

Infrastrukturni projekti i društveno-kulturno oblikovanje prostora u Gorskom kotaru

Jarec, Morana

Doctoral thesis / Disertacija

2021

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

<https://doi.org/10.17234/diss.2021.8597>

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:131:844484>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-08-01**



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

Morana Jarec

**INFRASTRUKTURNI PROJEKTI I
DRUŠTVENO-KULTURNO
OBLIKOVANJE PROSTORA U
GORSKOME KOTARU**

DOKTORSKI RAD

Zagreb, 2021.



Sveučilište u Zagrebu

Filozofski fakultet

Morana Jarec

**INFRASTRUKTURNI PROJEKTI I
DRUŠTVENO-KULTURNO
OBLIKOVANJE PROSTORA U
GORSKOME KOTARU**

DOKTORSKI RAD

Mentorica:

dr. sc. Valentina Gulin Zrnić, izv. prof.

Zagreb, 2021.



Sveučilište u Zagrebu

Faculty of Social Sciences and Humanities

Morana Jarec

INFRASTRUCTURAL PROJECTS AND SOCIO-CULTURAL CONSTRUCTION OF SPACE IN GORSKI KOTAR

DOCTORAL THESIS

Supervisor:

Associate Professor Valentina Gulin Zrnić, PhD

Zagreb, 2021

Informacije o mentorici

Dr. sc. Valentina Gulin Zrnić, znanstvena savjetnica u Institutu za etnologiju i folkloristiku u Zagrebu te naslovna izv. profesorica, magistrirala je povijest (Central European University) te etnologiju i kulturnu antropologiju na Sveučilištu u Zagrebu gdje je i doktorirala 2004. godine.

Vodila je i/ili sudjelovala u radu niza istraživačkih nacionalnih i međunarodnih projekata: *Urban Futures: Imagining and Activating Possibilities in Unsettled Times* (HRZZ 2020. –); *Urbani procesi i identiteti* (IEF 2017. –); znanstveno-umjetnički projekti u programu Kreativna Europa, *Network of Cities for Artistic Creation* (2016. – 2019.); *Stvaranje grada: prostor, kultura i identitet* (HRZZ 2014. – 2018.); *Triplex Confinium* (1997. – 2001.); *Suvremeni kulturni tijekovi i oblikovanje zajednica i identiteta* (MZOS 2007. – 2013.); *Etnografija suvremene svakodnevice i procesi identifikacije* (MZOS 2002. – 2006.) i *Etnografija Hrvatske: tradicija, folklor, identitet* (MZOS 1996. – 2002.). U više je navrata studijski boravila na inozemnim sveučilištima (University of Oxford, Oxford Brookes University, University of Leicester). Teme znanstvenog interesa su antropologija prostora, urbana antropologija, transformacije javnih prostora, urbana održivost, javne politike, upravljanje i građanska participacija. Autorica je i urednica deset knjiga i četrdeset znanstvenih članaka te brojnih stručnih radova. Obnašala je dužnost urednice te glavne urednice časopisa *Etnološka tribina*, a za svoj je urednički rad i doprinos domaćoj i međunarodnoj vidljivosti hrvatske etnologije i kulturne antropologije godine 2016. primila posebnu nagradu Hrvatskog etnološkog društva. Članica je strukovnih društava (HED, SIEF, InASEA, EAUH). U stručnom i primijenjenom radu, surađuje sa civilnim udrugama, školama i umjetnicima.

Zahvale

Najveća hvala mentorici, dr. sc. Valentini Gulin Zrnić, koja me predano vodila kroz završni dio poslijediplomskog doktorskog studija, na svim čitanjima, komentarima i savjetima, ali i na podršci, pristupačnosti i ekspeditivnosti.

Hvala ravnatelju Instituta za antropologiju, dr. sc. Saši Missoniu, koji mi je omogućio pohađanje poslijediplomskog doktorskog studija.

Hvala gospodinu Mirenu Androiću na pozivu u Gorski kotar, na Lujzinsku cestu i Lokvarsko jezero.

Hvala svim dobrim ljudima Gorskog kotara koji su me primili u svoje domove i pristali sudjelovati u istraživanju, kao i mojim putnicima, na razgovorima koji su ponekad trajali i satima.

Velike zahvale upućujem kolegama iz Instituta za antropologiju, u prvom redu dr. sc. Ani Perinić Lewis, s kojom sam provela jedno od prvih terenskih istraživanja u Gorskom kotaru te koja me ohrabivala u istraživanju i pisanju disertacije te mi pomagala savjetima. I drugim kolegama iz Instituta, hvala što su čitali dijelove disertacije, prevodili s njemačkog i talijanskog jezika, pomagali mi s pronalaskom literature i rješavanjem nedoumica.

Dugujem hvala i nastavnicima uključenim u program poslijediplomskog doktorskog studija etnologije i kulturne antropologije Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu koji su mi u raspravama o temi disertacije otkrivali nove perspektive.

Hvala mojoj obitelji na svojoj pruženoj potpori.

Sažetak

Rad je kulturnoantropološka analiza suodnosa velikih infrastrukturnih projekata u Gorskom kotaru s populacijom i krajolikom. Primjenom kvalitativnog etnografskog metodološkog okvira, analiziraju se prakse, naracije, sjećanja, mašta i osjećaji u kontekstu tri infrastrukturna projekta: Lujzinska cesta, građena od 1803. do 1811., koja spaja gradove Rijeku i Karlovac; brana u Lokvama s akumulacijskim jezerom, građena od 1952. do 1955; i autocesta Rijeka – Zagreb, građena od 1970. do 2008. godine. U skladu sa suvremenim kulturnoantropološkim pristupima društveno-kulturnog oblikovanja prostora te kroz povijesni i političko-ekonomski kontekst, cilj je pokazati transformaciju prostora pod utjecajem infrastrukture. Istraživanje doprinosi razumijevanju značenja infrastrukture za društvo te povezuje tehnološki, kulturni i društveni segment infrastrukturnih projekata u ruralnom kraju.

Ključne riječi: infrastruktura, Gorski kotar, transformacija prostora, stvaranje mjesta

Summary

The dissertation is a cultural anthropological analysis of the relationship between large infrastructural projects, population and landscape in the mountainous region of Gorski Kotar situated in the western part of Croatia. By applying qualitative ethnographic methodological framework, practices, narratives, memories, imagination, and emotions are analysed within the context of three pieces of infrastructure: the Lujzijana road (built 1803 – 1811) connecting cities of Rijeka and Karlovac; a dam in Lokve with an artificial lake (built 1952 – 1955); and the Rijeka – Zagreb highway (built 1970 – 2008). These infrastructural projects were built in different economic and political systems as projects of modernization: Austrian-Hungarian Monarchy, socialist Yugoslavia, and Republic of Croatia.

Since the 15th century, with its trails and paths, Gorski Kotar has been a transit corridor between continental Croatia and north Adriatic ports. First modern gravel roads were built in the 18th century. The construction of the Lujzijana road in the beginning of the 19th century, marked a turning point in development of the region. In this period, the village of Lokve, situated in the central part of the region, along with many other settlements alongside the Lujzijana road, rapidly grew and developed. In the 1950s, as a part of the hydroelectric power plant Vinodol, the dam on the river Lokvarka was built in the municipality of Lokve and a large accumulation lake was created between Lokve and the village of Mrzla Vodica. Because of the construction of the dam, inhabitants of the settlements that were to be flooded were relocated. This endeavour also caused a part of the Lujzijana road to be flooded. The construction of the dam marked a major spatial transformation and disturbed the traffic system of the municipality of Lokve, even though a bypass was built, called the *New Lujzijana road*. The Rijeka – Zagreb highway, finished in 2008, also passes through the area of the municipality of Lokve. The highway's influences have brought and still continue to bring significant changes into lives of the inhabitants of the region of Gorski Kotar.

Because all three forms of the infrastructure – the Lujzijana road as a historical road, the dam and accumulation lake, and the modern highway – physically and influentially intertwine in the area of Lokve, the municipality of Lokve was chosen as the main focus of the research and the main location of the fieldwork. However, the fieldwork was conducted as a *multi-sited ethnography* in order to ethnographically explore a circulation of cultural meanings in time and space, as well as micro and macro processes that shape the social space of the region (Marcus 1995). Under this strategy, fieldwork was conducted on nine other locations, and, besides semi-

structured interview, participant observation and autoethnography, the analysis was also based on archival material, newspaper articles, poetry, diverse publications and official documents, maps, photographs, internet research and quantitative data, with the goal of capturing lived experience and polysemic meanings (Rodman 1992) of the built environment for different people through time.

Even though every road and dam has standard technical characteristics, no road or dam are universal categories, but are socially and culturally produced and constructed (Dalakoglou 2017: 11). Infrastructure explored as social space offers a productive way of understanding how space is shaped, reshaped, and transformed into a symbolic place. However, the focus is not on infrastructure *per se*, but on people's relationship with the infrastructure. Space of the infrastructure in this research considers material and immaterial elements: it is the space of the Lujzijana road, the dam on river Lokvarka and the Lokvarsko lake, the Rijeka – Zagreb highway, the space that is under influence of infrastructure (landscape, settlements, region), as social, cultural and symbolic reproductions.

The main goal is to explore the ways of construction of relationship between people and their surroundings, meanings inscribed in the space of infrastructure, experience and memories contained in the space of infrastructure, to show and understand the transformation of space under the influence of infrastructure on a symbolic level. To achieve these goals, the following research questions were determined: How space is transformed on symbolic level under the influence of infrastructure?; How are the meanings of infrastructure inscribed in space?; What kinds of relationships exist between people and infrastructure?; How does infrastructure affect people?; How people experience and perceive infrastructure and their influences?; How people act in the context of infrastructure and its influences?; How are the meanings of infrastructure narrativised?; How are memories, feelings and affects as products of life with infrastructure practiced and circulated?; In what ways meanings of infrastructure depend on political, economic and social context?

In accordance with contemporary cultural anthropological approaches and historical, political and economic context, a multiconceptual frame of *spatializing culture* (Low 2017) is used to achieve these goals through its concepts: social production of space, social construction of space, embodied space, discourse and language, emotion and affect, and translocality.

Every infrastructural project is marked with the promises of modernization and progress, and once built, is a novel element in the space. Infrastructure is changed over time: its materiality, according to social and political perturbations, in relation to other built infrastructure, and – consequently – by the perception of those who build it, use it or live by it. The research shows that the construction of new infrastructure sometimes has negative effects on space and the community, generating inequalities. The Lujzijana road brought progress and prosperity to the settlements along its route, but over time it changed its status. In the second half of the 19th century, the reduction of traffic on the Lujzijana road was influenced by the construction of the Karlovac – Rijeka railway, so the Lujzijana road lost its value. This led to a change in the economic structure of the community that was built around the Lujzijana road. The construction of the dam on Lokvarka and the creation of accumulation lake was fatal for a part of the municipality of Lokve. People had to move out and settlements were destroyed. Although a bypass road was built as a compensation for the Lujzijana road's flooded part, the new organization of the transport system further damaged the municipality, and some parts became isolated. With the completion of the construction of the Rijeka – Zagreb highway, which took the traffic off the Lujzijana road, the Lujzijana road began to be perceived as a cultural heritage. Although the Rijeka – Zagreb highway passes through Gorski kotar, it actually bypasses the region, it acts on it as a “tunnel” (Graham and Marvin 1996) and the highway hubs as access points polarize the region (Lukić, Opačić and Zupanc 2009). Because of this, the transit tourism that was developed in the second half of 20th century around the new Lujzijana road was destroyed and emigration to urban centres outside the region continued (Knežević and Grbac Žiković 2013; Feletar 2016). Although greater use of the touristic potential of Gorski Kotar was predicted, it turned out to be completely the opposite. Thus, the Rijeka – Zagreb highway is often seen by local population as disabling factor of regional development.

The affective relationship that people have with the space of the Lujzijana road and the space of the dam and the lake arises from the historical and social context, their materiality and different notions and memories. Affective relationship is expressed through language and text, and research has shown that writing and speaking about the Lujzijana road and its surroundings vary among travellers in the past, local community, and modern travellers. The local population expresses the affect associated with infrastructure through feelings, talking about it, naming, remembering, but also through movements, behaviours, practices and aspirations. Thus, the touristic activities of local associations and the population that arose from the affect reflect their own identity, which in Gorski Kotar is deeply rooted in the connection with the roads. Efforts

to turn the Lujzijana road into a tourist product, as well as the lake, stems from the affective relationship of the local population towards infrastructure. The Lujzijana road, conceived as a cultural route, would enable the spread of this affect to visitors, travellers, and tourists. However, insufficient funding of tourist activities – in addition to the existing poor demographic situation and the organization of the traffic system – deepens the feeling of isolation and marginalization by the state.

The area of the dam on river Lokvarka and accumulation lake has ambivalent meanings for the local population. It represents a space of nostalgia, sadness and melancholy when it comes to planned emigration, settlements that once existed there and the flooded part of the Lujzijana road. In contrast, the time of building of the dam represents joyful memories, despite hard physical work and occasional unfortunate events. Some consider that project of the dam was crucial for the exploitation the region's hydropotential and electricity production, as a part of the modernization of the state, and that great touristic potential is gained. On the other hand, some consider that it marked the point when people started to move, that is, that marked the point when "villages began to die". A special event in expressing but also creating an affective relationship with the dam, the lake, and their immediate surroundings was marked in 2001 when the lake was drained. The remains of houses, streams and the Lujzijana road were revealed once again. By moving through the lake bottom and through diverse practices, local population was striving to preserve social memory, both of the former settlements and of the time of the construction of the dam. Generations who were not contemporaries of those periods, used the space of the lake as an inspiration to imagine how it once was back then.

The space of the Lujzijana road, the Rijeka - Zagreb highway, and the space of a vehicle, as spaces of mobility, were also explored in the context of differentiation of "places" and "non-places" (Augé 1995). Even though it may seem that the Lujzijana road, with its connection to identity and history, is a true "place", highway that lacks these characteristics can be seen as a "non-place". The same applies to driving on the highway: all highways look the same, service areas by it serve only to facilitate traffic, and the only contact with surroundings is through the window and traffic signs. By employing a strategy of "the fieldwork in the car", this research contributes to refutation of the theory of "non-places" and needlessness of differentiation of "places" and "non-places" (Merriman 2004, 2007). Research shows that modern travelling on any road is very much the same, even though different roads can produce different meanings for different people in different times. By people's memories, practices, and experiences, as

social interactions mediated through infrastructure, the space of mobility is constantly (re)shaped.

Transformation of space under the influence of infrastructure on symbolic level occurs based on social, historical and political context and people's experiences, perceptions, ideas, imagination, feelings, memories, movements and practices. Symbolic meanings are inscribed into the space of infrastructure through affective relationship with it which is narrativised and circulated by speaking and writing about it, but also by the way it is done. The symbolic meanings of infrastructures are inscribed into space and circulated through people's movement and practices, as well: walking through the drained lake, commemorating past events, transmission to younger generations, touristic visit to the Lujzijana road organized by local association with the local population, activities associated with aspirations of turning infrastructure into touristic product, driving, but also stopping while travelling. Infrastructure has life-worth meanings for inhabitants of Gorski kotar – on personal level, level of community, region and state. Infrastructure in Gorski Kotar, in different places and different times was and is a life determining factor. Even though infrastructure is seen as development and progress, it changes the everyday life in complex ways.

Each infrastructure has different meanings for an individual or group of people. Historical and social circumstances, the relationship of different infrastructure, and lived experience at different times generate some new meanings and constantly (re)shape the space of infrastructure. Cultural anthropological research of such complex relationships of the built environment, technology, institutions, community and individual, through diachronic and synchronic approach, is an understanding of translocal processes present in the past and present modernization projects of infrastructure construction and renovation, and those yet to be planned.

Key words: infrastructure, Gorski Kotar, transformation of space, place-making

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. TEORIJSKO-METODOLOŠKO OKVIR	8
2.1. Multilokalna etnografija	8
2.2. Oprostornjavanje kulture.....	12
2.3. Mjesto i nemjesto.....	18
3.3. Antropologija i infrastruktura	21
3. METODE I GRADA	26
4. DRUŠTVENA PROIZVODNJA PROSTORA	31
4.1. Gorski Kotar	31
4.1.1. Općina Lokve.....	43
4.1.2. Lujzinska cesta	53
4.1.3. Brana i Lokvarsko jezero	65
4.1.4. Autocesta Rijeka – Zagreb	74
4.2. Infrastruktura, demografija i privreda.....	79
4.3. Infrastruktura i modernizacija	89
5. DRUŠTVENO OBLIKOVANJE PROSTORA	99
5.1. Infrastruktura i transformacija prostora: općina Lokve	99
5.1.1. Od Lokava do brane	104
5.1.2. Ispod brane i prostor Lokvarskog jezera.....	122
5.1.3. Mrzla Vodica	128
5.2. Infrastruktura kao afektivni krajolik	140
5.2.1. O Lujzinskoj cesti s divljenjem, ponosom i ljubavlju	141
5.2.2. O brani i Lokvarskom jezeru sa sjetom i radošću	159
5.4. Infrastruktura u turističkoj ponudi.....	181
5.5. Paradoks infrastrukture	196
5.5.1. Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb.....	198

5.5.2. Gorski kotar i (i)mobilnost	214
5.6. Putovanje i prostor mobilnosti.....	223
6. ZAKLJUČAK.....	244
7. POPIS KRATICA, SLIKA, TABLICA I GRAFIKONA	248
8. POPIS LITERATURE.....	256
9. ŽIVOTOPIS I POPIS PUBLIKACIJA.....	273

1. UVOD

Polazeći iz kulturnoantropološke perspektive, u ovome radu analiziram i interpretiram društveno-kulturni odnos ljudi i izgrađene okoline. Fokus disertacije je na istraživanju življenih iskustava, predodžbi, stavova, ideja, imaginacije, osjećaja, sjećanja, kretanja i praksi povezanih s tri infrastrukturna projekta koja su obilježila prostor, vrijeme, zajednicu i život u Gorskom kotaru u razdoblju od dva stoljeća.

Gorski kotar je prostor koji, zemaljskim putem, pruža jedinu mogućnost za povezivanje unutrašnjosti Hrvatske, time i Središnje Europe, i sjevernojadranske obale. Iako su povijesno njegov rubni položaj, izoliranost i slaba agrarna osnova otežavali njegovo uklapanje u gospodarski i politički život Hrvatske (Pavić 1981: 12), jačanjem frankopansko-zrinskog feuda na okosnici između Međimurja i Kvarnera, od 15. do 17. stoljeća, stvaraju se uvjeti u kojima bi goranski kraj mogao postati značajniji čimbenik. Zbog jakih političko-gospodarskih interesa Austrije i Ugarske usmjerenih prema sjevernojadranskim lukama, upravo najkraćim putem, od 18. stoljeća ispoljava se njegova velika privlačnost i tada počinje izgradnja kolskih makadamskih cesta. Na razvoj prometnica u Gorskom kotaru, osim geografskih obilježja, utjecale su društvene, političke i gospodarske prilike te povijesne mijene. Prve makadamske ceste kroz Gorski kotar udahnule su novi život naseljima kroz koja su prolazile i koja su doticale, ubrzale su razvoj Gorskoga kotara, njihove trase su se tijekom vremena mijenjale i modernizirale te i danas imaju veliko značenje u životima njegovih stanovnika. Gradnja autoceste kroz Gorski kotar u drugoj polovici 20. stoljeća označila je razdoblje novih promjena u prostoru, životima lokalnog stanovništva i korisnika cesta. Prometna mreža je važan preduvjet za regionalni razvoj, no ona i diferencira prostore u one pristupačne i perspektivne i one nepristupačne i neperspektivne (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 155). Prometna infrastruktura ima tako kompleksno značenje za Gorski kotar, prostor poznat kao tranzitni koridor, a ceste su duboko ukorijenjene u identitet njegovih stanovnika ujedinjavajući njegovu opću, ljudsku, prostornu, gospodarsku i etnografsku situaciju: „Sva zanimanja vezana uz staze, puteve, ceste i moderne prometnice, kompletiraju predodžbu goranske ličnosti i mogu poslužiti za etnografska zaključivanja.“ (Gotthardi-Pavlovsky 1981: 361).

Tako se u ovom istraživanju radi o dvije prometne infrastrukture: Lujzinska cesta koja prolazeći kroz Gorski kotar povezuje Rijeku i Karlovac, a građena je u razdoblju od 1803. do 1811. godine, te autocesta Rijeka – Zagreb, čija je gradnja započela 1970., a završena je 2008. godine. No, osim prometnih infrastruktura, razmatra se i brana na potoku Lokvarki s akumulacijskim,

Lokvarskim, jezerom,¹ građena u razdoblju do 1952. od 1955. godine. Brana na Lokvarki izgrađena je u naselju Homer, u općini Lokve koja se nalazi u središnjem dijelu Gorskog kotara, a jezero zauzima više od 2 km² površine. Zbog jezera su planski potopljeni dijelovi naselja Homer i Mrzla Vodica, zaselak Srednji Jarak i 5,5 km Lujzinske ceste. Istovremeno s gradnjom brane, osim brane, omladinske radne akcije (ORA)² gradile su i novu Lujzinsku cestu, kao zamjenu za njezin potopljen dio. Navedeni projekti građeni su u različitim ekonomsko-političkim sustavima kao dio modernizacijskih projekata Austro-Ugarske Monarhije, socijalističke Jugoslavije³ i samostalne Republike Hrvatske.

Unatoč tehničkim karakteristikama koje određuju cestu, most, vodovod ili bilo koju drugu vrstu infrastrukture, niti jedna cesta ili brana nije ista i univerzalna kategorija, već je ona društveno i kulturološki uvjetovana (Dalakoglou 2017: 11). Pogodno je zato infrastrukturu promatrati kao *društveni prostor*, upravo stoga što u fokusu nije sama infrastruktura, nego kompleksni međuodnos infrastrukture, krajolika i zajednice. Dakle, u fokusu je ljudski odnos prema infrastrukturi koji otkriva značenja koja joj ljudi pridaju, odnosno oblikuju, preoblikuju i mijenjanju *prostor infrastrukture* u značenjska mjesta. Prostor infrastrukture u ovom radu tako označava i materijalne i nematerijalne elemente: to je prostor Lujzinske ceste, autoceste Rijeka – Zagreb, brane na Lokvarki i Lokvarskog jezera te prostor na koji navedena infrastruktura utječe (krajolik, naselja, regija), a koji su društveno, kulturno i simbolički reproducirani.

U društvenim i humanističkim znanostima, tako i u etnologiji i kulturnoj antropologiji, devedesetih godina 20. stoljeća događaju se paradigmatički obrati koji u istraživanje uvode nova promišljanja prostora i prostornosti (engl. *spatial turn*) te kretanja i mobilnosti (engl. *mobility*

¹ Akumulacijsko jezero je umjetno jezero za prikupljanje vode i njezino zadržavanje za proizvodnju električne energije ili opskrbu pitkom vodom. Lokvarsko jezero, kao dio hidroenergetskog sustava Vinodol, koristi se isključivo za proizvodnju električne energije. Prvotno se nazivalo *Omladinsko*, a od osamostaljenja Hrvatske, naziva se *Lokvarsko*. Na nekim zemljopisnim kartama i dalje se može vidjeti naziv *Omladinsko*, a posebno je taj naziv u upotrebi kod lokalnog stanovništva.

² Omladinske radne akcije (ORA) označavaju masovne kolektivne radne akcije koje su organizirale i provodile vlasti bivše Jugoslavije koristeći mlade dobrovoljce okupljene preko Saveza socijalističke omladine. Najčešće su se koristile za izgradnju cesta, željezničkih pruga, javnih zgrada i objekata infrastrukture, a sudionici su bili organizirani u tzv. omladinske radne brigade. ORA su imale značajniju ulogu u prvim godinama nakon Drugog svjetskog rata u obnovi nakon razaranja te u projektima koji su omogućili industrijalizaciju.

³ Godine 1945. na teritoriju Kraljevine Jugoslavije proglašena je Demokratska Federativna Jugoslavija, a 1946. godine dobila je naziv Federativna Narodna Republika Jugoslavija (FNRJ). Od 1963. do 1992. godine naziva se Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija (SFRJ).

turn). Prostor se tako više ne razmatra kao pozadina društvenih i kulturnih zbivanja, kao fizički i statički „kontejner kulture“ (Čapo i Gulin Zrnić 2011: 14), nego se on sam uzima kao procesna i društveno konstruirana analitička komponenta i koristi se kritički, dok se s mobilnim pojavljuje sve više studija koje ne razmatraju kretanje u smislu izvanrednih aktivnosti nego onih svakodnevnih, ispunjenih značenjima.

Iako se može doimati da su prostor i mjesto, kao nešto naizgled statično i omeđeno, u suprotnosti s mobilnošću kao dinamičnom kategorijom, razvoj društvenih i humanističkih znanosti koji vodi do prostornog i mobilnog obrata je zapravo vrlo sličan. U začetima antropoloških terenskih istraživanja, nezapadnjačke istraživane zajednice shvaćane su kao statične i izolirane od utjecaja. Iako se pomak dogodio istraživanjem kontakata u teoriji difuzionizma nastaloj na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće, koja je tumačila da upravo interakcije ljudi, stvari i ideja oblikuju kulturu, ili pak studijama poput one Bronislawa Malinowskog iz dvadesetih godina 20. stoljeća, koji je na Trobrijandskom otočju istraživao fenomen „kula“ u kojem su i ljudi i stvari mobilni, antropološki Drugi su i dalje promatrani iz „zapadnog pogleda“, kao izolirana, homogena, zatvorena i bezvremenska kultura bez vanjskih utjecaja. Istraživanje mobilnosti je dugo vremena bilo ograničeno na samo određene grupe ili pojave, poput lovaca i sakupljača, transhumantnih stočara, nomadskih naroda, hodočašća, ili upravo fenomena poput „kule“, te transnacionalne migracije kao nesvakidašnje, izvanredne, pojave. Osim pomaka istraživanja na istraživanje vlastite kulture osamdesetih godina 20. stoljeća, antropolozi Akhil Gupta i James Ferguson (1997) u zborniku *Kultura, moć, mjesto. Istraživanja u kritičkoj antropologiji* (engl. *Culture, Power, Place. Exploration in Critical Anthropology*) pokazali su da „antropološka koncepcija poimanja svijeta kao zbira odvojenih teritorijaliziranih kultura više nije adekvatna; masovna migracija te utjecaj globalizacije, medija i informatičke tehnologije stvaraju i uokviruju novu antropološku koncepciju, onu deteritorijaliziranih kulturnih razlika“, dakle, naglašavaju da antropologija u svom središtu treba imati istraživanja procesa (primjerice, stvaranja mjesta), a ne lokaliteta kao takvih (Gupta i Ferguson prema Čapo i Gulin Zrnić 2011: 24). Tako antropologinja Margaret C. Rodman *mjesta* definira kao društveno oblikovana ljudima koji žive u njima i koji su svjesni njihovog postojanja, ona su politizirane, kulturološki relativne, povijesno specifične, lokalne i mnogobrojne konstrukcije (1992: 641). Slično se dogodilo i s istraživanjem mobilnosti. Sociolog John Urry, „preko metafora mobilnosti i onih koje ukazuju na globalni karakter društva: tokovi, valovi, tekuća stanja, nomadi, turisti, vagabundi, deteritorijalizacija, hibridnost, mreže, vremensko-prostorno sažimanje, itd., nastoji pokazati da u razumijevanju suvremenog društva treba ići preko granica

onoga što se najčešće još uvijek smatra društvom (na razne načine međusobno povezano mnoštvo ljudi u okviru nacije-države)“, i zato osnovni okvir sociologije na početku 21. stoljeća treba biti sociologija mobilnosti koja za osnovu ima globalno civilno društvo (Urry prema Hodžić 2010: 152-153). U geografiji, iako se od ranih godina 20. stoljeća prizivala potreba za istraživanjem procesa i cirkulacija (Crowe 1938), kretanje je postalo dio kvantitativne i prometne geografije, a „obični“ putnici, poput motorista koji se vozi za svoj užitak ili putnika na brodu za krstarenje, upozoravaju kulturni geografi Tim Creswell i Peter Merriman, za prostorne znanstvenike su bili iracionalni i irelevantni (2011: 3). Za Creswella i Merrimana mobilnost je sredstvo da ponovno centriraju znanstvenu disciplinu, a značajke masovnih kretanja, ali i onih marginaliziranih ili navodno nevažnih, su jednako važne i vrijedne istraživanja (ibid., 4-5). I antropolozi se okreću temama koje objašnjavaju suvremeni svijet kroz kretanje i mobilnost, kao primjerice Ulf Hannerz u svojoj knjizi iz 1996. godine, *Transnacionalne veze* (engl. *Transnational Connections*).

U etnologiji i kulturnoj antropologiji sve se više pažnje posvećuje i afektivnim dimenzijama istraživanog, iako se iz analize ne isključuje lingvistička komponenta, dok se s druge strane i etnologija i kulturna antropologija vraća svojoj tradiciji istraživanja materijalnih elemenata. U ovome radu tako istražujem društveno oblikovanje prostora infrastrukture, odnosno ljudske stavove, predodžbe, ideje, imaginaciju, življeno iskustvo, osjećaje, sjećanja, kretanja i prakse kao odnos koji je *umješten* (engl. *emplaced*) u materijalnosti infrastrukture kao izgrađene okoline.

Tako se, prema antropologu Dimitrisu Dalakoglou, u istraživanjima infrastrukture u obzir moraju uzeti parametri koji nadilaze većinu tradicionalnih pristupa društvenih znanosti: mikro/makro; dijakronija/sinkronija; subjekt/objekt; blizu/daleko; nastanjeno/nomadsko; mobilno/statično; oblik/sadržaj (2017: 14), a kojima bih dodala i lokalno/multilokalno; materijalno/nematerijalno; te ljudsko/ne-ljudsko (engl. *non-human*).⁴ U mom pristupu istraživanja infrastrukture, oni se ne uspostavljaju kao oprečnosti nego kao duboko prožete perspektive – ne može se razumjeti jedno bez razumijevanja drugog. Primjerice, povijesti prostora razmatranih infrastrukture sežu od početka 19. stoljeća, pa kako bi se shvatila njihova društvena proizvodnja u analizi sam razmatrala povijesne, društvene, ekonomske i političke

⁴ Pojam „ne-ljudsko“ (engl. *non-human*) označava živa bića i stvari (npr. životinje, mikrobiota, virusi, biljke, prirodni i izgrađeni okoliš, strojevi itd.).

čimbenike kroz vrijeme, dok je terensko istraživanje provedeno u suvremeno doba, a kako bi se osvijetlila problematika šireg konteksta.

Kao primarni lokalitet i fokus istraživanja odabrala sam općinu Lokve iz razloga što su se Lokve posebno razvile izgradnjom Lujzinske ceste, a značajna prostorna transformacija općine dogodila se izgradnjom brane, što je utjecalo i na prometni sustav općine. Uz to, autocesta koja prolazi dijelom područja općine Lokve, svojim utjecajima također unosi promjene u život zajednice, iako svojom izgradnjom izravno ne mijenja fizički prostor. Dakle, ako se analizira društveno-kulturno oblikovanje prostora infrastruktura u Gorskom kotaru, Lujzinske ceste, brane na Lokvarki i autoceste Rijeka – Zagreb, općina Lokve je logičan izbor za lokalitet terenskog istraživanja jer se na tom prostoru fizički i utjecajno isprepliću sva tri navedena infrastrukturna projekta.

Međutim, antropološki teren u ovom radu je pomaknut s jednog lokaliteta istraživanja, u skladu s konceptom *multilokalne etnografije* (engl. *multi-sited ethnography*) (Marcus 1995), kako bi se istražila cirkulacija kulturnih značenja u vremenu i prostoru (ibid.) i na taj način etnografski razumjeli procesi koji se događaju na *mikro i makro razini* (ibid.; Dalakoglou 2017; Low 2000, 2017). Osim što je cilj prikazati *proces e i prakse stvaranja mjesta* kao kompleksne rezultate kontinuiranih povijesnih, političkih, ekonomskih i društvenih procesa (Gupta i Ferguson [1997] 2001: 6), cilj je prikazati i različita *iskustva mjesta* (Rodman 1992: 647). Naime, prostori izgrađene okoline su multilokalni i višeglasni (engl. *multilocal, multivocal*) u smislu da oblikuju i izražavaju mnogostruka značenja za različite ljude ili grupe ljude (ibid.).

Cilj rada je, dakle, istražiti načine tvorbe značenjskih odnosa između ljudi i njihove okoline koju obilježava infrastruktura, značenja koja ljudi pridaju prostoru infrastrukture, kako je iskustvo sadržano u mjestu, kako mjesto zadržava sjećanja, kako se značajke prostora izražavaju kroz narative, prakse i kretanja, odnosno kako se prostor transformira u mjesto (Low i Lawrence-Zúñiga 2003: 13-14). Kako bi se postigli ovi ciljevi, odredila sam sljedeća istraživačka pitanja: Kako se prostor pod utjecajem infrastrukture transformira na simboličkoj razini?; Kako se značenja infrastrukture upisuju u prostor?; Kakve vrste odnosa postoje između ljudi i infrastrukture?; Kako infrastruktura utječu na ljude?; Kako ljudi doživljavaju infrastrukturu i njihove utjecaje?; Kako se ljudi ponašaju u okviru infrastrukture i njezinih utjecaja?; Kako se značenja infrastrukture narativiziraju?; Kako se sjećanja, osjećaji i afekti proizašli kroz život s infrastrukturom, prakticiraju i prenose?; Na koji način značenja infrastrukture ovise o političkom, ekonomskom i društvenom kontekstu?

Do odgovora na istraživačka pitanja dolazim koristeći multikonceptualni okvir *oprostornjavanje kulture* (engl. *spatializing culture*) (Low 2017). To je pristup kojeg predlaže antropologinja Setha M. Low u istraživanjima mjesta i prostora, a koji sadrži koncepte društvene proizvodnje prostora, društvenog oblikovanja prostora, otjelovljenog prostora (engl. *embodied space*), diskursa, translokalnosti, emocija i afekata (Low 2017).

Rad sam i strukturirala na način da prati podjelu na društvenu proizvodnju i društveno oblikovanje prostora, dok sam ostale koncepte primijenila u pristupima terenskom istraživanju i analizi građe. Teorijsko-metodološki okvir obrazložen je u drugom poglavlju, dok u trećem donosim pregled i osvrt na metode i građu. U četvrtom poglavlju, *Društvena proizvodnja prostora*, prevladavaju činjenični podaci kako bih povijesno, društveno, ekonomsko i politički kontekstualizirala istraživani prostor Gorskog kotara u širem kontekstu i općinu Lokve u užem, a u vezi s razmatranom infrastrukturom. Ono je rezultat sakupljanja činjeničnih podataka, studijskog istraživanja literature, arhivskog rada, a dio pregleda uključuje i kazivanja koje sam prikupila tijekom terenskog istraživanja. U pregledu regije Gorski kotar (poglavlje 4.1.), sažeto navodim demografske podatke, podatke o povijesti i gospodarstvu, kao i u pregledu općine Lokve (poglavlje 4.1.1.). Nadalje, svakom razmatranom infrastrukturnom projektu sam posvetila zasebno potpoglavlje (4.1.2. *Lujzinska cesta*, 4.1.3. *Brana i Lokvarsko jezero*, 4.1.4. *Autocesta Rijeka – Zagreb*) u kojem dajem pregled povijesti i pozadine razloga za gradnju, graditeljske karakteristike i ostale relevantne podatke o uvjetima izgradnje. Utjecaje na regiju i općinu Lokve u demografskom i ekonomskom smislu imaju sva tri infrastrukturna projekta, pa kronološki to analiziram u poglavlju 4.2. *Infrastruktura, demografija i privreda*, ponovno u širem kontekstu Gorskog kotara, a s fokusom na općinu Lokve. U poglavlju 4.3. *Infrastruktura i modernizacija*, polazim od ideje da je svaki infrastrukturni projekt modernizacijski projekt, stoga komentiram modernost nove infrastrukture u smislu njezine novine i utjecaja u obliku napretka i razvoja, te najavljujem drugu stranu modernizacije, odnosno njezinih nepovoljnih utjecaja.

Peto poglavlje, *Društveno oblikovanje prostora*, započinjem opisom izgleda naselja općine Lokve, posebno Lokava i Mrzle Vodice, kako bih pružila uvid o prostornoj i fizičkoj transformaciji naselja pod utjecajem infrastrukturnih projekata kroz vrijeme (poglavlje 5.1. *Infrastruktura i transformacija prostora: općina Lokve*). U njima sam kazivanja i pisanu građu koristila u većoj mjeri kako bih pokazala odnos prema fizičkoj izgrađenosti naselja Lokve, kao glavnog mjesta istraživanja. U narednim poglavljima ovog dijela rada (5.2. – 5.6.), kroz prizme otjelovljenog prostora, diskursa i jezika, osjećaja i afekata i translokalnosti obradila sam

rezultate istraživanja koji u svojim fokusima imaju različite infrastrukturne projekte ili nekoliko njih, odnosno analizirala sam različite fenomene povezane s prostorom infrastrukture. Poglavlje 5.2., *Infrastruktura kao afektivni krajolik*, podijelila sam na dva potpoglavlja, 5.2.1. *O Lujzinskoj cesti s divljenjem, ponosom i ljubavlju* i 5.2.2. *O brani i Lokvarskom jezeru sa sjetom i radošću* budući da se u njima bavim različitim infrastrukturnim projektima, a njihov prostor razmatram kroz emotivni i afektivni pristup. U poglavlju 5.4., *Infrastruktura u turističkoj ponudi*, razmatram prakse lokalnog stanovništva koje odražavaju težnje da se turistički oživi prostor Gorskog kotara. Poglavlje 5.5., *Paradoks infrastrukture*, podijeljeno je na dva dijela: 5.5.1. *Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb* i 5.5.2. *Gorski kotar i (i)mobilnost*. Paradoks infrastrukture označava kompleksno i mnogostruko značenje izgradnje infrastrukture za Gorski kotar te proizvodnju nejednakosti. U poglavlju 5.6. *Putovanje i prostor mobilnosti*, istražujem načine putovanja u prošlosti i danas, te analiziram transformaciju prostora prometnica Lujzinske ceste i autoceste Rijeka – Zagreb u značenjsko mjesto, kao i prostora automobila kao sredstva mobilnosti.

U okviru domaće znanstvene produkcije, tema utjecaja velikih infrastrukturnih projekata u Gorskome kotaru proučavana je s demografskog (Lajić 1999; Lajić i Klempić Bogadi 2010; Holjević, Plišić i Holjević 2000), ekonomskog (Lukić, Opačić i Zupanc 2009; Knežević i Grbac Žiković 2013), s aspekta turističkog potencijala (Batina 2005) te oblikovanja tradicijske kulture (Stepinac Fabijanić 2016). Demografske i ekonomske promjene na prostoru Gorskoga kotara pod utjecajem cesta i željeznice prikupio je i Petar Feleter (2016) u svojoj prometno-geografskoj studiji. U navedenim istraživanjima potpuno izostaju analize društvenih i kulturnih odnosa, življenog iskustva, praksi, sjećanja, mašte, osjećaja, ponašanja i korištenja infrastrukture, a koje kulturna antropologija može ponuditi, kroz etnografiju, te posebno kroz multikonceptualni okvir oprostornjavanje kulture, a u cilju kompleksnijeg razumijevanja svih navedenih aspekata, odnosno razumijevanja odnosa infrastrukture, krajolika i zajednice.

2. TEORIJSKO-METODOLOŠKI OKVIR

2.1. Multilokalna etnografija

Etnologija i kulturna antropologija utemeljena je na etnografiji kao metodi kroz koju analitički promatramo i razumijemo svijet. Etnografija se sastoji od „odlaska na teren, uključivanja u život neke zajednice, stjecanja svakodnevnog iskustva koje određuje život zajednice, neformalnih razgovora, intervjuiranja, sudioničkog promatranja i svega onoga što čini izvore znanja za oblikovanje etnološkog i kulturnoantropološkog teksta“ (Potkonjak 2014: 13). Sposobnost etnografije je da pruži precizne opise i analize iz različitih perspektiva što omogućuje kreativnost i fleksibilnost pristupa kompleksnim suvremenim društvenim odnosima i prostorima kulture (Low 2017: 2), ona otvara pitanja složenih emotivnih odnosa koje infrastruktura generira (Larkin 2013: 334), te je odličan način da se spozna važan aspekt ljudskog kretanja, posebno povezujući iskustvene i senzorne kvalitete s društvenim i okolišnim kontekstima (Vergunst 2011: 203).

Postmodernom kritikom antropologije koja je usmjerena na konstrukciju Drugih kao različitih od Zapadnog društva te na opisivanje zajednica kao zatvorenih, homogenih, izoliranih i bez utjecaja, dogodila se osamdesetih godina 20. stoljeća tzv. repatrijacija antropologije, odnosno počela se kritički propitivati vlastita kultura (Marcus i Fischer [1986] 2003), dolazi do redefiniranja terenskog rada i reprezentacijskih tehnika (Clifford i Marcus 1986). U tom smislu, pojavljuje se *multilokalna etnografija* (engl. *multi-locale ethnography/multi-sited ethnography*) kao spoznajno metodološka strategija čiji je tvorac antropolog George E. Marcus. Marcus je svoj akademski rad posvetio problematiziranju antropologije koja zajednice vidi kao izolirane, stoga je argumentirao zašto bi antropologija u svojem fokusu trebala imati utjecaje modernog svijeta te na koje načine se ta refokusizacija postiže – od dizajna istraživanja, definiranja predmeta istraživanja, metoda provedbe istraživanja do ispisivanja teksta.

Multilokalna etnografija nastaje zbog promjena u društvenim i kulturnim procesima u svijetu koji se ubrzano mijenja – što Marcus naziva *svjetski sustav* (engl. *world system*) – kao odgovor na transformaciju lokacija kulturne proizvodnje (Marcus 1995: 97). Multilokalni tekstovi, kako ih 1986. godine Marcus i Fischer nazivaju, označavaju način prilagođavanja etnografske metode i pisanja o „fragmentiranim kulturama koje se sve više održavaju na životu tako što se opiru i adaptiraju prodirućim neosobnim sustavima političke ekonomije“, a terenski istraživač „umjesto da bude situiran u jednoj, ili možda dvije zajednice tijekom cijelog istraživačkog razdoblja, mora biti pokretljiv i pokriti mrežu čvorišta unutar jednog procesa, koji je zapravo

predmet proučavanja“ (Marcus i Fischer [1986] 2003: 114). Iste godine, u eseju objavljenom u *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography* (Clifford i Marcus 1986), Marcus je još jednom kroz konstrukciju teksta iznio glavnu ideju iza multilokalne etnografije, a to je da se istraživač kroz etnografsko pisanje i etnografski stav autoriteta usmjeri na društvena pitanja na makro razini, a što će dati odgovore o globalnim sustavima i procesima (Marcus 1986: 168).

U multilokalnoj etnografiji, istraživanje se pomiče s jednog mjesta i određene lokalne situacije kako bi se istražila *cirkulacija* kulturnih značenja, predmeta, identiteta u vremenu i prostoru, te je i predmet istraživanja definiran tako da se fokusiranjem na samo jedno mjesto on niti ne može etnografski istražiti (Marcus 1995: 96). Multilokalna etnografija se ne mora shvaćati kao holistička prezentacija svjetskog sustava, ona se bavi istraživanjem procesa; u multilokalnoj etnografiji se ne radi o perifernom dodavanju više mjesta istraživanja, niti je svako mjesto istraživanja isto u intenzitetu; ona nije samo druga vrsta komparativnog istraživanja, nego je sastavljena od komparativnih dimenzija koje funkcioniraju kao otkrića među različitim mjestima i tako ih povezuju (Marcus 1995: 99-102).

