

ČETIRI SLIKE

Dinko Radić, Vela Luka
radicdinko1@gmail.com

Početakom 80-ih godina prošlog stoljeća razgovarajući s djedom na susjednom Visu rekao sam mu kako se namjeravam preseliti u dvadesetak milja udaljenu Vela Luku. On, umirovljeni pomorac, „enciklopedija“ jadranskih morskih puteva, jednostavno mi je rekao da u Veloj Luci nikada nije bio, ali neka mu pozdravim Barčote, Tabaine i sve ostale s kojima je godinama prijateljevao.

Nekoliko godina kasnije djed mi je u jednom od čestih podužih monologa objašnjavao koji bok na Proizdu pruža zaklon od tramuntane, bure ili maestrala, a koji dio Gradine bolje štiti od šiloka. Izrazio sam čuđenje i podsjetio ga kako mi je ne tako davno rekao da nikad nije bio u Veloj Luci. Njegov odgovor je bio – pa i nisam. Značenje odgovora shvatio sam tek godinama kasnije.

Slika prva

Još su antički pisci opisujući plovidbu Jadranom u svojim periplima definirali plovne puteve (rute, rote) koje predstavljaju najkraći, najsigurniji, često i jedini mogući smjer duž obalne plovidbe. Jedina postojeća morska prometnica u ovom dijelu Jadrana, ona je koja od Dubrovnika vodi ravno prema položaju današnjeg grada Korčule, dalje nastavlja prema gradu Hvaru, nakon čega kroz Splitska vrata vodi do Splita (nekada do Salone). Varijante ne postoje. Možda samo napomena da se između Dubrovnika i Korčule pomorac za nevolju može skloniti (ovisno o smjeru vjetrova) u Slano ili u Polače na Mljetu. Sličan položaj imaju Lovište na Pelješcu ili Milna na Braču.

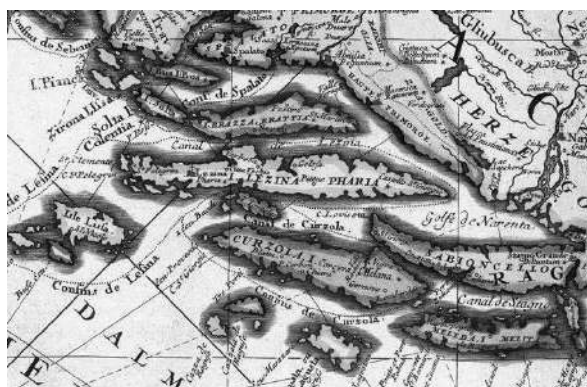
Sva značajnija naselja koja u ovom dijelu Sredozemlja postoje od vremena antičkih civilizacija do danas razvila su se duž spomenute rote i upravo o položaju na dužobalnoj prometnici ovisi karakter

Na većini karata nastalih prije 17. stoljeća zaljev Vele Luke nije prikazan ili je tek naznačen.

Paradoks je još veći kad na karti jasno vidimo npr. crkvicu sv. Jurja i Proizd. Ne treba zanemariti činjenicu da je u vrijeme nakon 16. st. u zaljevu Vela Luka živio za to vrijeme značajan broj stanovnika.

njihovih gospodarstva. Iznimka su aglomeracije Vela Luka - Blato te Stari Grad - Jelsa, ali o njima nakon Druge slike.

Na priloženoj karti, kao i na većini karata nastalih prije 17. stoljeća zaljev Vele Luke nije prikazan ili je tek naznačen. Paradoks je još veći kad na karti jasno vidimo npr. crkvicu sv. Jurja i Proizd. Ne treba zanemariti činjenicu da je u vrijeme nakon 16. st. u zaljevu Vela Luka živio za to vrijeme značajan broj stanovnika, u dnu zaljeva se je nalazilo nekoliko kaštela, a u njima bližoj ili daljnjoj okolini niz seljačkih nastamba. Svakako, radi se prostoru površinom i brojem stanovnika ravnom npr. Lastovu, s etnografskim posebnostima koji se tek počinju otkrivati. Razlog zašto jedna od najvećih jadranskih uvala nije prikazivana na pomorskim kartama leži u spomenutoj činjenici prema kojoj značaj nekog naselja/uvala određuje isključivo činjenica nalazi li se ta točka na pomorskom putu ili ne.



