

OSNOVE POLOŽAJNOSTI GORSKOG KOTARA: PRILOG POVIJESNOM ZEMLJOPISU

RADOVAN PAVIĆ

Iako u današnjoj hrvatskoj geografiji prevladavaju analitički pristup i sadržaj, dok su regionalne sinteze i kompleksnost pomalo zapušteni, regionalna geografija još uvijek predstavlja nezaobilazni geografski (dakle, kompleksni) pristup prostoru. (Zbog čega je danas regionalna geografija zapuštena, potpisanom je jasno, ali o tome ne želi govoriti). Pri tome – regionalna geografija je zanimljiva u oba svoja vida, dakle, i onom suvremenom, ali i onom povijesno-geografskom. Oba su pristupa vrlo zahtjevna, a onaj povijesno-geografski naročito. Da bismo se lakše približili raščlambi nekih vidova u okviru povijesnog zemljopisa, može biti korisno barem naznačiti neke osnovne vidove koji su nezaobilazni u svakoj regionalnoj raščlambi.

Jedan od temelja (za potpisanog on je od izuzetne važnosti) svake regionalne raščlambe jest položajnost (smještaj i položaj) nekog prostora. Ta se položajnost nikako ne može apsolvirati, istina, obveznim, ali najčešće samo kratkim uvodnim odlomkom uobičajeno posve deskriptivnog i nemuštog karaktera, koji ne prelazi granice uvodnih napomena prije one „glavne“ raščlambe. Za razliku od ovog – shvaćanje je potpisanog posve suprotno: položajnost mora biti posebno poglavlje koje nije nikakav uvod, nego se ubraja u meritum, a to je lako dokazati:

Prvo, a) položajnost se bavi prostornim odnosima, a to je jedna od samih biti i temelja geografije.

b) položajnost je važna za organizaciju prostora, tj. života u prostoru

c) položajnost je jedan od najvažnijih utjecaja kojima prostor djeluje. I – najzad –

d) položajnost najviše dolazi do izražaja u geopolitičkim/geostrateškim i prometnim vidovima, a to ima životno značenje.

U okviru navedene položajnosti, posebno treba razlučiti i naglasiti osobine centraliteta i periferičnosti: tako s jedne strane središnjost može biti topografska/lokacijska i

funkcionalna, pri čemu ne mora postojati poklapanje, dakle, ta dva vida ne moraju biti i ujedinjeni. Tako se u Zagrebačkoj regiji ne poklapaju njezina topografska periferičnost s funkcionalnom središnjošću. Za razliku – Gorsko-kotlinska Hrvatska (Gorski kotar i Lika) ima topografsku središnjost, ali ne i onu funkcionalnu.

Drugo – veliko značenje u svakoj regionalnoj analizi ima pomicanje životnih težišta ovisno o povijesnim razlozima, drugim riječima – valja voditi računa o životnoj dinamici u prostoru.

I konačno – *treće*, u svakoj analizi mora biti prisutan i uveden u razmatranje i vremenski čimbenik, što znači: treba promatrati tekuće/suvremene procese, ali i elemente zakašnjelosti, kao i utemeljenja za budućnost.

POLOŽAJ GORSKO-KOTLINSKE HRVATSKE U OKVIRU HRVATSKO-UGARSKE, SRBIJANSKE, BUGARSKE I BIZANTINSKE DRŽAVNOSTI

Iako razmatranja na način: „Što bi bilo, kad bi bilo...“ ne pripadaju znanosti, nije naodmet spekulirati o političkoj slici Balkanskog poluotoka (i rubova) u slučaju da nije uslijedilo osmanlijsko osvajanje (vidi zemljovid br. 1). U svezi s navedenim, za našu je temu važno uočiti geografski položaj sjeverne, sjeverozapadne i zapadne Hrvatske (bez Istre) – taj se položaj (u tome i Gorskog kotara) odlikuje i topografskom i funkcionalnom periferičnošću. Ta je konstatacija važna, jer će se zbog osmanlijskih osvajanja prilike bitno promijeniti – tako će se, iz tog razloga, životna težišta premješati sa jugoistoka prema sjeverozapadu, zbog čega će Gorski kotar (zadržavajući i dalje

topografsku periferičnost u Hrvatskoj) primiti neke središnje funkcije *sui generis*, tj. one prometne.