Inspirirana razmišljanjima antropologa Briana Larkina o *etnografiji infrastrukture*, odnosno njegovim prijedlogom da se istraživanja provode i u vladinim centrima, daleko od, primjerice, ceste koja je u istraživačkom fokusu, te da se u obzir uzmu i političari, ekonomisti, inženjeri, graditelji i korisnici (2013: 328), smatram da je multilokalna etnografija prikladna za istraživanje prostora infrastrukture u Gorskom kotaru. No, kada Marcus govori o lokalitetima u multilokalnoj etnografiji, pojam „locale“ ne definira pobliže te se čini da on označava fizičko mjesto, odnosno fizičko mjesto provedbe terenskog rada. Antropologinja Margaret C. Rodman prepoznaje Marcusovu ideju o multilokalnoj etnografiji kao jednu od rješenja problema da istraživači ostanu svjesni povijesnih i suvremenih konteksta onoga što istražuju, međutim, za Rodman je problematično što, iako se Marcus bavi mjestom, ograničava multilokalnu etnografiju s pojmom etnografskog „locale“ (1992: 645). U kontekstu kritike Marcusove multilokalne etnografije i reforme te metode, Rodman predlaže analitičke koncepte *multilokalnost i višeglasje* (engl. *multilocality, multivocality*) (1992: 646-647). Multilokalnost se odnosi na mnogostruke načine doživljavanja prostora s nekoliko dimenzija: (1) decentralizirana analiza, odnosno razumijevanje oblikovanja prostora iz različitih perspektiva; (2) analiza mjesta kao proizvoda različitih sila na makro razini; (3) refleksivan odnos prema mjestima; (4) multivokalna dimenzija fizičkog mjesta koje oblikuje i izražava mnogoznačnost za različite ljude, odnosno višeglasje (ibid.). Tako je mjesto, za Rodman, i lokalno i mnogostruko, te kroz življeno iskustvo za svakog pojedinca predstavlja jedinstvenu zbilju

(ibid., 643). Istraživanjem *življenog iskustva*, kao osobnih i jedinstvenih perspektiva koje su subjektivno oblikovane čimbenicima identiteta, ulogama i karakteristikama koje određuju svakodnevni život pojedinaca, prepoznaju se sličnosti i različitosti pojedinačnih iskustava i oblikovanja značenja te se dolazi do odgovara na šira društvena pitanja.

Uzimajući u obzir Marcusovu argumentaciju, Larkinov prijedlog o načinu provedbe etnografije infrastrukture te teorijsko-metodološke koncepte koje predlaže Rodman, smatram da pojam „locale“, osim fizičkog mjesta, označava i *perspektivu*, te ga u tom smislu i koristim u istraživanju.

Osim Rodman, i drugi su se kritički osvrtni i na sam pojam „locale“, i na multilokalnu etnografiju. Primjerice, antropolog Marc-Anthony Falzon tvrdi da samo zagovaratelji multilokalne etnografije pojam „locale“ tumače kao perspektivu, braneći je, iako on sam multilokalnost ne vidi kao perspektivizam, ali je razumije kao „prostorne (kulturalne) razlike“ (2009: 2; 13). Objavljena su i dva zbornika radova u kojima autori na temelju vlastitih istraživanja predlažu reformu multilokalne etnografije (zbornici *Multi-sited Ethnography. Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*, 2009., i *Multi-Sited Ethnography. Problems and Possibilities in the Translocation of Research Methods*, 2011.). Kritike i komentari se ne odnose na revoluciju etnografske metode, nego na evoluciju, a za samog Marcusa te reakcije predstavljaju kombinaciju sumnje, ali i nade „za inovaciju u istraživačkoj praksi u klasičnoj tradiciji terenskog rada/etnografiji koja se nastavlja, (...), kako bi dala oblik i identitet sociokulturnoj antropologiji“ (2011: 16).

Izdvojila bih rad antropologa Ghassana Hagea (2005) koji je također na temelju vlastitog istraživanja libanonskih migracija na nekoliko međunarodnih lokacija, iznio kritiku multilokalne etnografije, budući da se ta metoda posebno zagovara u migrantskim studijama. Pokušavši mijenjati lokacije istraživanja slijedeći migrantsku obitelj koju istražuje, Hage je došao do zaključka da istraživanje jedne transnacionalne obitelji se zapravo događa na jednoj lokaciji, lokaciji na kojoj boravi ta obitelj. Zato je za njega korisnije gledati na teren kao koncept jednog geografski diskontinuiranog lokaliteta, nego koristiti multilokalnu etnografiju „mehanički“ (205: 463-464). Budući da se i u ovom radu bavim kretanjem, putovanjem i mobilnosti, smatram da se ovakvim interpretacijama može doskočiti konceptom *otjelovljenog prostora* (engl. *embodied space*), kojeg i sama koristim. Naime, u istraživanjima mjesta i prostora u kulturnoj antropologiji, antropologinja Setha M. Low (2009) predlaže da se otjelovljeni prostori pojedinaca ili grupa uzmu kao mjesta istraživanja, budući da tijela, sa

svojim biološkim i društvenim karakteristikama, između ostalog, uključuju jezik, metafore, ponašanja, navike, percepcije, sjećanja, maštu, mobilna su, no u nekom trenutku ipak imaju geografsku lokaciju. Dakle, i otjelovljeni prostor shvaćam kao mjesto istraživanja, odnosno ravnopravnim „locale“ u multilokalnoj etnografiji, budući da u tom prostoru ljudsko iskustvo i svijest poprimaju materijalni oblik.

Slijedom prepletanja različitih vrednovanja i oblikovanja ove metode, multilokalnu etnografiju vidim kao strategiju koja pomiče okvire kako gledamo na predmet istraživanja i nudi rješenje provedbe istraživanja koje nadilazi istraživanje jedne zajednice, u jednom mjestu, u određeno vrijeme. Istodobno, multilokalna etnografija, uz multilokalnost i višeglasje, kroz istraživanje različitih perspektiva, daje sliku o značenjima infrastrukture kao nametnutih tehnoloških sustava struktura moći u modernizacijskim procesima, ali i kao metafore ukorijenjene u svakodnevnom životu i poimanjima „običnog“ čovjeka.

2.2. Oprostornjavanje kulture

Antropologinja Setha M. Low, istražujući latinskoameričke trgove (2000) razlikuje fizičke i simboličke aspekte urbanog prostora. U tom smislu, za razumijevanje mikro i makro razina i procesa kroz multilokalnost i višeglasje življenog iskustva, Low predlaže istraživanje dvije komplementarne perspektive – *društvenu proizvodnju* i *društveno oblikovanje prostora* (Low 2000: 127). One daju okvir za kontekstualiziranje silnica koje proizvode prostor, a istodobno upućuju na ljude kao društvene činitelje koji oblikuju svoje stvarnosti i simbolička značenja (ibid.). Low definira društvenu proizvodnju kao procese koji su odgovorni za materijalno stvaranje prostora koji kombiniraju društvene, ekonomske, ideološke i tehnološke čimbenike, dok društveno oblikovanje prostora definira iskustvo prostora kroz koje društveni odnosi, sjećanja, predodžbe i svakodnevno korištenje materijalne okoline transformira prostor i pridaju mu značenje (ibid., 128). Razumijevanje oba procesa otkriva i osvjetljava šira društvena i kulturološka pitanja (ibid.).

Low, u svojem kasnijem radu (2017), prostor razmatra kroz teorije otjelovljenog prostora (engl. *embodied space*), diskursa, emocija i afekata i translokalnosti kako bi spojila, uz društvenu proizvodnju i društveno oblikovanje prostora, sve te koncepte u multikonceptualni okvir kojeg naziva *oprostornjavanje kulture* (engl. *spatializing culture*). Pod njim podrazumijeva proizvodnju i lociranje (fizičko, povijesno, afektivno i diskurzivno) društvenih odnosa, institucija i praksi u prostoru, kao i razne oblike znanja, moći i simbolizma koji uključuju ljudsku i ne-ljudsku interakciju, materijalne i tehnološke te kognitivne procese (razmišljanja, vjerovanja, zamišljanja i predodžbe) (Low 2017: 7).

Razlog za ovakvu promjenu njezinog inicijalnog koncepta je što je on zanemarivao načine na koji ljudski i ne-ljudski akteri proizvode, slažu, oblikuju i preoblikuju prostor i mjesto: otjelovljeni prostor uzima u obzir tijela koja kao *mobilna prostorna polja* (engl. *mobile spatial field*) (Munn 1996), odnosno prostorno-vremenske jedinice s osjećajima, razmišljanjima, preferencijama, namjerama i nesvjesnim praksama kretanja, pridaju značenja prostoru što rezultira stvaranjem mjesta; diskurzivni pristup se fokusira na kategoriziranje prostora kroz jezik i tekst; osjećaji i afekti kroz svjesna i nesvjesna ponašanja i prakse; a translokalnost „razmatra prostor i mjesto kroz bifokalni pogled globalnih i lokalnih perspektiva“ (Low 2017: 8).

Multikonceptualni okvir oprostornjavanja kulture kako ga opisuje Low, vidim kao najprikladniji istraživanju prostora infrastruktura. Radi se o istraživanju procesa,

komplementaran je strategiji multilokalne etnografije (Marcus 1995), zahvaćanju mnogoznačnosti prostora (Rodman 1992) kroz senzorne dimenzije pojedinaca (Pink 2015), a sve u suvremenom kontekstu kako bi se u odnos stavile silnice koje djeluju na različitim razinama, a o kojima se u literaturi govori kao o dihotomijama makro/mikro ili globalno/lokalno. Iako se Low bavi istraživanjem urbanih prostora, smatram da je koncept primjenjiv na bilo koji prostor, u ovom istraživanju radi se o regiji ruralnog karaktera koja je obilježena izgradnjom infrastrukture, posebno prometne.

U sljedećem dijelu ću objasniti na koji način primijenjujem sve navedene koncepte u ovom istraživanju: društvenu proizvodnju i društveno oblikovanje prostora, otjelovljeni prostor, diskurs i jezik, emocije i afekte i translokalnost, iako se mnogi od njih preklapaju.

Rad je strukturiran da prati inicijalne dvije dimenzije, društvenu proizvodnju i društveno oblikovanje prostora. Društvena proizvodnja služi za kontekstualizaciju istraživnog prostora, dok u društvenom oblikovanju pokazujem simbolička značenja istog prostora. Obje ove dimenzije se reflektiraju u življenom iskustvu (Low 2000: 127).

Društvena proizvodnja prostora otvara pitanja političkog, ekonomskog i povijesnog razvoja s naglaskom na materijalnim aspektima prostora i stvaranja mjesta otkrivajući procese koji su ih oblikovali, kao i na utjecaje društvene proizvodnje prostora na društvene odnose. Tako povijesnim pristupom kontekstualiziram istraživanu regiju Gorskog kotara i općine Lokve te objašnjavam planiranje i gradnju infrastrukturnih projekata. Prisutan je politički aspekt kako bi se prikazao razvoj regije, općine i infrastrukturnih projekata u povijesnom i suvremenom planiranju, dok su demografskim i ekonomskim podacima objašnjeni modernizacijski utjecaji infrastrukturnih projekata.

Društveno oblikovanje prostora odnosi se na prostor kao društveno-kulturnu konstrukciju, odnosno transformaciju prostora simboličkim značenjima koju tvore društveni odnosi, sjećanja, predodžbe i svakodnevno korištenje i bivanje u prostoru. Međutim, fizičku okolinu i smještaj u prostoru općine Lokve u ovom dijelu razmatram kako bih pokazala promjene koje su izgrađeni infrastrukturni projekti unijeli u prostor tijekom vremena te na njih vezala iskustva promjena i prostora naselja općenito kod lokalnog stanovništva. U društvenom oblikovanju prostora se isprepliću ostali koncepti sadržani u multikonceptualnom okviru oprostornjavanja kulture, te oni nisu ograničeni pojedinačnim poglavljima.

Pod *otjelovljene prostore* podrazumijevam mjesta terenskog istraživanja, ali ne isključivo. Otjelovljeni prostori koji se odnose na dijelove terenskog istraživanja, odnosno situacije kada su ljudi u pokretu, je šetnja Lokvama s kazivačicom, turistički obilazak Lujzinske ceste i terensko istraživanje u automobilu, a koje detaljnije opisujem u poglavlju 3. *Metode i građa*. No, otjelovljeni prostori, osim mjesta terenskog istraživanja, su i oni prostori koji ljudi stvaraju svojim kretanjima, a koji su dio mog istraživanja u obliku kazivanja o tome ili istraživanjem u literaturi, a kroz koja se dolazi i do osjećaja i afekata: radi se o šetnji dnom isušenog Lokvarskog jezera (poglavlje 5.2.2.), stvaranju turističke kulturne rute – Lujzinske ceste (poglavlje 5.4.) i putovanju na ljetovanje (poglavlje 5.6.). Najplodnije tlo za analizu kretanja koja stvaraju značenjska mjesta kroz otjelovljeni prostor, je istraživanje prostora mobilnosti – ceste, autoceste i automobila (poglavlje 5.6.). Za antropologa Tima Ingolda svakodnevno kretanje, poput hodanja, je ono koje integrira osobu, sjećanje, iskustvo i krajolik i tako tvori mjesto, uvijek u stvaranju (Lorimer 2011: 251). Međutim, za njega je promet, odnosno putovanje motoriziranim vozilom, iako također svakodnevno kretanje, vezano za određena mjesta stajanja i potpuno je orijentirano na njih, odnosno na destinaciju, pa Ingold kaže: „putnik koji polazi s jedne lokacije i dolazi na drugu, između je, baš nigdje“ i „za putnike, privezane u svojim sjedalima, putovanje više nije iskustvo kretanja u kojoj akcija i percepcija su intimno udruženi, nego je postalo jedna od prisiljenih imobilnosti i koje je lišeno osjetilnosti“ (Ingold 2007: 84, 102). Slično i antropolog Marc Augé (1995) vidi putovanje modernom prometnom infrastrukturom, ono je lišeno identiteta, stalno isto, bez uspostavljanja društvenih odnosa (detaljnije problematiziram Augéovo shvaćanje prostora autoceste u poglavlju 2.3. *Mjesto i nemjesto*). Ovakvo shvaćanje mobilnosti smatram problematičnim te se priklanjam kulturnim geografima Timu Creswellu i Peteru Merrimanu koji mobilnost vide kao prakse koje stvaraju značenjska mjesta, bez obzira na sredstvo mobilnosti (2011: 4-5): mobilnost je dinamički ekvivalent mjesta, odnosno kretanje ispunjeno značenjima (Creswell 2006a: 3). Kada govorimo o prometnoj infrastrukturi, osim što prostor kojim prolazi oblikuje svojom izgradnjom i utjecajima, koristeći infrastrukturu, ljudi taj prostor oblikuju svojim tijelima koja su u pokretu, dakle upravo otjelovljenim prostorima, odnosno svojom mobilnošću stvaraju „mjesta“ – značenjske segmente prostora. Mobilnost je svugdje i oduvijek oko nas: turizam, međunarodna poslovna putovanja, hodanje gradom, šetnja, putovanje na posao; a današnje društvo nikad nije bilo mobilnije. Mobilnost je društveni aspekt života ispunjen značenjima, ona je prakticirana, iskustvena, otjelovljena – *otjelovljeno iskustvo* (Creswell 2006a: 4), a sadrži kompleks društvenih praksi koje tvore društveni, kulturni i politički život (Adey et al. 2014: 3).

U aspektu *diskursa i jezika* radi se o razumijevanju prostornih značenja kroz ono što ljudi govore i pišu. Pojam diskurs označava lingvistički pristup za razumijevanje grupa izjava ili tekstova, ali i društvene teorije u kojima jezik ili drugi semiotički sustavi oblikuju stvarnost i pozicioniraju znanje i moć (Low 2017: 123). Osim kazivanja, veliki dio analizirane građe odnosi se na pisane izvore, literaturu, novinske članke i literarne radove. Za razumijevanje odnosa prema izgrađenoj okolini u istraživanju sam obraćala pažnju na izbor riječi i deskriptivne elemente pojedinaca koji izražavaju osjećaje, stavove ili označavaju svoj identitet u odnosu na infrastrukturne projekte. Tako je pogodno kroz jezik gledati, primjerice, tko Lujzinsku cestu imenuje, a tko o njoj govori samo kao o „cesti“; kakve attribute joj ljudi pridaju i koje su to grupe ljudi; je li personificirana i na koji način; te što to govori o ljudskom odnosu spram nje. No, iako ovaj pristup smatram jednakovrijednim ostalima, vidim ga više kao sredstvo prenošenja društvenog značenja i interakcije u kojem se isprepliću drugi pristupi: emocije, afekti i translokalnost. U prvom redu mislim na to da se osjećaji, afekt i translokalnost mogu izražavati i kroz kazivanja i kroz pisanu građu koju istražujem. Tako se translokalnost istraživanja ocrta u obećanjima institucija koji kroz tekst, primjerice novinske članke, najavljuju izgradnju nove infrastrukture, ali i u lokalnim odgovorima na ta obećanja. Tako je tekst shvaćan kao ne-ljudski činitelj koji oblikuje radnje i značenja u prostoru (Low 2017: 128).

No prije nego se detaljnije dotaknem translokalnosti, razmotrit ću prvo što podrazumijevam pod *osjećajima i afektima* i kako oni sudjeluju u stvaranju mjesta. Temelj etnografije prostora su osjećaji pojedinaca koji su društveno oblikovani i ključni su u stvaranju, interpretaciji i doživljaju prostora te su konstituirajući segment stvaranja mjesta (Low 2017: 145-146). Osjećaji su kulturni i osobni izričaj pojedinca koji se izražavaju kroz jezik i svijest pojedinca (ibid., 145), dok je afekt, iako ostvaren na razini pojedinca, društveno i kulturno uvjetovan (Škrbić Alempijević, Rubić i Potkonjak 2016: 70), odnosno, veže se uz kolektivna iskustva (Low 2017: 151). Afekt je „intenzivnost koju pojedinac doživljava u društvenom kontekstu u odnosu na drugu osobu, grupu, biće, stvar, pojavu ili koncept“ (Stewart prema Škrbić Alempijević, Rubić i Potkonjak 2016: 65). Afekt je i „relacijski fenomen, odraz odnosa, kako trajnijih tako i onih privremenih, među različitim čimbenicima – ljudskih i onih koji to nisu, živih, i onih koji to nisu – u mreži interakcija koja čini svijet pojedinca“ (Škrbić Alempijević, Rubić i Potkonjak 2016: 65). Važna karakteristika afekta je da je temeljen na odnosu i procesu, lociran je između objekata i tijela kao potencijal da se povežu (Adey prema Hui 2014: 172), omogućuje nam da njime utječemo na svijet oko sebe i da na nas utječe (Hardt 2007: xii). Afekt je važan u istraživanjima ljudskog odnosa s izgrađenom okolinom jer proizlazi iz njezine

materijalnosti: “postoji nešto u prostoru, u materijalnim objektima, u okolišu što premašuje, prestiže i nadilazi ljudsku imaginaciju, a što proizvodi afekt koji ljudska bića svejedno mogu doživjeti” (Navaro-Yashin prema Škrbić Alempijević, Rubić i Potkonjak 2016: 67). Tijekom terenskog istraživanja, u prvom redu tijekom sudioničkog promatranja, pažnju sam usmjerila na ponašanja, reakcije, gestikulaciju, smijeh, ton glasa i slično, kako bih „uhvatila“ intenzivnosti koje nastaju u pojedincu u odnosu na izgrađenu okolinu, odnosno infrastrukturu. Osim toga, afekt pronalazim i u praksama: primjerice, povijesna, društvena i kulturna uvjetovanost potaknula je kod lokalnog stanovništva, iako ne samo kod njih, shvaćanje Lujzinske ceste kao kulturne baštine te povezano s time ono je udružilo svoje napore kako bi cestu pretvorilo u turistički proizvod, šireći afekt dalje – posjetiteljima i turistima. Dakle, radi se o objektivnom (u smislu društvene uvjetovanosti), kolektivnom i transmisivskom. Koristeći ovaj pristup nemam za cilj odijeliti osjećaje od afekata ili ih kategorizirati, nego narativizirati različite osjete kako bi ponudila bolje razumijevanje što za nekoga znači „sretno“ ili „tužno“ mjesto.

Translokalnost označava iskustva i materijalnosti svakodnevice na više mjesta istovremeno, omogućeno vremensko-prostornim sažimanjem, uključujući i digitalnim tehnologijama, odnosno bržim protokom informacija i komunikacije, a ponekad „na štetu siromašnih, radničke i srednje klase“ (Low 2017: 175). Koncept translokalnosti, također kao posljedica vremensko-prostornog sažimanja, vidim kao ono što nadilazi lokalno, te primjenjujem u kontekstu izgradnje moderne i brže cestovne infrastrukture. Taj koncept rezonira s Marcusovim sagledavanjem mikro i makro procesa u multilokalnoj etnografiji (1995). Iako i drugi primjeri govore o translokalnosti, u ovom istraživanju su najočitija dva. Naime, polazim od pretpostavke da svaka nova infrastruktura nosi obećanja za razvoj i napredak, iako rezultati mogu biti suprotni od očekivanih – upravo napredak jednih na štetu drugih. Tako je izgradnjom brane na Lokvarki i Lokvarskim jezerom pedesetih godina 20. stoljeća dio naselja Mrzla Vodica potopljen, a zbog potapanja Lujzinske ceste, njezina trasa se morala preložiti. Ona je preložena i modernizirana, te je omogućen sve veći protok prometa kroz Gorski kotar. No, uništavanjem dijela naselja Mrzle Vodice jezerom i prometnim zaobilaznjem naselja naštetilo se lokalnom stanovništvu što je rezultiralo izoliranosti naselja. Pedesetak godina kasnije, izgradnjom autoceste Rijeka – Zagreb, iz istog razloga omogućavanja sve većeg prometa, a time i bržeg, sigurnijeg i udobnijeg putovanja, Gorski kotar je bačen u „komunikacijsku sjenu“, unutar regije su stvorene određene nejednakosti, a tranzitni turizam, kao jedan od dotadašnjih regionalnih

gospodarskih stupova, je uništen (Lukić, Opačić i Zupanc 2009; Knežević i Grbac Žiković 2013).

I za antropologinju Sarah Pink (2015) teorije mjesta i prostora pružaju okvir za promišljanje etnografskog procesa, pa u kontekstu društva koje se ubrzano mijenja, predlaže provođenje senzorne etnografije (engl. *sensory ethnography*). Kao i Low, Pink ne predlaže nove etnografske metode ili promjenu klasičnih, nego otvara mogućnost prilagodbe postojećih (2015: 5-6). Senzorna etnografija nadovezuje se na srodne i postojeće načine antropološkog propitivanja, fenomenologije, refleksivnosti, otjelovljenja (engl. *embodiment*), osjećaja i afekata, te kroz prizme antropologije osjeta (engl. *anthropology of the senses*), religije, migracija, transnacionalizma, vizualne i lingvističke antropologije. Ona je usmjerena na razumijevanje kako se ljudi sjećaju, doživljavaju i zamišljaju svijet oko sebe, dok je „umješteni“ etnograf sam dio društvene, senzorne i materijalne okoline te je svjestan političkog i ideološkog konteksta, kao i odnosa moći u kontekstima i uvjetima etnografskog procesa (ibid., 25). Pod umještenost (engl. *emplacement*), Pink podrazumijeva odnos između tijela, uma, materijalnosti i osjetilnosti (engl. *sensoriality*) okoline (ibid., 28). Uz prostor i mjesto, Pink ističe važnost i vremenitosti etnografskog procesa, u smislu povezivanja istraživanja s pristupom koji je orijentiran budućnosti, a kako bi se etnografska praksa otvorila primijenjenim istraživanjima koja mogu voditi promjeni (ibid., 33). Tako i Low multikonceptualni okvir oprostornjavanja kulture naziva moćnim analitičkim alatom za otkrivanje društvene nepravde i oblike ekskluzije (Low 2017: 7). Za nju je to alat koji olakšava javni angažman kao temelj za lokalnu opoziciju nametnutim prostornim intervencijama, a koje mogu uništiti središta društvenog života, izbrisati kulturna značenja i ograničiti lokalno sudjelovanje u izgrađenoj okolini (ibid.).

Iako ovo istraživanje nije usmjereno prema javnom angažmanom, smatram da može osvijestiti problematiku značenja i posljedica izgradnje nove infrastrukture ili modernizacije postojeće za ljude koji uz nju žive. Budući da je procjena utjecaja izgradnje nove infrastrukture na lokalno stanovništvo obično dio studija utjecaja na okoliš, kulturnoantropološka istraživanja infrastrukture mogu koristiti i kao model prilikom planiranja novih projekata.

2.3. Mjesto i nemjesto

Antropolog Marc Augé razlikuje *mjesto* i *nemjesto*. Za njega, sva antropološka mjesta imaju barem tri zajedničke karakteristike: to su mjesta identiteta, povijesti i uspostavljenih odnosa; ona predstavljaju ideje, djelomično materijalizirane, koje stanovnici imaju o njihovom odnosu s teritorijem, obitelji i drugima, a koje variraju u odnosu na gledište pojedinca i njegovo mjesto u društvu (1995: 52; 56). S druge strane, nemjesto za Augéa je prostor koji nema navedene tri karakteristike, a kao primjer navodi prostor zračnih luka, željezničkih kolodvora, lanaca hotela, velikih robnih *outleta*, prometnu i drugu komunikacijsku infrastrukturu, kao i samih prometala (ibid., 77-79). Nemjesta nastaju u okruženju koje Augé naziva *supermodernost*, u kojem ne nestaju klasični objekti antropološkog interesa, nego koje antropologija treba nastaviti proučavati, ali u izmijenjenom svijetu (ibid., 41). Urbanom koncentracijom i masovnim kretanjem ljudi nemjesta se i multipliciraju (ibid., 34). Osim samog prostora, nemjesto označava i drugu, komplementarnu, ali različitu stvarnost – odnos pojedinca prema tom prostoru (ibid., 94). Nemjesta su djelomično definirana riječima i tekstem, uputama (primjerice „Koristite desnu traku“), zabranama („Zabranjeno pušenje“) ili informacijama („Dobrodošli u Beaujolais“), ideogramima poput prometnih znakova, zemljopisnih karata i turističkih vodiča, odnosno ljudi uspostavljaju odnos sa svojom okolinom samo putem teksta, ekrana ili prozora prometala (ibid., 96; 104; 110). Onaj koji ulazi u prostor nemjesta, lišen je svojih uobičajenih odrednica, ne postaje ništa više od onog što čini ili doživljava u ulozi putnika, kupca ili vozača, privremeno je distanciran od uobičajenih briga te uživa u „pasivnoj radosti gubitka identiteta i aktivnijem zadovoljstvu igranja uloga“ (ibid., 103). Prostori nemjesta ne proizvode identitete i odnose, samo osjećaje usamljenosti i istosti (ibid.).

Augé nije jedini koji takve moderne prostore ocjenjuje kao homogene i distopijske naravi (usp. Lefebvre 1991; Relph 1976). Iako su sociolozi Mimi Sheller i John Urry u radu *Grad i automobil* (engl. *The City and the Car*), otišli korak dalje s idejom da je *automobilnost* mreža društvenih praksi, za njih je cesta i dalje samo dvodimenzionalna okolina koja se vidi kroz vjetrobransko staklo s kojom nema interakcije (2000: 739, 747).

Takvo generaliziranje koje ne uzima u obzir različita značenja prostora za različite ljude, doživjelo je i mnoge kritike. Primjerice, Marco Lazzari, profesor didaktike i pedagogije, pokazao je kako su veliki trgovački centri mjesta susreta koje tinejdžeri preferiraju, tamo se ne susreću slučajno, nego ulaze u interakciju i zabavljaju se (Lazzari 2012). Augéovo poimanje autocesta kao nemjesta problematizirao je kulturni geograf Peter Merriman u nekoliko

publikacija (2004, 2007). Merriman je koristio povijesni pristup u istraživanju britanske autoceste M1: kroz projektne planove, geografske karte, način gradnje, odjeke u javnosti i korištenja autoceste, ne samo za promet, nego i u publikacijama, pjesmama, radio-emisijama i slično. Tako je pokazao da su i autocesta i servisni objekti uz nju građeni kao uzbuđujući, novi i moderni prostori, koje je javnost željela posjetiti te putovati autocestom, odnosno pokazao je njezino *umještanje* (engl. *placing*) pedesetih i šezdesetih godina 20. stoljeća (2004: 147). Za Merrimana, Augé pretjeruje kada govori o novitetu i različitosti suvremenih iskustava prostora koje naziva nemjestima ne uvažavajući heterogenost njihove društvene proizvodnje, pa predlaže da se, umjesto na prisutnost ili odsutnost karakteristika koje tvore mjesto ili nemjesto, fokus preusmjeri na višestruka, djelomična i relacijska umještanja koja potječu iz korištenja i putovanja autocestom (ibid.). Kritika je usmjerena i pojmu supermodernosti, koji podsjeća na pojmove poput postmodernosti, kasne modernosti ili kasnog kapitalizma. Glavni Merrimanov argument je da nije potrebno uspostavljati novi pojam za mjesto, poput nemjesta, jer osjećaji odvojenosti, usamljenosti, dosade, ravnodušnosti, koji neki putnici i vozači mogu osjetiti u vožnji autocestom, isto tako mogu osjetiti i na nekom drugom mjestu (2007: 10). Augéov opis nemjesta u doba supermodernosti u kojem se interakcija s okolinom događa preko tekstova, ekrana ili prozora, navodi Merriman, odgovarao bi i prostoru željezničke pruge u 19. stoljeću, odnosno tadašnjem putovanju vlakom: i tada su putnici, koristeći to novo prijevozno sredstvo, postajali dezorijentirani krajolikom koji se brzo kreće, zaokupljali se čitanjem novina ili knjige kao sredstvom prilagođavanja novom načinu putovanja, kao i zbog činjenice da su zatvoreni u *coupéu* sa strancima, što rezultira tišinom, usamljenosti, i povezanosti s vremenima i mjestima samo preko teksta (novine, knjiga, prometni znakovi) i prozora (2004: 150).

Vođena navedenim Merrimanovim protuargumentima, cilj ovog rada je i doprinijeti opovrgavanju Augéove teorije da su moderne autoceste nemjesta. Kao i Merriman, smatram da je kategorizacija mjesta i nemjesta temeljena na tri navedene karakteristike problematična i preopćenita, te da nije potrebno uspostavljati novu vrstu mjesta. Analiza iskustava i odnosa prema prometnoj infrastrukturi kao prostoru putovanju, ali i prostoru vozila kao sredstvu putovanja, otkriva heterogenost značenja tih prostora, odnosno pokazuje da isti prostor može imati različita značenja za različite ljude, u različitim povijesnim razdobljima.

Budući da Augé govori o autocestama i putovanju autocestom u doba supermodernosti, pretpostavlja se da toj kategoriji pripada i autocesta Rijeka – Zagreb, kao i prostor automobila ili neko drugo sredstvo putovanja tim navodnim nemjestom. Izgled prostora autoceste Rijeke –

Zagreb netko doista može okarakterizirati kao bezličan, kao prostor u kojem su prisutni samo nužni putokazi, a odsutni oni koji bi najavlјivali regijske specifičnosti, dok kod drugih, taj isti prostor može prizvati, primjerice, nostalgina sjećanja. Slično, dok za neke putovanje autocestom može biti dosadno i monotono, za druge ono može nositi značenja poput sigurnosti, udobnosti, brzog dolaska, vremena odmora tijekom putovanja, mogućnosti učestalog putovanja na ljetovanje itd. Korisnici autocesta Rijeka – Zagreb, ili oni koji uz nju žive, različito je poimaju.

U kontekstu različitog poimanja, odnosno složenosti određivanja što je mjesto, a što nemjesto, postavlja se pitanje može li se i Lujzinska cesta u određenom dobu, odnosno društvenom stanju, okarakterizirati kao nemjesto. Istraživanje je pokazalo vrlo jasno da je Lujzinska cesta pravo, Augéovo, antropološko mjesto – sa svojom poviješću, emotivnim reakcijama lokalnog stanovništva, težnjama da se pretvori u turistički proizvod, odnosno poimanjem Lujzinske ceste kao kulturne baštine. Međutim, ona je pedesetih godina 20. stoljeća rekonstruirana i modernizirana, a od sedamdesetih godina 20. stoljeća razvojem masovnog turizma, povećava se promet prema sjevernojadranskoj obali, povećava se brzina vozila te mijenja način putovanja, a društvo se razvija i napreduje ubrzano. Smatram da putovanje Lujzinskom cestom od tada pa sve do povezivanja Rijeke i Zagreba autocestom, nosi karakteristike društvenog stanja koje Augé naziva supermodernost, stoga ne čudi da neka kazivanja o putovanju Lujzinskom cestom govore o gužvama na cesti te upravo o dosadi i monotonosti putovanja.

Osim različitih iskustava putovanja koji otkrivaju različita značenja prostora Lujzinske ceste i autoceste Rijeka – Zagreb kojima su oni oblikovani, u obzir se, dakle, mora uzeti i kategorija vremena. Iskustva putovanja jednom i drugom prometnicom, odnosno društveni odnosi posredovani tehnologijom i infrastrukturom su detaljno analizirana i interpretirana u poglavlju 5.6. *Putovanje i prostor mobilnosti* kako bih pokazala da prostor cesta i vozila nose različita značenja za različite ljude, u različitim vremenima.

3.3. Antropologija i infrastruktura

U posljednja tri desetljeća, infrastruktura kao predmet istraživanja sve intenzivnije zaokuplja istraživače u društvenim i humanističkim znanostima. Cijeli je niz tema i aspekta s kojih se infrastruktura proučava, a antropologija, kroz svoje pristupe i metode, ima potencijal da istraži materijalnu i nematerijalnu dimenziju uloge infrastrukture u društvenom i kulturnom životu.

Iako se proučavanje infrastrukture odnosi na proučavanje jednog oblika materijalne kulture, može se zaključiti da to i jest sastavni dio duge tradicije etnologije i kulturne antropologije. No, proučavanje infrastrukture je i dio obrata etnografskog fokusa na ljudsku – ne-ljudsku interakciju. Naime, povećanjem broja istraživanja tehnologija, životinja ili okoliša, postalo je očito da perspektiva koja polazi iz pozicije ljudi i kontinuirano pozicionira ljude kao jedine važne aktere, ne može na prikladan način uzeti u obzir *ne-ljudske* aktere koji jednako sudjeluju u kreiranju svijeta u kojem živimo i o kojem ovisimo (Murdoch 1997). Osim toga, predstavlja interes u antropološkim istraživanjima i zbog toga što je infrastruktura sve prisutnija, posebno u brzorastućim urbanim centrima, ali i ruralnim regijama, stvarajući i potičući stvaranje nejednakih odnosa moći.

Koliko su recentne teme antropoloških istraživanja povezane uz infrastrukturu pokazuje i veliki broj projekata, konferencija, časopisa upravo povezanih s tom temom. Za primjer uzmimo, istraživački projekt *An Anthropology of Infrastructure at China's Inner Asian Borders (ROADWORK)* koji je započeo 2018. godine, a provodit će se do 2022. na Odsjeku za socijalnu antropologiju i kulturalne studije Sveučilišta u Zürichu, Švicarska, a kojeg financira Švicarska nacionalna zaklada za znanost (<https://roadworkasia.com/>). Isto sveučilište je u veljači 2019. godine pokrenulo i *online* časopis otvorenog pristupa pod nazivom *Roadsides* sa ciljem okupljanja radova s temama društvenog života infrastrukture te razvojem etnografske metodologije za proučavanje infrastrukture (<https://roadsides.net/>). Tu su i istraživački projekti koji su se provodili od 2015. do 2020. godine: *Roads and the politics of thought: Ethnographic approaches to infrastructure development in South Asia (ROADS)* Sveučilišta u Londonu SOAS, Ujedinjeno kraljevstvo, koje je financiralo Europsko istraživačko vijeće (engl. European Research Council – ERC) (<https://www.soas.ac.uk/anthropology/research/roads/>), te *Entanglements of Humans and Transportation Infrastructure in the Baykal-Amur Mainline (BAM) Region – Configurations of Remoteness (CORE)* Sveučilišta u Beču (<https://core.univie.ac.at/objectives/>). Na nekoliko posljednjih antropoloških konferencija (*International Union of Anthropological and Ethnological Sciences – IUAES, European*

Association of Social Anthropologists – EASA, American Anthropological Association – AAA), održalo se i nekoliko tematskih panela s fokusom na infrastrukturu, a treba spomenuti i projekt *Dam Impacts Database*, Odsjeka za antropologiju Oregonskog državnog sveučilišta, SAD, čiji je cilj objediniti istraživanja u cijelom svijetu koja se bave projektima gradnji brana i njihovim društvenim i ekološkim utjecajima (<https://did.oregonstate.edu/>).

Definiciju infrastrukture koju je kulturni antropolog Brian Larkin objavio u svom preglednom članku o istraživanju infrastrukture u kulturnoj antropologiji, glasi: „infrastruktura se definira kao izgrađena mreža koja omogućuje protok dobara, ljudi ili ideja te njihovu razmjenu kroz prostor“ (2013: 328). U kulturoantropološkom istraživanju infrastrukture, fokus se stavlja na netehnološke elemente u tim mrežama. Osim što je infrastruktura razmatrana kao koncept, recentne studije su analizirale razne vrste infrastrukture u različitim dijelovima svijeta, poput cesta (npr. Masquellier 2002, Harvey i Knox 2015, Dalakoglou 2017), brana (npr. Saraiva 2003, Campregher 2010, Abbink 2012,), mostova (Löfgren 2004), željeznica (Bear 2007), medijskih tehnologija (Larkin 2008), vodovoda (npr. Von Schnitzler 2008), elektroenergetskih sustava (Winther 2008). Istraživanja su pokazala različite dinamične načine na koje infrastruktura može biti istraživana: s aspekta tehnološkog i biopolitike, modernosti, te kroz osjetilni aspekt. Istraživanja stranih istraživača pokazala su kako su veliki infrastrukturni projekti korišteni kao reprezentacije državne moći nad pojedincima (usp. Harvey 2012), no oni generiraju i složene emotivne odnose koji su dio njihovih utjecaja, a koje etnografski pristup može rasvijetliti (Larkin 2013: 334).

Jedna od prvih publikacija koja se bavi metodološkim problemima istraživanja infrastrukture je *Ethnography of Infrastructure* (1999) u kojoj autorica Susan Star, tvrdi da infrastrukturu uzimamo „zdravo za gotovo“, da je po definiciji „nevidljiva“, te da je počinjemo percipirati tek kada zakaže, odnosno tada postaje „vidljiva“ (Star 1999: 380, 382). Primjer je zatvorena cesta ili most zbog nepovoljnih vremenskih uvjeta ili pak gubitak električne energije u nekom gradu. Iako postoje rezervni mehanizmi u takvim situacijama, ipak se ljudske rutine neizbježno moraju preorganizirati – to je trenutak kada „vidimo“ infrastrukturu. No, nevidljivost je samo jedan njezin aspekt, što su pokazali mnogi istraživači. Antropolozi Kregg Hetherington i Jeremy M. Campbell (2014), svojim istraživanjem u latinskoj Americi, pokazali su kako veliki infrastrukturni projekti građeni sredinom 20. stoljeća kao ključni dio strategije gospodarskog razvoja, poput brana, kanala i autocesta, nisu nevidljivi za ljude koje dotiču, poput stanovništva koji uz te projekte žive ili ih gradi. Tako u sjevernoj Americi, primjerice, gradnja brana uništava prirodno stanište lososa čime su se, osim svakodnevnih aktivnosti domorodačkog stanovništva,

poput lova te ribe, duboko poremetili rituali i vjerovanja u kojima losos simbolizira ciklus života (Kincanon 2019). I ovo istraživanje je upravo usmjereno na to kako ljudi doživljavaju infrastrukturu te kako utječe na njihov život.

Planiranje i izgradnja nove infrastrukture je neraskidivo vezana uz zamišljanje budućnosti, obećanja, nadu, želje, snove, mogućnosti, ali i neizvjesnost i strah. Godine 2018. antropolozi Nikhil Anand, Akhil Gupta i Hannah Appel objavili su zbornik radova pod naslovom *Obećanje infrastrukture* (engl. *Promise of Infrastructure*), koji se bavi različitim vrstama infrastrukture u svijetu. Radovi su podijeljeni u tri dijela, *Vrijeme*, *Politika* i *Obećanje*, a pokazuju kako je infrastruktura društveni, materijalni, estetični i politički oblik koji obećava modernost, razvoj, napredak i slobodu, no istodobno, to je i prostor kroz koji oblikuje i preoblikuje društvo, upravljanje, politiku, institucije i aspiracije (Appel, Anand, i Gupta 2018: 3). Autori se nadovezuju i na Larkinovu definiciju infrastrukture: za njega infrastruktura omogućuje protok dobara, ljudi ili ideja te njihovu razmjenu kroz prostor (Larkin 2013: 328); dok autori smatraju da je važno prostoru pridružiti i *vrijeme*. Kada se gradnja infrastrukture završi, ona se kontinuirano mijenja: osim propadanja ili mijenjanja njezinog materijala tijekom vremena, potrebe za njezinim održavanjem, i društveni i politički život vezan uz infrastrukturu se kontinuirano mijenja (Appel, Anand, i Gupta 2018: 18). Tako je švedski etnolog Orvar Löfgren (2004) pokazao kako su se značenja i ideje o mostu Öresund⁵ tijekom vremena mijenjale, od ranih snova i planova za izgradnju, preko razdoblja gradnje, svečanog otvorenja, do konačno njegove svakodnevne uporabe. Osim toga, kada se započne gradnja nekog infrastrukturnog projekta, ona može biti napuštena, izmijenjena ili odgođena što može opet rezultirati društvenim i političkim tenzijama i gubicima (Appel, Anand, i Gupta 2018: 18). Takvih primjera ima i u Hrvatskoj, poput izgradnje Pelješkog mosta u Dubrovačko-neretvanskoj županiji koji bi trebao povezati hrvatski teritorij, čija je izgradnja počela 2007., prekinuta 2012., nastavljena 2019., a završetak radova očekuje se 2022. godine. Godine 2019. se u medijima najavljivalo kako most zapravo neće ni tada biti u funkciji, jer pristupne ceste neće biti završene na vrijeme (*Pelješki most neće voditi nikuda* 2019). Slična situacija je i s mostom preko Drave autoceste A5, tzv. *Slavonske autoceste*,⁶ čija je gradnja započela 2012., a dovršen je 2016.

⁵ Most Öresund čija je gradnja započela 1994. godine, završen je 2000. godine (Löfgren 2004: 59-60). Mostom prolazi i autocesta i željeznička pruga, dug je 14 km, dok dodatnih 4 km tunela ide ispod vode. Spaja grad Malmö u Švedskoj i glavni grad Danske, Kopenhagen.

⁶ Autocesta A5 vodi od naselja Svilaj, na granici s Bosnom i Hercegovinom do naselja Branjin Vrh, na granici s Mađarskom.

godine. Dok se ne završi autocesta do Belog Manastira, što je predviđeno 2022., most, kao i dionicu prije njega, neće biti moguće upotrebljavati (*Most je gotov, od ceste kroz Baranju zasad ništa* 2016). Gradnja pak hidroenergetskog sustava Kosinj, u Lici, koja je najavljivana više od 50 godina, a s njom i potapanje naselja Gornji Kosinj i Mlakva s njihovim zaseocima, kućama, gospodarskim zgradama, poljoprivrednim zemljištima, prometnicama, crkvama i grobljima, još uvijek nije realizirana, a lokalno stanovništvo i dalje živi u neizvjesnosti (*Mještanima prekipjelo* 2017; *Hidroelektrana Kosinj* 2020).

