

Маријан ПРЕМОВИЋ*

ТРГОВИНА И ТРГОВАЧКИ ПУТЕВИ У ЖУПИ БУДИМЉА

ИЗВОД: Рад третира тематику развоја трговине у жупи Будимља као раскрсници караванских путева из Приморја и Зете ка унутрашњости Балкана. Овај простор постаје нарочито значајан са развојем рударства, док се у XVI вијеку тежиште трговине у овој области полако помјера ка Никољ-пазару.

КЉУЧНЕ РИЈЕЧИ: жупа, Будимље, Приморје, трговина, трговачки путеви

Географски положај Полимља одликују заклоњене долине одвојене клисурама и заштићеним планинским ободом са низом жупа, почев од Плава на југу, преко Будимље, Затона, Љубовиђе, Црне стене и Дабра, до ушћа Лима у Дрину.¹

Уређена српска држава и црквена организација пружала је том подручју политичку стабилност и економски просперитет. Долина Лима и њених притока стварали су повољне услове за саобраћај, па је цијела област Полимља била прекривена мрежом путева. Полимље је од давнина представљало једну од важних раскрсница на Балканском полуострву, јер је повезивало централне и источне дјелове са средњим дијелом Јадранске обале. У средњем вијеку повезиваће градове на обали Јадрана, највише Дубровник, са насељима у унутрашњости српских земаља.²

* Аутор је магистрант на Филозофском факултету у Источном Сарајеву.

¹ *О жупама у Полимљу: Р. Мијатовић, Средњовјековне жупе дуж Лима, Симпозијум Сеоски дани Сретена Вукосављевића VII, Пријепоље 1979, 209 – 223 (са старијом литературом).*

² Р. Ћук, *Полимље у средњем веку: људи и послови*, Милешевски записи 6, Пријепоље 2005, 23.

То су били добро познати путеви који су повезивали Дубровник са унутрашњошћу Балкана. Из Дубровника роба је за Полимље најчешће отпремана Дринским путем (*via Drine*), затим је пут ишао на Требиње, Билеће, Гацко, Фочу, Вишеград. Од Фоче један се правац одвајао и водио уз Тихотину за Пљевља и Пријепоље. До Полимља се стизало и Никшићким путем (*via Anagasti*), или Језерским путем (*via Jesera*), који је спајао Дубровник, затим Требиње, Оногшт, Језера, па преко Таре долином Лима до Будимље. Постојао је и пут који се у Оногшту одвајао и ишао долином Зете за Подгорицу, Медун и Плав, а потом долином Лима у Будимље, предио Бихор и даље за Сјеницу. Овим друмом према Будимљи ишли су дубровачки каравани. Из Будимље, која је била раскрсница путева, водило је више праваца. Један од тих праваца ишао је на Рожаје (Трговиште) и долином Ибра повезивао Нови Пазар и градове на Косову. У правцу Пећи водила су два пута из Будимље, први је ишао преко Роваца и Шекулара на Јаворак и спуштао се у Кућишта, гдје се спајао са „плавским путем“ који је долазио из Плава, а други је ишао преко Петњика, Загорја и Крчева на Мургаш и затим силазио покрај Богске ријеке у Кућишта, до пећког пута.³

Пут из старе Зете за Рашку вјероватно је ишао путем поред Комова. То може потврдити и податак да се на превоју Комова једно мјесто назива Царине. Ту је, према предању, некада, приликом преласка из зетске у рашку државу, или обрнуто, узимана царина. Поред васојевићког Кома, а на путу од Коњуха за Куче (Подгорицу) налази се мјесто Варда.⁴ Варда значи исто што и стража, у ствари то је мјесто гдје су била стражишта одређена за чување путева, нарочито у пустим предјелима.⁵

Ова два имена (Царине и Варда) указују нам да би веза између Рашке и Зете ишла баш тим путем, поред Комова. Даље, пут би ишао на Добру Реку (Коњуси), јер ергеле коња су и држане ради ондашњег саобраћаја и оне су се налазиле у близини пута. Пут је даље продужавао до жупе Будимље. Од средишта Будимљанске жупе, један крак пута ишао је низ Лим за Црнчу и Никољ – пазар, док се други крак пута одвајао од

