufi, Pëllumb. *Árbërit e Jonit. Vlora, Delvina e Janina në shek. XV-XVII*. Instituti i Historisë, Qendra e Studimeve Albanologjike. Tiranë: Onufri, 2016.
- D’Alborton Vitale, Rossana. “La scala di Durazzo negli anni del console Rosa (1705-1733)”. Në *Studi veneziani*, vol. XXXIV. Pisa, Roma: Istituti editoriali e poligrafici internazionali, 1997: 225-245.

### ALVIN SARAÇI

Institute of History/ Academy of Sciences of Albania  
saracialvin@hotmail.com

### S u m m a r y

#### THE TRADE RELATIONS BETWEEN DURRËS AND VENICE IN THE YEARS 1707-1714

The trade relations between the port of Durrës and Venice during the period 1707-1714 are based on the correspondence of the Venetian consul of Durrës with the Trade Venetian Authority of *Cinque Savi alla Mercanzia*. The consular reports cast light on the difficulties that trade came across and the causes that affected it, while the Venetian custom house statistics furnish us the quantity of goods in pounds or lbs and the customs tax in ducats giving us a view of the economic and trade framework of the three main wares: wool, leather and wax. Among the causes are: the competition with the other consulates, the rise of the number of foreign ships, the decrease of the freights, the flight of the merchants, the closing of the consulate in 1709 and the contrasts before the Venetian Morean War of Morea, the law of the prohibition of the grain trade for the Venetians and the ships of Ulqin and Perast in 1709 and 1714 etc. Among the measures the Venetian authorities took, though their temporary effect, were the two customs reforms of 1705 and 1710 that livened up trade.