Osim što je infrastruktura integralni i intimni dio svakodnevnog života, oblikujući ritmove i situacije društvenog života, ona je i tehnologija kojom moderne države pokazuju svoj razvoj, ali i diferenciraju populaciju te stvaraju nejednakosti, što može rezultirati radikalnom nepovezanošću, marginalizacijom, „preranom smrću“ (Appel, Anand, i Gupta 2018: 5-7, 11). Oblike pripadanja i nepripadanja ili čak izopćenosti koje svoje korijene ima u infrastrukturnoj povezanosti i nepovezanosti, na primjeru grada Bukurešta u Rumunjskoj pokazali su sociolozi Liviu Chelcea i Gergő Pulay (2015), a koje su nazvali „nepotpuno građanstvo“ (engl. *incomplete citizenship*). Upravo zato je u kulturnoantropološkom proučavanju infrastrukture dobro primijeniti pitanja za koja filozof i sociolog Henri Lefebvre kaže da slijede u svakoj analizi prostora (Lefebvre 1991: 116), a otvaraju neograničene etnografske mogućnosti (usp. Dalakoglou 2017: 11): Tko?; Za koga?; Od koga?; Zašto i kako? (engl. *Who?; For whom?; By whose agency?; Why and how?*). Tako je antropologinja Adeline Masquelier pokazala ambivalentni odnos prema cesti, mobilnosti i masovnom prometu za domorodačko stanovništvo Mawri Hausa u južnom Nigeru: za mlade generacije cesta Route Nationale 1⁷ simbolizira i obećanje za bolji život kao i neuspjeh sustava da donese dugoočekivani blagoslov modernosti, dok za one starije, cesta priziva bolna sjećanja na njezinu prisilnu gradnju, dok su polja spremna za žetvu propadala što je značilo glad, bolest i očaj u sljedećoj godini (ibid., 836, 829). Cesta u Nigeru prouzročila je pojavu čak i novih vjerovanja, u krvožedne duhove *iskoki* koji napadaju putnike (ibid., 830). Masquelier taj afektivni odnos između lokalnih narativa i ceste naziva „cestovna mitografija“ (engl. *road mythography*).

Infrastruktura, dakle, ima različita značenja za različite ljude. Infrastruktura kao izgrađena okolina je svakodnevna materijalnost koja postoji u prirodi i zajednici, postaje prožeta

⁷ Route Nationale 1 je gotovo 905 km duga cesta koja prati nigersko-nigerijsku granicu, trasirana još 1898. godine, a čija je gradnja počela dvije godine kasnije, kada je Niger postao dio Francuskog Carstva; 1965. godine je asfaltirana (Masquelier 2002: 830).

značenjima i pretvara se u simbolično mjesto, daleko od toga da je nevidljiva. Bilježenjem mnogih posredovanih društveno-materijalnih odnosa u prostorima infrastrukture u različitim razdobljima, ovo istraživanje pokazuje afektivnu dimenziju tog odnosa: stavove, predodžbe, ideje, imaginaciju, osjećaje, sjećanja, kretanja i prakse. Ta afektivna dimenzija odnosa između infrastrukture, krajolika i zajednice manifestira se kao *iskustvo infrastrukture*, ali i *infrastruktura iskustva*, kako ih diferenciraju računalni znanstvenik Paul Bell i antropologinja Genevieve Bell (2007): iskustvo infrastrukture označava ljudsku ovisnost o infrastrukturi u današnjem modernom svijetu, dok infrastruktura iskustva označava načine na koje infrastruktura kao dio svakodnevnog života oblikuje iskustvo prostora i pruža okvir kroz koji susreti s tim prostorom poprimaju značenje.

3. METODE I GRADA

Glavno mjesto terenskog istraživanja ovog rada je općina Lokve, na prvom mjestu zbog smještaja brane i Lokvarskog jezera. Budući da prometna infrastruktura utječe na cijelu regiju kojom prolazi, kako bi se dobila šira slika o društveno-kulturnom oblikovanju prostora Gorskog kotara pod utjecajem infrastrukturnih projekata, terensko istraživanje sam, u skladu sa strategijom multilokalne etnografije, provela u još nekoliko naselja Gorskog kotara: Delnice, Fužine, Skrad, Leskova Draga, Kupjak, Čučak i Brod Moravice, dok sam u Rijeci intervjuirala kazivače podrijetlom iz Lokava. Osim lokalnog stanovništva Lokava i drugih naselja Gorskog kotara, istraživanje sam provela i s korisnicima cesta – putnicima, koje sam intervjuirala u naselju Selce, budući da su Lujzinskom cestom godinama, a kasnije i autocestom Rijeka – Zagreb, putovali u Selce na ljetovanje. U smislu zahvaćanja različitih perspektiva i višeglasja, istraživanje uključuje i proučavanje i analizu literature, novinske i arhivske građe, literarnih radova, raznih službenih dokumenata, fotografija, zemljopisnih karata i istraživanje na internetu. Povezujući tako različita mjesta istraživanja, fizička mjesta terenskog istraživanja, perspektive i otjelovljene prostore pojedinaca, prostor infrastrukture analiziram s raznih aspekata, a kako bih sagledala makro i mikro procese koje se događaju u tim prostorima.

Osnovni metodološki postupak su kvalitativne etnografske metode: polustrukturirani intervju, sudioničko promatranje i autoetnografija, usmjerene na ljudske stavove, predodžbe, ideje, imaginaciju, osjećaje, sjećanja, kretanja i aktivnosti, kako bi se razumjela različita poimanja stvarnosti. *Polustrukturirani intervju*, kao najrašireniji oblik kvalitativnog intervjuiranja u humanističkim i društvenim znanostima, ima za cilj prikupiti opise iz života intervjuiranih kako bi se interpretirala značenja istraživanog fenomena (Kvale i Brinkmann 2008: 3). Za razliku od strukturiranog intervjuja, čija standardizirana pitanja vode odgovorima koji su usporedivi kod različitih ispitanika i mogu biti kvantificirani, polustrukturirani intervju daje mogućnost istraživaču da, sudjelujući u dijalogu, bolje iskoristi njegov potencijal (Brinkmann 2013: 19; 21). Za razliku od otvorenog intervjuja pak, obično u obliku životne povijesti, za koji se istraživač ne priprema, ne postavlja dodatna pitanja i ne prekida govorenje intervjuiranog, u polustrukturiranom intervjuu istraživač može vratiti fokus razgovora na teme koje su mu važne za istraživanje koje provodi (ibid., 20-21). Metoda *sudioničkog promatranja*, kako ju je opisao Bronislaw Malinowski u uvodu *Argonauta Zapadnog Pacifika* (engl. *Argonauts of the Western Pacific*), konceptualizirana i provedena kao boravak u istraživanoj zajednici kako bi se promatrao i sudjelovalo u svakodnevnom životu ([1922] 1978: 1-20), u suvremenim kontekstima je ponekad teško izvediva. To se odnosi na dugotrajan boravak s istraživanima u

istraživanjima koja se provode u modernim zapadnjačkim domovima, ili na nečijem radnom mjestu koje istraživaču nije dostupno (Pink 2015: 6). Međutim, sudioničko promatranje, kao iskustveno i otjelovljeno stjecanje znanja o nekom događaju ili situaciji koje se promatra kroz specifičan istraživački fokus, i danas je metodski važno jer je to način da se vidi kako se ljudi stvarno ponašaju, registriraju stavovi, reakcije i emocije kao ključne za shvaćanje određene situacije (Murchison prema Potkonjak 71). Za korištenje vlastitih iskustava kao *autoetnografskih elemenata* u dijelu istraživanja inspirirali su me radovi geografa Tima Edensora (2003) i sociologinje Mimi Sheller (2004) koji su promišljanjima vlastitih aktivnosti tijekom vožnje u automobilu opisali odnos koji se stvara s prostorom tehnologije i infrastrukture. Autoetnografija nije samo deskriptivno pisanje o vlastitim iskustvima, nego se i na njih primjenjuje interpretativni pristup te analizira u širem sociokulturnom kontekstu (Chang 2008: 46).

Dobiveni podaci čine temeljni etnografski materijal kojeg sam analizirala i interpretirala. Intervjuirala sam ukupno 29 osoba, od 36 do 83 godine starosti. Intervjue sam snimala snimačem glasa i transkribirala. Doticaji s prvim kazivačima koji se odnose na lokalno stanovništvo i stanovništvo podrijetlom iz Lokava, dogodio se preko udruge *Lujzijana*, a nakon toga, odabir kazivača se događao efektom „snježne grude“, odnosno upućivanjem jednih kazivača na druge. Dio kazivača sam prepoznala kao vrijedne na internetskom forumu *croinfo.net* te sam ih kontaktirala. Intervjue sam provela u nekoliko terenskih istraživanja: u travnju i svibnju 2015., u veljači 2018., u srpnju 2019. i lipnju 2020. godine.

Jedno od prvih terenskih istraživanja bio je turistički obilazak Lujzinske ceste, kojeg je udruga *Lujzijana* organizirala u svibnju 2015. godine, a kojim se željelo potaknuti lokalne poduzetnike i entuzijaste u udruživanje svojih turističkih proizvoda i usluga, kao i znanja o Lujzinskoj cesti. Cilj je bio „snimiti teren“ kako bi se stvorila kulturna ruta s bogatom i raznovrsnom turističkom ponudom oko Lujzinske ceste. U navedenom obilasku Lujzinske ceste sudjelovalo je oko 25 osoba, većinom lokalno stanovništvo zainteresirano za takvo udruživanje te oni koji su se htjeli podsjetiti ili naučiti nešto novo o Lujzinskoj cesti. Obilazak Lujzinske ceste, osim obilaska Lokava, uključivao je stajanja na raznim mjestima uz Lujzinsku cestu, a na kojima bi se zatim govorilo o lokalitetu te zašto i na koji način je on važan za planiranu kulturnu rutu. Navedeni obilazak Lujzinske ceste bila je prilika za sudioničko promatranje, sudjelovanje u neformalnim razgovorima kada su ljudi opušteni te promatranje reakcija, posebno jer se radi o lokalnom stanovništvu.

Za vrijeme jednog od terenskih istraživanja u Lokvama, jedna kazivačica iz Lokava prihvatila je biti vodičica kroz naselje kako bi mi pokazala izgrađenu i prirodnu okolinu naselja, stoga se u poglavlju 5.1.1. *Od Lokava do brane*, većinom navode kazivanja samo jedne kazivačice. Ostali intervjui s lokalnim stanovništvom provedeni su u domovima intervjuiranih.

Kako bih istražila iskustva mobilnosti Lujzinskom cestom i autocestom Rijeka – Zagreb, kako sam ranije navela, 2020. godine u mjestu Selce intervjuirala sam dvije obitelji iz Zagreba. Uz to i autoetnografske elemente, koristila sam i metode sudioničkog promatranja u automobilu tijekom putovanja.

Kod navođenja kazivača, dob je iskazana životnim desetljećem u vrijeme intervjua te mjestom intervjua. Primjerice, intervjuirana Lokvarka rođena 1961. godine, a intervjuirana 2015. godine, bila bi označena kao „pedesetogodišnjakinja, Lokve“. Kako bi navodi kazivača bili što jasniji, u oznakama kazivača stoje mjesta intervjua, a ne mjesta boravišta, prebivališta ili podrijetla, budući da kazivači često opisuju mjesto, kretanje, smjer ili cilj pa koriste priloge za izražavanje prostora (ovdje, tu, tamo, blizu i slično). Iako su svi kazivači pristali na intervjui, navođenjem same okvirne dobi i mjesta intervjua nastojala sam zadržati anonimnost kazivača zbog iznošenja osobnih i obiteljskih informacija te osobnih stavova, budući da su naselja iz kojih dolaze mala i s malo stanovnika. I intervjuirani putnici označeni su na isti način kako bi se postigla unificiranost.

Iznimka od opisanog, anonimnog, navođenja kazivača su dvoje kazivača koje je bilo potrebno spomenuti osobnim imenima, a koji su dali svoj pristanak. Radi se o Matiji Gladu, inženjeru prometa, čije publikacije koristim kao izvor informacija u dijelu 4. *Društvena proizvodnja prostora*, koji je bio jedan od glavnih govornika u turističkom obilasku Lujzinske ceste organiziran 2015. godine, te koji se iznimno zalagao za renovaciju i rekonstrukciju objekata na Lujzinskoj cesti kako bi se sačuvala njezina graditeljska baština. Također, Mirjana Pleše, nekadašnja nastavnica i ravnateljica osnovne škole u Lokvama, publicirala je nekoliko naslova koje koristim, ne samo kao izvor podataka, već i kao građu za analizu. Naime, jedna je od glavnih pokretačica i organizatorica mnogih aktivnosti koje se vežu za istraživanje povijesti Lokava i brige za njezino očuvanje te prenošenje na mlađe naraštaje. Urednica je *Lokvarskog zbornika* (2004) u kojem su objavljeni intervjui stanovnika naselja koja su potopljena izgradnjom brane, kao i graditelja iste. Objavljene intervjue provodili su učenici osnovne škole, a u istom zborniku objavljeni su i učenički literarni uradci koji su također poslužili za analizu.

Dakle, osim provedenih intervjua, neformalnih razgovara, zapažanja i autoetnografije, građu predstavljaju i intervjui te učenički uradci objavljeni u spomenutom *Lokvarskom zborniku*. Nadalje, kako bih pokazala značenja i načine upisivanja značenja u okolinu, za analizu sam koristila i neobjavljen⁸ i objavljen^u autorsku i narodnu poeziju (Asić Klobučar 2002, Laloš 2007), pripovijetke (Strohal 1911), putopise (Strohal [1935] 1993), Hirc [1898] 1993). Internetske društvene mreže, novinski članci iz dnevnog tiska (*Jutarnji list*, *Večernji list*, *Novi list*), drugih časopisa i biltena (*Sušaćka revija*, bilten Hrvatske udruge koncesionara za autoceste s naplatom cestarine itd.), kao i novinska arhivska građa iz Austrijske nacionalne knjižnice i mrežne stranice *Stare hrvatske novine*, projekta Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu, osim kao pisanu građu, smatram i mjestima terenskog rada u smislu multilokalne etnografije kako bi se registrirala mnogostruka značenja i višeglasje.

Ovaj rad sadrži i zemljopisne karte preuzete iz drugih publikacija, ali i one dostupne *online* (Arkod preglednik Agencije za plaćanja u poljoprivredi, ribarstvu i ruralnom razvoju (<http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/>)), *Google maps* (<https://www.google.com/maps/>), *Auto karta Hrvatske* (<http://www.auto-karta-hrvatske.com>)) kako bi se olakšala vizualizacija smještaja istraživanog prostora.

Fotografije naselja snimljene tijekom terenskog istraživanja, preuzete iz drugih publikacija, stare fotografije i razglednice s raznih mrežnih stranica i privatnih arhiva, a koje su vezane uz gradnju i korištenje infrastrukture, koristim kako bih pokazala fizičku transformaciju naselja pod utjecajem infrastrukturnih projekata.

Kroz cijeli rad, osim kvalitativnih podataka, provlače se i kvantitativni. Kvantitativne podatke koristim kako bih prikazala demografske promjene istraživanog prostora, a koji su usko vezani uz utjecaje sva tri razmatrana infrastrukturna projekta, zatim promjene u prometu nakon izgradnje autoceste i proizvodnji električne energije nakon izgradnje brane. Kvantitativni podaci, većinom prikazani u grafikonima dobiveni su iz službenih izvještaja i tablica Državnog zavoda za statistiku, Autoceste Rijeka – Zagreb, tvrtke Hrvatske ceste d.o.o. i Tehničke enciklopedije.

⁸ Neobjavljena poezija koja je korištena za analizu odnosi se na pjesmu *Čuvajte me* koju je recitirao Matija Glad prilikom turističkog obilaska Lujzinske ceste, te pjesma *Život za život* koju je napisao jedan od glavnih inženjera na gradnji brane, a koja je dobivena iz privatnog arhiva tijekom terenskog istraživanja.

Kako bi se razumjela simbolička značenja prostora infrastruktura, potrebno je razumjeti i prostor općine Lokve i Gorskog kotara kao proizvoda širih povijesnih, političkih, ekonomskih i društvenih procesa. Izvor podataka za kontekstualizaciju i historizaciju istraživnog prostora su publikacije domaćih autora, istraživanja provedena u Gorskom kotaru s raznih aspekata: demografskog, (Lajić, Ivan. 1999. *Mehaničko kretanje stanovništva u demografskom razvitku Gorskog kotara*; Holjević, Danko, Ivica Plišić i Tatjana Holjević. 2000. *Utjecaj hidroenergetskih objekata na demografiju: akumulacija Lokve*; Lajić, Ivan i Sanja Klempić Bogadi. 2010. *Demografska budućnost Gorskoga kotara*), ekonomskog (Knežević, Rade i Renata Grbac Žiković. 2013. *Promjene gospodarskog značenja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru*), geografskog (Lukić, Aleksandar, Vuk Tvrтко Opačić i Ivan Zupanc. 2009. *The Other Side of the Zagreb – Rijeka Motorway. Socio-geographic Implications in the Rural Periphery of Croatia*), prometnog (Sić, Miroslav. 1990. *Problematika razvoja autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji na pragu 90. godina*; Glad, Matija. 2012. *Ceste Primorsko-goranske županije*; Lara, Černicki i Stašo Forenbaher. 2014. *Starim cestama do mora*; Feletar, Petar. 2016. *Hrvatske povijesne ceste. Karolina, Jozefina i Lujzijana*), povijesnog (Komadina, Rudolf. 2015. *Lokve i Mrzla Vodica u borbi za slobodu od 1894. do 1945.*; Krmpotić, Marinko. 2015. *Lokvarska brana*); regionalne i lokalne monografije te monografije infrastrukturnih projekata (*Gorski kotar*, skupine autora iz 1981. godine; Glad, Nada, ur. 1997. *Naše Lokve*; Magdić Komadina, Zrinka i Mirjana Pleše, ur. 1999. *140 godina osnovnog školstva u Lokvama; Hidroelektrarne u Hrvatskoj*, skupine autora iz 2000. godine; Bajzek, Miroslav, ur. 2002. *O postanku i sudbini naselja Mrzla Vodica*; Moravček, Goran. 2007. *Autocesta Rijeka – Zagreb. Cesta života*) te službeni dokumenti Općine Lokve (*Prostorni plan Općine Lokve* iz 2004. godine, *Plan razvoja turizma Općine Lokve* iz 2010. godine, *Strategija razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.*) i tvrtke Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. (*Obrazloženje financijskog plana Autoceste Rijeka – Zagreb za 2020. godinu i projekcija plana za 2021. i 2022. godinu.*, *Izveštaj o poslovanju za 2018. godinu Autoceste Rijeka – Zagreb d.d.*).

4. DRUŠTVENA PROIZVODNJA PROSTORA

4.1. Gorski Kotar

Gorski kotar je regija ruralnog karaktera smještena u zapadnoj Hrvatskoj koja graniči sa Slovenijom na sjeveru i sjeverozapadu, riječkim primorjem na jugozapadu, ogulinsko-plašćanskom dolinom i niskim Pokupljem na istoku i sjeveroistoku, te Likom na jugoistoku. Dio je Primorsko-goranske županije. Regija je dugo vremena bila obilježena kao prostor izolacije, no od prve polovice 18. stoljeća, a naročito u 19. stoljeću, izgradnjom prvih boljih prometnica i suvremenijim iskorištavanjem šuma, prometno i trgovinsko značenje Gorskog kotara kao spojnog prostora između primorja i kontinentalne Hrvatske se neprestano povećavalo. Gorski kotar se uvelike izgledom razlikuje od okolnih regija: ima visokogorske značajke, iako su mu vrhovi nešto viši od 1500 m, te se tu protežu prostrane šume. Naselja su raštrkana, često urbanog izgleda, no bez znatnije koncentracije stanovništva. Površinom obuhvaća 1.270 km² od čega su dvije trećine šume (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 158). Ima tri grada (Čabar, Delnice, Vrbovsko) te šest općina (Brod Moravice, Fužine, Lokve, Mrkopalj, Ravna Gora, Skrad), ukupno 23.011 stanovnika u 255 naselja, što daje svega 18 stanovnika po kilometru kvadratnom (*Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011*) Unatoč vrlo specifičnim zemljopisnim, povijesnim i gospodarskim značajkama, Gorski kotar je znatno socijalno povezan s riječkom regijom, o čemu zorno govori jedan komentar moje sugovornice iz Lokava:

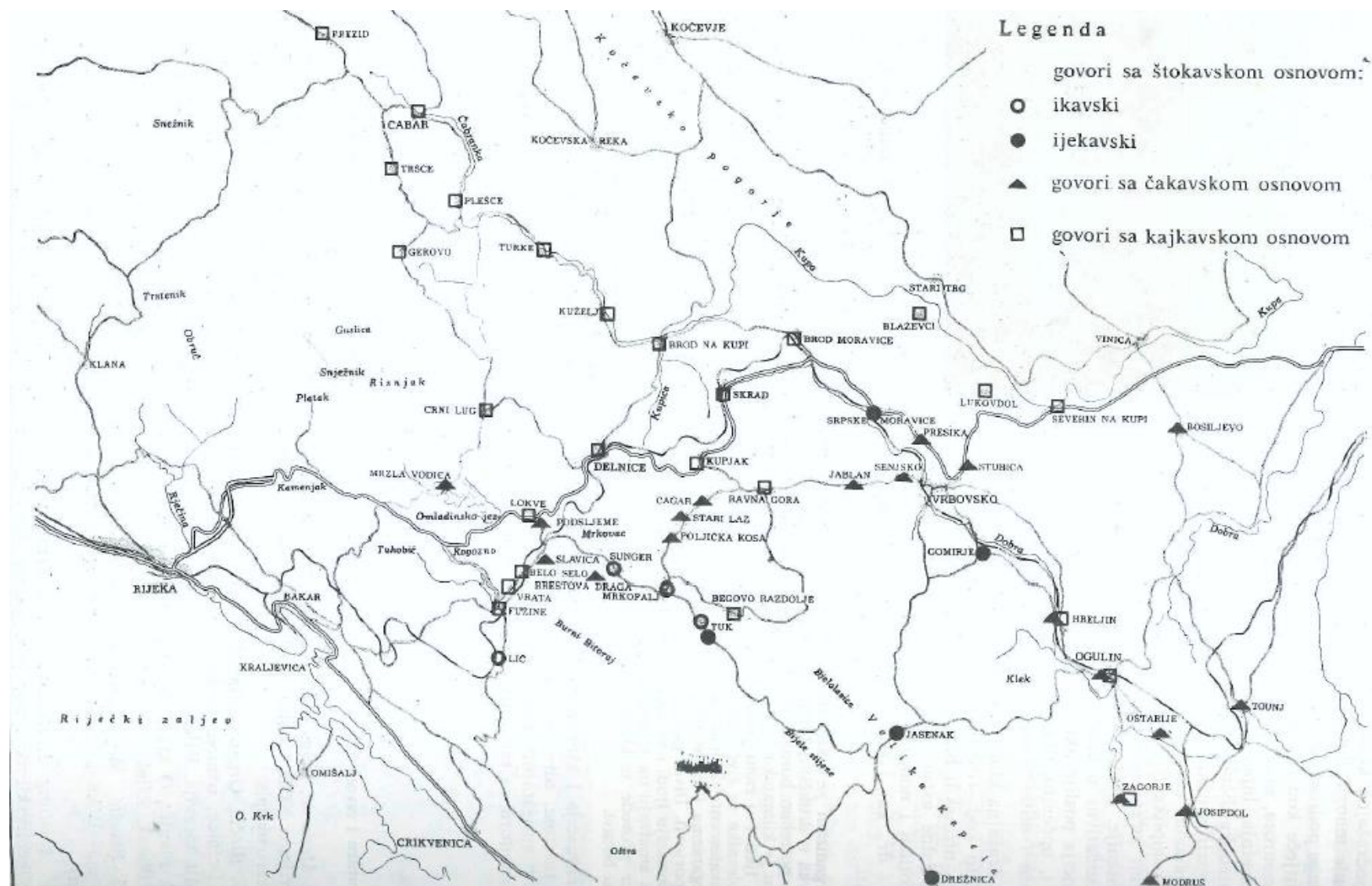
Da, u Rijeci sam, ponekad, pa da ti velim, da sam znala u nekim situacijama biti i tri puta dnevno, ne tjedno, nego dnevno! (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Zbog blizine turske granice, u 15. i 16. stoljeću regija je bila nesigurna za život, no nakon bolje organizacije Vojne krajine, u 17. stoljeću Gorski kotar postaje etnički mozaik. S turskim osvajanjima Like, krajiške vlasti su na ovaj prostor preseljavali bjegunce s istoka, pravoslavno stanovništvo naseljava okolice Gomirja, Vrbovskog i Moravica, Bunjevci okolicu Liča, a Zrinski i Frankopani naseljavaju Hrvatima iz Primorja, Slovencima iz kočevskog kraja, hrvatskim izbjeglicama s istoka te su dovodili majstore iz Kranjske, Njemačke i Češke za rad na eksploataciji željezne rudače na području Čabra (Marković 2003: 121; Marković prema Banovac, Blažević i Boneta 2004: 132). Višestoljetne migracije i suživot stanovnika različitog etničkog i religijskog podrijetla kao i gospodarskih znanja utjecalo je na oblikovanje kulture ove regije. U etnološkom smislu, riječ je o zoni miješanja kulturnih areala. Milovan Gavazzi u svojim je istraživanjima uspostavio kulturne areale kao geografske zone u kojima se nalaze „brojni osebujni kulturni elementi koji se u susjednim kulturnim arealima ili uopće ne nalaze

ili se nalaze vrlo rijetko“ (Gavazzi 1978: 185), te je Hrvatsku podijelio na tri kulturna areala: jadranski, dinarski i panonski; pri čemu je uočio i pojaseve miješanja kultura: dalmatinsko zaleđe, Banovinu i Žumberak, i Gorski kotar. Geografski i kulturno, Gorski kotar predstavlja dodir između alpskih, dinarskih, panonskih i mediteranskih utjecaja (Marković 2003: 121; Gotthardy-Pavlovsky 1981: 332). Na prostoru Gorskog kotara prisutna su i sva tri hrvatska narječja, a takva raznovrsnost govora posljedica je kretanja stanovništva od 15. do 18. stoljeća te povijesnih i gospodarskih prilika. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, u Gorskom kotaru živi 87,28 % Hrvata, 9,25 % Srba, 0,85 % Slovenaca, a 0,85 % se nije izjasnilo o narodnosti. Preostali postotak od nešto manje od 2 % otpada na one koje se izjašnjavaju po vjerskoj pripadnosti, Bošnjake, Albance, Crnogorce, Nijemce, Talijane, Makedonce, Mađare, Ruse, Rome, Bugare, Čese, Rusine, Turce, Ukrajinke, neraspoređene, nepoznate i ostale (*Stanovništvo prema narodnosti po gradovima/općinama 2011*).



Slika 1. Karta regije Gorski kotar s označenim gradovima i općinama (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 192)



Slika 2. Karta Gorskoga kotara s raspodjelom narječja (Barac i Finka 1981: 418)

Procesi mijenjanja kulturnih utjecaja, koji se odvijaju tijekom kasnog feudalizma i u početnoj fazi modernizacije, utjecali su na stvaranje multikulturalnosti i međuetničke tolerancije, koja će ostati trajno obilježje ovog prostora do današnjih dana (Banovac, Blažević i Boneta 2004: 133). Ilustrativni primjer može bit naselje Moravice, koje je nosilo ime Komorske, Srpske, Hrvatske, a zatim opet Srpske Moravice, da bi od 1996. godine ostale samo Moravice, a iz kojeg je srednjoškolski profesor 2011. godine za portal *Novosti* rekao:

Ovdje živimo u skladu i harmoniji i uvijek je tako bilo. Ne želim pričati o suživotu, jer taj termin podrazumijeva da nas je netko prisilio da živimo jedni kraj drugih, a to u Moravicama nije tako. Mir i skladan život ovdje su prirodna pojava, a ne nečija politička volja. Živimo kako živimo, a sve nas more iste brige: posao, egzistencija, kriza... Ni naši mladi nisu zadojeni mržnjom, problem je s učenicima koji u moravičku srednju školu dolaze iz drugih hrvatskih krajeva: oni znaju provocirati, pjevati pjesme o Paveliću i klanju. Ali, kada vide da im pjesma ne pada na plodno tlo, brzo se stišaju. No, Bože moj, nisu djeca kriva, kućni odgoj i sredina u kojoj odrastaju učinili su ih takvima. (Marinković 2011)

Tadašnji gradonačelnik Vrbovskog, u čijem su sastavu Moravice, izjavio je:

Ne znam čemu zahvaliti da smo izbjegli ratne sukobe. Vjerojatno i zbog našega goranskog mentaliteta, samozatajnosti i bježanja od sukoba, ali i činjenice da Hrvati i Srbi ovdje oduvijek žive u apsolutnom miru, bez natruha nacionalizama. Jest, dolazili su nam razni emisari koji su pokušavali narušiti naš sklad, ali im to nismo dopustili. Bili smo dobro i mudro organizirani. Djelovali su tu i rezervni sastav policije, Zbor narodne garde i Hrvatska vojska, a masa je Gorana u 138. brigadi ratovala po Lici i drugdje, među njima i nemalo Srba. Ali nikome od domaćih, barem ne onima na funkcijama, nije padalo na pamet osvećivati se Srbima, iskaljivati na njima bijes ili provocirati incidente. Nikada ovdje nije prošla ni ekstremna srpska ni ekstremna hrvatska politika! Naučili smo živjeti ne jedni uz druge, nego jedni s drugima. (ibid.)

Gorski kotar je izložen jakoj depopulaciji te spada u demografski najugroženija područja Hrvatske. Već u drugoj polovici 19. stoljeća regija poprima emigracijska i depopulacijska obilježja zbog nepovoljne prirodno-geografske osnove i nedostatka obradivih površina što je stvorilo višak poljoprivrednog stanovništva (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 191). I prije i nakon Prvoga svjetskog rata, stanovnici Gorskog kotara su masovno odlazili u Slavoniju i „tamo bili

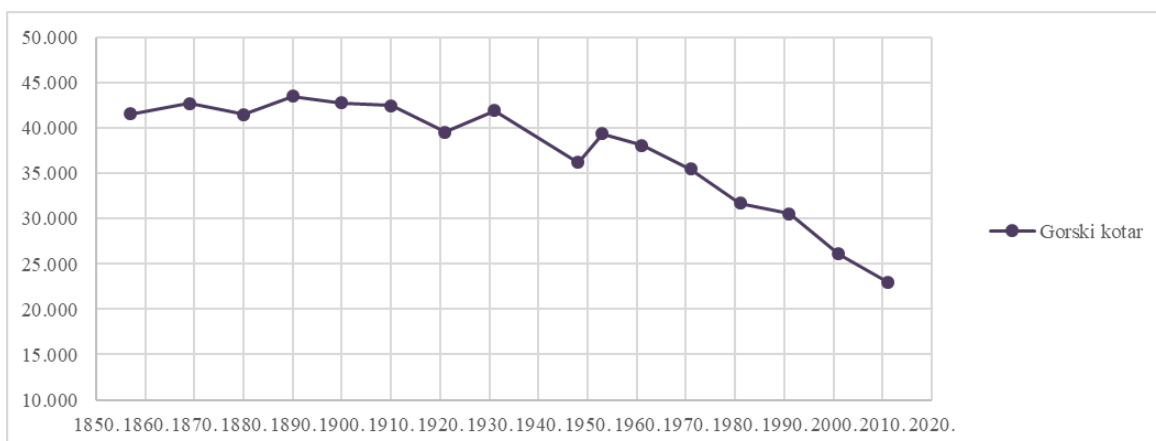
nositelji one djelatnosti kojom su se bavili i u svom zavičaju, a to su sječa šuma, drvodjelstvo i drvena industrija“ (Lajić 1999: 503), ali i u sjevernu Ameriku (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 191-192; Chylak 1981: 172). O jačini emigracije govori i podatak o 40 % goranskog stanovništva koje se u popisu 1910. godine vodilo kao privremeno odsutno (Bognar prema Lajić i Klempić Bogadi 2010: 191). Nakon Drugoga svjetskoga rata vidi se jačanje depopulacije zbog disperzne naseljenosti i velikog broja naselja s malim brojem stanovnika te nepostojanja važnijeg mikroregionalnog i regionalnog urbanog središta koji bi osigurao zaposlenje stanovnicima, pa je to pridonijelo i starenju populacije i smanjenju nataliteta (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 192). Jedino kratkotrajno povećanje broja stanovnika nakon Drugog svjetskog rata, u razdoblju između 1948. i 1953. godine, odnosi se na smanjenje emigracije zbog pojačane sječe šuma i obnove industrijske djelatnosti te poslijeratni kompenzacijski natalitet (Bognar, Nejašmić i Lajić, prema Lajić i Klempić Bogadi 2010: 193). Šezdesetih godina započinje „goranski egzodus“, kako ga naziva Lajić (1999: 507): do kraja sedamdesetih, Gorski kotar napustio je gotovo svaki četvrti stanovnik. Do posljednjeg popisa stanovništva 2011. godine, depopulacijske stope iznosile su u prosjeku više od -1 % što je upravo pokazatelj ekstremne depopulacije, odnosno „izumiruće depopulacije“ (Lajić 1999: 505; Lajić i Klempić Bogadi 2010: 194). Dakle, osnovna značajka demografskog razvoja Gorskoga kotara u 20. stoljeću jest smanjivanje ukupnog broja stanovnika, tako da je od početka 20. stoljeća do posljednjeg popisa stanovništva 2011. godine došlo do smanjenja od čak 47 %.

U regiji je mali broj radnih mjesta u sekundarnim i ostalim višim sektorima, pa je lokalno stanovništvo prisiljeno sudjelovati u valu dnevne cirkulacije prema užem riječkom području, manje prema karlovačkom i zagrebačkom, a prisutna je i pogranična cirkulacija sa Slovenijom pa taj prostor karakteriziraju čak i dnevne međunarodne migracije (Lajić 1999: 508). Mnogobrojni privremeni migranti postupno stvaraju sve veću skupinu trajnih preseljenika. Padom nataliteta i iseljavanjem od šezdesetih godina 20. stoljeća nadalje, smanjuje se broj djece, a potom i populacije radno aktivne dobi stoga se formira dobna struktura Gorskog kotara koja karakterizira regiju kao populaciju izrazito duboke starosti (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 199).

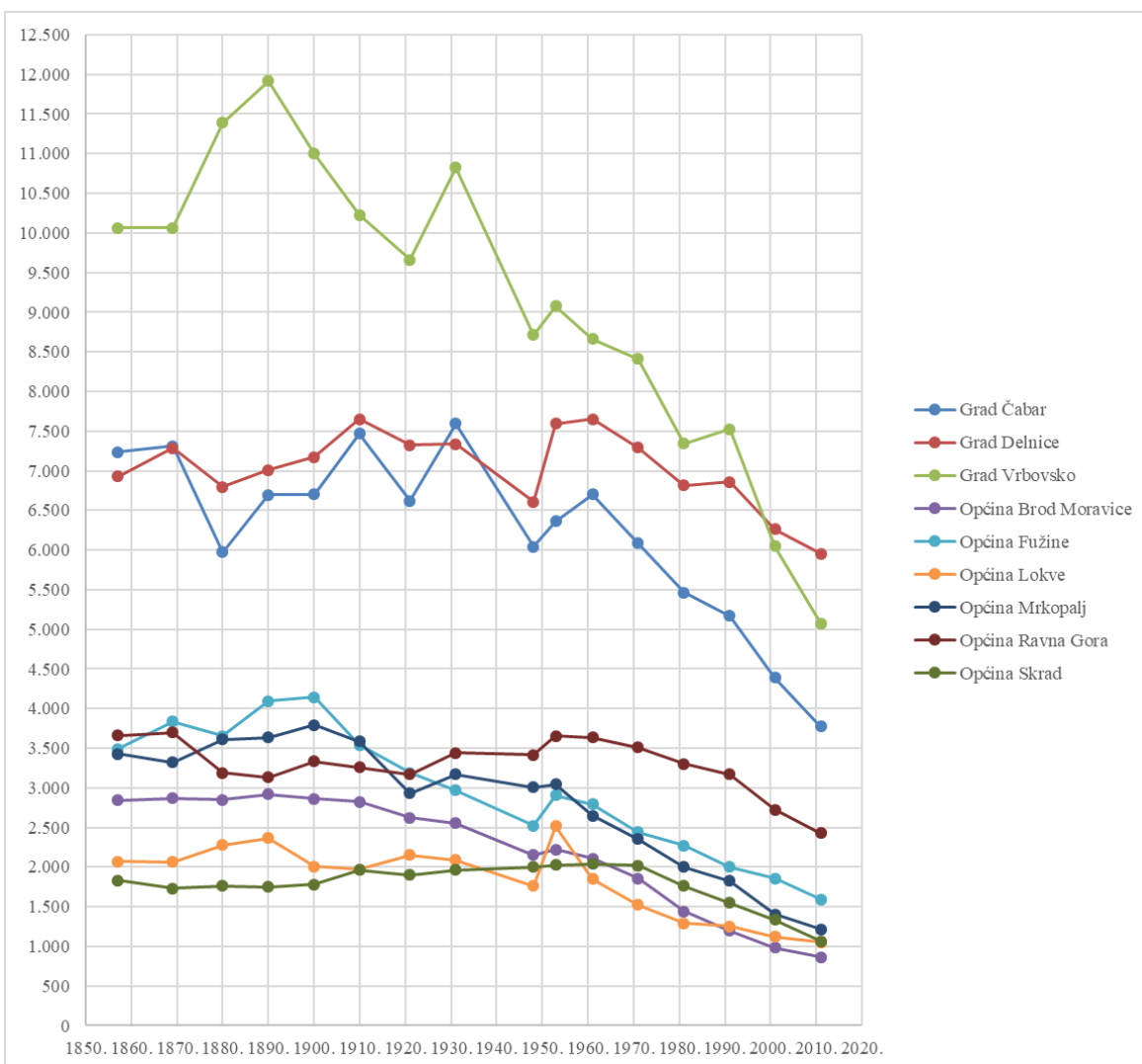
Tablica 1. Ukupno kretanje stanovništva po gradovima/općinama Gorskog kotara od 1857. do 2011. godine (izradila Morana Jarec prema *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011 i Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001. 2001*)

Grad/općina	1857.	1869.	1880.	1890.	1900.	1910.	1921.	1931.	1948.	1953.	1961.	1971.	1981.	1991.	2001.	2011.
<i>Grad Čabar</i>	7.235	7.313	5.971	6.697	6.700	7.467	6.620	7.595	6.041	6.360	6.702	6.083	5.465	5.169	4.387	3.770
<i>Grad Delnice</i>	6.929	7.289	6.797	7.007	7.172	7.651	7.322	7.337	6.609	7.592	7.652	7.291	6.817	6.858	6.262	5.952
<i>Grad Vrbovsko</i>	10.064	10.601	11.391	11.920	11.001	10.230	9.663	10.825	8.714	9.077	8.663	8.411	7.344	7.528	6.047	5.076
<i>Općina Brod Moravice</i>	2.840	2.866	2.848	2.919	2.861	2.823	2.622	2.555	2.152	2.220	2.105	1.855	1.444	1.196	985	866
<i>Općina Fužine</i>	3.492	3.837	3.651	4.093	4.142	3.539	3.188	2.966	2.521	2.907	2.793	2.443	2.271	2.000	1.855	1.592
<i>Općina Lokve</i>	2.070	2.061	2.278	2.363	2.007	1.972	2.152	2.087	1.762	2.516	1.850	1.522	1.290	1.255	1.120	1.049
<i>Općina Mrkopalj</i>	3.427	3.321	3.607	3.637	3.790	3.583	2.931	3.168	3.007	3.046	2.650	2.352	2.002	1.823	1.407	1.214
<i>Općina Ravna Gora</i>	3.657	3.699	3.190	3.135	3.334	3.258	3.168	3.439	3.412	3.652	3.634	3.507	3.300	3.167	2.724	2.430
<i>Općina Skrad</i>	1.834	1.733	1.763	1.747	1.778	1.962	1.901	1.962	2.002	2.026	2.039	2.021	1.759	1.549	1.333	1.062
Gorski kotar	41.548	42.720	41.496	43.518	42.785	42.485	39.567	41.934	36.220	39.396	38.088	35.485	31.692	30.545	26.120	23.011

Grafikon 1. Grafički prikaz tablice 1. za regiju (izradila Morana Jarec)



Grafikon 2. Grafički prikaz tablice 1. za gradove i općine (izradila Morana Jarec)



O Gorskom kotaru više povijesnih podataka nalazimo relativno kasno, tek u srednjem vijeku. Arheološki nalazi iz pećine Bukovac govore o naseljenosti u paleolitu (Janković et al. 2018), dok je pronađenim fragmentima keramike iz starijeg željeznog doba potvrđena naseljenost plemenom Japoda (Kruhek 1981: 282). O rimskom razdoblju goranskoga prostora svjedoče tragovi rimskih obrambenih zidina na području Prezida koji je trebao spriječiti najezde barbara prema središtu Carstva (Lipovec Vrkljan i Šiljeg 2007: 9), a tragova rimskih prometnica na ovom prostoru nema, odnosno zaobilaze ga njegovim sjevernim i južnim rubovima, zbog gorskog reljefa (Chylak 1981: 165).

Ovaj se kraj nalazio u okviru ranosrednjovjekovnog hrvatskog kraljevstva pa hrvatsko-ugarskog kraljevstva da bi od 13. stoljeća bio u vlasti krčkih knezova Frankopana, kada počinje intenzivnije naseljavanje. Putovi koji tada nastaju bili su privatni, vlastelinski, i od lokalnog značenja (Kruhek prema Feletar 2016: 31), no koristili su se i za trgovinu te označuju začetak razvoja trgovine s Primorjem i Venecijom (Kruhek 1981: 47-50; 282). To dokazuje postojanje i mitnica/malti⁹ koje su se nalazile na prolazima kroz vlastelinstva ili gradove, a o kojima saznajemo iz isprave Matije Korvina iz 1481. godine kojom se određuje da zagrebački trgovci ne moraju plaćati Frankopanima maltarinu kada prolaze kroz frankopanska imanja u Gorskom kotaru (Feletar 2016: 31).¹⁰ Tijekom 15. i 16. stoljeća česte su, doduše manje, turske pljačkaške čete koje su prodirale i u Gorski kotar, pa goranska naselja koja su se formirala stagniraju i broj stanovnika pada (Kruhek 1981: 282; 286), gospodarski život propada pa tako i prometno-trgovinski. U 16. stoljeću, Gorski kotar postaje posjed feudalnih gospodara Zrinskih, a turske provale su sve rjeđe pa se taj opustjeli prostor ponovno naseljava, a promet i trgovina bivaju organiziranim (Kruhek 1981: 52). Zrinski su koristili uhodane smjerove preko Gorskog kotara, ali su stvarali i neke druge, brže rute (Feletar 2016: 35). U to vrijeme kmetovi Gorskog kotara „više su bili obvezni na rad u šumi, prijevoz vlasteoske robe i nošenje pošte, pomoć u lovu i ribolovu, održavanju putova i cesta do vinodolskih međa“ (Kruhek 1981: 54).

Nakon sloma obje navedene aristokratske obitelji u 17. stoljeću, njihovi goranski posjedi postaju predmet samovolje različitih gospodara (Kruhek 1981: 57). Završetkom Velikog habsburško-osmanskog rata za oslobođenje (1683. – 1699.) i pomicanjem granica, početkom

⁹ Mitnica ili malta, onodobna carina ili carinarnica, je naziv za stanicu gdje se ubirala pristojba za ulazak robe i vozila, odnosno maltarina.

¹⁰ Matija Korvin (Cluj-Napoca, Rumunjska, 1443. – Beč, 1490.), hrvatsko-ugarski kralj od 1458. do 1490. godine. U dokumentu se nabrajaju mitnice u Lukovdolu, Moravicama, Delnicama, Lokvama, Brodu na Kupi, Vrbovskom i Hreljinu, a to je očito bio i dio trase tadašnjeg važnog karavanskog puta (Feletar 2016: 31).