³ М. Динић, *Дубровачка средњовјековна караванска трговина*, Југословенски историјски часопис 1, 1937, 125; К. Јиречек, *Трговачки путеви и рудници Србије и Босне у средњем веку*, Зборник Константина Јиречека I, Београд 1959, 275 – 276, 282 – 288; *Историја Црне Горе I*, Титоград 1967, 28 – 31 (З. Бешић); Г. Шкриванић, *Путеви у средњовјековној Србији*, Београд 1974, 43, 67 – 68, 126; *Историја српског народа I*, Београд 1981, 366 – 367 (М. Благојевић); М. Дашић, *Васојевићи од помена до 1860. године*, Београд 1986, 28 – 29; Р. Ђук, *Караванске станице у Полимљу у средњем веку*, Милешевски записи 2, Пријепоље 1996, 9.

⁴ М. Барјактаровић, *Легенда и истина о једном старом путу*, Гласник института Српске академије наука и уметности IX – X, Београд 1960 – 1961, 219.

⁵ С. Мишић, *Топономастика као извор за историјску географију (примјер Пљеваљског краја)*, Гласник завичајног музеја, књ. 2, Пљевља 2001, 33.



Лима, преко Полице и Бихора, на село Лагаторе и даље преко Пештери, поред села Ђерекара. Даље пут је водио за Сјеницу и Рас (Нови Пазар). Овим правцем је тај стари пут могао ићи не само због терена, већ и због тога што је то била и једна од најкраћих и најпречих веза жупе Будимље са државним средиштем Раса.⁶ Да је постојао пут из жупе Будимље кроз предии Бихор даље за Сјеницу и Рас, потврђује нам и дефтер из 1497. године.⁷

Значај Полимља као транзитног и привредног подручја нарочито је порастао крајем XIII и почетком XIV вијека, када је, захваљујући Сасима, отпочела рударска производња у Брскову код Мојковца.⁸ Брсково ће бити главно упориште приморских трговаца у Рашкој. Привлачило их је не само као рударско мјесто, него и као трг одакле се разносила роба по српским земљама. Оно је било најважнија полазна тачка за караване који су преносили робу у Приморје.⁹

Вјероватно је становништво из Горњег Полимља тамо упућено са својим пољопривредним производима, претежно сточарским, ради продаје домаћим и страним трговцима и истовремено се ту снабдијевало

⁶ М. Барјактаровић, *Легенда и истина о једном старом путу*, 219.

⁷ Б. Ђурђевић, *Из историје Црне Горе, брских и малисорских племена*, Сарајево 1954, 179.

⁸ Р. Ћук, *Почеци рударства и привредни успон Србије, Краљ Владислав и Србија XIII века*, Београд 2003, 99 – 105.

⁹ М. Динић, *Дубровачка средњовјековна караванска трговина*, 122.

сољу, занатским и другим производима које су дубровачки, которски и остали трговци приморских градова доносили.¹⁰

Опадање значаја Брскова допринијело је успону Пријепоља, тежиште караванске трговине помјерено је у седмој деценији XIV вијека у долину Лима.¹¹ Од тога времена путеви кроз Полимље постају све значајнији. Повећава се број каравана и трговаца у оба смјера.¹²

Дубровачке караване су много привлачили и српски манастири у Полимљу. Изгледа да су се трговци под њиховим окриљем осјећали сигурнијим, а можда и због панађура који су се крај њих одржавали.¹³

Већ од средине XIV вијека стизали су дубровачки каравани до појединих мјеста у Полимљу предвођени влашким примиђурима (крамарима, поносницима) и дубровачким капетанима, са коњима натовареним разном робом, да би се послуже одмора и претовара код стањана, гдје се коначило, враћали у Дубровник са другом робом.¹⁴

Долина Лима била је и граница до које су допирали каравани и поносници, односно ту се завршавала прва етапа пута који је ишао у правцу насеља у унутрашњости Србије.¹⁵

Каравани који су ишли за Полимље бројали су од 40 до 90 коња. Обично је сваког коња пратио по један човјек, а у несигурним временима или због велике вриједности робе број пратилаца био је знатно већи. Од робе коју су трговци из Дубровника најчешће допремали у Полимље била је: со, тканине, мрчарија, калај, шалитра, усољена риба, вино, сапун и сл. Из Полимља трговци су могли набављати стоку и сточарске производе, коже, затим восак и другу робу.¹⁶