S navedenim, otvorili smo zapravo jedno važno povijesno i političko-geografsko pitanje, koje glasi: u hrvatskom etnikumskom dvojstvu (Primorska i Panonska Hrvatska), gdje bi bilo logično u međuprostoru očekivati nastanak jedne hrvatske središnje regije, gdje bi se poklopili topografska i funkcionalna središnjost – odgovor je pri tome dosta jednostavan: pa negdje u međuprostoru između te dvije cjeline, a to je prostor uglavnom zapadne Bosne između Pokuplja/Pounja/Povrbasja/Povrbanja. To je prostor središnje lokacije, etnički je bio hrvatski i imao je dva važna prometna koridora – pounjski i povrbaški. I upravo bi taj prostor mogao odigrati ulogu spojnice logične u uvjetima postojanja dvaju hrvatskih rubnih životnih težišta, onog primorskog i onog panonskog. Za Osmanlija, to je najvećim dijelom tzv. **Turska Hrvatska** u Bosni, što apsolutno nema nikakvu negativnu konotaciju, nego su naziv dali europski autori 16. st., u skladu s realnostima: to je dio povijesne Hrvatske u onodobnoj Turskoj. Međutim, sa osmanijskim prodorom, takva organizacija prostora više nije bila moguća: etnički i religijski sastav stanovništva je bitno promijenjen, stari su putevi nestali ili su zapušteni, a centri životnosti su se počeli dislocirati prema sjeverozapadu. Ali, otvorile su se zato druge mogućnosti koje su se pokazale realnima: naime, životna se dinamika pomaknula prema Gorskog kotaru, koji počinje dobivati novo prometno značenje između Panonije-Siska-Karlovca i Riječkog zaljeva. Nestankom osmanlijske opasnosti u 17./18.st., životni su tokovi i interesi preusmjereni prema sjeverozapadu. A posljedica je bila jasna: nekada i topografski i funk-

cionalni periferni gorski prostor ostao je, istina, topografski i dalje periferičan, ali je poprimio neke uloge i značajke središnjosti. Zbog promjena etničkog sastava, Hrvatska je definitivno izgubila mogućnost da ostvari neku središnju životnu jezgru u kojoj bi se topografska i funkcionalna središnjost poklopili, i tako je ostalo do danas.

Periferičnost i središnjost Gorskog kotara u skladu su s uvođenjem u igru i vremenskog činioca – što znači: Gorski kotar je, kao goranski prag, za svoje životno aktiviranje morao čekati, *prvo*, nestanak osmanlijske opasnosti, zatim, *drugo*, početak aktivnije životne dinamike na pravcu Panonija-Riječki zaljev, i to upravo u doba kada je „moderna“ cestovna faza postala aktualnom, čime Gorski kotar postaje dio važne životne okosnice Zagreb-Karlovac-Rijeka/Sušak/Bakar. A za cestovnu fazu tu su postojale prednosti: dinarska je prečaga tu najuža, visine prijevoja nisu diskvalificirajuće (Gornje Jelenje 882 m), izrazita je blizina životnim središtima na Kvarneru, postoji kontinuitet Zrinsko-frankopanskih posjeda, važni su novi gospodarski impulsi (šumarstvo, makar i u rukama stranaca). Dakako, prisutni su i nedostaci: već je ranije formirana mreža glavnih urbanih središta (Rijeka-Ogulin-

Karlovac), agrarne su mogućnosti skromne, rudarstvo je prikladno samo za male, uglavnom lokalne feudalne razmjene, što novom dobu nije potrebno, prometnice su, istina, važne, ali samo u provozu, nema križišne uloge, jer je ona na pravcu Slovenija-Bosna nezanimljiva i nepotrebna, austrijsko-slovenski prometni pravac Beč-Trst-Pula (Južna željeznica 1857.) je bitna konkurencija, spoj Rijeke s Južnom željeznicom 1873. zaobilazi Gorski kotar, za veze s Bosnom Sloveniji više odgovaraju Karlovac i Zagreb, čemu treba dodati i to da je najmodernija cestovna faza (20./21.st.) također zakašnjela i da ima prvenstveno tranzitni značaj, koji više koristi Zagrebu i Rijeci, nego Gorskog kotaru, važno prometno križište (Bosiljevo) je izvan Regije: dakle, današnje su prilike i mogućnost skromne, a takva je i perspektiva, što, međutim, nije samo problem Gorskog kotara, nego i čitave Hrvatske, koja nema prave i prosperitetne životne mogućnosti, a nema zato jer je rasprodajom Hrvatske (što će najvjerojatnije biti dovršeno ulaskom u Euniju) izgubljena povijesna šansa za puno državotvorno/gospodarsko/životno ostvarenje, zbog čega će građani Hrvatske živjeti u gospodarski tuđoj državi, kao polukoloniji na usluzi strancima.