18. stoljeća nameće se potreba da se na smjerovima starih karavanskih putova izgrade prve moderne makadamske kolske ceste (Feletar 2016: 40). U 18. stoljeću, habsburški car Karlo VI. zauzimajući se za razvoj trgovine i prometa kao glavnog pokretača državnog gospodarstva osiromašenog ratovima, 1717. godine proglašava slobodu plovidbe Jadranskim morem, a sljedeće godine Rijeku i Trst slobodnim lukama, dok su Bakar i Kraljevica već imala pristaništa (Černicki i Forenbaher 2012: 12; Glad 2014: 22; 24). U sklopu svoje merkantilističko-centralističke politike, prometne težnje za spajanjem unutrašnjosti s Jadranom postale su prioritet. Postojeće prometnice (putovi) trebali su se obnoviti, ali se nametnula i potreba za izgradnjom nove prometnice, što je povjereno carskom potpukovniku i inženjeru Matiji Antunu Weissu (Glad 2014: 22).¹¹ S gradnjom prve planinske makadamske ceste, koja je bila i prva izravna prometna veza kontinentalnog područja Hrvatske s morem, započelo se 1726., a u promet je puštena dvije godine kasnije te je nazvana *Via Carolina Augusta* (Karolinška cesta), po svom naručitelju (Černicki i Forenbaher 2014: 13). Karolinška cesta, spajajući Karlovac preko Vrbovskog, Ravne Gore, Mrkoplja i Fužina s Rijekom i Bakrom, nije bila završena još godinama te je doživjela mnoge preinake (Glad 2014: 25).¹² Već 1830. godine djelomice je rekonstruirana i dijelom preložena, čime su izbjegnuti njezini najstrmiji odsječci, no provedene rekonstrukcije nisu bitno poboljšale prometne uvjete (Chylak 1981: 168; Černicki i Forenbaher 2012: 18). Karolinška cesta označava prekretnicu u prometovanju regijom i unaprjeđenju prijevoza robe pa su „na toj cestovnoj magistrali povezana ujedno bitna zbivanja gospodarskog i društvenog života u Gorskom kotaru i Primorju do kraja 18. stoljeća“ (Despot prema Karaman 1981: 127).

Prostor Gorskog kotara tijekom stoljeća više je puta mijenjao svoj teritorijalno-upravni ustroj i pripadnost. Marija Terezija 1776. godine osniva Severinsku županiju kako bi gospodarski oživjela prostor, učvrstila pravni poredak te promicala trgovinu (Kruhek 1981: 65). Dvije godine kasnije, Hrvatsko kraljevsko vijeće tražilo je osnivanje trećeg kotara u Severinskoj županiji, između Primorskog i Kupskog, zbog boljeg odvijanja prometa i obavljanja sudske službe, pa Marija Terezija iste godine dozvoljava osnivanje Gorskoga kotara (ibid.).¹³ Godine

¹¹ Matija Antun Weiss (mjesto rođenja nepoznato, 1660. ili 1662. – Graz, 1738.), vojni arhitekt i graditelj, kartograf (Šugar 2000).

¹² Po nekim izvorima, Karolinška cesta se gradila i popravljala do 1732. godine, po nekima i do 1736. godine, a cijela trasa nije niti mogla funkcionirati bez stalnih održavanja „kritičnih“ točaka (Feletar 2016: 54).

¹³ Rijeka je od 1752. godine pripadala trgovačkoj pokrajini Austrijsko primorje (osnovano 1748. godine), a 1776. godine s Primorjem je upravno reinkorporirana u Bansku Hrvatsku (Feletar 2016: 42-43).

1785. Josip II. proglašava glavna veća mjesta na Karolinškoj cesti (Vrbovsko, Ravna Gora i Mrkopalj) povlaštenim kraljevskim trgovištima te njihove stanovnike slobodnim građanima, no ukida županije pa prostor raspoređuje u Zagrebačko i Primorsko okružje (Kruhek 1981: 66). Već sljedeće godine formirano je tzv. Ugarsko primorje pa se prema Rijeci osjeća znatan porast trgovine budući da je do tada dio tereta išao prema Trstu (Kruhek prema Feletar 2016: 48). Zbog svog tranzitnog značaja, Gorski kotar postaje predmet političkih planova i borbi Beča i Pešte (Kruhek 1981: 69).

Iako je Karolinška cesta imala ključnu ulogu u povezivanju unutrašnjosti s obalom, imala je i određene graditeljske nedostatke i nedostatno održavanje, te je postala ogroman financijski teret (Glad 2014: 24-25). Premda je izgrađena i makadamska cesta Jozefina, od Karlovca do Senja potkraj 18. stoljeća (1765. – 1779.), rasprave o potrebi izgradnje nove ceste do Rijeke su još intenzivirane, a s porastom prometa ukazala se potreba za modernijom cestom, prohodnijom za kolski promet (Feletar 2016: 54). Gradnja nove ceste započela je 1803. godine u Rijeci, a završena je, za vrijeme francuske uprave, 1811. godine u Karlovcu. Nazvana je *Via Ludovicea* (Lujzinska cesta). Budući da je Lujzinska cesta jedan od glavnih predmeta ovog rada, više o nastanku, gradnji i ostalim karakteristikama bit će riječi u poglavlju 4.1.2. *Lujzinska cesta*. Za vrijeme francuske vlasti (1809. – 1813.) i Gorski kotar postaje dio njihovih Ilirskih pokrajina, a nakon sloma Napoleona, ponovno se vraća pod austrijsku vlast.

Željeznička pruga Karlovac – Rijeka koja je 1873. godine izgrađena kroz Gorski kotar, donijela je promjene u načinu prijevoza tereta i putovanju, veće brzine i manje troškove prijevoza, stoga promet na Lujzinskoj cesti opada. Smjerovi željezničke pruge do mora koji su se razmatrali bili su različiti, a zavisili su od razvojnih, gospodarskih i geostrateških, austrijskih i mađarskih interesa. Plan izgradnje pruge kroz Gorski kotar postojao je već u prvoj polovici 19. stoljeća, te su se za nju najviše zalagali ugarski krugovi, a jadranskoj orijentaciji cijele ugarske interesne sfere išao je u prilog i ugarski režim Khuena-Héderváryja¹⁴ zadnjih desetljeća 19. stoljeća (Feletar 2016: 72-73).¹⁵ Pruga koja Budimpeštu kroz Zagreb povezuje s Jadranskim morem,

¹⁴ Károly Khuen-Héderváry (Grafenberg (današnji Jesenik u Češkoj), 1849. – Budimpešta, 1918.), hrvatski ban od 1883. do 1903. godine. Postavljen na mjesto bana Kraljevine Hrvatske, Slavonije i Dalmacije od cara Franje Josipa I. kako bi obuzdao hrvatski otpor austro-ugarskom dualizmu uspostavljenom 1867. godine. Njegovo banovanje obilježava politička samovolja i nasilje.

¹⁵ Rijeka je od 1868. godine bila pod ugarskom upravom (tzv. „Riječka krpica“ je naziv za promijenjen izvorni članak 66. Hrvatsko-ugarske nagodbe iz 1868. godine, čime je Rijeka sa svojim kotarom proglašena zasebnim državopravnim tijelom, odnosno prepuštena Ugarskoj).

od Karlovca i Ogulina prolazi Gorskim kotarom kroz naselja Vrbovsko, Skrad, Delnice, Lokve, Fužine do Rijeke. Puštena je u promet 1875. godine, a pripadala je mađarskim državnim željeznicama (Chylak 1981: 169). Iako i danas u uporabi, po svojim tehničkim karakteristikama ova pruga ne zadovoljava potrebe suvremenog tranzitnog prometa, budući da još uvijek nije modernizirana u skladu s europskim standardima.

Stanovnici Gorskog kotara sudjelovali su u Prvom svjetskom ratu budući da je austro-ugarska vlast mobilizirala gotovo sve stanovništvo sposobno za rat i poslala ga na bojišta u Rusiju, Galiciju i Italiju (Kruhek 1981: 88). U razdoblju između dva svjetska rata, Gorski kotar je u sastavu Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca (Kraljevina SHS), odnosno Kraljevine Jugoslavije,¹⁶ država koje nisu uspjele riješiti mnoge agrarne i socijalne probleme pa se seljački i radnički pokreti i u Gorskome kotaru nastavljaju i obnavljaju (Kruhek 1981: 90; 98). Tako od dvadesetih godina 20. stoljeća, politička ljevica predstavljala je konstantu političke situacije u Gorskom kotaru, a nakon 1990. godine započinje proces političke pluralizacije, kada rezultati parlamentarnih i lokalnih izbora pokazuju podijeljene Gorane (Banovac, Blažević i Boneta 2004: 134; Krmpotić 2017; Krmpotić 2020). U Drugom svjetskom ratu čabarski i dio delničkog kotara anektirala je Italija dok je preostali dio bio pod režimom Nezavisne države Hrvatske (NDH), stoga je narodnooslobodilačka borba bila iznimno važna za ovo područje.

Cestovna infrastruktura se modernizira i povećava joj se značaj nakon Drugog svjetskog rata, dok šezdesetih godina 20. stoljeća, kod planiranja gradnje autocesta u Hrvatskoj, prednost je dan pravcu Rijeka – Zagreb. Nakon izgradnje dionice Orehovica – Kikovica i Karlovac – Zagreb sedamdesetih godina i dionice Kikovica – Oštrovica osamdesetih, no samo kao poluautocesta, izgradnja preostalih dionica kroz Gorski kotar su čekale na izgradnju. Naime, osamdesetih godina prioritet je bio izgraditi transjugoslavensku cestu, tzv. *Autoput bratstva i jedinstva*, a devedesetih se ispriječio Domovinski rat, kada su na području Gorskog kotara raketirani odašiljači i skladišta oružja, sakupljala se pomoć za stradale, dobrovoljci su odlazili u rat, a naselja su primala prognane obitelji (Magdić Komadina i Pleše 1999: 39-40). Dionice autoceste Rijeka – Zagreb bile su građene u nekoliko faza, a konačno je završena u punom profilu 2008. godine.

Do sredine 20. stoljeća, značajka privredne strukture ovog područja bilo je prevladavanje poljoprivrednih domaćinstava s malom površinom obradiva zemljišta (Lajić 1999: 502), a

¹⁶ Od 1918. do 1929. naziva se Kraljevina Srba, Hrvata i Slovenaca, a od 1929. do 1945. Kraljevina Jugoslavija.

poljoprivredni razvoj ograničavaju geografske karakteristike terena. Gorski kotar je najvrjednije šumsko područje u Hrvatskoj, pa su šumarstvo i drvna industrija najvažniji gospodarski sektori Gorskog kotara. Međutim, iako je nakon Drugog svjetskog rata pojačana eksploatacija šuma i razvoj drvnoprerađivačke industrije, veća industrijska središta u Gorskom kotaru se nisu razvila. Gospodarski, Gorski kotar je i danas slabo razvijen. To je posljedica niza problema naslijeđenih iz faze socijalističke modernizacije, zatim privatizacije vlasništva i centralizacije resursa. Prema publikaciji Hrvatske gospodarske komore, Županijska komora Rijeka, poduzetnici sa sjedištima u Gorskom kotaru 2019. godine činili su 4,7 % ukupnog broja poduzetnika u Primorsko-goranskoj županiji, zapošljavali su 4,7 % radnika, ostvarili su 3,8 % ukupnih prihoda, 1,9 % neto dobiti, 6,8 % izvoza, 4,3 % uvoza te 4 % investicija (*Gospodarstvo Primorsko-goranske županije u 2018. godini* 2019: 12). Najniže isplaćene neto plaće po zaposlenom u Primorsko-goranskoj županiji su u tvrtkama sa sjedištem u Gorskom kotaru (ibid., 16). Uz navedene karakteristike demografskog i ekonomskog profila ove regije, Gorski kotar po svojim geografskim obilježjima pripada brdsko-planinskom području Republike Hrvatske, stoga se na njega primjenjuje *Zakon o brdsko-planinskim područjima* sa ciljem gospodarskog i svekolikog razvoja, a radi poticanja demografske obnove, naseljavanja i stvaranja pretpostavki da se prirodni i drugi gospodarski resursi što kvalitetnije koriste za gospodarski razvoj ovih područja i Republike Hrvatske u cjelini, uz očuvanje biološke i krajobrazne raznolikosti (*Zakon o brdsko-planinskim područjima* 2018).

Ugostiteljski sektor je kroz povijest u Gorskom kotaru bio uvjetovan razvojem prometnica kroz regiju, a uz izrazito tranzitno-prometno značenje i svoje prirodne ljepote, turistički potencijal Gorskog kotara ogleda se i u blizini mora. Dok se turizam u literaturi isticao kao najvažnija djelatnost za budućnost, a za što su potrebna usklađena prostorna rješenja (Wenzler 1981: 263), u Gorskom kotaru u 2019. godini bilo je ostvareno ukupno 40.506 dolazaka turista i 98.964 noćenja u dok je u cijeloj Primorsko-goranskoj županiji u istoj godini ostvareno ukupno 2.966.489 dolazaka turista i 15.314.671 noćenja (*Smještajni kapaciteti, dolasci i noćenja turista* 2019). To bi značilo da Gorski kotar sudjeluje u županijskom turizmu sa svega 1,36 % u dolascima i 0,05 % u noćenjima.

4.1.1. Općina Lokve

Općina Lokve se nalazi na pola puta između Delnica i Fužina. Smještena je na raskrižju putova tih mjesta te Crnog Luga na sjeveru i Mrkoplja na istoku. Površina općine Lokve iznosi 42,64 km², od čega su 70 % šume (*Strategija razvoja Općine Lokve 2016.–2020.* 2015: 11). Nastala je razdiobom općine Delnice 1993. godine.¹⁷ Lokve su, kao i čitav Gorski kotar, izrazito emigracijsko područje, a dugotrajna emigracija dovela je do snažne depopulacije. Osim istoimenog mjesta, obuhvaća još 6 naselja te ima ukupno 1.049 stanovnika prema popisu stanovništva iz 2011. godine: Lokve (584 stanovnika), Homer (272 stanovnika), Lazac Lokvarski (18 stanovnika), Mrzla Vodica (16 stanovnika), Sljeme (104 stanovnika), Sopač (39 stanovnika) i Zelin Mrzlovodički (16 stanovnika) (*Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011*). Ovih sedam naselja tvore mrežu naselja općine Lokve s lokalnim središnjem naseljem Lokve i onim sublokalnim, sekundarnim, naseljem Mrzla Vodica.¹⁸ Ta dva naselja su međusobno udaljena zračnom linijom oko 6 km, a prometnom linijom oko 10 km. Lokve su oko 22 km udaljene od županijskog središta, grada Rijeke, i oko 6 km od regionalnog središta, grada Delnice. Dakle, u širem smislu, općina Lokve smještena je na povoljnom geografsko-prometnom položaju: kroz općinu prolazi Lujzinska cesta, a u njezinoj blizini prolazi i autocesta Rijeka – Zagreb, pa je dobro povezana sa županijskim i regionalnim središtima, jadranskom obalom i glavnim gradom, Zagrebom. Općina raspolaže s velikim fondom šuma, prirodno sačuvanim krajobrazom, bogatstvom biljnih i životinjskih zajednica te vrijednim vodnim potencijalom. Ipak, procjena stručnjaka koji su sudjelovali u izradi *Strategije razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.*, je da je slabo iskorišten njezin geostrateški položaj, neki krajevi su prometno izolirani, slabo je iskorištena i krajobrazna i kulturna baština te Lokvarsko jezero, posebno u turističke svrhe (2015: 15).

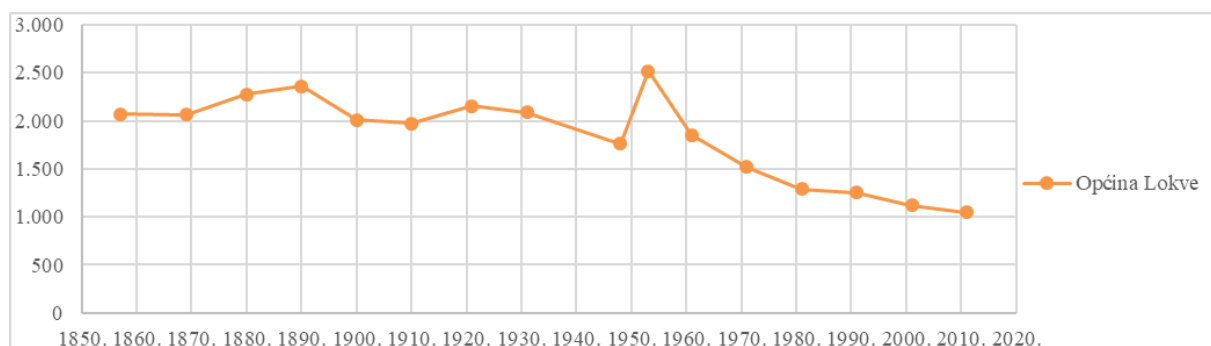
¹⁷ Gorski kotar se do početka 1993. godine sastojao od tri općine: Delnice, Čabar i Vrbovsko, a novim ustrojstvom županija, gradova i općina u Republici Hrvatskoj, od općine Delnice nastalo je sedam jedinica lokalne samouprave: grad Delnice i 6 općina (Brod Moravice, Fužine, Lokve, Mrkopalj, Ravna Gora, Skrad).

¹⁸ Ime naselja neki koriste u množini, *Mrzle Vodice*, taj naziv susreće se i kod lokalnog stanovništva i u literaturi, a čak stoji i na prometnom putokazu u Homeru na raskrižju cesta. Ipak, najstariji zapisi tvrde da naziv mjesta dolazi u jednini: u Zemljišnoj knjizi br. 1 pod nazivom rubrike *Teretovnica* 1800. godine, pa ponovno 1861. ubilježena je porezna općina *Merzlavodica*, u novoj knjizi od 1903. stoji odvojeno upisano *Mrzla Vodica*, a tek će kasnije u jednom razdoblju, vjerojatno, neki općinski pisar krivo ubilježiti množinu, otud će ona izaći u javnost (Glad 1997: 96).

Tablica 2. Ukupno kretanje stanovništva po naseljima općine Lokve 1857. do 2011. godine
(izradila Morana Jarec prema *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011* i *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001. 2001*)

Naselje	1857.	1869.	1880.	1890.	1900.	1910.	1921.	1931.	1948.	1953.	1961.	1971.	1981.	1991.	2001.	2011.
Homer	350	274	243	299	263	292	264	290	264	837	399	353	359	330	290	272
Lazac Lokvarski	0	0	13	9	7	12	16	5	0	24	45	45	22	34	22	18
Lokve	1.123	1.231	1.430	1.442	1.131	1.022	1.181	1.050	989	1.106	960	848	741	748	659	584
Mrzla Vodica	435	402	423	430	397	429	550	486	379	344	239	107	38	16	11	16
Sljeme	75	76	99	98	88	84	73	90	67	84	94	72	63	66	69	104
Sopač	49	19	20	39	69	79	19	105	19	44	59	60	49	50	55	39
Zelin Mrzlovodički	38	59	50	46	52	54	49	61	47	77	54	37	18	11	14	16
Općina Lokve	2.070	2.061	2.278	2.363	2.007	1.972	2.152	2.087	1.765	2.516	1.850	1.522	1.290	1.255	1.120	1.049

Grafikon 3. Grafički prikaz tablice 2. za općinu Lokve (izradila Morana Jarec)



Na ovako malom prostoru susrećemo i dva hrvatska narječja: kajkavština u Lokvama, a idući prema zapadu dolazi se do čakavštine u Mrzloj Vodici. Prema pisanju Rudolfa Strohal¹⁹ Lokvarci su do turskih provala govorili čakavskim narječjem, a nakon miješanja stanovništva u 17. stoljeću u Lokve prodire kajkavsko narječje, osobito iz čabarskoga kraja, pa u 18. stoljeću Lokvarci preuzimaju kajkavsko narječje u potpunosti ([1935] 1993: 62). Strohal svojevremeno piše i da se u Mrzloj Vodici govori mješavinom kajkavskog i čakavskog, a u Srednjem Jarku

¹⁹ Rudolf Strohal (Lokve, 1856. – Zagreb, 1936.), hrvatski jezikoslovac. Živio je u Lokvama samo do svoje 9. godine, no bio je veoma predan svome zavičaju, što je vidljivo i u njegovom stručnom radu: proučavao je dijalekte Gorskoga kotara, sakupljao je i objavljivao narodne priče na narječjima, proučavao je lokalnu povijest sakupljajući narodne običaje, podatke o migracijama, obiteljima i prezimenima. Pisao je i objavljivao književna djela, a njegov putopis *Uz Lujzinsku cestu* (1935.) izvor je podataka o naseljima uzduž cijele njezine trase.

kajkavskim narječjem ([1935] 1993: 57).²⁰ Većina sugovornika u intervjuima nastojala je govoriti standardnim hrvatskim jezikom, a u šetnji Lokvama na jednom od prvih terenskih istraživanja 2015. godine, kazivačica je narječja u općini Lokve opisala prostorno na sljedeći način:

Kad idemo ti i ja Lujzijanom, dođemo do brane i tu je dio Lokava na dnu jezera, zove se Srednji Jarak, ide Lujzijana dnom jezera, tamo su imali puno ostataka čakavštine pa ja ću tebi reć' 'vidof', 'jemof', a oni su rekli 'vidil', 'imal' i veći fond riječi čakavskih. I onda idemo dalje dnom jezera po Lujzijani i dođemo u Mrzlu Vodicu. Ona je samo čakavska. Oni nisu bježali pred Turcima, ali ovo lokvarsko govorno područje, mi smo kajkavci. (Šezdestgodišnjakinja, Lokve).

Kazivačica u Mrzloj Vodici potvrđuje da je i danas Mrzla Vodica podijeljena po narječjima:

Pola sela su čakavci, već Zelin su kajkavci, ali gore kuće su sve čakavci, nisu tipični čakavci, nego samo govore 'ča', 'ča delaš', 'kamo greš', nisu primorski. I ja već mijేశam jedno i drugo. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica).

Lokve se spominju u ispravi Kraljevskog suda Matije Korvina od 24. veljače 1481. godine u kojoj se trgovci oslobađaju plaćanja maltarine Frankopanima “u Lukovdolu, Moravicama, Delnicama, Lokvama, Brodu, Hreljinu i Vrbovskom”, pa se može zaključiti da Lokve postoje već od tada kao naselje (Glad 1997: 9) na trasi tog karavanskog puta (Feletar 2016: 31; Kruhek 1981: 50). U latinskom obliku *Loque* spominju se i ranije, 1432. godine, u imovinskoj parnici Urlicha Celjskog i Frankopana (Laszowski prema Glad 1997: 9). Godine 1577. i Lokve su oporukom Stjepana Frankopana Ozaljskog prešle u ruke Zrinskih (Strohal [1935] 1993: 58-59) te se podižu prvi mlinovi i pilane uz lokvarske potoke Malu i Veliku Vodu, a piljena građa se izvozila karavanskim putevima prema unutrašnjosti i prema moru (Černicki i Forenbaher 2012: 157; Glad 1997: 9). Nastanak naselja, dakle uvjetovan je prije svega položajem: Lokve su naseljavane pukom koji se kretao karavanskim trgovačkim putem duž frankopanskog feuda iz unutrašnjosti Hrvatske prema moru, a Lujzinska cesta, koja je spojila Karlovac s Rijekom dala je poseban zamah razvoju Lokava – povećava se broj stanovnika i prema moru kreće intenzivnija trgovina drvenom građom. Tijekom druge polovice 19. stoljeća, Lokve su imale određene upravne uloge pa su tako bile sjedište kotarskoga suda, kotarskog poreznog ureda, tu

²⁰ Srednji Jarak je zaselak koji se nalazio između Homera i Mrzle Vodice, a na prostoru današnjeg Lokvarskog jezera.

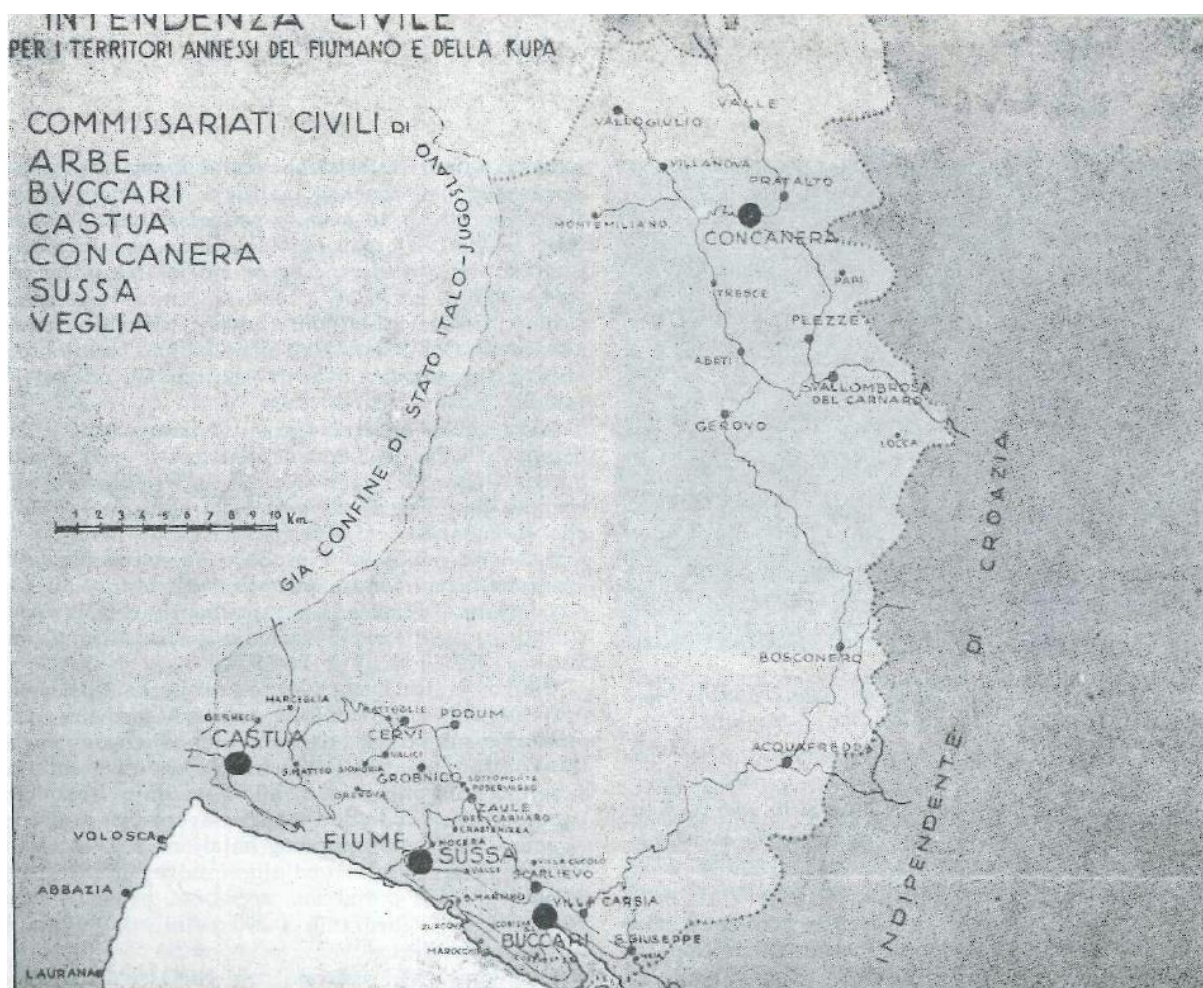
je bio Šumarski ured vlastelinstva gospoštije grofova Batthyani i sjedište Društva Lujzinska cesta, osnovanog u Beču, a koje je imalo koncesiju nad Lujzinskom cestom na 50 godina (Glad 1997: 10). Godine 1872. kneginja Viktorija Thurn-Taxis²¹ osniva Šumarsku komoru za gospoštije Grobnik i Brod sa sedam ureda, a 1893. godine Šumarska komora dobiva i upravu gospodarstvenih poslova (ibid.). Nakon 1873. godine, izgradnjom željezničke pruge od Karlovca do Rijeke, Lokve su se nastavile razvijati budući da je željeznička stanica podignuta nedaleko od Lokava, u naselju Sopač, no ona je svejedno pogodovala nastanku viška određenih zanimanja te emigraciji.

Početak 20. stoljeća i u Lokvama bivaju organizirani prosvjedi protiv mađarske uprave i vladavine Khuena-Héderváryja: palila se mađarska zastava, razbijali prozori na željezničkoj stanici i skidali natpisi na mađarskom jeziku (Komadina 2015: 4). Nakon Prvog svjetskog rata, u Lokvama djeluju ilegalni mjesni komiteti komunističke partije, a nastupa i intenzivnija prekooceanska emigracija, te mnogi ilegalno odlaze 1937. godine u Španjolski građanski rat (Komadina 2015: 8-10).

U Drugom svjetskom ratu, Rimskim ugovorom sklopljenim između talijanske vlade i Nezavisne države Hrvatske (NDH) o razgraničavanju dviju država 1941. godine, granica je postavljena kroz naselje Homer tako da su Mrzla Vodica i Srednji Jarak bili u Italiji, a Lokve u NDH (Komadina 2015: 14; Magdić Komadina i Pleše 1999: 19). U Mrzloj Vodici uvodi se talijansko zakonodavstvo, nameće talijanski jezik i kultura, mijenja naziv naselja u *Acquafredda* dok se na području NDH u školama promiče ustaštvo, a stanovništvo i na jednom i drugom području se opire tim režimima (Komadina 2015: 14; Mance 1981: 155). Tijekom 1941. i 1942. godine, talijanska vojska je u Mrzloj Vodici pretraživala kuće u potrazi za partizanima i oružjem, palila kuće i pilane, mučila, ubijala i odvodila ljude u zatvore, internaciju u Italiju te logore Gonars, Treviso i Padova, pa su mnogi mještani bježali u partizanske kampove kako bi se spasili (Komadina 2015: 17-20).²²

²¹ Thurn-Taxis je njemačka plemićka obitelj koja je posjedovala brojna imanja u Hrvatskoj te gospodarila šumama.

²² Partizanski ustanak protiv talijanskog okupatora u Drugom svjetskom ratu 1941. godine u Gorskom kotaru i Primorju ekranizira igrana serija od 13 epizoda pod nazivom *Kapelski kresovi*. Počela se snimati 1974. godine prema romanu književnika Veljka Kovačevića kojeg je napisao prema svojim sjećanjima. Glavni likovi su stvarne osobe iz Lokava, a lokalno stanovništvo govori da je za potrebe serije, priča izmijenjena te da stvarni događaji nisu dobro prikazani. Za vrijeme terenskog istraživanja u Lokvama, iskrsnula je i jedna anegdota: *Jedina istina je mrkopaljska istina, znači ovdje je netko muljao, znači lažno su prikazali, u Mrkopalj kad su došli, onda su pitali Mrkopaljce hoće li bit' statisti, pa su ovi pitali koju će uniformu, hoće svoju uniformu izvaditi ili ovu [smijeh].*



Slika 3. Granica anektiranog riječkog i kupskog područja prema ugovoru o određivanju granice kojeg su potpisali Benito Mussolini i Ante Pavelić 1941. godine. Mrzla Vodica je na karti označena kao *Acquafredda* (Cuculić 1981: 111)

O postupcima talijanske vojske u knjizi *140 godina osnovne škole u Lokvama*, autorice pišu:

Talijanska vojska u početku nije ometala život mještana, ali su Lokvarci uskoro osjetili da je okupatorska: zatvarali su sve sumnjive za koje im se činilo da pomažu narodnooslobodilački pokret, odvodili su ih u logore, a već 1942. godine ubili su braću Čop samo zato što nisu poštivali policijski sat te su na sjenokošu došli rano ujutro kako je bilo uobičajeno, međutim, za policijski sat prerano. (Magdić Komadina i Pleše 1999: 19)

Italija je 8. rujna 1943. godine kapitulirala i povukla se iz Lokava, a Lokve su postale sastavni dio oslobođenog teritorija nad kojim NDH nije imala vlast. Godine 1944. Nijemci su napali

Lokve bacivši nekoliko bombi na središnja mjesta u naselju, crkvu i školu, da bi sljedeće godine uspostavili vlast nad do tada oslobođenim teritorijem. Kraj rata autorice opisuju na sljedeći način:

Učestale su bitke za oslobođenje Lokava, a najteža je vođena 17. travnja 1945. godine. Tog su dana jedinice 4. armije XIII. Primorsko-goranske divizije iz smjera Delnica napale njemačke formacije stacionirane u selu. U silovitom napadu partizana Nijemci su bili prisiljeni povući se iz Lokava u smjeru Mrzle Vodice. Prilikom povlačenja palili su kuće od Potoka²³ do Homera kako bi zaustavili oslobodilačku vojsku. Borbe su se vodile od ranog jutra, a oko 17 sati partizani su ušli u selo. Lokve su bile oslobođene i za Lokvarce je to bio kraj rata. (Magdić Komadina i Pleše 1999: 20)

Osim žrtava rata i odvedenih u koncentracijske logore, posljedice Drugog svjetskog rata osjetile su se u odljevu stanovništva, ali i u materijalnim dobrima. Većina sela je bila spaljena, obnova je tekla sporo, a od 1952. do 1955. godine gradi se brana na Lokvarki, dakle za vrijeme socijalističke Jugoslavije. Stvoreno je tada akumulacijsko jezero zbog kojeg je planski potopljen dio naselja Homer, zaselak Srednji Jarak, dio naselja Mrzla Vodica, kao i 5,5 km Lujzinske ceste. Brana i jezero su dio postrojenja hidroelektrane Vinodol u Triblju. O nastanku, gradnji i ostalim karakteristikama više će biti riječi u poglavlju 4.1.3. *Brana i Lokvarsko jezero*, a o demografskom stanju Mrzle Vodice uslijed navedenih događanja, kazivačica govori:

Onda su došli Talijani, Talijani su pripojili Mrzlu Vodicu, to je po Pavelićevom sporazumu, i onda je to pripalo Italiji, onda su doveli učitelja talijanskog, onda su djeca koja su išla u školu, ako bi govorila hrvatski, onda su bili u zatvoru, čak cijelu noć bi bili u zatvoru, onda su se bunili Mrzlovodičani, kad su pripojili Čabar, Crni Lug, Mrzlu Vodicu i dio Lokava tamo do Homera gdje je bila ta granica, onda su počeli se bunit', nije bilo ljudima pravo. I počeli su bježati, oni su ih zatvarali, jedini spas im je bio da odu u partizane. Masovno su išli u partizane. I mislim, taj narod je jako napačen i vratili su se natrag onda su sagradili jezero, onda su još više uništili Mrzlu Vodicu. Gore sad ima jedno dvadeset ljudi, a bilo ih je pred trideset godina, bilo ih je skoro sto. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

²³ Istočni dio naselja Lokve.

Gospodarska osnovica ovog kraja počivala je na poljodjelstvu, stočarstvu, šumarstvu i iskorištavanju mineralnih sirovina. Obrada zemlje i uzgoj stoke danas nemaju razvojno značenje te se prakticiraju za obiteljske potrebe (*Strategija razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.* 2015: 64).

*A nijedna kuća nije bila da nije imala blago. To je počelo sedamdesetih, mi smo do '73., '74. imali kravu, a poslije tata je išao u penziju, oni su dobro živjeli od jedne penzije. Ja sam se udala, radila. Nije bilo sila. A i sad ja imam prasce zimske i sad' ćemo ih klat'. Onda uzmemo nove prasce pa ih koljemo za Dan Republike [smijeh].*²⁴ (Šezdesetgodišnjakinja, Lokve)

Stanovnici općine Lokve, kao i cijelog Gorskoga kotara, oduvijek su bili vezani uz šume, radilo se to kroz privređivanje sredstava za život radom u šumi ili drveno industrijskim pogonima. Šumarstvo i bogatstvo drvnom sirovinom i današnja je najvažnija, ali i perspektivna osnova gospodarstva ovog prostora. Prerada drva kao temeljna djelatnost općine Lokve prolazila je kroz tešku fazu devedesetih godina 20. stoljeća zbog raspada i postepenog gašenja bivše matične tvrtke Delnice d.d., procesa privatizacije, restrukturiranja, ponovnog traženja tržišta i stvaranja proizvoda. U *Strategiji razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.* ističe se šumarstvo i prerada drvnih proizvoda kao najvrjednija privredna grana Općine (2015: 43).

Prema podacima Hrvatske gospodarske komore iz sredine 2020. godine, na području općine Lokve postoji dvadeset aktivnih tvrtki od kojih je samo jedno srednje poduzeće, a ostale mikropoduzeća:²⁵ pet tvrtki pripada proizvodnim djelatnostima, četiri se bave ugostiteljskim djelatnostima i djelatnostima vezanim uz turizam, jedna cestovnim prijevozom, dok ostale pripadaju trgovini, savjetovanjima i obrazovanjem, elektroinstalacijskim radovima i uslugama čišćenja te uzgoju voća (<https://digitalnakomora.hr/home>). Od obrta, registrirano je devetnaest obrta, od kojih je šest vezano uz djelatnosti šumarstva, sječu drva, stolariju, dva uz ugostiteljstvo i jedan uz prijevoz, dok ostali pripadaju trgovini, frizerskim uslugama, dizajnu itd. (<https://pretrazivac-obrta.gov.hr/pretraga.htm>).

²⁴ Misli se na praznik koji se u socijalističkoj Jugoslaviji slavio 29. studenoga, a obilježavao je godišnjicu 2. zasjedanja Antifašističkog vijeća narodnog oslobođenja Jugoslavije 29. studenoga 1943., kada su predstavnici partizanskoga pokreta otpora proglasili federalni ustroj Jugoslavije, te ustavotvornu skupštinu Federativne Narodne Republike Jugoslavije 29. studenoga 1945. godine.

²⁵ Mikropoduzeća zapošljavanju do 10 zaposlenika, mala do 50, dok srednja zapošljavaju do 250 radnika (godišnji prosjek).

Turizam u općini Lokve je kroz povijest bio i tranzitni i destinacijski,²⁶ uvjetovan izgradnjom i razvojem infrastrukture, o čemu će više riječi biti u poglavlju 4.2. *Infrastruktura, demografija i privreda*. I lječilišni turizam je bio prisutan u općini Lokve koji je privlačio posjetitelje i putem reklama u novinama. Vijest iz pulskih novina *Naša sloga* br. 37, od 10. ožujka 1901. godine, tako piše o turizmu u Lokvama:

Novo zračno lječilište u Hrvatskoj

To novo zračno lječilište otvoreno je u Lokvah, u pitomoj dragi, usried hrvatske Švice, gdje je zaštićeno od iztočnih i južnih vjetrova.

Zrak je ovdje izpremiešan sa morskim zrakom i osobito zato po ljudsko zdravlje povoljan, a okolica je bogata svakovrstnim biljem, jelovim i smrekovim šumama.

U mjestu imade dovoljno gostiona, hladno kupalište, do 100 stanova, a na sve strane spojeno sa izletnim mjestima, dobrimi cestami, pak je željeznica blizu, a 'Golubnjak' u samom selu.

Golubnjak je uredjeno šumsko šetalište, koje osobito resi mjesto Lokve i cieli Gorski kotar, te sigurno imade malo predjela, koje bi ovakovom naravnom krasotom nadareni bili. Njegovu krasotu, sigurno, pero opisati ne može, a niti čovjek, drugom vjerovati može, doli kad ga svojim očima vidi.

Tko želi u Lokvama ljetovati, neka se izvoli obratiti na društvo za poljepšanje mjesta Lokve.

Društvo za poljepšanje mjesta.

I Strohal piše sredinom 30-ih godina 20. stoljeća:

Lokve su opkoljene sa svih strana gustom jelovom šumom i imadu izvrsnu gorsku vodu. Stoga nije čudo, da u novije vrijeme u ljetnim mjesecima posjećuje Lokve sve više stranaca, osobito tuberkulozni ljudi, da se okrijepe na svježem zraku. (Strohal [1935] 1993: 61-62)

²⁶ Za razliku od destinacijskog, pod pojmom tranzitni turizam podrazumijeva se skup odnosa i pojava koji proizlaze iz potrebe putnika tijekom putovanja preko područja koje za njih ne predstavlja ni izvor ni cilj putovanja (Horak prema Knežević i Grbac Žiković 2013: 125).

Šezdesetih i sedamdesetih godina 20. stoljeća, kada je turizam u Lokvama bio na vrhuncu, Lokvarsko jezero je privlačilo turiste. I *Strategija razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.* ističe Lokvarsko jezero uz koje treba vezati razvoj turističke djelatnosti (2015: 43), a koje je prema prostornom planu Županije predviđeno kao akumulacija za energetiku, turizam, šport i rekreaciju, čime se otvara mogućnost turističkog i gospodarskog razvoja općine Lokve (*Prostorni plan Općine Lokve 2004: 56*).

Dakle, danas se turistički potencijal općine Lokve ogleda u ekoturizmu koji bi se temeljio na aktivnostima u relativno netaknutoj i nezagađenoj prirodi. Iako Lokvarsko jezero svojom ljepotom privlači brojne turiste, oni su uglavnom u prolazu jer nema dovoljno turističkih sadržaja niti kvalitetnih smještajnih kapaciteta koji bi privukli turiste na duži boravak. Prema *Strategiji razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.* (2015: 58) i *Planu razvoja turizma Općine Lokve* (2010: 15), Općina bi trebala razvijati turizam mladih, turizam športa i rekreacije, izletnički i vikend turizam, odmorišni i tzv. zeleni – zdravstveni turizam, agroturizam, te biti usmjerena na ljubitelje prirode, aktivnog odmora, osobama sklonu sportu i rekreaciji, obiteljima s malom djecom i osobama starije dobi. Lokve privlače turiste i manifestacijama, no one su uglavnom jednodnevne.

U 2019. godini bilo je ostvareno ukupno 1.556 dolazaka turista i 4.834 noćenja dok je u cijeloj Primorsko-goranskoj županiji u istoj godini ostvareno ukupno 2.966.489 dolazaka turista i 15.314.671 noćenja (*Smještajni kapaciteti, dolasci i noćenja turista 2019*), što bi značilo da općina Lokve participira u županijskom turizmu s 0,04 % u dolascima i 0,02 % u noćenjima.

Osim Lokvarskog jezera, općina Lokve na svom teritoriju od prirodne baštine raspolaže s dijelom Nacionalnog parka Risnjak, dijelom posebnog rezervata šumske vegetacije Debela lipa – Velika rebar, park-šumom Golubinjak, špiljom Lokvarkom, pećinom Bukovac i Medvjedom pećinom. Prema *Strategiji razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.*, od kulturno-povijesne baštine na području općine Lokve vrijedni su Kalvarija i crkva Svete Katarine, povijesno graditeljska cjelina seosko naselje Lokve, Lujzinska cesta s pripadajućim objektima poput miljokaza, Kuća Vukonić – najstarija kuća u Sljemeni sagrađena krajem 18. stoljeća, dograđivana 1806. godine, te brojne skulpture Goranske kiparske radionice (2015: 41). Od manifestacija u općini Lokve održavaju se POJ i BOJ (*Pješice i Biciklom oko jezera*) kojima se obilježenim stazama, dužine 17 km, obilazi oko Lokvarskog jezera, *Noć skulptura* u organizaciji Goranske kiparske radionice, *Summer Amadeus Night* – večer rock glazbe posvećene legendarnom rock discu u Lokvama, *Operne arije na Lokvarskom jezeru*, *Noć spilja* – obilazak lokvarskih spilja uz glazbu

i vožnju vlakićem, Svjetsko prvenstvo u sanjkanju na kotačima, *Žabarska noć*, te uobičajene proslave poput dana Općine, nogometnih turnira i sl. Od privatnih inicijativa potrebno je istaknuti galeriju *Kuća prirode Kotač na Lujzijani* u kojoj se, uz izložbe uglavnom vezane uz povijest Lujzinske ceste, može vidjeti kako se proizvode autohtoni likeri od raznog bilja te ih degustirati (<https://kucaprirode.com>). Druga inicijativa je *Čačina splav* na Lokvarskom jezeru (<https://caca-tours.wixsite.com/caca-tours>).

4.1.2. Lujzinska cesta

Karolinška cesta, prva moderna cesta u Gorskom kotaru koja je povezala kontinentalnu Hrvatsku s obalom, odnosno lukama Rijekom i Bakrom, predstavljala je značajan napredak u prometovanju regije budući da su prije nje kroz Gorski kotar prolazili samo pješački putevi (Černicki i Forenbaher 2012: 18). Budući da je izbor rute Karolinške ceste pao na najkraću trasu od unutrašnjosti prema obali, s oštrim zavojima i mnogim uzbrdicama ipak nije poslužila svim potrebama prometa i trgovine: „u vrijeme kad je glavno transportno sredstvo bio tovarni konj, taj nedostatak Karolinške ceste nije tako mnogo otežavao razvitak trgovine, kao nakon postupnog uvođenja kolskog prijevoza“ (Karaman 1981: 129). I zbog opsežnog razvoja proizvodnje žita na kasnofeudalnim vlastelinstvima Ugarske, Vojvodine i Slavonije koje se upućivalo na izvoz preko luka sjevernog Jadrana, sve se više potkraj 18. stoljeća u organizaciji prijevoza robe osjećaju nedostaci Karolinške ceste (ibid., 138).