Недалеко од жупе Будимље као караванска станица прва се међу дубровачким изворима појављује Црнча у Затону. Сачуван је податак из 1365. године о једном каравану чији су поносници били Дробњаци, а који је ишао до Црнче. Два брата Дробњака, браћа Прибој и Вокша, уговором од 3. маја 1365. године обавезала су се да одведу Матка Бурмаза, здравог и сигурног све до Црнче, у области патријаха, са осам печа (бала) тканине за 8 перпера (*usque ad Cerenco, contrate patriarche*).¹⁷

¹⁰ М. Дашић, *Васојевци од помена до 1860. године*, 81.

¹¹ I. Воје, *Dubrovačka kreditna trgovina u srednjem veku*, Sarajevo 1976, 217; Исти, *Фрагменти о Брскову*, Историјски часопис XXIX – XXX, 1982 – 1983, 93 – 100.

¹² Р. Ћук, *Караванске станице у Полимљу у средњем веку*, 10.

¹³ М. Динић, *Дубровачка средњовјековна караванска трговина*, 122.

¹⁴ Исто, 133 – 135.

¹⁵ С. Ћирковић, *Пријепоље у средњем веку*, *Симпозијум Сеоски дани Сретена Вукосављевића III*, Пријепоље 1976, 214 – 215.

¹⁶ М. Динић, *Дубровачка средњовјековна караванска трговина*, 141, 144; Р. Ћук, *Караванске станице у Полимљу у средњем веку*, 21 – 22.

¹⁷ Ово насеље је поуздано идентификовао са жичким метохом у Затону, М. Динић, *Дубровачка средњовјековна караванска трговина*, 124 – 125; М. Маловић – Ђукић,

Будимља (Градац) и Бихор имали су своје тргове у подграђу.¹⁸ Јер су оба града била на познатом Лимском путу, куда су ишли дубровачки каравани. У близини данашњег села Будимља налази се локалитет Градац, на коме се сматра да је био средњовјековни град Будимља. Прилаз му је био могућ са сјевера само, гдје се стичу путеви према граду. Мало подграђе је вјероватно било у непосредној близини града, док је главни трг био испод града у селу Будимљи.¹⁹ Тако је 25. октобра 1435. године задржан у Будимљи товар тканина од неког дубровачког трговца („*Panni retenti a Budinglia*“) у земљи деспота Ђурђа (Бранковића).²⁰

Документи много пута помињу тканине како се њима трговало у Полимљу. То су биле претежно италијанске тканине, које су се код нас много продавале.²¹ Један товар тканине састојао се од двије *balle* или шест *rappi*, каткада је означавана вриједност тканине, једном су два товара процијењена са 200 дуката, а други пут са 260, што значи да је цијена варијала.²²

Насеље је и под османском влашћу очувало свој статус. Будимља је била трг у континуитету до краја XVI вијека, што је свакако погодовало процесу урбанизације и појави људи који се баве занатима и трговином као претежним занимањима. На тај начин биће одвојени од аграрне производње. Од краја XVI вијека трг све више опада и губи значај трговачког средишта.²³

У пописном дефтеру Скадарског санцака из 1485. године, Будимља је пописана као трг, а трг (пазар) је санцакбегу доносио 4.200 акчи.²⁴ У пописном дефтеру Скадарског санцака 1582/3. године, приход од тржишне царине Будимља био је 200 акчи.²⁵ Ови извори јасно нам говоре да је у XV и XVI вијеку у Будимљи постојао трг.

Дробњаџи у караванској трговини Полимља у средњем веку, Милешевски записи 2, Пријепоље 1996, 28.

¹⁸ Данас постоји микротопоним Подграђе, припада селу Љешница, на ушћу истоимене ријеке у Лим.

¹⁹ М. Лутовац, *Географски положај и значај неких старих градова и утврђења у Полимљу*, Гласник Српског географског друштва, св. LIII, 1, Београд 1973, 118.

²⁰ К. Јиречек, *Трговачки путеви и рудници Србије и Босне у средњем веку*, 284.

²¹ С. Ђирковић, *Пријепоље у средњем веку*, 216.