Slika prva. Segment karta Dubrovačke Republike autora Vincenza Marije Coronellija. Kartografska zbirka Pomorskog muzeja u Dubrovniku, objavljeno 1696. g.

Slika druga

Zasigurno jedna od najpoznatijih veloluških razglednica je fotografija Male rive snimljena negdje u godinama koje prethode Prvom svjetskom ratu, s prikazom više drvenih teretnih brodova koji tijekom ljetne sezone tovaru otočne zalihe vina kako bi se podrumi ispraznili i pripremili za prihvat nove berbe. Autor fotografije je uspio ovjekovječiti vrevu, užurbanost, gužvu na dijelu operativne obale pa slobodno možemo pretpostaviti da je donekle slično stanje bilo i na prostoru koji je ostao izvan kadra. Pitanje koje se logično postavlja je: radi li se o nekom posebnom događaju kad se na Maloj rivi sjatio niz brodova ili je riječ o normalnom radnom danu pa je slična fotografija mogla nastati bilo kojeg ljetnog dana nekoliko godina ili desetljeća ranije, ali i nakon toga, odnosno, pitamo se što je početkom 20. stoljeća uzrokom iznimne dinamike u zaljevu kojeg kartografi iz „prve slike“ nisu niti prikazivali?

Odgovor je dobro poznat i leži u činjenici da su u drugoj polovici 19. st. bolesti vinove loze, posebno filoksera (žiložder, žilogriz), uništili europske vinograde ostavivši milijune vinopija bez omiljenog napitka. Dalmatinski otoci su bili podalje od središta pošasti pa kad se jednom smrkne – drugome svane. Cijene ovdašnjih vina su „otišle u nebo“, loza se je sadila doslovno svugdje, u vrlo kratkom vremenu iskrčeno je sve što se iskrčiti moglo, a proizvodnja se višestruko povećala. Kako to svjedoči slika druga, s Male rive se vino u potocima slijevalo prema Trstu i dalje po K.u.K. Monarhiji. U suprotnom smjeru dolazile su rijeke fjorina i krana pa iz tog vremena potječe većina reprezentativnih kamenih zdanja ne

Što je početkom 20. stoljeća uzrokom iznimne dinamike u zaljevu kojeg kartografi iz „prve slike“ nisu niti prikazivali? Kako to svjedoči slika druga, s Male rive se vino u potocima slijevalo prema Trstu. U suprotnom smjeru dolazile su rijeke fjorina i krana... Tih nekoliko desetljeća vrijeme su neslućenog prosperiteta.

samo na Korčuli nego i širom Dalmacije. Tih nekoliko desetljeća vrijeme su neslućenog (danas pomalo zaboravljenog) prosperiteta.

I onda je, oko 1912., bubica žilogriz došla do otoka. Vinogradi su nestali, nastali su i fjinini. Brodovi su i dalje dolazili, ali sada su se punili ljudima koji su „trbuhom za kruhom“ odlazili u prekomorske krajeve. Nastupila je, kako bi se to danas reklo – recesija.¹

Slika treća

Kao što je nekada pojava filoksera u Europi pogodovala korčulanskom vinogradarstvu, a posljedično gospodarskom razvitku i političkom osamostaljivanju Vele Luke, tako je opredjeljenje da se nakon Drugog svjetskog rata Jugoslavija usmjeri na domaću proizvodnju na sličan način rezultiralo razvojem industrije, gradnjom više tvorničkih hala i osiguravanjem egzistencije brojnom stanovništvu. Sveprisutni prosperitet bio je limitiran samo vizijama političkih garnitura koje su upravljale mjestom. Izgledalo je da napretku nema kraja.

Nekoliko desetljeća kasnije sve se je gotovo preko noći urušilo. Usmjerenost na tržišno

¹ Ostalo je neodgovoreno pitanje zašto se i van spominjanih pomorskih puteva razvijaju neka značajna naselja, posebno aglomeracije Vela Luka - Blato i Stari Grad – Jelsa na Hvaru. Odgovor leži u činjenici da se nalaze pored značajnih plodnih površina koje su nekada mogle prehraniti lokalnu zajednicu, a od sredine 19. st., kada dolazi do velikog povećanja vinske produkcije, doživljavaju snažnu demografsku ekspanziju.