Upravo zbog neprikladnog, brdovitog zemljišta kojim prolazi Karolinška cesta u središnjem dijelu Gorskog kotara, javljaju se već rano prijedlozi za gradnju nove ceste, i to kroz napučenije predjele severinskog i brodskog vlastelinstva (Karaman 1981: 131), gdje je stanovništvo bilo brojnije i podobnije za organizaciju prijevozničke službe, a opasnost od razbojničkih prepada manja (Černicki i Forenbaher 2012: 24).

Prema elaboratu inženjera Fremauta iz 1762. godine vidljivo je da se na kritičnoj dionici Karoline između Vrbovskog i Fužina tada moglo računati sa svega 269 podložničkih obitelji, koje su imale za prijevozničku službu samo 145 konja i 644 goveda; nasuprot tome, na novoj trasi od Bosiljeva preko Lukovdola, Moravica, Delnica do Lokava bilo bi pedesetak naselja s dvostruko više obitelji, a za prijevoz robe stajalo bi na raspolaganju više od 700 tovarnih konja i oko 650 goveda.
(Karaman 1981: 131)

Šezdesetih godina 18. stoljeća, za novu cestu zalagao se i vlasnik brodske gospoštije grof Perlas, koji je kao visoki funkcioner komorskog Banata bio posebno zainteresiran za poboljšanje trgovinskog prometa prema Rijeci (Karaman 1981: 131; Černicki i Forenbaher 2012: 24), a prednosti zaobilazne ceste bliže Kupi istaknula je potkraj 1771. godine i Trgovinsko-gospodarska komisija Hrvatskog kraljevskog vijeća (Karaman 1981: 131).

Povlašteno kraljevsko ugarsko kanalsko i brodarsko društvo osnovano je 1794. godine u Beču kako bi olakšalo trgovinu i promet izgradnjom i reguliranjem plovnih puteva i to od Banata do

Broda na Kupi, a u Hrvatskoj posebno trgovačko društvo²⁷ koje je vodilo i financiralo radove na regulaciji Kupe od Karlovca prema Brodu na Kupi (Feletar 2016: 66-67). Inicijator i jedan od dioničara je bio poduzetni zagrebački biskup Maksimilijan Vrhovac (Feletar 2016: 67, 75; Karaman 1981: 138; Černicki i Forenbaher 2012: 24; Glad 2014: 37). Dakle, prvotna namjera je bila regulirati tok rijeke Kupe kako bi se osposobila za plovidbu od Karlovca do Broda na Kupi, pa bi novom cestom trebalo povezati Brod na Kupi s Rijekom i Bakrom, no zbog velikih troškova i građevinsko-tehničkih teškoća, (Černicki i Forenbaher 2012: 24-25; Glad 2014: 44; Feletar 2016: 68) godine 1802. ti se projekti napuštaju, a nastojanja se usmjeravaju prema realnijoj zamisli – gradnji nove karlovačko-riječke magistrale – buduće Lujzinske ceste (Feletar 2016: 151-152). Domaći kapital je u to vrijeme ojačao, pa su glavni pokretači i ulagači u veliki projekt ceste Karlovac – Rijeka bili uglavnom domaći, hrvatski, i nešto austrijski i ugarski trgovci, manufakturisti, veleposjednici i činovnici, te se tako po prvi puta u Hrvatskoj dogodilo da jedan od najznačajnijih prometnih projekata ne pokreće i ne financira (samo) država, nego i privatni poduzetnički kapital (Feletar 2016: 73).

Društvo je povjerilo projektiranje i izgradnju nove ceste građevinskom stručnjaku podmaršalu Filipu Josipu Vukasoviću.²⁸ Budući da je Austrijskom Carstvu prijetila opasnost od Napoleonovih pohoda, Vukasović je trasu određivao neposredno prije početka gradnje na pojedinim dionicama (Černicki i Forenbaher 2012: 28). Biskup Vrhovac je Vukasoviću dao sljedeću zadaću:

Izgradi cestu tako da bude zaštićena od bure na primorskoj strani. U Gorskom kotaru treba proći kroz komplekse gustih smrekovih šuma da lakše izvozimo drvo. Poveži njome mjesta da našim Goranima olakšaš život. Ne zaboravi na snijeg i bujice, cesta mora biti prohodna cijele godine, a cestarima laka za održavanje.
(Tomljenović 2009: 6)

²⁷ Nazivalo se Dioničko društvo za regulaciju rijeke Kupe od Ladešić Drage do Broda na Kupi i izgradnju trgovačkog puta od Broda na Kupi do Rijeke, s odvojcima za Bakar i Kraljevicu (Feletar 2016: 151).

²⁸ Filip Vukasović (Sveti Petar kod Bruvna, 1755. – Beč, 1809.) tijekom života postigao je zavidnu vojnu karijeru te stekao čin carskog i kraljevskog podmaršala. Kao vrstan inženjer i graditelj realizirao je projekt izgradnje makadamske ceste Senj – Sveti Juraj, Senj – Novi Vinodolski, Karlobag – Gospić, Senj – Vratnik, uređenje luka u Karlobagu i Senju te druge, a životno djelo bila je izgradnja Lujzinske ceste koju je završio do Netretića (Feletar 2016: 169). U usporedbi tehnologija i rezultata izgradnje ranijih Vukasovićevih cesta s Lujzijanom, vidljiv je napredak što je rezultat njegovih tehničkih znanja, stručnog tima i brojnih majstora (Feletar 2016: 176).

Gradnja ceste započela je početkom 1803. godine u Rijeci. Prolazila je kroz mjesta Čavle, Gornje Jelenje, Mrzlu Vodicu, Lokve, Delnice, Skrad, Severin na Kupi, Prilišće i Netretić, do grada Karlovca.

Vukasović se već na početku žalio na pomanjkanje radnika, budući da su plaće bile male (Feletar 2016: 170; Moravček 2007: 102; Černicki i Forenbaher 2012: 28), radovi opasni po život, a posebno je bilo zahtjevno cestu usjeći u Trsatski brijeg, litice kanjona Rječine, gdje je upravo zbog toga Vukasović dao uklesati natpis *Per gli increduli* (tal., *Onima koji ne vjeruju*) (Feletar 2016: 154).²⁹

Uz mnoge financijske i sigurnosne poteškoće, Lujzinska cesta građena je najnaprednijim znanjem i tehnikama gradnje svojeg vremena te udovoljavajući svim zahtjevima prometa zaprežnim kolima, označila je novo razdoblje u gradnji planinskih cesta u Hrvatskoj (Černicki i Forenbaher 2012: 26). U nastavku se nalazi sažet opis njezinih graditeljskih karakteristika:

Trasu se nastojalo položiti tako da prolazi najnižim gorskim prijevojima, te da se izbjegnu izgubljeni padovi. Uzdužni nagib ceste nigdje nije bio strmiji od 5,5 %, a na duljim usponima napravljena su proširenja za odmor teglećih životinja. Preko udolina i klanaca cesta je podizana na nasipe, a duž gorskih kosa polovicom širine zasijecana je u brijeg dok je druga polovica podzidavana. Da bi se u strmim jarugama izbjegla gradnja vrlo masivnih potpornih zidova, u tijelo nasipa uvodio se kameni svod koji je teret nasipa nad sobom prenosio na uporišta u bokovima jaruge. Ovisno o visini i rasponu koje je trebalo savladati, ponekad su po visini istog poprečnog presjeka umetana dva ili čak tri takva svoda, izrađena od precizno slaganih blokova pritesnog kamena. Kolnik je bio izveden od makadama, s podlogom lomljenog kamena gdje je bilo potrebno. Bio je čvrsto podzidan i obrubljen lijepo oblikovanim masivnim rubnim kamenjem. Na razmacima od oko 100 metara izgrađeni su mnogobrojni propusti za odvodnju oborina s površina ceste. Radi sigurnije vožnje, na opasnim strminama podignuti su mortom zidani parapeti visoki 80 centimetara,³⁰ a na mjestima koja su zimi naročito bila izložena vjetru, snijegu i ledu podizani su burobrani i parapeti od suhozida. Duž ceste stajali

²⁹ Ovaj usjek mađarske vlasti su nazvale *Porta Hungarica*, a 1849. godine dobio je ime *Banska vrata* u čast banu Jelačiću (Feletar 2016: 154).

³⁰ Parapet – puna ograda.

*su miljokazi s označenim udaljenostima u austrijskim poštanskim miljama i nadmorskom visinom u stopama.*³¹ (Černicki i Forenbaher 2012: 26-27)

Cesta je bila duga 133,6 km (nešto manje od 18 austrijskih poštanskih milja,³² pa je uz cestu stajalo i 17 miljokaza (Feletar 2016: 157; 172)), širina kolnika je iznosila 8,2 m, a u zavojima i do 14,5 m (Černicki i Forenbaher 2012: 27; Feletar 2016: 74; 172), pa je po tome Lujzinska cesta bila jedna od najširih planinskih cesta svog vremena u Europi (Feletar 2016: 172-173). Najviše mjesto na cesti bilo je Ravno Podolje povrh Mrzle Vodice, na nadmorskoj visini od 928 m (Černicki i Forenbaher 2012: 27).

Određeni elementi gradnje odaju suvremenost načina gradnje, a cestu svrstavaju među remek djela cestovnog graditeljstva. Primjerice, projektirani nagibi ceste odgovaraju današnjim uvjetima vožnje, a na određenim dionicama propusti vode su još uvijek u funkciji (Glad 2014 39-40). Osim umijeća cestogradnje, izvedba i gradnja mostova, nasjeka, burobranskih i potpornih zidova odaju Vukasovićev građevno-estetski osjećaj, a neki ih karakteriziraju i kao „arhitektonski neobično otmjeno oblikovanima“ (Szavits Nossan 1970: 188).

Godine 1808. car Franjo I. dozvolio je da se nova cesta nazove Via Ludovicea po njegovoj supruzi Mariji Ludovici (Chylak 1981: 168).³³ Sljedeće godine Napoleonove trupe su napale Austriju, pa je i Vukasović pozvan na bojno polje gdje je ranjen te je ubrzo i preminuo (Černicki i Forenbaher 2012: 26). Te godine, gradnja je stala kod Netretića, petnaestak kilometara od Karlovca (Glad 2014: 38). Nakon francuske okupacije ovih prostora južno od Kupe, zadnji kilometri ceste završeni su pod vodstvom kapetana Karla Strecka 1811. godine (Černicki i Forenbaher 2012: 29; Feletar 2016: 172), koji je napravio izmjene Vukasovićevog izvornog projekta i to tako da je u toj, francuskoj inačici ceste, ona bila strmija i zavojitija nego što bi Vukasovićeva bila (Glad 2014: 38). Iste godine Lujzinska cesta je i svečano otvorena (Glad 2014: 39).

³¹ Danas stoje dva miljokaza, visoka kamena obeliska, na kojima udaljenost od Karlovca i Rijeke te nadmorska visina piše u kilometrima i metrima, a ne u austrijskim poštanskim miljama i stopama. Udaljenosti u metričkom sustavu uklesane su nakon 1871. godine, kada je Austro-Ugarska usvojila taj sustav (Feletar 2016: 156-157).

³² Jedna austrijska poštanska milja iznosila je 7.585,936 m (Glad 2014: 40).

³³ Marija Ludovica bila je treća supruga austrijskog cara Franje I. Zato što je završena u vrijeme francuske uprave, krivo se smatralo da je cesta nazvana po Napoleonovoj drugoj supruzi, Mariji Lujzi, kćeri Franje I. (Černicki i Forenbaher 2012: 27).

Nakon ponovne uspostave austrijske vlasti, u Beču je 1816. godine osnovano Društvo Lujzinske ceste koje je dobilo koncesiju nad cestom na 50 godina, te je reguliralo je i organiziralo rad i održavanje ceste: ono je postavilo ravnatelja (u Beču), mjesnog nadzornika (u Karlovcu) te činovnike, inženjere i cestare koji su redovito popravljali kolnik, strugali blato, razgrtali šljunak, čistili propuste i snijeg, a o svemu su dioničari bili izvještavani (Černicki i Forenbaher 2012: 30; Glad 2014: 41). Društvo Lujzinske ceste je podijelilo upravljanje ceste prema distriktima ili okruzima: Riječko-bakarski okrug, Lokvarsko-delnički okrug, Severinski okrug i Karlovački okrug. Uz cestu podignuti su upravni uredi, cestarske kuće, kuće za stanovanje službenika te pet glavnih i dvanaest sporednih mitnica/malti gdje se ubirala maltarina, odnosno vozarina (Černicki i Forenbaher 2012: 30; Feletar 2016: 153; 177). Društvo je podizalo i cisterne te kamene vodospreme uz cestu, staje za stoku, skladišta, gostionice i konačišta za smještaj putnika (Černicki i Forenbaher 2012: 30; Feletar 2016: 177) koje je davalo privatnicima u zakup (Glad 2014: 39).

Objavlj enje.

Od strane mēstnoga ravnateljstva kralj. ugar. opunovlaštenoga društva ceste Ludovike daje se na znanje, da ēe se na doli naznaēenih mēstih, danih i urah, sledeēi realiteti, na tri izastopce naslēdujuēe godine od 1. Studenoga (Nov.) t. l. poēemši, najviše ponudjajuēemu iz arende dati, pri ēemu svaki sudražbenik prije licitacie *vadium* u gotovom novcu, koji toliko iznosi, koliko ēetvrtogodišnja sadašnja arenda od realiteta, koji u najam uzeti želi, položiti mora; ovaj ēe se *vadium* medjutim nakon dražbe nedostatniku natrag povratiti. — Dražba ēe se obdržavati dana 21. Rujna (Sept.) u kancelarii mēstnoga ravnateljstva u Karlovcu od 11te do 12te ure prije podne za maltu i kērēmu *Fukova-Gorica*.

Dana 23. Rujna (Sept.) t. l. u Skradu od 10te do 12te ure prije podne za maltu i kērēmu *Vučiničselo, Skrad i Zaliska*.

Dana 24. Rujna (Sept.) u *Mērzloj-Vodici* od 9te do 12te ure prije podne za maltu i kērēmu *Sopaē, Osoje*,

Jelenje, Škērbutnjak, Kamenjak, zatim kērēmu *Merzla-Vodica* i ogradu od malte u *Sungeru*.

Dana 25. Rujna (Sept.) u kancelarii od malte u *Hrastu* blizu Rēke od 9te do 10te ure prije podne za bašeu *Brađica* na *Fiumeri*.

Slika 4. Obavijest Društva Lujzinske ceste o dražbi za zakup objekata u njihovom vlasništvu (*Ilirske narodne novine* br. 73, 11. rujna 1841.)

Lujzinska cesta je vrlo brzo postala najkorištenija cesta pa su se već i prije samog završetka ceste do Karlovca gradile priključne ceste na Lujzinsku te je tako sustavom spojnih cesta premrežen Gorski kotar (Glad 2014: 39; Feletar 2016: 75). Osobito je bitno istaknuti spojne ceste s Karolinškom, budući da je na taj način Društvo skretalo trgovinu na svoju cestu (Feletar

2016: 75).³⁴ Duž cesta krče se šume, stvaraju poljodjelska zemljišta, znatan broj radnika osniva domaćinstva pa naseljenost naglo raste. Promet između unutrašnjosti i Jadrana, kao i lokalni promet, povećava se i mjesnom stanovništvu pruža izvor zarade u prijevozničkoj službi i drugim poslovima vezanim uz promet, poput ugostiteljstva, te zanatima.

Ukupni troškovi izgradnje Lujzinske ceste iznosili su oko 2,5 milijuna austrijskih forinti, što iznosi 18.600 forinti po kilometru, a što je znatno manje od troškova izgradnje tadašnjih alpskih prometnica (Feletar 2016: 172).³⁵ Dinamika prihoda od maltarina nije opravdala ulaganja te je već 1825. godine Društvo Lujzinske ceste imalo dug nešto veći od 900.000 forinti (Feletar 2016: 178). Zbog financijskih poteškoća, već 1826. godine Društvo je ponudilo državi da otkupi Lujzinsku cestu, no tek 1873. godine Ugarsko-hrvatska vlada otkupljuje je od dioničara za 325.000 forinti (Feletar 2016: 178). Tek 10 godina nakon isteka koncesije, 1876. godine, Društvo je konačno raspustilo službenike, rasprodalo svoje objekte, zemljišta i posjede uz cestu (Černicki i Forenbaher 2012: 31; Chylak 1981: 171), a 1881. godine država u potpunosti preuzima cestu (Feletar 2016: 178; Glad 2014: 41).

Bez obzira na financijske probleme, Lujzinska cesta je bila prekretnica u povezivanju Panonije s Jadranom. Omogućavala je stalan i siguran promet kroz gotovo cijelu godinu, a puno kolsko opterećenje osiguravalo je prijevoz velikih količina roba (Feletar 2016: 73). No, trgovinski promet na Lujzinskoj cesti bio je tek jednim dijelom uvjetovan tranzitnim prijevozom robe iz unutrašnjosti, dok znatan udio ima proizvodnja i potrošnja krajeva koji leže uz cestu, odnosno goranski prostor (Karaman 1981: 138). Primjerice, u razdoblju od 1827. do 1829. godine, izravni prijevoz robe koja se upućivala iz Karlovca prema Rijeci iznosio je nešto ispod polovice ukupnog prometa, izravni prijevoz od Rijeke do Karlovca samo 2 %, a sav ostali promet se odnosio na uvoz i izvoz unutrašnjosti regije od kojeg se opet najviše robe prevozilo prema Rijeci, a šest puta manje robe prema Karlovcu (Rauchmuller prema Karaman 1981: 138). To bi značilo da su se zaprege iz Rijeke često vraćale prazne, što je značajno poskupljivalo prijevoz. Uglavnom su se izvozila sva vrsta žita i drvena građa, a uvozila sol, duhan, mirodije i slično (Feletar 2016: 185; 188; 190). U izravnom prijevozu između Karlovca i Rijeke prevladavaju

³⁴ Krak Lujzinske ceste za Bakar do Meje je sagrađen čim je završena dionica do Gornjeg Jelenja, kada se dalje do Bakra moglo nastaviti Karolinškom cestom, dok je nastavak Lujzinske ceste od Meje do Bakra građen od 1820. do 1824. godine (Černicki i Forenbaher 2012: : 29, 173). Godine 1806. izgrađena je spojna cesta od Kupjaka do Ravne Gore, 1809. od Netretića do Modruš Potoka, 1822. od Lokava do Bukovca (ibid., 29).

³⁵ Za usporedbu, na izgradnju Karolinške ceste utrošeno je 70.000 forinti (Feletar 2016: 54).

konjske zaprege, a u gorskoj Hrvatskoj volovska vuča; tovarni konji upotrebljavali su se uglavnom samo za lokalni promet među naseljima uz cestu (Karaman 1981: 138-139).

Oglas.

Kr. povl. društvo Luizinske ceste naumilo je prodati sve svoje nuz Luizinsku cestu medju Riekom i Karlovcem ležeće kuće i zemljišta i to :

Zagradišće, nedaleko od Kamenjaka sa zemljištem i šternom.

Kamenjak, sa štalami i velikom šternom.

Skrobotnjak, sa štalami i sa dvie šterne.

Jelenje, sa štalami i sa dvie šterne.

Osoje, sa štalami i sa jednom šternom.

Sopać, sastojeći iz dvijuh zgrada.

Zalisina, sa štalami i vodovodom.

Skrad, nuz željezničku prugu, sa štalami i vodovodom.

Vučiničselo, blizu glavnog kolodvora Moravičkog, sa vodovodom i štalami.

Lovnik, mala kuća sa zemljištem.

Vučnik, "velika" kuća sa "štalami i inim suhoćem i velikim vrtom.

Severin, "velika" kuća sa "štalami i inim suhoćem i velikim vrtom.

Zdihovo, mala kuća sa zemljištem.

Bosance, mala kuća sa liepim velikim vrtom.

Stative, velika zgrada, samo 1 milju od Karlovca, na rieki Dobri ležeća, sa izvrstnim vrtom i livadom.

Borlin, gradilište 86 □ hvati veliko, u blizini grada Karlovca.

Kupci mogu nacрте dotičnih zgrada i prodajne uvjete uviditi u pisarni mjestuog ravnateljstva u Karlovcu ili kod dotičnih ceste nadzornika i kod mitničkih ureda i inadu svoje ponude ili kod mjestuog ravnateljstva u Karlovcu ili pako kod centralnoga ravnateljstva u Beču „I. Bräunerstrasse 6“ do 10. svibnja o. g. podnieti.

U Karlovcu dne 14. travnja 1876.

Mjestno ravnateljstvo
kr. povl. društva Luizinske ceste.

70—32

Slika 5. Oglas Društva Luizinske ceste za prodaju njihovih objekata (*Primorac* br. 49, 22. travnja 1876. godine)

Sredinom 19. stoljeća industrijsko-tehnička revolucija zahvaća i prometnu djelatnost – grade se željezničke pruge na važnim pravcima robne razmjene između kontinenta i luka (Karaman 1981: 142). Tako već 1862. godine sa željezničkom prugom Zagreb – Sisak, promet je na Luizinskoj cesti počeo padati jer se žito s istoka pretovarivalo iz brodova u vagone u Sisku pa nastavljalo prevoziti preko Zagreba i Ljubljane u Trst (Černicki i Forenbaher 2012: 30-31;

Feletar 2016: 180). U sklopu mađarske prometne koncepcije, 1873. godine gradi se željeznička pruga Karlovac – Rijeka koja je puštena u promet dvije godine kasnije. Ona je preuzela najveći dio teretnog prijevoza, a Lujzinska cesta je izgubila tranzitnu ulogu te postala cesta za lokalnu uporabu. Željeznička pruga je donijela veću brzinu putovanja, manje troškove prijevoza, a vremenski uvjeti nisu toliko utjecali na promet.

Pojavom prvih motoriziranih vozila početkom 20. stoljeća, promet na Lujzinskoj cesti oživljava, a ona se na više dionica obnavlja 1910. i 1911., no potom nije bilo nikakvih ozbiljnijih zahvata na njoj do iza Drugog svjetskog rata (Glad 2014: 41; Feletar 2016: 180; Žic 2011: 7). Između dva svjetska rata, u cijeloj Kraljevini Jugoslaviji bilo je sagrađeno samo 245 km novih makadamskih cesta, odnosno 10 km godišnje (Žic 2011: 7). Država je bila nerazvijena, a gospodarska i politička kriza ju je slamala te nije ulagala u cestogradnju, pa u trenutku izbivanja Drugog svjetskog rata nije bilo niti jednog kilometra asfaltiranih cesta između gradova (Žic 2011: 7). Nakon Drugog svjetskog rata, u razdoblju od 1947. do 1954. godine, Lujzinska cesta se temeljito rekonstruirala i modernizirala kako bi se osposobila i prilagodila novim prometnim zahtjevima (Černicki i Forenbaher 2012: 40; Glad 2014: 41). Tada su mnoga naselja dobila asfaltni ili granitni kolnik pa se promet kroz naselja odvijao bez prašine, čime se uvelike poboljšao njihov izgled i čistoća (Crnković et al. 1981: 216). Lujzinska cesta tada je bila označena kao prometnica prvog reda, uvrštena je u prvi petogodišnji plan,³⁶ te su na nju usmjerena tada raspoloživa građevna i radna operativa (Moravček 2007: 121). U tom razdoblju Lujzinska cesta je doživjela dva prelaganja: dionica preko Netretića i Prilišća zamijenjena je 21 kilometara dugom ceste od Karlovca preko Duge Rese do Vukove Gorice (Černicki i Forenbaher 2012: 41), dok je drugo prelaganje posljedica izgradnje brane na potoku Lokvarki i akumulacijskog jezera čime je potopljeno 5,5 km Lujzinske ceste od Lokava do Mrzle Vodice, a obilazna, 15 kilometara duga, izgrađena je cesta od Sopača, padinom Špičunka do Gornjeg Jelenja (Černicki i Forenbaher 2012: 41; Chylak 1981: 172; Crnković et al. 1981: 217), te je građena istovremeno s branom. Preložena Lujzinska cesta označena je kao državna cesta 3 (D3) i često nazivana Nova Lujzijana.³⁷ Dio nove Lujzinske ceste, koja je građena u zamjenu za potopljenu, gradilo je 1952. godine nekoliko tisuća omladinaca u sklopu omladinskih radnih akcija (ORA). Projektanti nove Lujzinske ceste, bili su Juraj Šiprak i Mirko

³⁶ Prvi petogodišnji plan je naziv za plan razvoja gospodarstva Jugoslavije kojeg je Narodna skupština donijela 1947., a čija je realizacija zbog obustave odnosa sa Sovjetskim Savezom trajala šest godina.

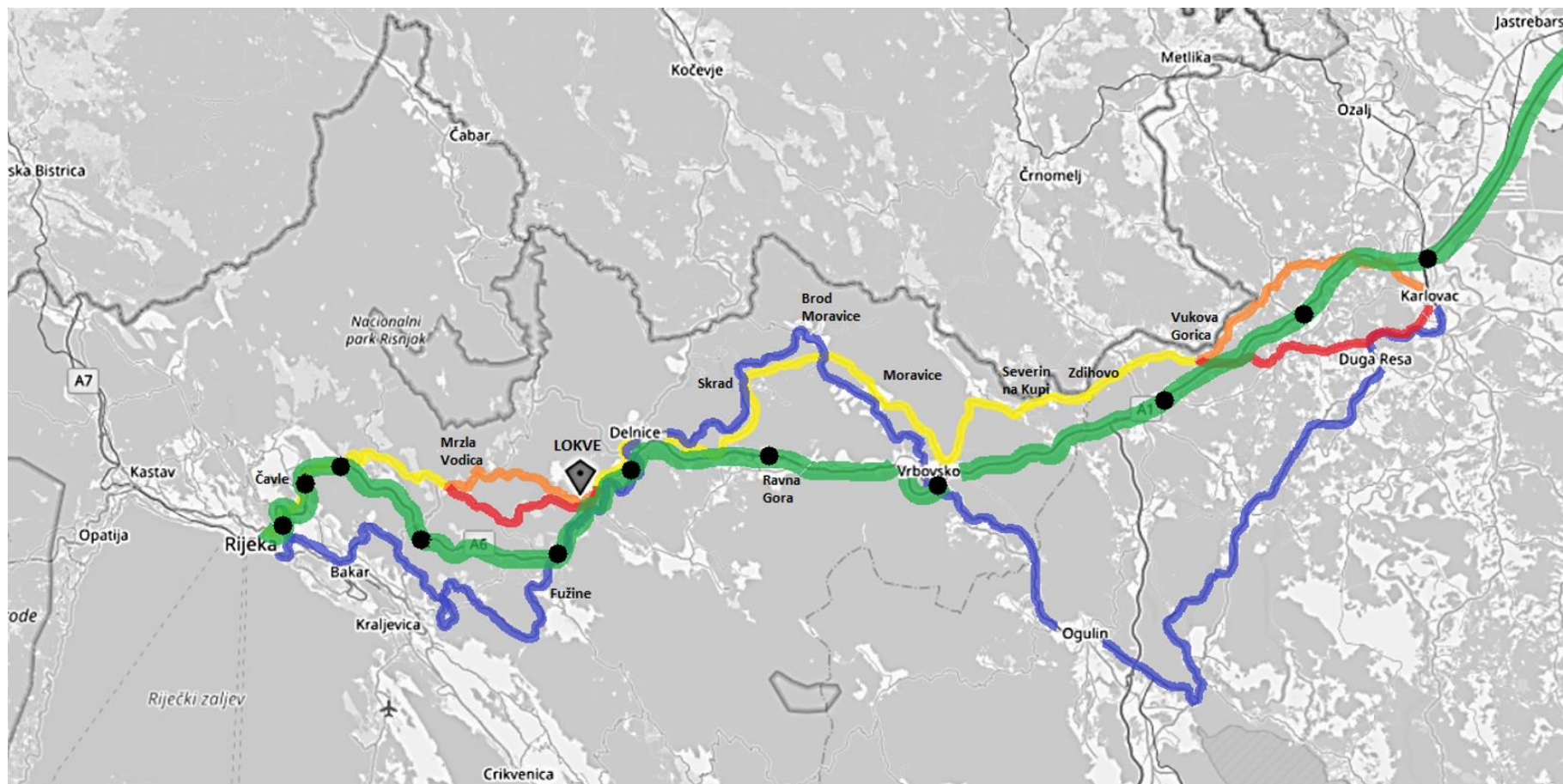
³⁷ Budući da kroz prostor općine Lokve prolazi i originalna i preložena trasa Lujzinske ceste, i u ovom radu dalje će se originalna trasa Lujzinske ceste označavati kao *stara*, a preložena kao *nova*.

Fučkan, a žalili su se kako su mnoge dionice snimane i iskolčavane usred zime kada je snijeg bio visok pola metra i više, te kada je „hrana na gradilištu bila općenito slaba jer se prehranjivalo uglavnom suhim obrocima, a stanovalo se u seoskim kućama bez komfora i higijenskih uvjeta“ (Šiprak prema Moravček 2007: 35). Cesta je bila projektirana sa širinom od 8 m, minimalnim radijusom zavoja od 120 m, s usponima od najviše 6 %, te za planiranu prosječnu brzinu od 70 km na sat (Žic 2011: 7). Najveći izazovi za projektante i graditelje bili su tamo gdje se stara trasa posve napušta, a s gradnjom brane na Lokvarki, trebalo je pronaći novu trasu. Prvotni plan je bio premostiti akumulacijsko jezero, no to je ubrzo napušteno, budući da je predviđalo izgradnju mosta dugačkog oko 140 m na stupovima visokim 30 m (Fućkan prema Moravček 2007: 125). Novu Lujzinsku cestu svečano je otvorio 1954. godine Stjepan Lamer, tadašnji direktor Uprave za ceste Narodne Republike Hrvatske.

U ovo vrijeme, iako željeznica iz Rijeke prema Zagrebu i obratno prevozi oko 80 % tereta, a cestovna vozila 20 %, korištenje željeznice u prijevozu tereta i putnika na kraće relacije, posebno u goranskom području, naglo pada (Chylak 1981: 172). Prijevoz drva kamionima postupno raste, a životinjska zaprega koristi se u manjoj mjeri i za izvlačenje trupaca do pomoćnih stovarišta (Chylak 1981: 172; Feletar 2016: 180). Sedamdesetih godina 20. stoljeća, Lujzinskom cestom je bilo prevezeno u oba smjera više robe i putnika nego željeznicom (Feletar 2016: 180), te u to vrijeme i tranzitni turizam doživljava svoj procvat.

Nakon povezivanja Rijeke i Zagreba autocestom 2004. godine, promet je na Lujzinskoj cesti još jednom izgubio na važnosti, no i dalje se koristi za lokalni i u, određenoj mjeri, za tranzitni promet. To uključuje korisnike koji ne žele platiti cestarinu na autocesti, koji se žele upoznati s krajolikom i mjestima u regiji, koji žele izbjeći gužve, te u slučaju preusmjerenja prometa zbog nezgoda ili radova (Feletar 2016: 226). Prema rezultatima brojenja svih vrsta vozila, na kontrolnoj točki kod Vrbovskog na Lujzinskoj cesti, 2003. godine je prosječno dnevno tijekom godine prošlo 9.157 vozila, a već 2005. godine zabilježeno je samo 1.580 vozila.³⁸

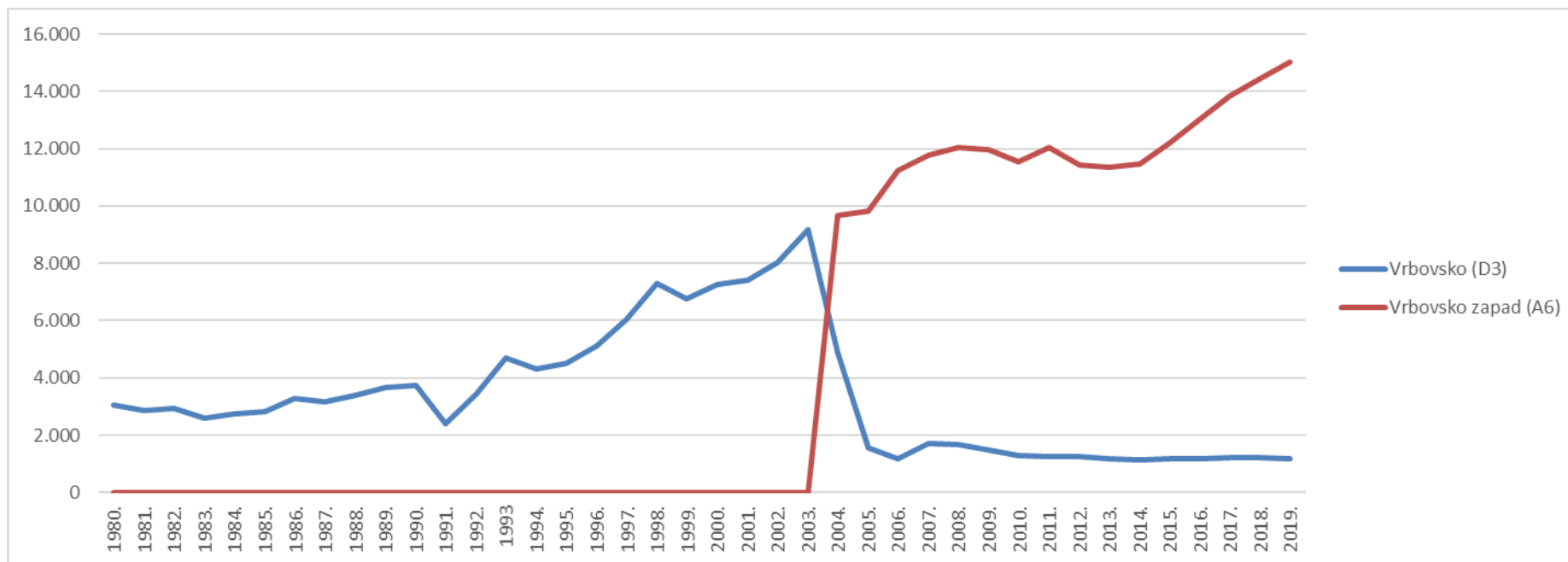
³⁸ Podaci dobiveni iz tvrtke Hrvatske ceste d.o.o., 2. lipnja 2020. godine.



- „stara“ Lujzinska cesta
— željeznička pruga
- „nova“ Lujzinska cesta
- autocesta Rijeka – Zagreb
● autocestovni čvor

Slika 6. „Stara“ i „nova“ Lujzinska cesta, željeznička pruga i autocesta Rijeka – Zagreb sa čvorištima (<http://www.auto-karta-hrvatske.com/>; ceste istaknula te naselja i autocestovna čvorišta ucrtala Morana Jarec)

Grafikon 4. Usporedba prosječnog godišnjeg dnevnog prometa svih vrsta vozila na Lujzinskoj cesti i autocesti Rijeka – Zagreb, mjereno kod grada Vrbovsko (izradila Morana Jarec prema podacima tvrtke Hrvatske ceste d.o.o.)



U posljednjem desetljeću, Lujzinska cesta se sve više ističe kao kulturna baština i povijesna atrakcija s potencijalom za vrijedni turistički proizvod u obliku ruralno-kulturne rute. Povezano s time, već je napravljena studija Instituta za turizam (Kušen i Tomljenović 2009), Turistička zajednica Kvarnera izdala je prospekt o Lujzijani kao povijesno-turističkoj cesti, te je nekoliko organizacija dosad započelo suradnju prijavljujući projektne prijedloge na razne natječaje Europske unije, kako bi ostvarile financiranje za stvaranje kulturne rute.

4.1.3. Brana i Lokvarsko jezero

U Gorskom kotaru postoji duga tradicija korištenja vodnih snaga: korištene su u pilanama i mlinovima, a razvojem elektrifikacije, vodne snage počele su se koristiti za proizvodnju električne energije. Područje općine Lokve karakteriziraju dva vodotoka sa svojim pritokama: Lokvarka i Križ potok. Lokvarka izvire podno Rečničke Kose u tzv. Suhoj Rečini 3 km sjeverozapadno od naselja Mrzla Vodica. Prvih 5 km njenog toka naziva se Mrzlica, a tek od Srednjeg Jarka Lokvarka. Križ potok izvire ispod brda Križ i teče usporednim tokom s Lokvarkom u dužini od oko 5 km, te prolazeći ispod Lujzinske ceste ulijeva se u Lokvarku. Osim Križ potoka, u Lokvarku utječe još nekoliko manjih potoka. Od ušća Križ potoka, oko 1,5 km nizvodno, Lokvarka prolazi uz Lujzinsku cestu, a zatim skreće praveći luk koji zahvaća nekoliko ponora. Svoj tok završava kod zadnjih ponora ispod iste ceste na istočnom kraju naselja Lokve.

Prije izgradnje brane na Lokvarki, područje općine Lokve bilo je izloženo periodičnim poplavama. Izgradnjom brane, u naselju Homer, zaustavljen je dotok vode s gornjeg dijela Lokvarke u lokvarsku dolinu. Budući da se na 1,3 km nizvodno od izgrađene brane u Lokvarku ulijeva Križ potok, sva voda koja danas protječe donjim dijelom korita Lokvarke dolazi gotovo isključivo iz Križ potoka i oborinskog područja tog dijela Lokvarke. Dužina Lokvarke od brane do ponora je 4,1 km.

Brana na Lokvarki građena je za potrebe hidroelektrane (HE) Vinodol u Triblju, u zaleđu Crikvenice, i sastavni je dio hidroenergetskog sustava (HES) Vinodol. Upravo je HE Vinodol bila jedna od prvih objekata koji su pridonijeli povećanju snage u energetske sustavu Hrvatske. Osnovna koncepcija tehničkog rješenja HES Vinodol temelji se na zahvaćanju voda potoka Lokvarke u akumulacijskom jezeru Lokvarsko jezero, i zahvaćanju voda potoka Ličanke u akumulacijske jezeru Bajer, te na izgradnji spojnog tunela između tih dvaju jezera i derivacijskog dovoda od jezera Bajer do strojarnice HE Vinodol (*Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj 2019: 220*). Iako ideje o izgradnji akumulacije potječu još iz doba prije Prvog svjetskog rata, prve ozbiljnije korake učinilo je Banovinsko električno poduzeće (BEP) koje je 1938. godine izradilo projekte za iskorištavanje vodnih snaga potoka Lokvarke i Ličanke, odnosno projekte za akumulacije Lokve, Bajer i HE Vinodol (Paver 1981: 178; Glad 1997: 23). Autor zamisli o iskorištavanju ovih vodnih potencijala bio je inženjer elektroenergetike Jure Horvat, a prva istraživanja proveo je geolog Ferdo Koch (*60 godina HE Vinodol 2012: 30*). Ispitivanja i radove prekinuo je Drugi svjetski rat.

Godine 1945. projekti su ponovno proučavani, a geološka građa terena provjeravana te se prvotni projekt morao izmijeniti. Naime, akumulacija Bajer isprva je bila planirana volumena 18 milijuna m³, a akumulacija Lokve 0,9 milijuna m³. Međutim, zbog ograničavajućih geoloških obilježja, korisni volumen akumulacije Bajer sveden je na 1,23 milijuna m³, a akumulacije Lokve povećan na čak 30,7 milijuna m³ (*60 godina HE Vinodol* 2012: 30).

Osim toga, nakon Drugog svjetskog rata pristupalo se izgradnji hidroenergetskih sustava tako da hidroelektrane više nisu razmatrane kao objekti koji koriste samo lokalne povoljne uvjete na rijeci, već se pozornost posvećuje cijelome slivu (*Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj* 2019: 218). Stoga su radovi na HE Vinodol nakon Drugog svjetskog rata nastavljeni uz izmijenjenu koncepciju tehničkog rješenja, 1945. godine u sklopu generalne direkcije Elektroprivrede Narodne Republike Hrvatske, od 1946. godine u novoosnovanoj tvrtki za građenje i projektiranje hidroelektrana Hidroelektra, a od 1948. godine suradnici iz Hidroelektrane prelaze u Inženjerski projektni zavod, te iz njega u Hidroelektroprojekt (ibid., 220).

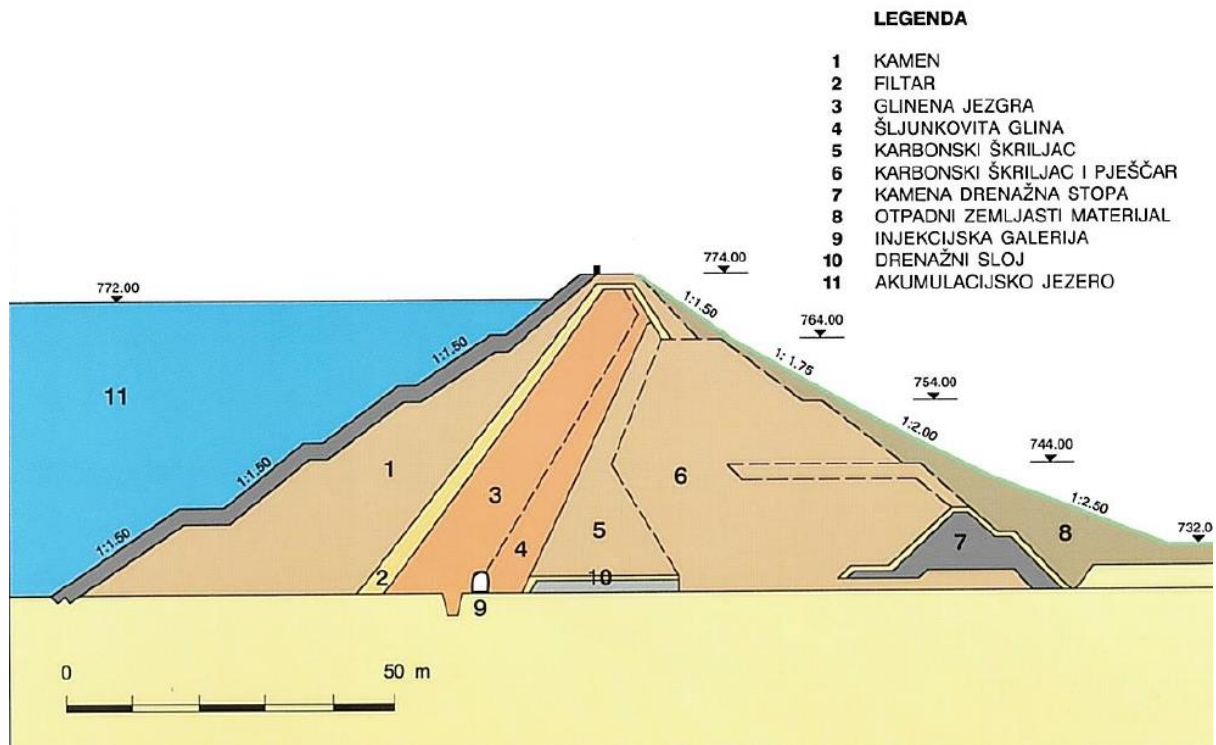
Nepoznati novinar inicijala D. V. u *Borbi* 1940. godine objavio je:³⁹

...teško je povjerovati da bi ona (Lokvarka, op. a.) mogla pokretati gigantske turbine. Zaista, Lokvarka i neće imati tu ulogu. Ali ona je već učinila svoje time što je kroz duge vjekove stvorila onu dugačku i duboku dolinu što se od Lokava provlači na sjeverozapad. Zatvara se put Lokvarki u njenom donjem toku, a u njenoj dolini sakupit će se sva voda što se sliva s nepreglednih brda. Stvorit će se ogromno umjetno jezero. S velike nadmorske visine (oko sedam stotina metara) voda tog jezera proteći će sustavom tunela i cjevovoda do mjesta gdje će pokretati najveće električne turbine. Smjela zamisao. (D. V. prema Glad 1997: 24)

Dakle, između dva brda trebalo je sagraditi branu. Zbog sastava zemljišta nije bilo moguće izgraditi niti betonsku ni zemljanu branu, stoga je ona građena od gline i kamena (Glad 1997:

³⁹ *Borba* su novine koje su počele izlaziti tjedno 1922. godine u Zagrebu kao nezavisan politički i društveni list, a pokrenula ga je skupina komunista, do 1929. godine, kada su zabranjene (Koprivica-Oštrić 1972). Ponovno izlazi od 1941. godine na partizanskom teritoriju, od 1944. godine izlazi dnevno u Beogradu kao glasilo Komunističke partije Jugoslavije, a od 1954. glasilo je Socijalističkog saveza radnog naroda Jugoslavije. Od 1948. do 1987. godine izlazi i latinično izdanje u Zagrebu. Potkraj osamdesetih izlazi u Beogradu kao nezavisni list čiji su pretežni vlasnici sami novinari. Budući da su srpske vlasti preuzele *Borbu* u 1994. godine., skupina novinara napušta list i osniva *Našu borbu*, koju srpsko Ministarstvo informiranja zabranjuje 1998. godine (*Hrvatska enciklopedija*).