²² М. Динић, *Дубровачка средњовјековна караванска трговина*, 144.

²³ С. Мишић, *Градови и тргови Горњег Полимља у средњем веку (проблем деурбанизације и урбанизације)*, Милешевски записи 7, Пријепоље 2007, 123. О урбанизацији уп. Д. Ковачевић – Којић, *Пљевља у урбанизацији Полимља и Горњег Подриња*, Гласник Завичајног музеја, књ. 2, Пљевља 2001, 21 – 26.

²⁴ S. Pulaha, *Defteri i regjistrimit të Sanxhakut të Shkodrës i vitit 1485*, Tiranë 1974, 73 – 74.

²⁵ Пописни дефтер Скадарског санцака, бр. 416 из 1582/83.

У читавом Полимљу главну улогу играју тргови, а не градови. Најбољи примјер је Пријепоље, а у XV вијеку Никољ – пазар.²⁶

Бихор град имао је сем стратегијске и управну и привредну функцију. У једном дубровачком извјештају од 5. XI 1450. године наводи се како су трговци једног дубровачког каравана оставили у залог товар свиле у Бихору „*in loco vocato Bichor*“.²⁷ Бихор се овдје помиње у вези са боравком дубровачких трговаца.

М. Лутовац сматра да сам назив Подграђе у подножју града Бихора упућује на то како је ту морао бити неки трг у коме се под заштитом града обављала размјена.²⁸ То потврђује и М. Васић, који наводи да је уз подграђе постојала варош са тргом, гдје се обављала трговина локалног значаја. Трговачко средиште Бихор наставиће своју функцију и од првих дана турске владавине.²⁹ Ми можемо закључити да је град имао привредну функцију прије доласка Турака и сигурно постојање трга.

Село Биоча има особит географски положај. Смјештено је на ушћу Љешнице у Лим, испод Бихор града. Ту се од главног лимског одваја пут уз Љешницу који води у долину Ибра и Рашке. Због свог веома повољног стратешког положаја, можда је и у Биочи постојала караванска станица и у неку руку постала друго подграђе града Бихора.³⁰

Од првих деценија турске власти, главна трговачка сједишта у Горњем Полимљу били су тргови Будимља и Бихор, као и сусједни Никољ – пазар. Током деценија, обим трговине на будимљанском и бихорском тргу опада и преноси се у Никољ – пазар, који се налазио на погоднијем прометном мјесту. Захваљујући погодности свога положаја, он је привукао трговце из Будимље и других мјеста, а нарочито из Бихора, који ће више задржати свој војни значај и прерасти у касабу.³¹

²⁶ Б. Храбак, *Пословни људи Полимља (1350 – 1700)*, Симпозијум Сеоски дани Сретена Вукосављевића III, Пријепоље 1976, 236 – 250.

²⁷ NAD, *Lat. De Foris* 24, foll.10.

²⁸ М. Лутовац, *Бихор и Корита*, – антропогеографска испитивања, Београд 1967, 20, 62;

²⁹ *Историја Црне Горе III/1* Титоград 1975, 516, 567 (М. Васић).

³⁰ М. Лутовац, *Бихор и Корита*, 20, 62.

³¹ *Историја Црне Горе III/1*, 519, 527 (М. Васић).

Marijan PREMOVIĆ

TRADE AND TRADE ROADS IN ŽUPA BUDIMLJA

Summary

In the Middle Ages župa Budimlja was the intersection of roads which used to lead to different directions. The most important road to Budimlja, which caravans from Dubrovnik used, was the one which started from Zeta, passing by the mountain Komovi, then by Dobra Reka, to župa Budimlja, then across village Polica and Bihor, the road lead to village Lagator and farther across Pester near village Đerekare to Sjenica and Ras (Novi Pazar). Budimlja and Bihor used to have their own markets just outside of the town regions and this was confirmed by sources from Dubrovnik as well as the register book from Skadar sanjak. Those markets were the places where trade was carried out and this very proces helped the one which led to urbanization and appearance of people whose jobs were mainly handcraft and trade. The sixteenth century brought up the reduction of trade and it was transfered to Nikolj – pazar, because its location was considered more suitable and according to that busier place.

KEY WORDS: *The Middle Ages, Budimlje, Dubrovnik, trade, caravane roads, markets*