Slika druga. Mala riva. Fotograf i izdavač Ernesto Furlani (početak 20. st.)

Ironijom sudbine spomenicima kulture proglašavamo zapuštene meje i polusrušene tvornice. Lijepo je znati da su nam djedovi i pradjedovi, boreći se za opstanak – stvarali kulturna dobra.

gospodarstvo i nemogućnost profitabilnog uklapanja u tokove svjetske trgovine ispraznili su tvorničke hale.

Danas sudbinu zbog neekonomičnosti zapuštenih, borovom šumom obraslih vinogradarskih terasa slijede prazni industrijski pogoni. Jedno i drugo samo su ostaci nekad kurentne, a vremenom urušene gospodarske djelatnosti. Ironijom sudbine spomenicima kulture proglašavamo zapuštene meje i polusrušene tvornice. Lijepo je znati da su nam djedovi i pradjedovi, boreći se za opstanak – stvarali kulturna dobra.

Sliku napuštenih tvornica namjerno ne prilažemo. Ta je slika i previše živa u očima suvremenih promatrača da jezivom stvarnošću ispunjava svakodnevicu protkanu nostalgичnim sjećanjima. Možda bi ilustrativnija bila današnja slika Male rive, nekada važne karike u lancu punjenja proračuna Dvojne Monarhije, a danas tek vez za desetak lokalnih sportskih plovila. Barem još uvijek nije zaštićena kao spomenik kulture, a nisu ni plovila!

Slika četvrta

Recentno kartografsko mapiranje mahom stambenih objekata, najčešće turističke namjene, na prostoru od Vele Luke do Privale, otkriva smjer urbanizacije. Tendencija je jasna, Vela Luka bježi iz dna zaljeva, premješta se na uzobalne rubove svog prostora, osvaja donedavno puste uvale i predjele optički povezane s morem. Razmještaj i gustoća objekata ukazuju na gospodarskom realnošću uvjetovanu disperziju koja će neumitno rezultirati slabljenjem središnjeg naselja i njegovim pretvaranjem tek u servisnu zonu. Trenutna „nova realnost“ savršeno se uklapa u napuštanja užih



Slika četvrta. Izrada prostornih i neprostornih baza podataka općine Vela Luka. Geodetski zavod Rijeka. Segment Gradina – Stani izdvojio D.R. Bijela točka je jedan objekt.

urbanih jezgara, da bi u isto vrijeme turistifikacija postupno dezintegrirala matično urbano naselje razlažući ga na nukleuse od kojih je centrifugalnom silom prije jedva dva stoljeća i nastalo.

Ima li potrebe i mogućnosti boriti se protiv trenda slabljenja središta, a jačanja nekog novog središta? Priložena slika zorno pokazuje kako se Vela Luka puzajućim korakom odmiče od dna zaljeva i približuje ranije spominjanoj *roti*, prirodnom položaju buduće trajektne luke, buduće marine i buduće novoj turističko/servisnoj zoni. Trajekt koji će pristajati u Privali bliže je kopnu za najmanje dvije nautičke milje. Ako to pomnožimo s dva dolaska i dva odlaska pa s 365 dobiva se godišnja ušteda od 5,500 kilometara. Katamaran bi mogao pristajati na Maloj rivi.

Trenutno gospodarski u velikoj mjeri ovisimo o turizmu. Hoćemo li se prilagoditi, Vela Luku približiti točki protoka ljudi i kapitala, a na taj način ljude i kapital privući i u dno atraktivne vale, ostaje za vidjeti.

*Vela Luka se puzajućim korakom odmiče od dna zaljeva i približuje ranije spominjanoj *roti*, prirodnom položaju buduće trajektne luke, buduće marine i buduće novoj turističko/servisnoj zoni. Trajekt koji će pristajati u Privali bliže je kopnu za najmanje dvije nautičke milje što čini godišnju uštedu od 5,500 kilometara.*