25), uzvodni nasip od dolomita, jezgra od gline te nizvodni nasip od karbonskog škriljevca i pješčara (Sever et al. 2000: 83). Gradnja brane započela je 1952., a završena je 1955. godine.



Slika 7. Poprečni presjek brane Lokvarka (Sever et al. 2000: 83)

Branu su gradili zaposlenici tvrtke Hidroelektra te mladež, najviše iz Hrvatske, iz ostalih krajeva tadašnje Jugoslavije te inozemstva, okupljeni u omladinske radne akcije (ORA). Ukupno je u gradnji sudjelovalo 27.000 omladinaca iz cijele Jugoslavije i inozemstva (Paver 1981: 180). Na najtežim podzemnim radovima radili su njemački ratni zarobljenici te zatvorenici zatvora u Staroj Gradiški (Krpmotić 2015a: 100; *60 godina HE Vinodol* 2012: 30). U prvoj godini izgradnje sudjelovalo je više od 16.000, 1953. godine 5.000, a 1954. i 1955. godine 6.000 omladinaca (Glad 1997: 27; Krpmotić 2015a: 99). Za vrijeme radova, nekoliko omladinaca i radnika je poginulo (Glad 1997: 29; *60 godina HE Vinodol* 2012: 30). Istovremeno s gradnjom brane, već na samom početku Akcija, građena je i 21 km duga nova Lujzinska cesta, te su građeni i drugi objekti za potrebe HE Vinodol: odvodni kanal u Fužinama i Triblju, cjevovod u Liču i tunel u Fužinama (Krpmotić 2015a: 99). Glavni inženjer na izgradnji brane

bio je Stanko Manestar iz tvrtke Hidroelektra (Glad 1997: 28; V. S. 2007: 831), koji je o radu na izgradnji brane izjavio:

Radne obveze, koje su preuzimale omladinske radne brigade, bile su svetinja. Tako je, primjerice, za nabijanje gline u klinu brane Lokvarka postavljen vrlo kratak rok zbog opasnosti nadolaska velikih voda. Omladinci su radili u tri smjene. Rok za dovršenje bio je u šest sati ujutro, jednoga dana. Navečer sam obišao radove i zaželio omladincima puno uspjeha. Oko 0:30 sati ujutro probudilo me lupanje na vratima barake. Otvorim prozor pred kojim je stajao komandant brigade u pratnji nekoliko omladinaca. Slijedio je raport: 'Druže inženjeru, obavještavam vas da je naša brigada izvršila zadatak na nabijanju gline u klinu brane pet i pol sati prije roka!' (60 godina HE Vinodol 2012: 34-35)

Brana Lokvarka je, dakle, nasuta, visine 48 m i duljine po kruni 276 m na 774 m n.m., dok volumen materijala ugrađen u branu iznosi 670.000 m³ (Sever et al. 2000: 80; 83; Holjević, Plišić i Holjević 2000: 105). Slivno područje akumulacije iznosi 24,4 km², zapremnina je otprilike 35,3 milijuna m³ kod 772 m n.m.,⁴⁰ maksimalna dubina iznosi oko 40 m, a potapa prostor od 2,24 km² (Sever et al. 2000: 80; *Prostorni plan Općine Lokve* 2004: 14; Holjević, Plišić i Holjević 2000: 105).

HE Vinodol puštena je u pogon 1952. godine, instalirane snage 84 MW i godišnje proizvodnje 183 GWh (Paver 1981: 180; *Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj* 2019: 218).⁴¹ Bila je to hidroelektrana koja je svojom godišnjom proizvodnjom činila oko 45 % od ukupne proizvedene elektroenergije 1939. godine na području Hrvatske, oko sedmine ukupne proizvodnje Jugoslavije iste godine i gotovo 70 % predviđenih kapaciteta koje je trebalo tada sagraditi u Hrvatskoj (Glad 1997: 29).⁴² Rekonstrukcijom proizvodnih jedinica, snaga je

⁴⁰ Rekonstrukcija brane izvedena je 1976. godine nadvišenjem s 770 m n.m. na 772 m n.m. čime je i zapremnina akumulacije povećana (Krpmotić 2015a: 101; *Prostorni plan Općine Lokve* 2004: 14)

⁴¹ Za usporedbu, iste godine puštene su u pogon HE Zavrelje kod Dubrovnika instalirane snage 2,1 MW i HE Ozalj II instalirane snage 2,2 MW (*Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj* 2019: 218).

⁴² Za usporedbu, 1939. godine, 419 GWh električne energije proizvedeno je u Hrvatskoj i 1.174 GWh u Jugoslaviji; 1950. godine 577 GWh u Hrvatskoj i 2.408 GWh u Jugoslaviji; 1955. godine 1.021 GWh u Hrvatskoj i 4.339 GWh u Jugoslaviji; a 1960. godine 1.671 GWh u Hrvatskoj i 8.928 GWh u Jugoslaviji (*Elektroprivreda i elektroindustrija* 1976: 37).

kasnije povećana na 94,4 MW (*Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj* 2019: 221).

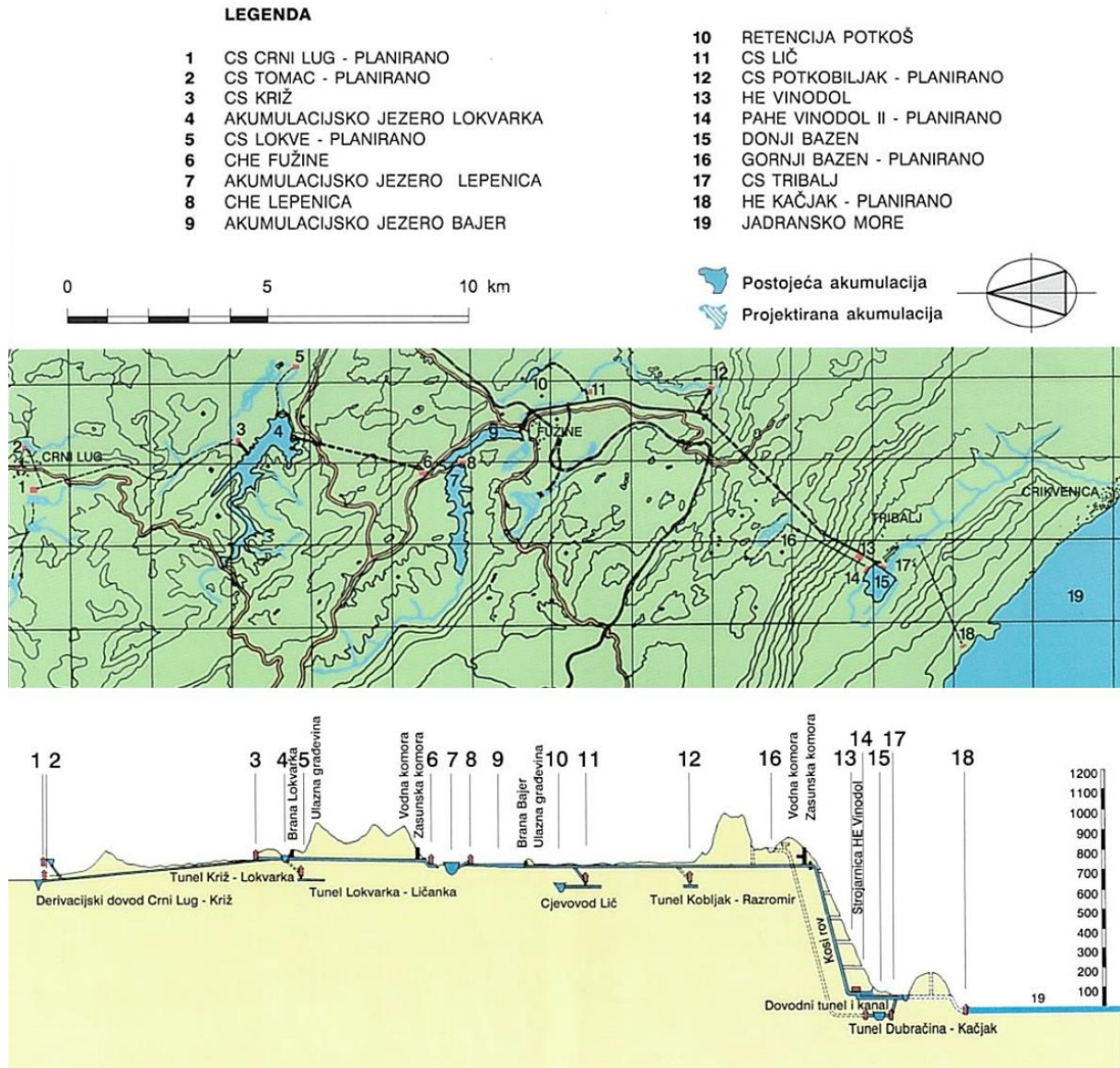
HES Vinodol, osim vodnih snaga sa slivnih područja potoka Lokvarke i Ličanke, koristi i slivna područja Križ potoka, Potkoš, Benkovac i Potok pod grobljem (Sever et al. 2000: 74). Iako navedeni potoci nisu vodno bogati, izviru na više od 700 m n.m. što predstavlja temelj hidropotencijala ovog područja koji se kvantificira kroz pad od 658 m na HE Vinodol, a što je jedan od najviših ostvarenih padova na hidroelektranama u Europi (<http://www.hep.hr/proizvodnja/hidroelektrane-1528/pp-he-zapad/he-vinodol/1536>). Dio vode Križ potoka se prepumpava izravno u Lokvarsko jezero i to crpnom stanicom puštenom u pogon 1956. godine (*Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj* 2019: 221). Ostali potoci tvore akumulacije Bajer i Lepenica te retenciju Potkoš.⁴³ Osim HE Vinodol, crpna HE Fužine i reverzibilna HE Lepenica su dio istog sustava.^{44, 45} Brana na Lokvarki je najznačajniji objekt u HES Vinodol: od svih jezera u sustavu, Lokvarsko je najviše, posjeduje najmanje slivno područje, ali je kapacitetom najveće. Osim što se dio voda Križ potoka izravno prepumpava u Lokvarsko jezero, u isto jezero se, preko CHE Fužine pumpanjem prebacuje i višak vode iz akumulacije Bajer, čime se HE Vinodolu produžava rad u sušnim periodima godine. Energetska vrijednost korisnog volumena akumulacije iznosi 52,5 GWh, dok je energetska vrijednost korisnog volumena akumulacije Bajer 2 GWh, a Lepenice 7,7 GWh

⁴³ Akumulacija se koristi za pohranjivanje vode u vrijeme kada je ima u izobilju i koje se mogu koristiti u vrijeme nedostatka vode, dok su retencije jednonamjenske akumulacije namijenjene za kontrolu i privremeno zadržavanje dijela velikih voda na nizvodnom području, s reguliranim ispuštanjem. Jezero Bajer nastalo je 1952., jezera Lepenica i Potkoš 1987. godine.

⁴⁴ CHE Fužine počela je s radom 1957., a RHE Lepenica 1987. godine (*Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj* 2019: 219). Crpna hidroelektrana (CHE) označava hidroenergetska postrojenja kojima je osnovni zadatak crpljenje vode u višim akumulacijama za potrebe klasične HE u čijem su sastavu, a kada se voda iz akumulacije koristi u osnovnoj HE, rade kao klasična HE te i one koriste energiju iste vode povećavajući ukupni stupanj iskoristivosti; reverzibilna hidroelektrana (RHE) označava hidroelektrane koje su akumulacijske HE s dvije akumulacije (gornja i donja), proizvode energiju klasično padom vode iz gornje akumulacije, ali mogu i crpiti vodu iz donje akumulacije u gornju akumulaciju kako bi se ta voda mogla ponovno energetski iskoristavati (<http://www.hep.hr/proizvodnja/hidroelektrane-1528/1528>).

⁴⁵ I HE Zeleni Vir, kod Skrada, je od 2011. godine u sastavu HE Vinodol, ali nije dio HES Vinodol (*60 godina HE Vinodol* 2012: 32). HE Zeleni Vir, ranije nazivana i *Munjara Zeleni Vir*, puštena je u pogon 1922. godine i prva je HE u Gorskom kotaru (Paver 1981: 177).

(Prostorni plan uređenja Općine Lokve 2004: 31). Energetski iskorištene vode u HE Vinodol odlaze potokom Dubračina u Jadransko more.



Slika 8. Pregledna situacija i uzdužni presjek hidroenergetskog sustava Vinodol (Sever et al. 2000: 77)



Slika 9. i slika 10. Pogled s brane na Lokvarsko jezero s jedne strane i Lokve s druge
(fotografirala Morana Jarec 24. lipnja 2020. godine)

U čast njegovim graditeljima, jezero je prozvano *Omladinsko* (Glad 1997: 27–29), no nakon osamostaljenja Hrvatske, taj naziv je promijenjen u *Lokvarsko*. Usprkos tome, naziv *Omladinsko jezero* i dalje se koristi, posebno u Gorskom kotaru.

To je Omladinsko jezero, jer je 27.000 omladinaca gradilo branu. Onda smo od velikog hrvatstva počeli, rekli da je to, ne znam kakva, valjda riječ srpska, 'omladina', pa smo upotrebljavali 'mladež'. Pa nemreš reć' 'Mladeško jezero' [smijeh] pa ga zovu 'Lokvarsko jezero', ko da je, ne znam... A mi imamo još jedno lokvarsko jezero, Križ potok, a planira se gradit' još jedno lokvarsko jezero za akumulaciju pitke vode, a sva su ta jezera lokvarska. Samo je jedno Omladinsko.
(Šezdesetgodišnjakinja, Lokve)

Od Lokava do Mrzle Vodice potopljeno je 5,5 km Lujzinske ceste, dijelovi naselja Homer i Mrzla Vodica, te zaselak koje se između njih nalazilo, Srednji Jarak. Prema istraživanjima lokalnog stanovništva ukupno je srušeno šezdeset i devet kuća, pet pilana, tri gostionice, kapelica, prodavaonica kolača, trgovina mješovitom robom, kovačnica i brijačnica, te uz brojne pašnjake i oranice, taj prostor se našao pod vodom.

U skladu s propisima o tehničkim mjerama za pogon i održavanje elektroenergetskih postrojenja, umjetne akumulacije moraju periodično biti potpuno ispražnjene kako bi se obavila kontrola hidromehaničke opreme. Prvi put jezero je pražnjeno 1959. godine, a nakon toga 1968., 1979. i 2001. godine (Krmpotić 2015a: 99).

Iako je Lokvarsko jezero umjetna akumulacija, ono se vizualno savršeno uklopilo u prirodni krajobraz šuma. Tijekom terenskog istraživanja, i lokalno stanovništvo je znalo spominjati kako su poneki posjetioči, koji nisu upoznati s poviješću mjesta i gradnje brane, komentirali kako su mislili da je jezero prirodno, te da i oni sami smatraju kako jezero “izgleda kao da je oduvijek tamo, a ono je ustvari mlado”. Na njemu je održano I. svjetsko prvenstvo u podvodnoj orijentaciji te brojne međunarodne veslačke regate, od 1978. godine održava se tradicionalni susret planinara, biciklista i ostalih ljubitelja prirode pod nazivima POJ i BOJ (*Pješice i Biciklom oko jezera*). Lokvarsko je jezero je bogato klenom, šaranom, karasom, pastrvom i drugim vrstama riba. Ono predstavlja iznimnu turističku atrakciju i ljubiteljima sportskih i rekreativnih aktivnosti pruža mogućnost šetnje, kupanja, veslanja i ribolova.

Osim Lokvarskog jezera, i akumulacije Križ potoka sa crpnom stanicom, a koje se nalazi zapadno od Lokvarskog jezera, treba spomenuti još jedno umjetno jezero na prostoru općine

Lokve, a to je retencija Mrzla Vodica. Godine 2000. dovršena je izgradnja betonske pregrade u gornjem dijelu akumulacije Lokvarka, u Mrzloj Vodici pored ceste Gornje Jelenje – Crni Lug (Holjević, Plišić i Holjević 2000: 107). Prije izgradnje pregrade, to područje nije imalo stalni nivo vode, već je zapravo malim sniženjem vode u akumulaciji ovo područje ostajalo suho ili je često imalo karakteristike bare, pa se pregradom formiralo stalno jezero (*Prostorni plan uređenja Općine Lokve* 2004: 15; 31). Osim toga, već više od 20 godina u planu je izgradnja akumulacijskog jezera Križ potok za vodoopskrbu, no do danas to još nije realizirano (*Studija o utjecaju na okoliš Akumulacija Križ potok* 2000; Krmpotić 2000).

4.1.4. Autocesta Rijeka – Zagreb

Autocesta Rijeka – Zagreb dio je cestovnog pravca Budimpešta – Varaždin – Zagreb – Rijeka označen kao E65. Ona je dijelom označena kao autocesta A1 (Zagreb – Bosiljevo II – Split), a dijelom kao autocesta A6 (Bosiljevo II – Rijeka), pa se od čvora Bosiljevo II autoceste iz dva pravca, Rijeke i Splita, spajaju u jedinstveni prometni pravac do Zagreba. Preko ove autoceste povezan je pyhrnski pravac E-57 s Jadranskim morem, a cestovni pravac Budimpešta – Zagreb – Rijeka uvršten je u projekt transeuropske autoceste sjever – jug (TEM) (Moravček 2007: 16).⁴⁶ Ukupna duljina autoceste Rijeka – Zagreb iznosi 146,5 km.

Koncept razvoja autocesta u Jugoslaviji, stručno je definiran već krajem šezdesetih godina 20. stoljeća te je prednost u izgradnji dan upravo pravcu Zagreb – Rijeka. Dionica Orehovica – Kikovica (10,5 km) završena je 1971. godine, a dionica Karlovac – Zagreb (39 km) 1972. godine (Moravček 2007: 16; Glad 2014: 138). Izgradnja autocesta u Jugoslaviji počela je znatno kasnije nego u nizu ostalih europskih zemalja: od 1970. do 1979. godine, u Jugoslaviji je izgrađeno ukupno 413 autocesta i poluautocesta (Sić 1990: 15).^{47, 48} Hrvatska je tada po izgrađenosti autocesta u Jugoslaviji bila na četvrtom mjestu, iza Središnje Srbije,⁴⁹ Slovenije, Vojvodine, a Makedonija i Bosna i Hercegovina su bile iza Hrvatske, što je u potpunom neskladu s njenim prometno-geografskim položajem i prometnim potrebama (ibid.). Početkom

⁴⁶ Pyhrnski cestovni pravac E-57 ime je dobio prema najnižem austrijskom prijelazu alpskog masiva, dio je X. paneuropskoga prometnog koridora koji povezuje sjevernu i zapadnu Europu preko Bavarske, Austrije, Slovenije i Hrvatske s jugoistočnom Europom i Jadranskim morem; započinje u Nürnbergu, ide preko Regensburga i Passaua do Graza te se nastavlja preko Maribora do Zagreba (Nadilo 2005: 793). Projekt Transeuropske autoceste (TEM), započet 1977. godine, projekt je Ekonomske komisije Ujedinjenih naroda za Europu, a predstavlja međunarodni sustav autocesta na prostoru Europe, sa ciljevima olakšavanja prometa, poboljšavanja kvalitete i učinkovitosti transporta, uravnotežavanja nedostataka mreža autocesta različitim dijelovima Europe te sudjelovanja u integracijskim procesima europskih prometnih infrastrukturnih sustava (<https://www.unece.org/trans/main/tem/tem.html>).

⁴⁷ Autocesta je javna cesta namijenjena isključivo motornom prometu s najmanje četiri prometna traka i bez križanja u istoj razini, dok je poluautocesta projektirana kao buduća autocesta, ali se u prvoj fazi gradi samo jedan kolnički trak kojim se odvija dvosmjerni promet.

⁴⁸ Za usporedbu, početkom sedamdesetih, Savezna Republika Njemačka je već imala 4.110 km autocesta, Italija 3.913 km, Francuska 1.542 km, Njemačka Demokratska Republika 1.390 km, Nizozemska 1.209 km i Velika Britanija 1.113 km (Sić 1990: 15).

⁴⁹ Središnja Srbija je naziv koji je u službenoj uporabi bio od 1945. do 2008. godine, a označavao je dio teritorija Republike Srbije izvan područja autonomnih pokrajina Vojvodine i Kosova i Metohije.

osamdesetih godina 20. stoljeća prednost dobiva transjugoslavenska cesta (*Autoput bratstva i jedinstva*),⁵⁰ (Sić 1990: 20), a na budućoj autocesti Zagreb – Rijeka, otvorena je za promet 1982. godine dionica Kikovica – Oštrovica i to samo kao poluautocesta (Moravček 2007: 16; Glad 2014: 138). Gradnja autocesta u osamdesetim godinama 20. stoljeća u Jugoslaviji je bila dinamičnija, ali opet spora u skladu s potrebama, pa je po dužini izgrađenih autocesta na prvom mjestu bila Hrvatska, a slijede je Središnja Srbija, Vojvodina, Slovenija i Makedonija dok u Bosni i Hercegovini nije bilo gradnje autocesta u tom razdoblju (Sić 1990: 17; 19). Tako 1988. godine Jugoslavija ima mrežu od svega 850 km autocesta (s poluautocestama) te znatno zaostaje za većim brojem europskih zemalja, a posebno za zemljama Zapadne Europe: „problem spore izgradnje i nedovoljne razvijenosti cesta najvišeg ranga u punoj je mjeri došao do izražaja budući da se pokazalo da on predstavlja ograničavajući faktor razvoja kako pojedinih gospodarskih grana, kao što je turizam, tako i ukupnog ekonomskog razvitka zemlje, suočene sa zahtjevima transformacije postojeće ekonomske, posebno industrijske strukture, te sa potrebama tržišne orijentacije i jačeg uključivanja u europske i svjetske razvojne tokove“ (ibid., 13-14). U Jugoslaviji je bilo problematično uskladiti republičke politike razvoja autocestovne mreže koje su bile različite po svojim prioritetima. Za razliku od Slovenije i Srbije, Hrvatska nije ravnomjerno razvijala svoje glavne autocestovne pravce: prioritet je najprije dan vezama prema Jadranu da bi svu aktivnost preusmjerila na posavski pravac od Zagreba prema Beogradu. Time se zanemario princip ravnomjernog teritorijalnog razvoja autocestovne mreže koji, s obzirom na važan hrvatski prometnogeografski položaj, ima izuzetno značenje. Tako je i Europska zajednica, ulaskom Grčke 1981. godine, poticala transjugoslavensku cestu jer predstavlja najkraću i najpovoljniju vezu prema jugoistočnoj Europi i Bliskom istoku (ibid., 22). S političkim promjenama u istočnoj Europi, suradnjom Italije, Austrije, Mađarske i Jugoslavije kojima se pridružuje Čehoslovačka, prioritarno značenje daje se, uz druge, autocesti Budimpešta – Zagreb – Rijeka (ibid.). Nakon razgradnje istočnog bloka početkom devedesetih godina 20. stoljeća, istočna Europa se trebala uklopiti u jedinstvenu funkcionalnu prometnu mrežu cijelog europskog kontinenta, pa je na drugoj

⁵⁰ Transjugoslavenska cesta polazi u Jesenicima te ide preko Ljubljane, Novog Mesta, Zagreba, Slavenskog Broda, Županje, Beograda, Niša, Skoplja do makedonsko-grčke granice, a dio je europskih pravaca E61 (Villach-Ljubljana), E70 (Ljubljana-Zagreb-Beograd) i E75 (Beograd-Skopje-Sitia). Nazivana je još i *Autoput bratstva i jedinstva* prema popularnom sloganu Komunističke partije Jugoslavije skovanog tijekom Drugog svjetskog rata odnosno Narodnooslobodilačke borbe, koji označava bratski odnos između svih naroda i narodnosti u Jugoslaviji, kao i jednakost svih građana u socijalizmu, odnosno označava jugoslavensku međuetničku politiku.

konferenciji na Kreti 1994. godine donijeta odluka o glavnim paneuropskim prometnim koridorima i njihovu pružanju, a zbog ratnih zbivanja, ni Hrvatska ni Bosna i Hercegovina nisu bile uključene ni u jedan paneuropski prometni koridor (Feletar 2016: 20-21).⁵¹ Ipak, nastavak gradnje autoceste Rijeka – Zagreb bio je najavio prvi hrvatski predsjednik, Franjo Tuđman, 1990. godine (Glad 2014: 138). Nakon raspada Jugoslavije, hrvatska je vlada prepoznala važnost autoceste koja spaja glavni grad Zagreb i najveću hrvatsku luku, Rijeku. Glavna funkcija autoceste bi bila kanaliziranje ekonomskog, primarno turističkog, pravca od kontinentalne Hrvatske i središnje Europe prema Istri i Kvarneru, područjima s najviše dolazaka turista u ljetnim mjesecima u Hrvatskoj (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 159). Tako je od sredine devedesetih godina 20. stoljeća, nakon godina zaostajanja iza zapadnoeuropskih standarada, Hrvatska postala jedno od najvećih gradilišta cesta u Europi te u deset godina gotovo dosegla europske vrijednosti u gustoći cestovnih mreža (Ilić prema Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 154).

Kako bi se nastavilo projektiranje, priprema i vođenje nastavka građenja autoceste, Vlada Republike Hrvatske je 1997. godine osnovala dioničko društvo Autocesta Rijeka – Zagreb, društvo za građenje i gospodarenje autocestom, sa sjedištem u Zagrebu. Započelo je s radom 1998. godine i te godine preuzima i prihode od naplate cestarina, što je do tada, uz održavanje autoceste, obavljala Hrvatska uprava za ceste (<https://www.arz.hr/hr/o-nama/ustrojstvo>). Uz prihode od naplate cestarina, Društvo ostvaruje prihode i od korištenja pratećih uslužnih objekata (PUO) na trasi autoceste. Koncesija je Društvu prvotno dodijeljena na 28 godina, a 2007. godine Vlada Republike Hrvatske je Odlukom proširila koncesijsko područje i produljila razdoblje koncesije na 32 godine i 11 mjeseci (ibid.; *Obrazloženje financijskog plana Autoceste Rijeka – Zagreb za 2020. godinu i projekcija plana za 2021. i 2022. godinu* 2019: 2).

Dionica autoceste Kikovica – Oštrovica koja je već bila u funkciji kao poluautocesta, u punom profilu puštena je u promet 1996. godine (Žic 2011: 7). Iste godine dionice Oštrovica – Vrata (12,44 km) i Vrata – Delnice (8,93 km) otvorene su kao poluautocesta, a dionica Delnice – Kupjak (7,92 km) završena je 1997. godine (Glad 2014: 138-139; Moravček 2007: 23-24).

⁵¹ Tek konferencija u Helsinkiju 1997. godine donosi značajnije promjene za Hrvatsku: odlučeno je da je X. paneuropski koridor (Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Beograd, Skoplje, Solun), prirodni i najpovoljniji smjer preko Hrvatske, a dio tog pravca je današnja autocesta A3 Bregana – Lipovac (Feletar 2016: 22). Za Hrvatsku je također važna i grana X.a koja povezuje Graz preko Maribora sa Zagrebom (autocesta A2 Zagreb – Macelj; zatim V. koridor: Venecija – Trst – Ljubljana – Budimpešta – Užgorod – Lavov, od kojeg se od Budimpešte odvaja grana V.b prema Zagrebu i Rijeci gdje su izgrađene moderne autoceste A4 Goričan – Zagreb, A1 Zagreb – Split i A6 Bosiljevo – Rijeka (ibid.).

Dioničko društvo Autocesta Rijeka – Zagreb je nastavak izgradnje autoceste planiralo u dvije faze, tako da je prva faza obuhvaćala izgradnju (polu)autocesta od Kupjaka do Karlovca do 2004. godine, a druga proširenje poluautoceste u autocestu punog profila od čvora Bosiljevo II. do Kikovice, i to do 2008. godine (*Autocesta A6, Rijeka – Zagreb otvorena i puštena u promet u punom profilu 2008: 1*). Dakle, autocesta Rijeka – Zagreb spojila je 2004. godine dva grada jedinstvenom rutom, a na svečanosti otvorenja, tadašnji predsjednik Vlade Republike Hrvatske, Ivo Sanader, najavio je da će se do 2008. autocesta izgraditi u punom profilu (Moravček 2007: 26). To je i ostvareno, pa je službeno završena i otvorena 2008. godine kada ju je Sanader pustio u promet, uz brojne ministre, dužnosnike, predstavnike područnih i lokalnih samouprava, a svečanosti je nazočio i riječki nadbiskup koji je blagoslovio autocestu (*Autocesta A6, Rijeka – Zagreb otvorena i puštena u promet u punom profilu 2008: 1*).

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. u gradnji i gospodarenju autocestom isprva se oslanjala na proračunska sredstva Republike Hrvatske i kredite komercijalnih banaka, a potom i na zaduženja kod europskih razvojnih banaka; vrijednost izgradnje prve faze iznosila je 426 milijuna eura, dok druge faze ukupno 313 milijuna eura (Moravček 2007: 17-19).

Na trasi autoceste izgrađeno je ukupno 5 mostova, 13, tunela, 24 vijadukta, 45 podvožnjaka i 26 nadvožnjaka (*Autocesta A6, Rijeka – Zagreb otvorena i puštena u promet u punom profilu 2008: 1*). Specifično za Gorski kotar, vrijedi spomenuti da je na autocesti izgrađen i prijelaz za divljač, naziva *Dedin*, koji je prvi prijelaz takve vrste preko autoceste u Hrvatskoj, a nalazi se na najvišoj točki nadmorske visine kojom prolazi autocesta Rijeka – Zagreb, 860 m (Moravček 2007: 24; <https://www.arz.hr/hr/autocesta/dionice/delnice-ravna-gora>).

Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. kao koncesionar stekla je pravo na izgradnju sekundarnih sadržaja, pri čemu ima posebice pravo sama ili putem bilo kojeg drugog od nje imenovanog podkoncesionara, instalirati, proširiti, izgraditi, posjedovati i/ili dati u podlicencu ili podzakup bilo kakve sekundarne sadržaje, uključujući između ostalog i trgovine, poslovne prostore, zgrade, benzinske stanice, restorane, parkirališta, reklamne panoje, parkove za rekreaciju i ostale sadržaje na, ispod, iznad ili uz autocestu s naplatom cestarine kao i u mjeri u kojoj je to dopušteno važećim propisima, te je ovlaštena stjecati pravo vlasništva na objektima sekundarnih sadržaja (<https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/opcenito>). Kroz Gorski kotar, samo su dva PUO-a uz autocestu: na dionici Delnice – Ravna gora nalazi se PUO Ravna Gora

(tip A) kojem se može pristupiti iz oba smjera, te na dionici Oštrovica – Vrata, PUO Lepenica (tip C), s pristupom iz smjera Zagreba.⁵²

Od Orehovice do Bosiljeva, ova autocesta od kraja 2017. godine nosi ime *Goranka*, ime koje je pobijedilo nazive *Primorka* i *Fiumanka*, i to glasovanjem građana na društvenim mrežama i kuponima dnevnih novina *Novi list*, a na inicijativu Primorsko-goranske županije (*Autocesta od Bosiljeva prema Rijeci postala Goranka 2017*). Poboľšanjem i modernizacijom cestovnog povezivanja s makroregionalnim centrima, povećanjem prometa povezanog s turizmom, povećanom kompetitivnošću hrvatskih luka i povećanjem mobilnosti stanovništva, konačno je definirana i izrazita jadranska prometna i gospodarska orijentacija Hrvatske (Feletar 2016: 20), dok s druge strane postoji kompleksan i mnogostruk utjecaj na regiju kojom prolazi (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 154).

Autocestom Rijeka – Zagreb je u 2018. godini prošlo 23.576.492 vozila svih kategorija, od kojih najviše osobni automobili (77,60 %) (*Izveštaj o poslovanju za 2018. godinu Autoceste Rijeka – Zagreb d.d.* 2019: 46).

⁵² Tipovi PUO-a su razvrstani prema tipovima A, B, C i D sukladno njihovom sadržaju razvrstanom u 5 kategorija: standardni sadržaj, informacijski objekti, uslužni objekti, trgovački objekti te odmor i rekreacija, pa tip A obuhvaća najviše stavaka dok D najmanje (<https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/tipovi-i-sadrzaj>).

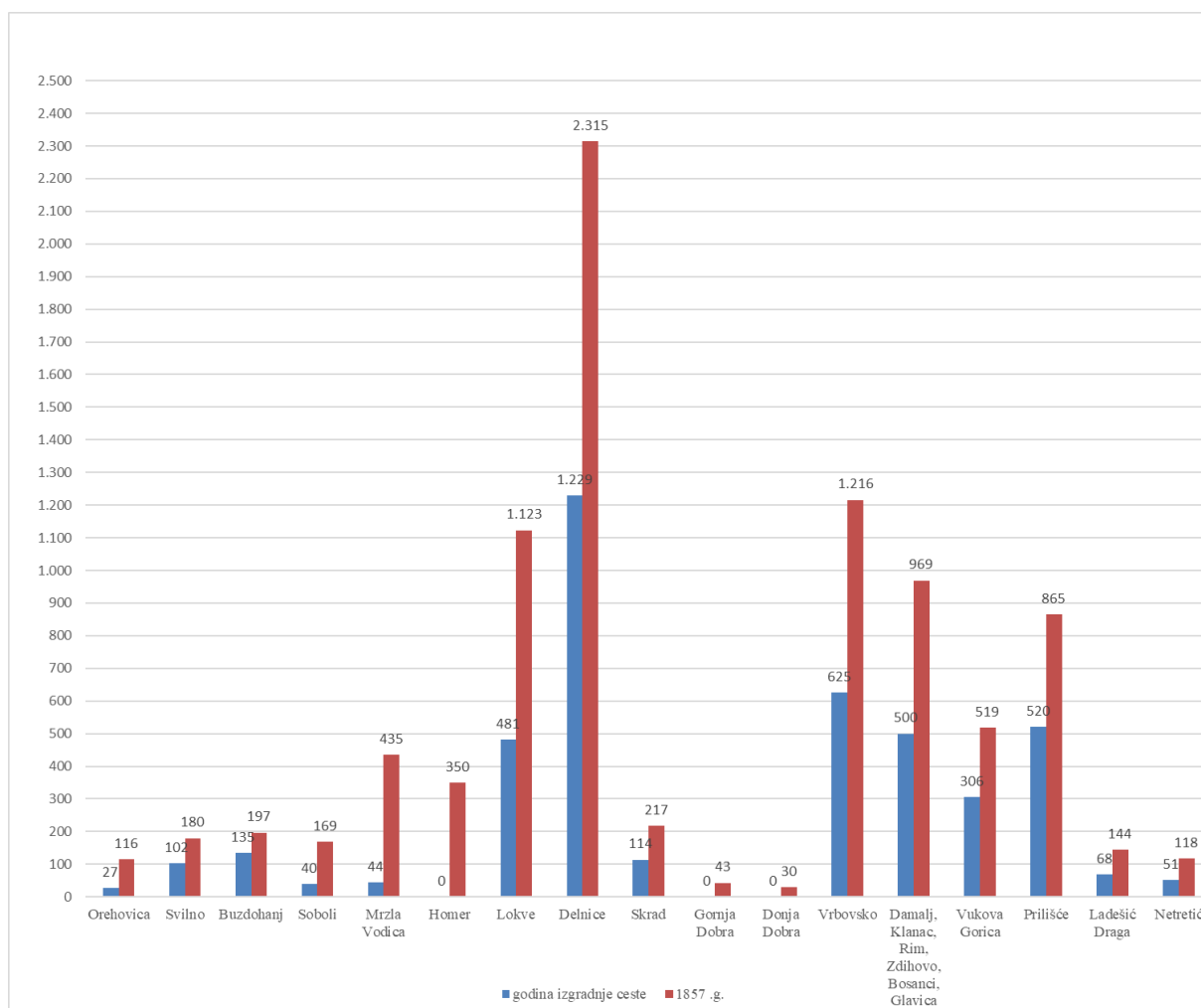
4.2. Infrastruktura, demografija i privreda

Demografska i ekonomska situacija Gorskog kotara je, osim prirodno-geografskih, naseljskih i povijesno-društvenih značajki, posljedica i prometnih značajki ove regije, čiji su utjecaji mnogostruki. S jedne strane postoji iznadprosječna cestovna i željeznička povezanost središnjih dijelova Gorskog kotara s primorskom i kontinentalnom Hrvatskom, dok su ostali goranski dijelovi vrlo izolirani, što se potencira klimatskim uvjetima zimi (Lajić 1999: 502). Dvojak prometni utjecaj ogleda se i u činjenici da je izgradnja prvih modernih makadamskih cesta u povijesti pogodovala naseljavanju i gospodarskom razvoju regije, dok je autocesta Rijeka – Zagreb zapravo sredstvo koje je ubrzalo iseljavanje (ibid.). Dakle, izgradnja infrastrukture je izravno i značajno utjecala na demografske trendove te na transformaciju gospodarstva Gorskog kotara.

Prekretnicu bržeg demografskog i ekonomskog razvoja regije, a posebno naselja uz njezinu trasu, označila je izgradnja Lujzinske ceste. Lujzinska cesta unaprijedila je promet i trgovinu, a stanovništvo, koje se dotad bavilo uglavnom poljoprivredom, prihvaćaju nove mogućnosti te se usmjeravaju na kirijašenje (prijevoz konjskom zapregom), ugostiteljstvo, razne obrte (kovači, sedlari, kolari, potkivači), krčenje šuma, gradnju pilana i pogona za preradu drva. Koliko je značajna uloga Lujzinske ceste u uvođenju privrednih mogućnosti stanovnika ilustrira sljedeće kazivanje: *Donijela je (Lujzinska cesta, op. a.) dobar život i donijela je i kovača i kolara i birtaša i... sve...* (Šezdesetgodišnjakinja, Lokve).

Osim razvoja postojećih naselja, Lujzinska cesta je potaknula formiranje novih naselja. Tako Rudolf Strohal spominje, osim što su se Lokve razvijale, zaseoke Osoj, Srednji Jarak, Homer, Zajez, Artić i Malu Vodu koji su nastali kao posljedica izgradnje ceste, kao i naseljavanja uz nju (Strohal [1935] 1993: 53, 56-57), a povjesničar Milan Kruhek navodi i zaselak Sopač koji se razvio oko zgrade za konačište i mitnice (Kruhek 1981: 306). Feletar ovu fazu bržeg rasta broja stanovnika i prostorne diferencijacije u naseljenosti naziva „cestovna faza“ u demografskom razvoju ovog područja (od početka 18. stoljeća do šezdesetih godina 19. stoljeća), a kojoj prethodi „predcestovna faza“ (do početka 18. stoljeća) kada je porast broja stanovnika vrlo spor (Feletar 2016: 208-209).

Grafikon 5. Broj stanovnika u godini izgradnje ceste kroz naselje (1803. – 1811.) i broj stanovnika 1857. godine (izradila Morana Jarec prema podacima iz Glad 2014: 16; 42-48 i *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.* 2001)



Godine 1805. u naselju Lokve živi 481 stanovnik (Glad 1997: 9), a stanovništvo se u sljedećih 52 godine povećalo za 2,33 puta kada je 1857. godine popisano 1.123 stanovnika (*Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.* 2001). I naselje Mrzla Vodica postojalo je prije izgradnje Lujzinske ceste, a u godini izgradnje ceste, 1805., zabilježeno je 44 stanovnika (Strohal [1935] 1993: 53; Glad 2014: 46; Jardas 2002: 24). Ovo naselje bilježi najveći rast broja stanovnika nakon izgradnje Lujzinske ceste, pa se broj stanovnika do 1857. godine popeo na 435 (*Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.* 2001), odnosno povećao se za 9,88 puta.⁵³ Mrzloj Vodici je vjerojatno ime dalo potok Mrzlica, koji se spominje još u vremenu

⁵³ Rudolf Strohal zabilježio je da je oko 1850. godine u Mrzloj Vodici bilo 1.000 stanovnika ([1935] 1993: 54).

Zrinskih i Frankopana kada je na tom prostoru iskapan kremen i pijesak pa se tu proizvodilo staklo (Glad 1997: 96), a na istom potoku u smjeru Lokava postojale su pilane (Strohal [1935] 1993: 56). Naseljavanje je započelo tada, nove stanovnike privlačio je i rad na iskapanju željezne rudače krajem 18. stoljeća, a definitivni demografski razvoj događa se nakon izgradnje Lujzinske ceste. Useljavanje se može pratiti i prema upisanim stranim prezimenima: u razdoblju od 1805. do 1885., najveći broj prezimena upisano je u prve 24 godine nakon izgradnje ceste i to 29 prezimena, odnosno 72 % u spomenutom razdoblju (Jardas 2002: 18). Pojavu stranih prezimena (iz Austrije, Mađarske, Češke, Slovačke, Saske, Koruške, Kranjske itd.) objašnjava dolazak radnika koji su radili u proizvodnji stakla, rudarstvu, pilanarstvu i gradnji cesta i mostova, dok domaća prezimena, koja nisu ranije zabilježena i nisu starosjedilačka, otpadaju na Primorce koji su upravo došli zbog gradnje cesta i mostova, ali su se i naselili na ovom području (Jardas 2002: 18-19).

Budući da se Lujzinska cesta od Mrzle Vodice penje prema selu Osoj i Ravnom podolju prema Gornjem Jelenju, stanovnici Mrzle Vodice su se bavili tzv. četverenjem, posebnom vrstom kirijašenja u kojem su volovi i konji vukli zaprežna kola kao dodatna vuča (Strohal [1935] 1993: 52), a na tom dijelu ceste je bilo potrebno imati cestovnu stanicu, gostionicu, prenoćište, staje itd. Stanovnici Lokava i danas govore o Mrzloj Vodici kao tada posebno razvijenom naselju što duguje Lujzinskoj cesti:

Ljudi su imali volove i konje i oni su zarađivali dobro s prometom na Lujzijani jer su četverili. Posebno Mrzla Vodica gore na Osoj, izvuć' teret. Mrzlovodičani su dobro živjeli jer su četverili. (Šezdesetgodinjakinja, Lokve)

Grade se gostionice i konačišta, a Društvo Lujzinske ceste „pripomoglo je napretku Lokava i tim, što je na području lokvarske općine podiglo na najsamotnijim mjestima uz cestu svoje kuće, kao na Sopaču, Maloj Vodi,⁵⁴ Mrzloj Vodici i Osoju, koje su služile putnicima kao svratišta (štacije)“ (Strohal [1935] 1993: 59). Prema Knežević i Grbac Žiković (2013: 117), Lujzinska cesta (uz Karolinšku) označava prvu fazu razvoja i značenja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru. Prva faza je povezana upravo s odvijanjem zaprežnog prometa na makadamskim cestama kada su štacije podignute na trasi ceste postale čvorišni dio goranske nastanjenosti, pa dolazak gostiju u takva čvorišta slabio je osjećaj izoliranosti i utjecao na društveni život (ibid.). Podatke o uslužnim objektima uz Lujzinsku cestu, pa samim time i o

⁵⁴ Mala Voda je staro ime za Križ potok, a označava dio današnjeg naselja Homer gdje taj potok protječe.

onodobnom tranzitnom turizmu, bilježi i Strohal u *Uz Lujzinsku cestu* ([1935] 1993) gdje precizno navodi lokacije tih objekata te ističe zaradu od uslužne ponude poput „postali su dobrostojeća kuća“, a i lokalno stanovništvo tako govori o svojim precima:

Moj pradjed je došao do te zemlje, on se doselio na tu Lujzijanu. Moj pradjed je napravio pansion kad se Lujzijana napravila. To je bilo kao prenoćište, za kočije. Došao je tu, da si tu stekne. Zbog posla. Onda se išlo u Ameriku za zaradu. Onda su ljudi, pošto nisu imali novaca, posuđivali i uzimali zemlju, tako je on došao do... On se obogatio. Posao je jako dobro išao. To je bila Lujzijana, jedina prometnica.
(Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

U 19. stoljeću putnički promet vrši se kolima i diližansama, zimi i saonicama, a mnogi zemljoradnici počinju se baviti prijevozom, odnosno kirijom: „kirijaši putuju pojedinačno ili u karavanama s teretima greda, vesala, ogrjevnog drva, drvenog ugljena, žita i druge, različite, robe u Rijeku, Bakar i druge luke“ (Chylak 1981: 168-169). Osnivaju se mnoge kovačke, kolarske i druge radionice zbog izrade različitog alata i pribora, gradnje i popravka kola i saonica, potkivanja kola i saonica, potkivanja konja itd. (ibid.). Stanovnici uz ceste su se bavili servisnim prometnim uslugama, pretovarivanjem robe, radili u gostionicama ili konačištima, timarili stoku, odlazili u cestare, ali i poduzetništvo također je jačalo (Feletar 2016: 203). U proizvodnoj djelatnosti namijenjenoj izvozu dominiralo je iskorištavanje šuma, odnosno prerada drva: ta se djelatnost djelomice temeljila na ručnom radu drvosječa, ali su bili i sve brojniji pothvati manufakturnog tipa, tj. pilane na vodni pogon, a broj i kapaciteti pilana u Gorskom kotaru neprekidno su se povećavali, te se od sredine 19. stoljeća javljaju i prve pilane na parni pogon (Bićanić prema Karaman 1981: 142).

Željeznička pruga Karlovac – Rijeka, dovršena 1873. godine i puštena u promet 1875. godine, dala je novi zamah razvoju naselja uz prugu. Međutim, istodobno je prouzročila višak određenih zanimanja i zanata koja su do tada bila prijeko potrebna i izravno povezana sa cestovnim prijevozom, poput kirijaša, raznih zanatlija i ugostitelja.

Mijenjalo se to, neke su propadale, zatvarale se, kad je došla pruga, doviđenja gostiona. Prije su bile neke građanske, za široke mase pa su jeli po tim gostionama, onda kad je došla pruga, onda su te gostione bile za seoske potrebe, birtije, prave birtije. Za kirijaše, prosto rečeno, za jednostavne ljude. Onda iza '45. i '54. kad je modernizirana Lujzijana, onda su opet, nisu došle u modu te gostione, nego su došle restorani, ala Severin, pa Skrad, uz to su napravljeni neki tranzitni punktovi, i opet

gostione, nikad nisu ponovno stasale kao što je to bilo prije 150 godina. Nikad se nisu oporavile. Pruga je, pruga je dokrajčila Lujzijanu. Pruga i Lujzijana je kao dan i noć. U Karlovcu si sjeo, za 7 sati bi došao u Rijeku. To je bila premija. Uzeo si vreću nečega i vozite, nema problema, kiša pada, ne moraš prespavat' nigdje, niti će te razbojnici. (Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice)

Muškarci se sve više zapošljavaju na šumskim radovima, na vuči i izvozu drva iz šume, na željezničkim stanicama i pilanama. Iako je željeznička pruga izgrađena preko šumskih predjela, iskorištavanje šuma na goranskom prostoru do Prvog svjetskog rata ipak se nije razvilo do industrijske prerađivačke djelatnosti, kao što je to npr. bilo u Slavoniji (Karaman 1981: 143). I dalje se obrađuju i izvoze drvni proizvodi pa prirodoslovac Dragutin Hirc⁵⁵ ([1898] 1993: 25) piše kako se iz Lokava izvažaju „u veliko bordunali (velike grede), jarboli, daske, dug. letve, šindre, što se sve priredjuje iz šuma, koje su liesom bogate“. „Zbog malih prinosa ratarstva i stočarstva i ograničenih mogućnosti zaposlenja u tadašnjem goranskom gospodarstvu, mnogi Gorani odlaze na sezonski rad zbog zarade u šume Slavonije, gdje se cijene kao vrsni tesari i dugari, a mnogi su se iselili i u inozemstvo“ (Chylak 1981: 172), posebno u Sjevernu Ameriku (Lajić 1999: 503, Lajić i Klempić Bogadi 2010: 191-192). Kretanje stanovništva u potrazi za zaposlenjem u zemlji i inozemstvu odraz su tadašnjeg društvenog i ekonomskog stanja.

Željeznička pruga zakočila je razvoj mnogih naselja uz Lujzinsku cestu, no naselja u kojima su se trase Lujzinske ceste i pruge podudarale, kao u Skradu, Delnicama i Lokvama, nastavila su se turistički razvijati (Knežević i Grbac Žiković 2013: 118; Crnković et al. 1981: 233). I Lokve su se našle uz željezničku prugu i nastavile razvijati, bez obzira što željeznička postaja nije smještena u naseljskom središtu nego u naselju Sopač. Međutim, pruga je svejedno unijela velike promjene u privredne djelatnosti stanovnika. Iako u službenim popisima stanovništva u Lokvama nije zabilježeno 3.500 stanovnika,⁵⁶ iz sljedećeg kazivanja može se zaključiti koliko se intenzivno doživljava utjecaj željeznice na Lujzinsku cestu i razvoj Lokava:

⁵⁵ Dragutin Hirc (Zagreb, 1853. – Zagreb, 1921.), učitelj, prirodoslovac, botaničar, zoolog, planinar i putopisac. Prikupljao je i narodne pjesme te zoološko i botaničko narodno nazivlje.

⁵⁶ O tom broju govori Strohal: „Lokvarci su svi rimokatolici, župa lokvarska broji danas oko 3.500 duša, od kojih otpada na samo selo Lokve preko 2.000 ljudi, na Mrzlu Vodicu i Srednji jarak preko 1.000 ljudi, ostalo na ostala mjesta“ (Strohal [1935] 1993: 62) i Hirc: „Lokve su pravo gorsko mjesto, broje do 3.000 duša“ (Hirc [1898] 1993: 24).

Dok je bila Lujzijana, jako su zarađivali. Kad je došao vlak, onda je to bila konkurencija, onda su počeli u Ameriku odlaziti. Pruga je uništila Lujzijanu, Mrzle Vodice, uništila je puno toga. Općina Lokve ima 1.500 stanovnika, a onda je imala preko 3.500, a Mrzle Vodice su bila ogromna! (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Ovu fazu demografskog razvoja Feletar naziva „željezničkom“ (od sredine 19. do sredine 20. stoljeća) u kojoj je sve izraženija diferencijacija naselja uz povijesne ceste, koja ovisi o položaju željezničke postaje (2016: 209). Pruga Karlovac – Rijeka odrazila se na cjelinu ekonomskog života i migratornu sliku donoseći mnoge promjene: putovanje od Zagreba do Rijeke znatno se skratilo; istovremeno je putovao veliki broj putnika; putnici na toj relaciji više nisu trebali noćiti; putovalo se i noću; loši vremenski uvjeti malo su utjecali na redovitost prometa; putovanje je postalo udobnije; novi oblik ugostiteljske usluge prilagođen je kratkom zadržavanju vlakova na postajama (Knežević i Grbac Žiković 2013: 117). Tako izgradnja i puštanje u promet željezničke pruge označava i drugu fazu tranzitnog turizma Gorskoga kotara prema Knežević i Grbac Žiković, a traje do šezdesetih godina 20. stoljeća s pojavom masovnijeg automobilskeg prometa (2013: 111). Početkom 20. stoljeća tranzitni turizam u mjestima sa željezničkim postajama je atraktivan pa se u tim naseljima otvaraju reprezentativniji turističko-ugostiteljski objekti, oblikuje se komunalna infrastruktura, a turistička djelatnost biva organiziranija (ibid., 118).

Osim uz cestu ili u blizini željezničkih postaja, u vrijeme razvitka drvne industrije, od početka 20. stoljeća, često je uz pilanu, trgovinu živežnih namirnica bila i krčma (Crnković et al. 1981: 232). U Lokvama su tada radili pansioni, a prve veće privatne i hotelske kapacitete u Lokvama nastali su u razdoblju između dva svjetska rata, poput vile *Gorica* 1934. godine u Lokvama, koji su bili i prvi nosioci znatnijeg ugostiteljskog prometa i razvitka goranskog turizma (Glad 1997: 54; Crnković et al. 1981: 232). Uz šumarstvo i drvnu industriju, može se reći da je i ugostiteljstvo djelatnost koja je u tradiciji ovog prostora.

Jedino ljudi što su ovdje uglavnom znali je to bavit' se šumarstvom, šumom, trgovinom, znači, prije svega, znači, naš, moj, prapradjed je bio trgovac. On je praktički, u Zalesini,⁵⁷ prvo imao svoj dućan, imao je tzv. mehanu⁵⁸, gdje su ljudi dolazili, odmarali, napajali konje, mogli su prenoćiti itd. I onda kad je stekao nekako svoj kapital, on je prešao u nešto drugo, znači, kasnije mi smo imali jednu

⁵⁷ Zalesina je naselje na Lujzinskoj cesti koje se nalazi između Skrada i Delnica.

⁵⁸ Tur., *mehana* – krčma, gostionica, kafana, pivnica.

trgovinu u Karlovcu, isto kuća je tamo bila sa četiri stana, isto velika trgovina drvom. (Pedesetogodišnjak, Leskova Draga)

Kazivačica čiji je djed imao gostionicu naziva *Zagreb* u Lokvama, također govori o tome:

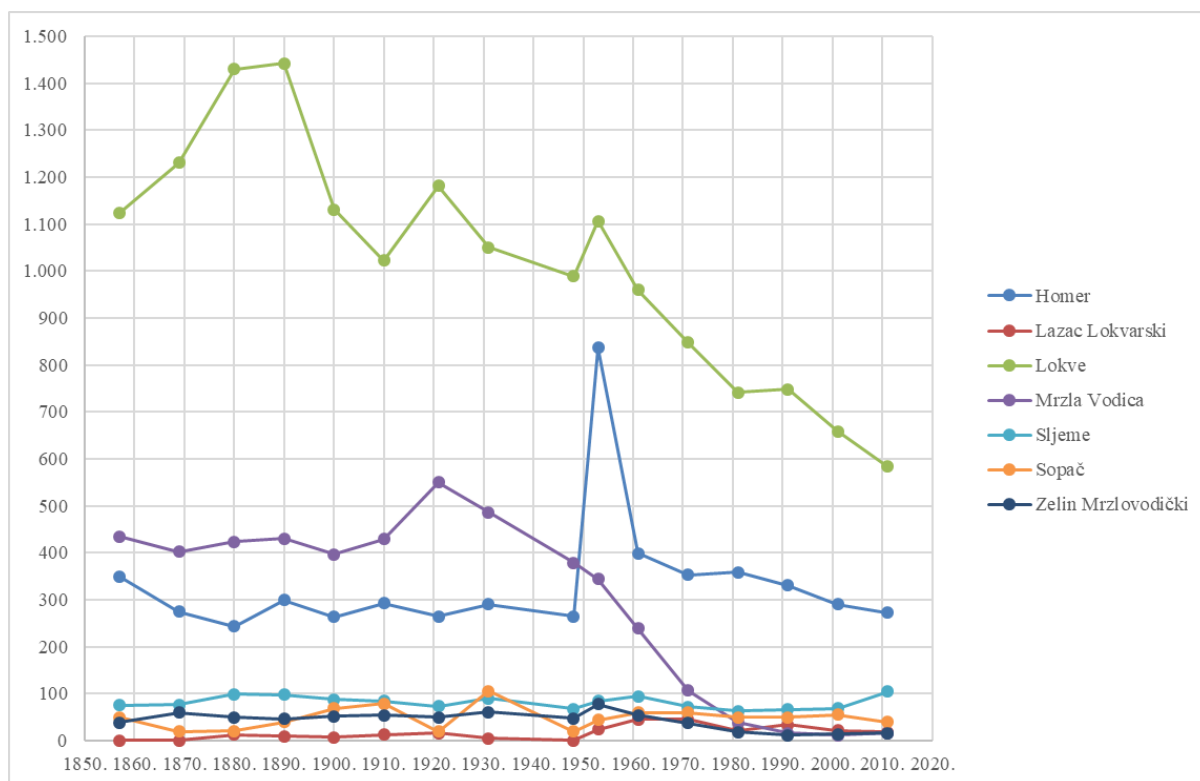
Onda kaže, tata je rekao starome 'fater', tako ga je zvao, veli 'Fater, pa mi ne bi tako veliku kuću, mi nećemo imati birtiju'. On je rekao 'Šuti mulac, kaj ti znaš, u birtiji je život'. Onda je to on sagradio, već je bio star kad je gradio i umro je da je nije potpuno dovršio. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Godine 1932. u Delnicama, Fužinama, Lokvama i Skradu, koji su postali važne turističke postaje, registrirano je 5.580 noćenja; 1938. godine broj noćenja narastao je na 45.449 (Antić prema Knežević i Grbac Žiković 2013: 118). I u Mrzloj Vodici turizam se razvija budući da su planinari na Risnjak kretali iz Mrzle Vodice, a autobusna linija Ljubljana – Prezid – Crni Lug – Sušak prolazila je kroz Mrzlu Vodicu (Jardas 2002: 38). Seoski turizam ljeti privlači dvadesetak gostiju uglavnom iz Sušaka, pa u razdoblju od 1935. do 1940. godine, Mrzla Vodica bilježi ukupan broj noćenja od 700 do 900, „prilično značajno za tako malo mjesto“ (ibid.).

Nakon završetka Drugog svjetskog rata, primjećuje se porast broja stanovnika u cijelom Gorskom kotaru, što zbog smanjene emigracije zbog pojačane sječe šuma i obnove industrijske djelatnosti, što zbog poslijeratnog kompenzacijskog nataliteta (Bognar; Nejašmić; Lajić, prema Lajić i Klempić Bogadi 2010: 193). Broj stanovnika u općini Lokve je također oscilirao u skladu sa stanjem u regiji te se također relativno povećao u razdoblju od 1948. do 1953. godine.

Međutim, naselje Mrzla Vodica je jedino naselje u općini Lokve koje u spomenutom razdoblju bilježi pad stanovništva i od tada kontinuirano pada. Prema Holjević, Plišić i Holjević (2000: 106) porast broja stanovnika u središnjim naseljima općine (Lokve, Homer, Sljeme, Sopač) objašnjava se raseljavanjem područja Mrzle Vodice zbog izgradnje brane i akumulacijskog jezera 1952. godine. Ovdje treba spomenuti i ukupan broj od 27.000 omladinaca i radnika (Glad 1997: 27; Krmpotić 2015a: 100) koji su u tri godine, od 1952. do 1955., radili na izgradnji brane i nove Lujzinske ceste te boravili u privremenom omladinskom naselju u Lokvama, što u prosjeku nadmašuje broj domaćeg stanovništva gotovo deseterostruko.

Grafikon 6. Grafički prikaz tablice 2. (izradila Morana Jarec)



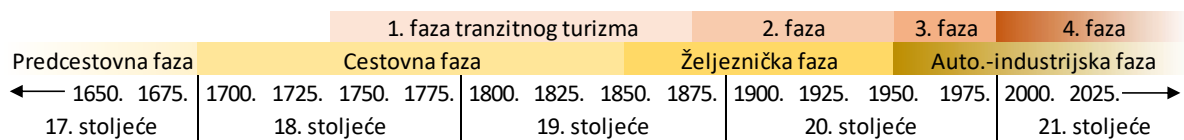
Od godine 1945. ugostiteljstvo je društveno, u sastavu poljoprivrednih zadruga, a osnovana su samostalna ugostiteljska poduzeća, npr. *Golubinjak* u Lokvama 1959. godine (Crnković et al. 1981: 232). Šezdesetih godina 20. stoljeća sve je masovniji automobilski promet na Lujzinskoj cesti pa to označava i treću fazu razvoja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru koja traje do preusmjerenja prometa na trasu autoceste Bosiljevo – Rijeka (Knežević i Grbac Žiković (2013: 119-120). Prvi automobil kupila je 1926. godine grofovija Thurn-Taxis, koja je tada gospodarila šumama i bila najbogatije poduzeće, a odvijanje intenzivnijega cestovnog prometa počelo je nakon asfaltiranja Lujzinske ceste 1954. godine te premještanja trase Lujzinske ceste s pravca Lokve – Mrzla Vodica – Gornje Jelenje na Lokve – Špičunak – Rogozno – Gornje Jelenje, uslijed gradnje brane i stvaranja jezera (Knežević i Grbac Žiković 2013: 119). Upravo u ovom razdoblju, tranzitni turizam postaje jedan od stupova ekonomije Gorskog kotara, što je do tada bio ruralni sektor, šumarstvo i drvoprerađivačka industrija, te su glavni dio prihoda ostvarivali restorani (Knežević i Grbac Žiković 2013: 119-120), a godine 1962. osnovan je i Turistički savez Gorskog kotara u Delnicama (Crnković et al. 1981: 233). Tada se tranzitni turizam razvija gotovo u svim naseljima uz Lujzinsku cestu, dolazi do diversifikacije turističkih sadržaja, podižu se štandovi na ugibalištima uz cestu (Knežević i Grbac Žiković 2013: 119).

Onda je tamo 1954. rekonstruirana, onda je asfaltirana, negdje je i proširena, nove dionice su se dobile i onda je naglo krenuo promet i turizam kao što je inače uz more. Bili smo tranzitno područje i to vrlo značajno. (Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice)

Razvoj Lokava dostigao je tada svoje najsjajnije razdoblje. Svi mještani koji su trebali zaposlenje mogli su ga i dobiti u Drvno industrijskom poduzeću (DIP), pilani ili stolariji,⁵⁹ u goranskim rudnicima nemetala, šumariji, na željeznici i sve češće i u ugostiteljstvu, trgovini i turizmu, obiteljske kuće su obnovljene, nova moderna cesta je skratila put do Rijeke, Lokvarско jezero je počelo privlačiti turiste (Magdić Komadina i Pleše 1999: 26). Izgrađeni su moteli *Rogozno* i *Jezero* na obali Lokvarskog jezera, te se naziru nove i veće mogućnosti za razvoj turizma, sektoru u kojem se sedamdesetih zapošljava veći broj ljudi (Magdić Komadina i Pleše 1999: 26; 31). Krajem sedamdesetih i početkom osamdesetih ugostiteljski objekti u Gorskom kotaru su pansionski i gostionički (Crnković et al. 1981: 232-233). Prihodi od noćenja nisu bili značajni, no u razdoblju od 1960. do 2003. godine, za razliku od Severina na Kupi, Vrbovskog, Skrada i Delnica, Lokve bilježe najviše dana boravka stranih turista (3,1 dana), dok samo Delnice imaju nešto veći broj dana boravka domaćih turista od Lokava (2,4, dok Lokve imaju 2,1 dana) (Knežević i Grbac Žiković 2013: 120). Razdoblje od sredine 20. stoljeća je prema Feletaru, „automobilsko-industrijska faza“ u demografskom razvoju u kojoj se događa snažan prijelaz stanovništva u nepoljoprivredne djelatnosti, stvara se nova prostorna slika uslijed industrijalizacije i novog upravnog ustroja općina, a jačanje Zagreba, Rijeke i Karlovca postupno će se odražavati i na sve intenzivnije demografsko pražnjenje manjih naselja (Feletar 2016: 209).

Četvrto razdoblje razvoja i značenja tranzitnog turizma prema Knežević i Grbac Žiković (2013) označava izgradnja autoceste Rijeka – Zagreb. Tranzitni turizam više nema onakvu gospodarsku važnost za Gorski kotar kao u prethodnim razdobljima jer, osim nepostojanja potrebe za stajanjem zbog smanjenja vremena putovanja, a time i manjim umorom, neodgovarajuća je infrastruktura pratećih uslužnih objekata (PUO) (ibid., 124).

⁵⁹ Godine 1952. u Lokvama se osniva pogon Drvno industrijsko poduzeće (DIP) Delnice, a privatizacijom pogona Delnice d.d., 1994. godine osniva se tvrtka Lokve kao dioničko društvo, a 2009. godine preregistrirana je u d.o.o.



Slika 11. Prikaz četiri faze razvoja i značenja tranzitnog turizma (Knežević i Grbac Žiković 2013) i četiri faze demografskog razvoja Gorskog kotara (Feletar 2016) (izradila Morana Jarec)

Autocesta je izgrađena kroz, već u to vrijeme, izrazito depopuliranu regiju, a osim pada turističkog prometa koji su generirali tranzitni gosti te zatvaranje poduzeća koja su pružala prateću uslužnu ponudu (Knežević i Grbac Žiković 2013: 112), izgradnja autoceste je pogodovala i daljnjoj emigraciji stanovništva Gorskoga kotara rezultirajući velikim udjelom stare populacije (Feletar 2016: 225). Tako je u Gorskom kotaru 2011. godine 38,93 % ukupnog stanovništva bilo starije od 55 godina (*Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima* 2011), stoga se zaključuje da je rodnost u regiji smanjena, a veliki udio stanovništva radno neaktivno. Autocesta je pridonijela i stvaranju novih regionalnih nejednakosti, donoseći pozitivne utjecaje na razvoj turizma u naseljima u blizini autocestovnih čvorišta, poput Fužina kojima je autocesta donijela ekonomski razvoj i prosperitet (Lukić, Opačić i Zupanc, 2009: 153-154). O regionalnim nejednakostima kao posljedici izgradnje autoceste Rijeka – Zagreb će više biti riječi u poglavlju 5.5.1. *Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb*.

4.3. Infrastruktura i modernizacija

Modernizacija je općenito shvaćana kao opći društveni proces pomoću kojeg agrarna, povijesna i suvremena društva postaju razvijena (Jary i Jary prema Banovac, Blažević i Boneta 2004: 115). Modernizacija se često veže uz industrijalizaciju, odnosno nove tehnologije, pa je usko povezana i uz razvoj infrastrukture. Međutim, ona uključuje i niz drugih društvenih, gospodarskih, političkih i kulturnih procesa kojima se realizira određeni model razvoja društva i društvenih promjena (Banovac, Blažević i Boneta 2004: 116). Ona se odnosi na društvene promjene koje prate industrijalizaciju i pojavu novih tehnologija, poput urbanizacije, promjene u privrednoj strukturi stanovništva, povećane društvene mobilnosti, razvoj obrazovanja, zdravstvene skrbi itd. Pojmovi *modernitet* ili *modernost* kao korelati pojma modernizacije, naglašavaju nove oblike organizacije društvenog života, kao i novi odnos lokalnog spram zemaljskog ili globalnog oblika socijalne integracije (ibid., 115).

Iako je modernizacija proces koja za cilj ima unaprijediti živote građana i označava razvoj, ona se često događa neravnomjerno, odnosno različito se odražava na različite grupe ljudi. Modernizacija ne mora nužno voditi do industrijskog rasta te ne predstavlja unilinearni demografski, socijalni, ekonomski i politički proces, nego je ona neujednačen proces koji dovodi do *socijalne diferencijacije* (Eisenstandt 1970: 24), stoga može rezultirati nerazvijenošću i zavisnošću. Dostignuti stupanj modernizacije u određenoj sredini bitno utječe na strukturiranje društvenog prostora u drugima, kao i na odnose unutar njega (Banovac, Blažević i Boneta 2004: 113): tako, primjerice, u drugoj polovici 20. stoljeća, ubrzana industrijalizacija Rijeke i Karlovca rezultirala je iseljavanjem stanovništva Gorskog kotara prema tim gradovima, dok se industrijska središta u regiji nisu razvila.

Prometna infrastruktura donosi osnovne uvjete modernog života, omogućava protok dobara, rada i usluga, društvenu mobilnost, a preko nje se šire modernizacijski utjecaji, odražavajući se, dakle, i pozitivno i negativno na stanovništvo i prostor. Antropološki interes za ceste, prema antropologu Dimitrisu Dalakoglouu je opravdan iz tri razloga (2017: 10), a koja su usko vezana uz modernizaciju: (1) Društvo nikad nije bilo toliko mobilno; (2) Tako učestala mobilnost i mobilnost na velike udaljenosti nikad prije nisu bile toliko dio svakodnevice i to svih društvenih slojeva; (3) Nikada prije ljudi nisu bili toliko svjesni svoje ekskluzije iz mobilnosti ili pristupa infrastrukturi. Cesta, iako je arhetipska ljudska tvorevina, jedan od najvažnijih principa integriranih u njezinu gradnju je upravo modernizacija (ibid., xi, 43). Ona zato nije moderan fenomen, ali svaka cesta, u svoje doba, je (bila) moderna. Ceste ne samo da proizvode moderne

materijalnosti i društvenosti, one i materijaliziraju modernističke načine zamišljanja utopijske budućnosti prošlih vremena (ibid., 5).

Modernizacija utkana u novu prometnu infrastrukturu prisutna je u Gorskom kotaru već od izgradnje Karolinške ceste u prvoj polovici 18. stoljeća, građena kao modernizacijski projekt Austro-Ugarske Monarhije. Budući da je bila prva prometnica namijenjena za kolski promet, Karolinška cesta često je nazivana prvom *modernom* planinskom cestom u Gorskom kotaru. I Lujzinska cesta građena početkom 19. stoljeća bila je modernizacijski projekt tadašnje Monarhije, a modernizacija se očituje i u tadašnjoj ekspanziji kapitala, budući da je financirana i privatnim poduzetničkim kapitalom (Feletar 2016: 73). Osim toga, modernizaciju možemo iščitati i iz svjedočenja putnika u 19. stoljeću koja ukazuju na inovativnost tehnika gradnje (više u 5.2.1. *O Lujzinskoj cesti s divljenjem, ponosom i ljubavlju*).

Lujzinskom cestom su modernizacijski utjecaji prodrli i u regiju, mijenjajući fizički izgled prostora ali i društvenu strukturu. Trgovačka i prometna funkcija Lujzinske ceste mijenja tradicijski agrarni pejzaž naselja uz Lujzinsku cestu jer se krče šume, što zbog novog naseljavanja i izgradnje objekata, što zbog iskorištavanja drvene građe. Cesta je pospješivala raslojavanje stanovništva u primarnom sektoru te postupni prijelaz u sekundarna i tercijarna zanimanja: poljoprivredna proizvodnja okreće se tržištu, za potrebe putnika i stoke (Feletar 2016: 202-203), a brže i jeftinije otpremanje drva bio je glavni čimbenik razvoja drvnih obrta i industrije (ibid., 204). Bavljenjem prijevozom, kirijašenjem, četverenjem, ugostiteljstvom, osnivanjem obrtničkih radionica te pilana, odnosno mijenama u privrednoj strukturi stanovništva, došlo je i do povećanja prihoda pojedinaca kao još jedan modernizacijski utjecaj Lujzinske ceste („On se obogatio. Posao je jako dobro išao.“, „...oni su zarađivali dobro s prometom na Lujzijani...“). Naselja su bivala transformirana procesima urbanizacije (ibid., 183-184; 194-195, 202), u smislu deagrarizacije, no urbanizacija se očituje i u stilu građenja objekata uz ceste i naseljima – okarakteriziran kao prijelazni, iz seoskog u građanski (Gotthardi-Pavlovsky 1981: 368).

Lujzinska cesta je donijela lokalnu i regionalnu povezanost, ali i povezanost s Austro-Ugarskom Monarhijom, pa time i integraciju prostora. U Hrvatsku su tako u 19. stoljeću, kao sastavnice, tada vrlo napredne, Austro-Ugarske Monarhije, pristizale novine poput parnog stroja i električne energije, a na promet je snažno utjecao opći svjetski tehnološki razvoj. Osim toga, izgradnja prometne infrastrukture omogućava državama da prodre i do najzabačenijeg sela, a države se kroz infrastrukturu materijaliziraju, štiteći i promičući svoje interese.

Prometnice su, dakle, opipljiv dokaz tehnologije i politike: materijaliziraju državu, otjelovljuju ambiciju i transformiraju prostore kroz koje prolaze (Harvey 2005: 131). U jednom razgovoru u Lokvama, moja sugovornica je istaknula edukaciju kao posljedicu izgradnje Lujzinske ceste, odnosno kao utjecaj Austro-Ugarske Monarhije na lokalno stanovništvo:

Austro-Ugarska je ostavila velike tragove na samo stanovništvo, na njihovu educiranost, na njihovo školovanje, na njihovo razmišljanje uopće, o životu. Recimo moja mama je s masu ženu iz Mrzle Vodice završila tu bečku školu kuhanja, oni kad su imali organizirane neke tečajeve, sve je to bilo više-manje vezano uz Austro-Ugarsku... mislim, na njihovu kulturu. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Uz socijalnu diferencijaciju, i slabljenje tradicionalnih kulturnih parametara je proces koji se usko vežu uz modernizaciju. Nakladnik knjige *Gorski kotar* Dragutina Hirca (1993) piše da je Gorski kotar, zbog svog položaja i stalne otvorenosti prema europskim utjecajima već rano, „a osobito krajem devetnaestog stoljeća pa do današnjih dana, ti prostori (su) bili izloženi urbanizacijskim procesima koji su bitno mijenjali njegovo obličje i način života.“ Iako autor ne idealizira nekadašnji način života, poimanje svijeta i ljudske odnose, a s kritikom uzima ono što nameće globalizacija, kaže da su izgradnjom Karolinške i Lujzinske ceste te željezničke pruge „gotovo preko noći nestale stoljećima stvorene forme pučkog kulturnog identiteta ustupajući prostor 'modernom', a u biti potrošačkom mentalitetu“ (ibid.). U modernim uvjetima kolektivna identifikacija je u znatno većoj mjeri pod utjecajem stalnih procesa konstrukcije i rekonstrukcije prostora u kojem se odvija kulturno, političko i gospodarsko djelovanje društvenih aktera, pa je razložno pretpostaviti da će oblici kolektivne identifikacije koji nastaju u tom okruženju biti fluidniji i manje ograničeni nego oni u predmodernim društvima, pišu Banovac, Blažević i Boneta, suradnici na istraživačkom projektu *Modernizacija i kolektivna identifikacija u hrvatskoj periferiji* (2004: 115). Ipak, Rudolf Strohal, boraveći u Gorskom kotaru i putujući Lujzinskom cestom, izdvojio je upravo tu cestu, modernu materijalnu tvorevinu Austro-Ugarske Monarhije dugu više od 130 km, kao onu koja okuplja stanovnike i dio je njihovih identifikacijskih procesa. Zapisao je pokušavši uhvatiti taj duh: „Stanovnici, koji su stanovali uz Lujzinsku cestu od Rijeke do Karlovca, osjećali su se kao jedna velika općina, kao jedna zajednica“ (Strohal [1935] 1993: 39).

Gradnja novih cesta označava promjenu i izaziva reakcije u društvu. Tako je Strohal zapisao i da je „na tisuće Riječana polazilo u Orehovicu, da se nadivi upravo umjetničkom tehničkom remek-djelu ove ceste i da se podjedno okrijepe kapljicom dobrog primorskog vina“ (Strohal

[1935] 1993: 39). Lujzinska cesta je bila moderni, egzotični, strani prostor koji je pružao novo iskustvo, baš kao i željeznički prijevoz:

I onda kako god je koji vlak došao, mi smo bile na prozoru. Jer nije bilo ljudi. Bilo je gore djece, ali tako, ali to je bilo interesantno, svi koji su putovali su išli vlakom. Onda je, kad bi došao brzi ili teretni vlak, ne teretni, nego putnički vlak, onda smo mi na prozor išle gledat'. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Tu su, recimo, u Moravicama, tim Moravicama dol'e, tu je bio pojam kad je brzi vlak dolazio, to je pola naselja, mjesta, bilo na stanici, došlo gledat 'ko će doć', 'ko će proć'. (Osamdesetogodišnjak, Čučak)

Početak 20. stoljeća stigli su i automobili na prostor Gorskog kotara. Sin Augusta Šenoe, također književnik, Milan Šenoa, zapisao je u svom putopisu 1907. godine da je „strojem“ krenuo iz Zagreba do Rijeke, misleći na svoj kabriolet (Šenoa prema Feletar 2016: 180). Zapisao je i doživljaj uz cestu kada su on i njegovo društvo negdje prije Mrzle Vodice „proletjeli“ uz kuću pred kojom je stajala stara baka koja se toliko prestrašila pojave automobila i buke koju je stvarao „stroj“ da je tek „uhvatila zgodu da učini križ“, a potom se „srušila koliko je duga i široka“ (ibid.).

Modernost cestovne infrastrukture je privlačila i proizvođače razglednica koji su prepoznali potencijalni profit od ovog noviteta, odnosno modernog spektakla. Razglednica je omogućavala da prenese tu modernost na lokalnoj, regionalnoj, nacionalnoj ili čak svjetskoj razini, bližim ili daljim prijateljima i rođacima (Merriman 2007: 182-184). I naselja uz cestu i sama cesta su oživjele kroz proizvodnju, kupnju, slanje i primanje razglednica. Posljedično, i ugostiteljski objekti uz cestu, pojavljivali su se na razglednicama, poput gostionice *Zagreb* u Lokvama (slika 33.).

To su prodavali k'o razglednice i tu piše gostiona Zagreb i tu na vratima je moj pradjed. (...) To su gostionice prodavali kao razglednice. Imali smo ih jako puno. Ja znam da se njih bacalo u vatru koliko ih je bilo. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Ugostiteljski objekti uz cestu, prvo podizani iz potrebe, a zatim i iz ostvarivanja profita, nicala su uz cestu. Sredinom 20. stoljeća, takvi objekti, kao i drugi sadržaji namijenjeni turistima koji automobilom putuju na ljetovanje bili su dio modernističkih krajolika koji olakšavaju automobilnost. Neki su takve objekte, poput servisnih objekata i motela, slično kao Augé,

okarakterizirali kao one koji vrše prostornu i vremensku dominaciju nad okolnim krajolicima, transformirajući što se može vidjeti, čuti, mirisati, čak i okusiti, da oni nisu ni urbani ni ruralni, ni lokalni ni kozmopolitski, da ne predstavljaju ni dolazak ni odlazak, samo stanku (Sheller i Urry 2000: 746). Takvi objekti, prema Meaghan Morris, profesoricu kulturalnih studija, obilježavaju samo kretanje, brzinu i neprestanu cirkulaciju te nikada ne mogu biti istinska „mjesto“ (1988: 3). Međutim, pojavom sve većeg prometa i masovnog turizma u drugoj polovici 20. stoljeća, ugostiteljski objekti uz hrvatske ceste prema Jadranskoj obali postali su dio fenomena poslijeratnog društva obilježenog novim životnim stilovima, a prometnice osim infrastrukture, bile su i dio turističkog proizvoda.



Slika 12. Razglednica koja prikazuje grad Sušak i Lujzinsku cestu (Glad 2014: 44)

Osim prema sjevernojadranskoj obali novom Lujzinskom cestom, masovni turistički promet kretao se i prema južnoj jadranskoj obali, a 1965. godine otvorena je Jadranska magistrala,⁶⁰ također dočekana kao atrakcija. Jedna epizoda dokumentarne serije *Betonski spavači* (2016),⁶¹ pod naslovom *Kratki susreti uz jadransku obalu*, analizira formu i sadržaj ugostiteljskih objekata uz Jadransku magistralu, nazivajući ih „autentičnim dijelom jadranske obale“. Autori neke zovu modernima i elegantnima, neki u svojim predvorjima posjeduju vrijedne umjetnine, neki obiluju sadržajima poput kuglana, diskoteka, u nekima lokalno stanovništvo ujutro pije kavu, u stanci od posla ruča, navečer je to mjesto za izlaske, a povremeno se koriste za razna slavlja i vjenčanja. Osim putnika i turista koji su u njima kratko boravili na dugom putu do konačnog odredišta, u njima je i lokalno stanovništvo dolazilo do susreta s putnicima iz raznih krajeva Hrvatske i Europe. U istoj epizodi prikazane su i scene velike količine ljudi na otvaranju magistrale, scene mahanja iz automobila, mnoge kampere i autobuse, te kako bi prenijeli odjeke tadašnje modernizacije koja putuje cestom, epizoda prenosi isječak jednog *speakera* koji je krajem šezdesetih godina 20. stoljeća rekao:

Asfaltirana magistrala prošla je podnožjem Biokova tek prije 3 godine. Danas, kada boravite u mjestima makarske rivijere, čini se nevjerojatnim kada vidite, za to vrijeme udvostručena mjesta. Jedan Makaranin mi je pričao da sada jede meso četiri puta tjedno, a ranije, kada bi kupio meso, pitali bi ga 'Zar ti je netko bolestan?' (Kratki susreti uz jadransku obalu 2016)

Zbog tehnološkog razvoja te potrebom za povećanim protokom informacija i komunikacijom, odnosno vremensko-prostornog sažimanja (Harvey [1989] 1991), društvo koje je ovisno o brzini (Virilio [1977] 2006) ne zadovoljava postojeća infrastruktura. Kao što se i Lujzinska cesta rekonstruirala i modernizirala za potrebe povećanog prometa, tako i Jadranska magistrala zbog svojih ograničenih prometnih svojstava (širina kolnika, polumjeri zavoja, uzdužni nagibi)

⁶⁰ Jadranska magistrala je cesta koja duž istočne jadranske obale, od Trsta preko Pule, Rijeke, Zadra, Splita, Ploča i Dubrovnika vodi do Ulcinja, u ukupnoj duljini od 1006 km, a njezin najveći dio, dugačak 818 km, prolazi kroz Hrvatsku te se proteže od hrvatsko-slovenskoga graničnog prijelaza Plovanija na rijeci Dragonji sve do hrvatsko-crnogorskoga graničnog prijelaza, Debeli brijeg (*Hrvatska enciklopedija*). Trasa Jadranske magistrale mjestimično vodi trasama postojećih rimskih i srednjovjekovnih cesta te onih građenih u 18., 19. i početkom 20. stoljeća, a od 1918. njezine dionice se rekonstruiraju i asfaltiraju te je završena je 1965. godine (ibid.).

⁶¹ *Betonski spavači* je dokumentarna serija, snimljena u dvije sezone, koja se bavi modernom arhitekturom u Hrvatskoj i na prostoru bivše Jugoslavije, području jedinstvenom po brojnim napuštenim i ruševnim zgradama iz 20. stoljeća, a iznimne arhitektonske vrijednosti.

nije bila u stanju odgovoriti izazovu povećanoga prometa: često prolazi naseljima, izložena je vjetru, pa su već 1975. godine počeli radovi na izgradnji zaobilaznica oko Pule, Rijeke, Crikvenice, Trogira i Splita. Osim što nove prometnice izazivaju uzbuđenje i shvaćane su kao atrakcije, i najava rekonstrukcije i modernizacije postojećih cesta nosi obećanje napretka ili rješavanja problema, a u društvu izaziva iščekivanje. Tako je i u smjeru od Zagreba prema Rijeci, promet postao pregust što se odražavalo na udobnost putovanja:

Kasnije je izgrađena cesta Zagreb – Karlovac (1972. godine, op. a.). Onda smo išli po autocesti. I uvijek su bile jako velike gužve u Karlovcu, koji onda još nije imao obilaznicu. Kasnije je napravljena obilazna. Mi smo bili jako sretni kad je Karlovac dobio svoju malu obilaznicu pa nismo morali ići kroz grad. Ta stara cesta obilaznica je danas lokalna cesta u Karlovcu. Onda su se gužve smanjile. Ali je uvijek bilo bolje vozit' od Karlovca nadalje jer je dio ljudi otišlo na Plitvice, a dio prema Kvarneru, pa je gužva bila manja. Ali smo znali puno puta čekati pred Karlovcem u koloni, oko Karlovca se vozit' sat vremena! Od Karlovca do Duge Rese 45 minuta, se vozit'... I to bi bili oni klasični prizori 'fićeka', starih Fiata, starih Opela, svi su na krovovima imali nosače za stvari koje voze. Jer familijski bi se svi vozili skupa. Nije k'o danas, jedan – dvoje u autu. To je bio pun 'fićek' stvari i dvoje djece, muž, žena, na krovu 'gepek treger',⁶² gore šator. To je stvarno izgledalo kao nekakva diližansa koja se vozi na more. I svi tako! Svi Zagrepčani tako.
(Šezdesetogodišnjak, Selce)

Suvremeni uvjeti modernosti, postmodernosti i kasnog kapitalizma označeni razvojem digitalne komunikacije, cirkulacijom robe i kapitala, konzumerizmom i mobilnosti, odnosno globalizacijom, traže, dakle, povećanu brzinu i sigurnost. Povećanom prostornom mobilnosti stanovništva, cestovna komunikacija, na prvom mjestu autoceste, je postala vodeći oblik putovanja i transporta, a pojam o udaljenosti se relativizirao sve većom brzinom, odnosno vremenom utrošenim pri putovanju. Tako danas u istom danu možemo stići bilo kamo u Hrvatskoj, uključujući i otoke, a pri putovanju autocestom do najvećih gradova u Hrvatskoj nije potrebno stajanje, kako je jedan kazivač istaknuo: „ne stignem ni ogladniti“. Projekt izgradnje autoceste Rijeka – Zagreb, započet još u socijalističkoj Jugoslaviji tržišno je orijentiran, baš kao što je bio i projekt Lujzinske ceste. Međutim, zbog političkih interesa bivše države, izgradnja autoceste je stala, a nakon osamostaljenja Hrvatske ponovno postaje prioritet i planira

⁶² Gepek treger – nosač tereta.

se u skladu s europskim i svjetskim razvojnim tokovima. Građena kao modernizacijski projekt, autocesta Rijeka – Zagreb udovoljila je potrebama suvremenog društva, no s druge strane dio njezinih modernizacijskih utjecaja su i štetni utjecaji po regiju kojom prolazi, odnosno ona je *proizvela nejednakosti*, kako spram drugih regija, tako i u regiji samoj. To je vidljivo iz poglavlja 4.2. *Infrastruktura, demografija i privreda* koje govori o uništavanju tranzitnog turizma kao jednog od nekadašnjih gospodarskih stupova regije, kao posljedici izgradnje autoceste Rijeka – Zagreb (Knežević i Grbac Žiković 2013). Autocesta spaja urbane sredine dok prolazno područje zapravo zaobilazi, stoga ona djeluje kao čimbenik zaostajanja regije kojom prolazi. Budući da se autocesti pristupa samo preko autocestovnih čvorišta, čvorišta utječu polarizirajuće unutar regije (Lukić, Opačić i Zupanc 2009). To paradoksalno značenje autoceste Rijeka – Zagreb za Gorski kotar razrađeno je u poglavlju 5.5. *Paradoks infrastrukture*, odnosno 5.5.1. *Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb*.

Što se tiče hidroenergetskog potencijala i elektrifikacije regije, ideja za izgradnju prve hidroelektrane na prostoru Gorskog kotara niknula je još 1898. godine, pa je Munjara Zeleni Vir u Skradu, danas HE Zeleni Vir, završena 1921., i puštena u pogon 1922. godine (Paver 1981: 177). Označila je početak elektrifikacije Gorskog kotara, a prema Paveru, „električna rasvjeta u Skradu bio je tada vrlo značajan događaj u goranskoj regiji“, ali i da mala naselja nisu brzo prihvaćale tu „novotariju“ (ibid.). No, nekoliko godina kasnije, počinju se graditi trafostanice, a pilane na prostoru Gorskog kotara dobivaju električni pogon (ibid., 177-178). Projekt brane na Lokvarki i Lokvarsko jezero pedesetih godina 20. stoljeća definitivno označava korak dalje u modernizaciji regije, od nacionalnog značaja, no s ekstremnom intervencijom u prostor, prirodni okoliš, društvo i svakodnevicu.

To je bio spas za elektroenergiju... to je bila bivša Juga, to je bila elektroenergija, to je spasilo napredak inače se ne bi ništa dešavalo, to je bilo glavno napajanje stuje. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

I brana na Lokvarki je, dakle, građena kao modernizacijski projekt socijalističke Jugoslavije, usmjeren razvoju, no također je prouzročila stvaranje nejednakosti na lokalnoj razini. Naime, projekt brane i jezera prouzročio je iseljavanje, a za posljedicu je imalo i rušenje glavnih objekata u selu te narušavanje prometne komunikacije, odnosno “umiranje” naselja Mrzla Vodica, o čemu će biti više riječi u poglavljima 5.1.3. *Mrzla Vodica* i 5.5.2. *O brani i Lokvarskom jezeru sa sjetom i radošću* te 5.5.2. *Gorski kotar i (i)mobilnost*.

Bitno je spomenuti i omladinske radne akcije (ORA) koje su gradile branu na Lokvarki i novu Lujzinsku cestu te modernizacijski utjecaj organizacije ORA-a, kao dio socijalističke modernizacije. Budući da je u kratkom razdoblju na malom prostoru boravila velika količina mladih, u sklopu ORA-a su organizirane mnoge sportske priredbe i susreti te tečajevi za nepismene: samo u 1952. godini naučilo čitati je i pisati 2.070 nepismenih i polupismenih sudionika akcija (Glad 1997: 29).



Slika 13. Omladinci su polazili domaćinske, općeobrazovne, radio-amaterske, fotografske i druge tečajeve (privatni arhiv)

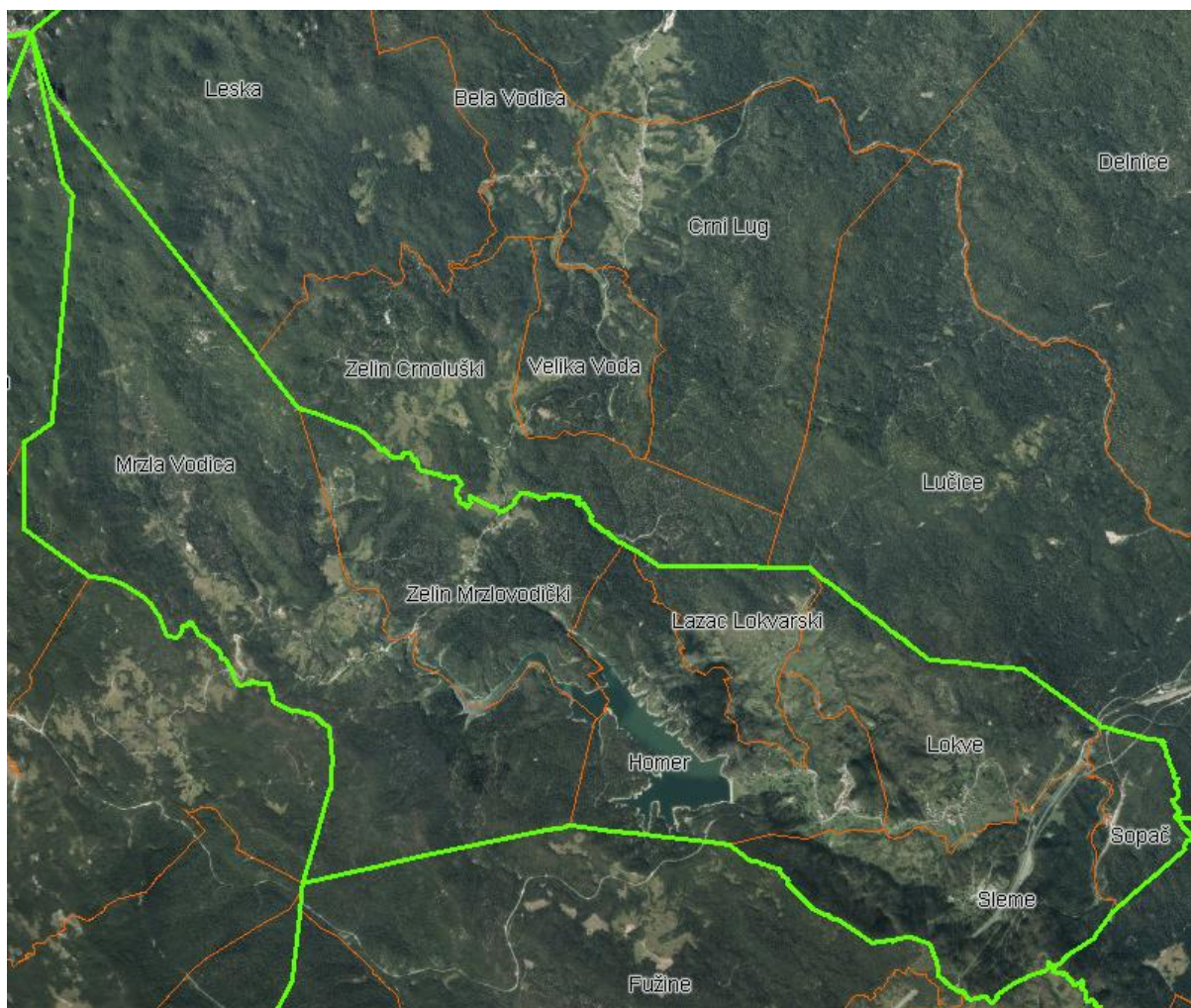
Utjecaji izgradnje infrastrukture kao dio modernizacijskih procesa u Gorskom kotaru nedvojbeno imaju veliki značaj za razvoj i napredak tog prostora. Međutim, uslijed neujednačenosti modernizacijskih procesa s ostalim regijama, urbanog rasta i ubrzane industrijalizacije okolnih gradova te centralizacije nakon Drugog svjetskog rata, Gorski kotar se počinje demografski prazniti i biva označen kao jedna od hrvatskih periferija, i to ponajviše po gospodarskoj osnovi (Banovac, Blažević i Boneta 2004). Prometni značaj je konstanta Gorskog kotara još od karavanskih putova, a razvojem urbanih središta izvan regije taj značaj

se potencira, pa moderna prometna infrastruktura u 21. stoljeću, osim što omogućuje tranzit kroz njegu, istodobno doprinosi daljnjem iseljavanju i nerazvijanju gospodarstva unutar regije.

5. DRUŠTVENO OBLIKOVANJE PROSTORA

5.1. Infrastruktura i transformacija prostora: općina Lokve

Krajobraz u općini Lokve je raznolik: od šuma, obrađenih polja, umjetnih jezera do naselja. Šumsko bogatstvo je očuvano, no zbog iseljavanja stanovništva, mnoge sjenokoše i obradive površine su zapuštene i izrasle šume koje nisu održavane. Jezera, iako umjetna, vizualno se uklapaju u ambijent s planinskim masivom Risnjak u pozadini. U cilju zaštite obalnog pojasa i jezerskih voda, prostor uz Lokvarsko jezero zaštićen je Prostornim planom u smislu zabrane izgradnje izuzev elektroprivrednih, vodoprivrednih i vodoopskrbnih objekata (*Prostorni plan uređenja općine Lokve 2004: 56*)



Slika 14. Granice općine Lokve s granicama pojedinih naselja

(<http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/>)

Što se tiče izgrađenosti stambenih i poslovnih objekata, Lokve su naseljene uz glavnu prometnicu, Lujzinsku cestu, te uz nekoliko bočnih ulica sa svake njezine strane. Bočnih ulica uz Lujzinsku cestu nema puno, a samo nekoliko njih tvori mrežu. Prema *Prostornom planu uređenja općine Lokve*, mogućnost širenja građevnog područja Lokava je na jednom dijelu sjeverne strane Lujzinske ceste gdje već postoji nekoliko ulica sa stambenim objektima (2004: 75). Prije Lujzinske ceste postojalo je zbijeno naselje, koncentrirano oko crkve, a nakon izgradnje Lujzinske ceste, razvilo se u cestovno (Gotthardi-Pavlovsky 1981: 357). S južne strane Lujzinske ceste, između Školske ulice, Lujzinske ceste i ceste za Sljeme razvio se centar općine sa sakralnim objektima, osnovnom školom, poštom, uredom turističke zajednice, *caffé-barovima* itd. Kroz naselje Sljeme prolazi nova Lujzinska cesta i autocesta Rijeka – Zagreb s tunelom naziva *Sljeme*. Kuće u naselju Sljeme uglavnom su smještene uz cestu koja vodi prema centru Lokava. U naselju Sopač nalazi se željeznička stanica *Lokve*, a kuće su uglavnom zbijene oko nje. Kroz područje ovog naselja prolazi tunel *Sopač* autoceste Rijeka – Zagreb. I u naselju Homer se kuće nalaze uglavnom uz prometnicu, te se u tom naselju nalazi i tvrtka Lokve d.o.o. s proizvodnim pogonima. U naselju Homer je podignuta brana na Lokvarki te se teritorijalno u njemu nalazi i dio Lokvarskog jezera. Drugi dio Lokvarskog jezera, odnosno dijelovi njegove južne obale, nalazi se na području naselja Mrzla Vodica, te dio sjeverne obale u naselju Zelin Mrzlovodički. U Mrzloj Vodici, Zelinu Mrzlovodičkom i Lascu Lokvarskom, svega je nekoliko kuća smještenih uz prometnice. Na Lokvarsko jezero se nastavlja još jedno umjetno jezero, jezero Mrzla Vodica, a dijeli ih cesta, stoga se dobiva dojam da su spojena, odnosno, cestom premoštena.

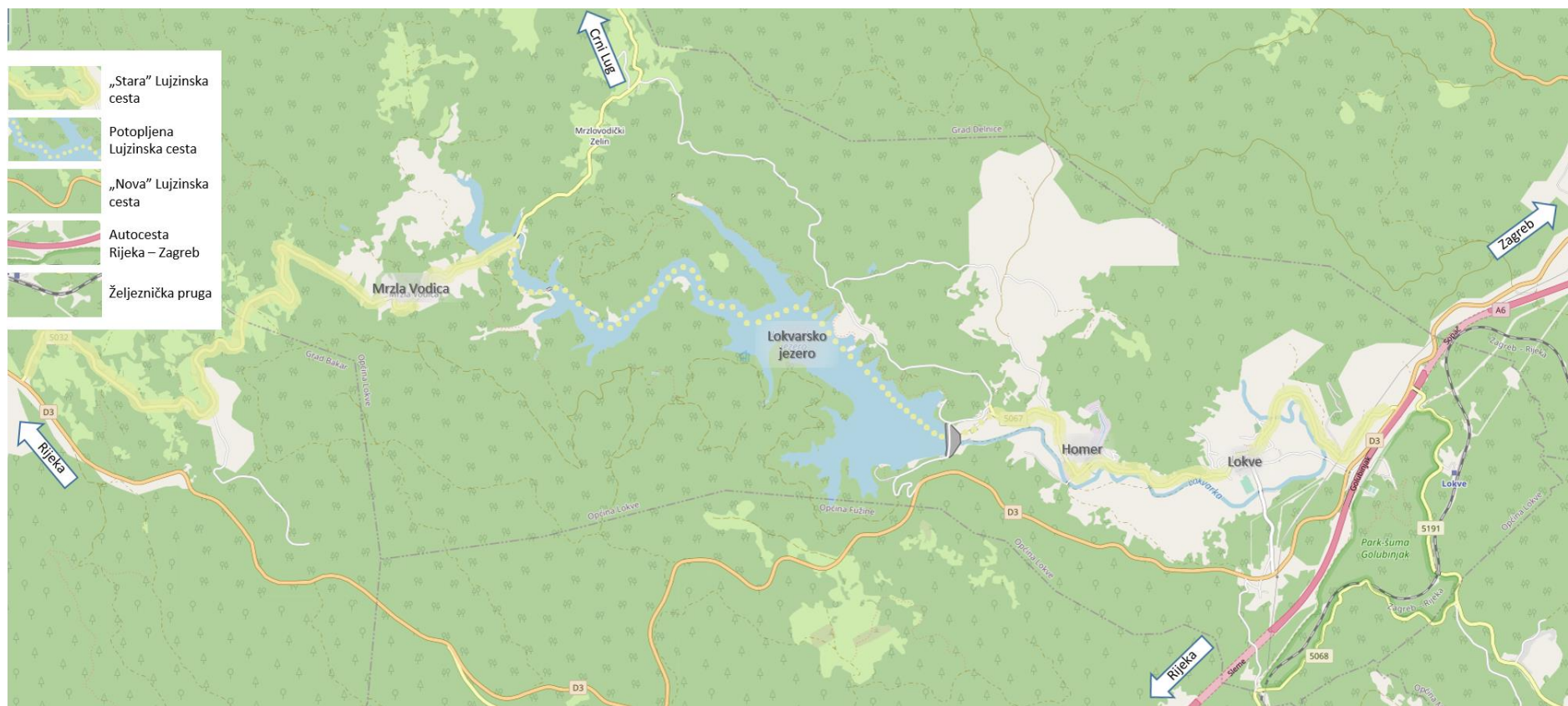
Više je nego očito da se povijest nastanka i razvoja Lokava veže uz izgradnju prometnica. U monografiji *Naše Lokve* iz 1997. godine, važnost izgrađene prometne infrastrukture za Lokve istaknuta je već u samom uvodu, pa tako autorica piše da se „prednost Lokava i dalje vezuje uz geostrateške željezničke i cestovne pravce, novo vrijeme stvaranja hrvatske države dovelo je ovamo i graditelje nove, brže prometnice Zagreb – Rijeka“ (Glad 1997: 11). Uz to, prepoznaje i transformaciju lokvarskog prostora uslijed izgradnje brane s utjecajima na okolinu i život lokalne zajednice: „Gledajući mikroregionalno, Lokvarci su u carstvu vode stvorili jezero i promijenili ne samo pejzaž, nego i život nekadašnje naseobine predaka“ (Glad 1997: 12).

Procese prostorne transformacije Lokava kroz vrijeme karakterizira nekoliko faza. Neovisan razvoja Lokava prekinut je početkom 19. stoljeća izgradnjom Lujzinske ceste koja je donijela lokalnu i regionalnu povezanost te ovaj prostor povezala s tadašnjom Monarhijom. Povećanim useljavanjem, razvojem gospodarstva, određenim stupnjem urbanizacije, Lokve mijenjaju svoj

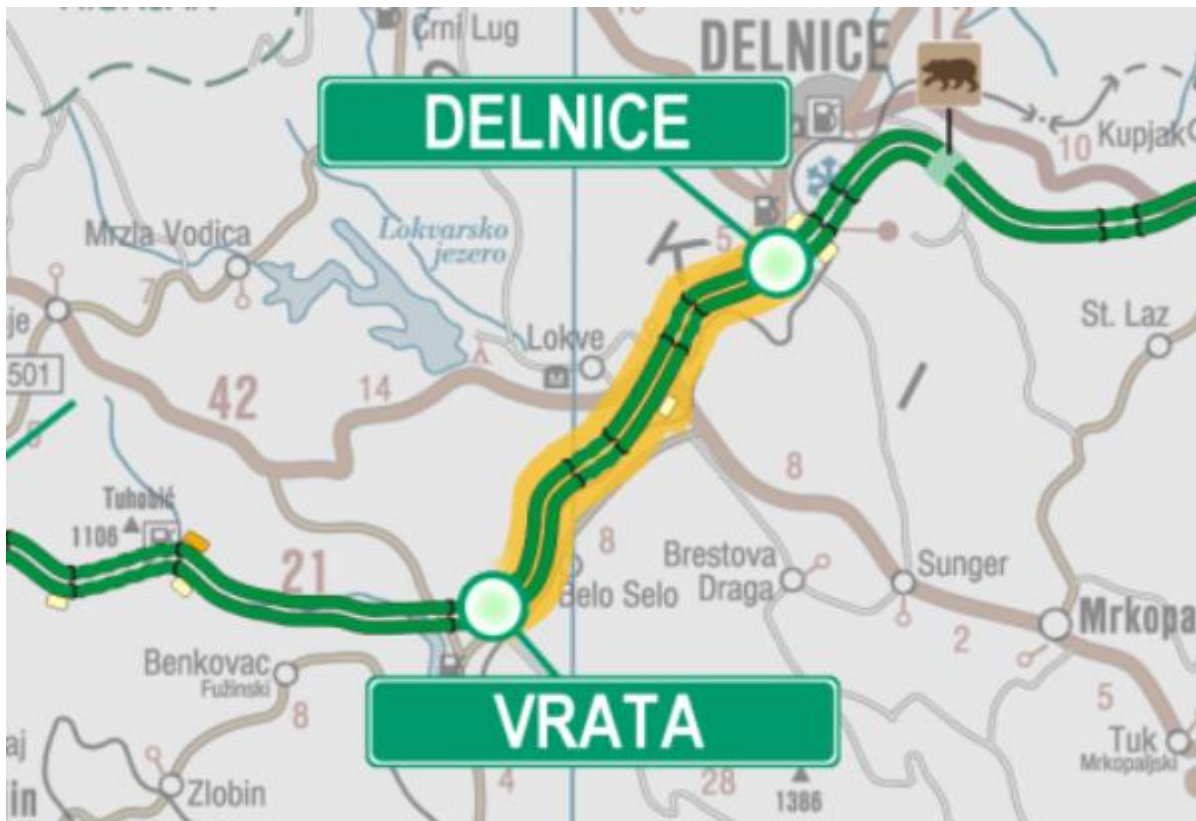
izgled. Željeznička pruga Zagreb – Rijeka je dodatno Lokve uključila u prometne tokove, no nije imala tolike utjecaje na prostornu strukturu. Početkom 20. stoljeća, gospodarske djelatnosti su se intenzivirale, a nakon Drugog svjetskog rata, industrijalizacija, deagrarizacija i urbanizacija usmjeravaju razvoj Lokava. Najveću prostornu transformaciju ovog područja označila je gradnja brane i akumulacijskog jezera čime je tadašnji prometni sustav narušen i u središnjem dijelu općine prekinut, a krajobraz potpuno promijenjen.

Prometni sustav je do sredine pedesetih godina 20. stoljeća bio jednostavan – Lujzinska cesta na ovom prostoru, između prijevoja Ravno podolje i ponikve Kamerkin dol, bila je okosnica naseljavanja. Gradnjom brane i potapanjem 5,5 km Lujzinske ceste od Homera do Mrzle Vodice, prometnicu je s trase Lokve – Homer – Srednji Jarak – Mrzla Vodica – Ravno podolje – Gornje Jelenje trebalo premjestiti na trasu Lokve – Špičunak – Rogozno – Gornje Jelenje. Kroz naselje Lokve i dalje prolazi stara Lujzijana, a nova funkcionira kao zaobilazna cesta, te je tako, osim središnjeg, potpuno izostavljena zapadna strana općine. Nova Lujzijana je otvorena za promet 1954. godine, a Lokve se spajaju na nju jedan kilometar dugom cestom prema Sljemenu koja je asfaltirana 1961. godine (Crnković et al. 1981: 217). Dio stare Lujzinske ceste kroz Lokve asfaltiran je 1960., a dio 1971. godine, dok je stara Lujzinska cesta od Mrzle Vodice do Gornjeg Jelenja asfaltirana 1977. godine (Crnković et al. 1981: 217-218). Potapanjem Lujzinske ceste, Mrzla Vodica je potpuno odsječena od Lokava te u zamjenu za nju do sredine devedestih nije izgrađena odgovarajuća prometnica, odnosno tada je asfaltiran šumski put od Homera do Zelina Mrzlovodičkog (Glad 1997: 55), od kuda se do Mrzle Vodice dolazi cestom koja ide iz smjera Crnog Luga. Autocesta Rijeka – Zagreb u prometno-prostornom smislu nema značajnu ulogu u životu lokalne zajednice, budući da čvor nije smješten na općinskom području. Autocesta prolazi istočnim dijelom općine, a Lokvarci autocesti pristupaju ili preko čvora Lučice kod Delnica ili čvora Vrata kod Fužina.

Danas možemo reći da Lokve ulaze u još jednu društveno-gospodarsku te prostornu fazu transformacije čiji su procesi u začecima, a najviše se vežu uz težnje usmjerene razvoju turističkih djelatnosti.



Slika 15. Općina Lokve s prometnicama: stara Lujzinska cesta, nova Lujzinska cesta, autocesta, željeznička pruga (<http://www.auto-karta-hrvatske.com>; staru Lujzinsku cestu kroz Lokvarsko jezero ucrtala Morana Jarec)



Slika 16. Položaj Lokava u odnosu na dva najbliža čvora na autocesti Rijeka – Zagreb
(<https://www.arz.hr/hr/autocesta/dionice/vrata-delnice>)

U sljedećim poglavljima opisat ću transformaciju izgleda naselja kao posljedice izgradnje Lujzinske ceste i brane, idući od istoka prema zapadu. Tako će se obuhvatiti naselje Lokve do brane, prostor današnjeg Lokvarskog jezera i naselje Mrzla Vodica.

5.1.1. Od Lokava do brane

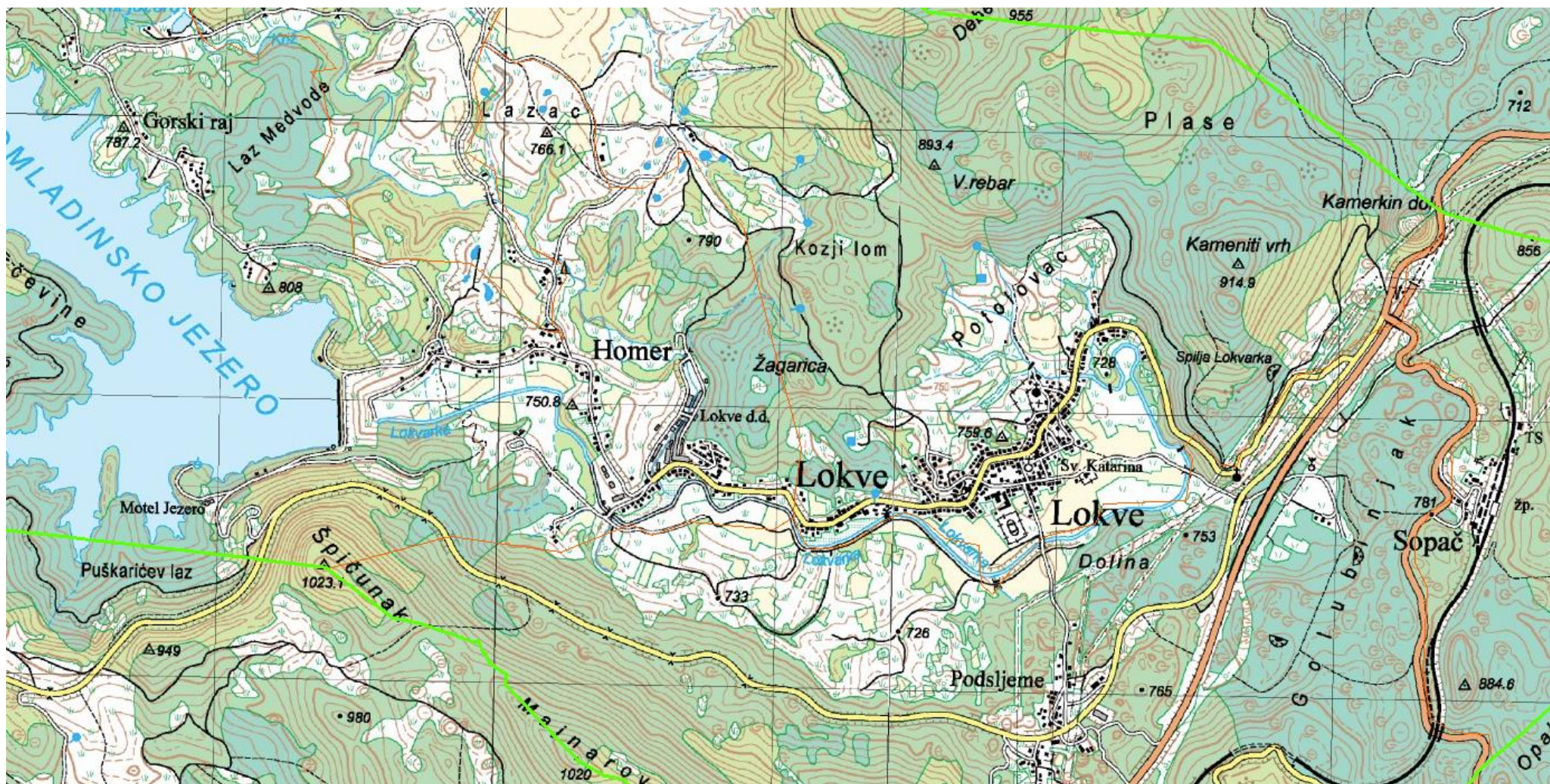
Samo naselje Lokve, iako je postojalo i prije Lujzinske ceste, posebno se razvilo uz tu važnu prometnicu, a povrh starog zbijenog naselja. Lokalno stanovništvo određene dijelove naselja označava imenima, od istoka prema zapadu: *Potok*, koji je ime dobio po mnoštvu potoka, *Dvor* po primorskim stočarskim gradnjama,⁶³ *Njivice*, po mnoštvu oranica, *Mala Voda*, po potoku Križ, a koji se nekada nazivao Mala Voda, *Artić* ili *Jartić*, prema obliku zemljišta, *rtu*, a *Zajez* po jazu.

Prirodoslovac Dragutin Hirc ih ovako opisuje:

Medju zaboravljene, ali u svakom pogledu zanimljive krajeve spada i okolica lokvarska. U ovomu kraju ima toliko prirodnih krasota, da čovjeku treba nekoliko dana, ako ih želi i površno razgledati. Samo mjesto iztiče se najljepše sa kolodvora, koji se podignuo visoko iznad pećina. Lokve je zaokružio cio niz većih i manjih vrhova, tmastih jela i smreka, a daleko tamo diže bledu glavicu svoju velebni Risnjak. Od vrha Golubinjaka pak do Srednjega jarka protegnula se duboka i uzka valovita dolina, a s desna poredale se uz Lujzinu cestu Lokve 730 m nad površinom morskom. Sa sjeverne strane izbočile se vapnene pećine, a na njima stoje tri propela. To ti je Kalvarija, na koju vodi priličan broj izklesanih stuba. (Hirc [1898] 1993: 24)

Nakon izgradnje Lujzinske ceste kroz Lokve, već sljedeće godine, 1806., zbog mnogih doseljenika ustanovljena je župa u Lokvama (Glad 1997: 85; Strohal [1935] 1993: 59). Do tada i Lokve i Mrzla Vodica pripadale su delničkoj župi, a prije izgradnje ceste postojale su kapele.

⁶³ Za dio *Dvor*, Strohal navodi da je ime dobilo „po nekom vlasteoskom dvorcu, kojega također danas ondje više nema, a nijesam mogao ni doznati, čiji je bio“ ([1935] 1993: 63). Etnologinja Beata Gotthardi-Pavlovsky piše o *dvoru* kao karakterističnim primorskim stočarskim gradnjama (kamene jednoprostorijske gradnje za mužnju ovaca i spremanje sira, pokrivene biljnom građom i daskom) te da one obilježavaju put primorskih pastira na gorskokotarskom prostoru i vjerojatno sežu sve do Lokava, i dalje (1981: 340). Lokalno stanovništvo kaže da su u taj dio Lokava dolazili stanovnici Hreljina, sela u zaleđu Kraljevice, s ovcama na ispašu pa su ih ograđivali blizu potoka. Kažu da osim što se taj dio Lokava naziva *Dvor* upravo po nazivu zaklona za stoku, čak se susreće i naziv *Hreljinsko*.



Slika 17. Lokve do brane (<http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/>)

Na mjestu kapele sv. Katarine i groblja u Lokvama, izgrađena je 1820. godine nova crkva (ibid.), a groblje preseljeno na novu lokaciju, na sjeveroistok, povrh Lujzinske ceste. Kapelica Majke Božje, na samom ulazu u Lokve, uz Lujzinsku cestu podignuta je 1863. godine (Strohal [1935] 1993: 60). Crkva sv. Katarine je obnovljena 1867. godine nakon udara groma, kao i nakon Drugog svjetskog rata u kojem je bila značajno oštećena. Godine 1875. sagrađena je Kalvarija s ulaznom kapelom kroz koju vode stepenice do vrha.

Dalje je crkva sv. Katarine koja je rađena na mjestu gdje je do tada bilo groblje i mala kapelica. Budući da je Lujzijana donijela dobar život Lokvama i Lokvarcima, postalo je groblje pretijesno, preseljeno na novo mjesto, a tu je napravljena crkva. 1875. napravljena Kalvarija i ova ulazna kapela. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Godine 1857. otvara se trirazredna pučka škola, 1874. postaje četverorazredna, a nastava se održava po kućama (Glad 1997: 156-157). Školska zgrada izgrađena je 1885. godine, općinska 1895., a krajem šezdesetih godina 20. stoljeća te dvije zgrade spojene su mostom pa je škola proširena (Magdić Komadina i Pleše 1999: 28). Godine 1950. škola je imala pet razreda, 1951. šest razreda, a 1954. godine postaje *Narodna osmogodišnja škola* (Magdić Komadina i Pleše 1999: 25; Glad 1997: 159). Broj upisanih učenika i polaznika je oscilirao tijekom godina: u godini osnutka, škola je imala 70 polaznika; najveći broj učenika, 298, bilo je 1891. godine; od 1977. do 1983. godine primjećuje se pad broja polaznika; a od 1992. godine broj učenika kontinuirano pada (Magdić Komadina i Pleše 1999: 43-45). Od 1978. do 1982. godine škola u Lokvama je djelovala kao područna škola osnovne škole u Delnicama (Magdić Komadina i Pleše 1999: 32; 35). Od 1984. godine škola se zove *Španjolski dobrovoljci* (Magdić Komadina i Pleše 1999: 35), a devedesetih preimenovana je u *Osnovna škola Rudolfa Strohala*.

Upravo crkva te školska i općinska zgrada tvorile su nekadašnji centar Lokava, gdje su posađene četiri stabla lipe. Danas je ostala samo jedna:

Ova lipa je jedna od četiri lipe koje su stari Hrvati sadili, šumari su malo istraživali i utvrdili da je stara više od 250 godina, što znači da je sigurna ta lipa pripovijedala o graditeljima Lujzinske ceste. Druge tri lipe nisu sačuvane jer je na mjestu gdje je groblje, napravljena crkva. Tu su se pod ovom našom lipom okupljali uglednici, napredni ljudi koji su 1903. oko pitanja hrvatstva bili vrlo napredni i palili mađarsku zastavu. Među njima je bio i Janko Polić Kamov, tu je i Krleža dolazio. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)



Slika 18. i slika 19. Jedna od zgrada u Lokvama uz Lujzinsku cestu i ulazna kapelica prema Kalvariji (Glad 1997: 16) snimljene početkom 20. stoljeća i 2013. godine (<https://www.google.com/maps/>)



Slika 20. Most između školske i nekadašnje općinske zgrade (fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)

Uz Lujzinsku cestu koja prolazi pored škole, postavljene su kamene kugle koje su nekada stajale na ogradi kamenog svodenog mosta na Lujzijani, preko potoka Križ, ranije zvanog Mala Voda, a nalazi se u naselju Homer (Glad 1997: 21; Černicki i Forenbaher 2012: 158). Društvo Lujzinske ceste je u blizini ovog mosta smjestilo i glavara 2. distrikta svoje ceste. Most je sagrađen 1805. godine, kada i cesta, ali je krajem 19. stoljeća bio rekonstruiran.

Ovaj dio Lokava se zove Mala Voda, to je ustvari 2. distrikt Lujzinske ceste, zvao se Lokvarski ili Malovodski distrikt. 1856. godine je tu imenovan voditeljem tog distrikta Petar Strohal, to je otac Rudolfa Strohala, tu u Maloj Vodi, ja pretpostavljam po Strohalovim knjigicama, i po sjećanjima ljudi koji se sjećaju nekakvih zidina od Prvog i Drugog svjetskog rata da je zgrada distrikta bila na kraju te hale [pokazuje]. To mi zovemo DIP (Drvno industrijsko poduzeće, op. a.). To sad više nije DIP jer je DIP pokojni, ali to je sad privatno nešto... Tamo negdje sa strane je bila ta zgrada i ljudi koji se sjećaju iz djetinjstva da je tu bila jedna krasna zgrada u kojoj su u hodniku bile pločice. Strohal je, znači, djetinjstvo

provodio u ovom dijelu Lokava koji se zove Mala Voda i sjećao se s radošću mosta u Maloj Vodi i četiriju kugla koji su bili ukrasi na tom mostu. Poslije je bio žalostan kada je dolazio u Lokve, a na tom mostu više nije bilo tih kugli. Budući da se krajem 19. stoljeća na tom mostu nisu mogli mimoći dvije konjske zaprege onda su taj most, koji je bio na jednu vodu, dali srušiti i proširili su ga i od onda on ima ovako dvije vode. Kao ove tu. Vidite na sredini na jednom kvadratiću uklesano je 1893. Tada je taj most napravljen ovako kako je sada, poslije je on još malo i obnavljan jer ga ti silni tereti... On je rađen za zaprežna kola i konje, a po njemu idu kamioni s prikolicama trupaca, tu na ovu pilanu, pa ga tu i rastežu, tu jednu cestu, tako da nekakvi zahvati na njemu jesu bili, ali ne preveliki. A one četiri kugle, oni krasni ukrasi s mosta u Maloj Vodi su stavljeni 1893. na drugo mjesto, pred školu i zgradu općinsku. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)



Slika 21. Most na Maloj Vodi (fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)



Slika 22. i slika 23. Kugle s mosta na Maloj Vodi i stablo lipe ispred osnovne škole, crkva sv. Katarine te spomenik palim borcima u narodnooslobodilačkom ratu i žrtvama fašističkog terora postavljen na mjestu nekadašnjeg župnog dvora (<http://www.os-lokve.skole.hr/skola/povijest> i <https://www.google.com/maps/>)

Kugle s mosta su preseljene uz Lujzinsku cestu uz školu, a miljokaz koji je nekada također stajao u blizini istog mosta, preseljen je pred sam ulaz u školu. Miljokaz označava udaljenost

od 5 poštanskih milja do Rijeke i 13 poštanskih milja do Karlovca, a na njemu nije upisana nadmorska visina.

Tu je nešto što je Katja spasila, odite vidjet, od Karlovca od Fiumare u Rijeci, bilo je u dijelu Lokava Mala Voda, tamo gdje smo bili na mostu, bila je zidina, u zidini je ona prepoznala taj kamen i organizirala je dječake, a i neki mladići iz sela su joj pomogli, i oni su prenijeli, nosili, šta je znam kako, taj daljinar iz zidine. Svi su iz sela vikali 'Kaj to Katja dela, grob kraj škole, sramota!' Onda smo mi počeli od 2005. veličat Lujzijanu onda se sad svi dičimo kako je Katja spasila. Ne, ne znaju da je Katja spasila, nego kažu 'Mi u Lokvah to imamo'. To je mislim, jedini, koji nema nadmorsku visinu. Oni svi vam imaju tu uklesanu nadmorsku visinu, ovaj nema. (Šezdesetgodišnjakinja, Lokve)⁶⁴



Slika 24. Miljokaz ispred osnovne škole u Lokvama (fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)

⁶⁴ Osobno ime je u ovom kazivanju zamijenjeno pseudonimom.

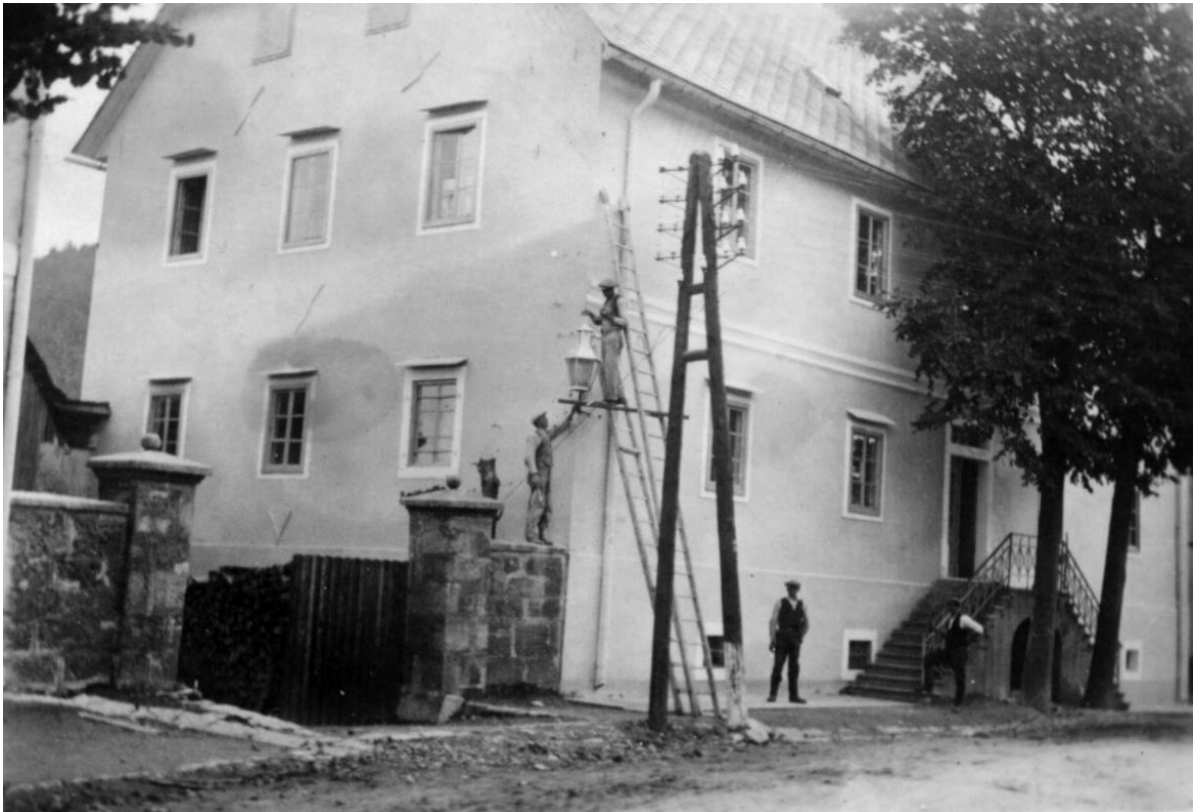
Od ostalih objekata na Lujzinskoj cesti u Lokvama, mora se spomenuti i zgrada gdje je bio smješten Kotarski sud, a o kojoj Rudolf Strohal piše „bila je to najveća i najljepša za onda kuća u Lokvama“ (Strohal [1935] 1993: 61), izgrađena 1830. godine (Magdić Komadina i Pleše 1999: 28). Godine 1863. prelazi u vlasništvo Thurn-Taxis pa Šumarije Lokve (ibid.). Prema kazivanjima, nakon završetka Prvog svjetskog rata, služila je za urede općinskih uprava, za vrijeme Drugog svjetskog rata koristila ju je talijanska pa njemačka vojska, a nakon Drugog svjetskog rata u nju su se smjestile obitelji kojima su kuće stradale u ratu. Od 1959. godine, uređena je za smještaj učitelja (ibid.), pa se nerijetko zove i *Učiteljska zgrada*. Danas je u njoj smještena Zavičajna zbirka Udruge Ljubitelji lokvarskih starina.

Postoje dvije značajne zgrade na koje moram upozoriti na njih, to su ove dvije zgrade [pokazuje]: ona desna, siva, to je zgrada okružnog suda, ili mještani je zovu 'picirk' ili 'bezirk' ili 'forštant' i pokraj toga je jedna druga zgrada koja je inače na starim razglednicama ravnog krova, to je bila Thurin-Taxova zgrada, tu u blizini je još jedna zgrada gdje je sada kafić, to je zgrada kraljevske pošte gdje su otraga bili šajeri,⁶⁵ gdje se blago odmaralo i pojilišta su bila. (Šezdesetgodišnjakinja, Lokve)



Slika 25. Stara razglednica Lokava (privatni arhiv)

⁶⁵ Šajer – sjenik.



Slika 26. i slika 27. *Bezirk* u Lokvama 1936. godine i zgrada Thurn-Taxis te *bezirk* 2013. godine (privatni arhiv i <https://www.google.com/maps/>)

Graditeljski elementi stambenih objekata nakon izgradnje Lujzinske ceste su se mijenjali. Iz naselja zbijenog oblika, proširivši se uzduž Lujzinske ceste, grade se kuće cestovnog, prijelaznog tipa, od seoskog prema građanskom (Gotthardi-Pavlovsky 1981: 368). Kuće građanskog stila bile su orijentirane širom stranom na ulicu te je i ulaz u kuću okrenut prema ulici, pa taj ulaz dobiva i reprezentativno značenje (usp. Gotthardi-Pavlovsky 1981: 353-354). Kuće uz Lujzinsku cestu po svojoj gradnji razlikovale su se obzirom na položaj uz cestu, što je uvjetovano i reljefom. Tako na donjoj, južnoj strani, kuće su građene kao prizemnice uz cestu, a otraga su bile katnice, dok su gornje, sjeverne, strane ceste bile uz cestu katnice, a otraga prizemnice (ibid., 353). U zbijenom naselju, kuće su bile niske s ukopanim podrumom, u jednom dijelu kuće boravila je stoka, u drugom obitelj.

Tu su male niske kućice, dugačke, gdje je u pola živjelo blago, a u pola ljudi. Nisu oni živjeli skupa, ali su bila jedna vrata za krave i konje, a druga za ljude i podrum sistem trapa.⁶⁶ Kad je prošla kroz Lokve Lujzinska cesta, onda su Lokve iz malog hrpnog naselja nastale u moderno cestovno. Tad su se počele graditi ovakve građanske kuće. Ove kuće koje su ispod ceste su s one strane prizemnice, ali s ove strane imaju ganke,⁶⁷ dole su bile štale, konobe, i ganak za spremat sve što je trebalo, gore su bili zahodi starinski, opet ganki za nekaj spremat. One kuće, s gornje strane ceste su do ceste bile katnice, dole štale, gore ljudi i gore sijeno, a otraga su bile prizemne i u pravilu je bio otraga ulaz. (Šezdesetgodišnjakinja, Lokve.)

Tipične goranske starinske kuće u Lokvama, kamene zidanice pokrivene krovnom daskom, s dubokim nadstrešnicama, drvenim stepenicama i trijemovima nestajale su do kraja Drugog svjetskog rata, i to u dva požara, 1905. i 1934. godine (Gotthardi-Pavlovsky 1981: 362).

⁶⁶ Trap označava način skladištenja namirnica, primjerice voća i povrća, u kojem se namirnice oblažu slamom i zatrpavaju zemljom.

⁶⁷ Gank – natkriveni predprostor, trijem.



Slika 28. Lokve na razglednici (<http://tz-lokve.hr/povijest-lokava/?menu=11>)



Slika 29. Razglednica koja prikazuje posljedice požara u Lokvama (ibid.)



Slika 30. i slika 31. Naselje Lokve uz Lujzinsku cestu (<https://www.google.com/maps/> i fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)

I nepovoljni demografski trendovi utjecali su na izgled naselja.

Ova, prazna već desetljećima, prazna, prazna. Lokve su uvijek bile lijepe i sada su lijepe, osim što bismo ti i ja, da idemo po selu, mogle napraviti popis stanovništva bez popisa jer su kuće prazne ili u njima živi jedan, rijetke su kuće u kojima je dvoje, troje članova obitelji. Ima malo mladih koji vole Lokve i imaju krov nad glavom, a moraju otić' trbuhom za kruhom jer je, jer nema posla jer drvna industrija koja je

dobar život donijela Goranima, Lokvarcima propala. Kod nas još pogon radi, hvala Bogu pa tu ipak dođu iz drugih mjesta radit', ali ono što je bilo prije, naravno da ne. Trgovine Lujzinskom cestom nema već sto godina, na to se ne treba oslanjat', ne znamo kako će biti i žao mi je... Čim kuća nikom' ne treba, nek' joj načne krov, gotovo. Onda počne drvo iz nje rast'. Ova prazna, ova prazna [pokazuje i broji], jenta, jenta, dvata, nišče, pa nišče, pa jenta. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Kad je nas u 1. razredu bilo 57, a sad cijela škola ima 52. Ja se sjećam da sam gledala matičnu knjigu, godine koje sam se ja rodila, 104 nas se rodilo, a sada, dosad se rodilo samo jedno dijete od Nove godine, a umrlo ih je šestero. Svaki tjedan, jedan – dva sprovoda. Svaki tjedan. Puno kuća praznih, ima ih 80 praznih. Za koje ja znam. Nema, tišina, evo gledajte, krava nema, ima samo jedan čovjek tri krave u selu, a nije bilo kuće koja nije imala krave. I konje. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Lujzinska cesta je začetnica i ugostiteljstva u Lokvama, pa Strohal kaže „pored toga podigle su se u Lokvama lijepe gostionice kao konačišta i blagovaonice za putnika, koji su putovali Lujzinskom cestom“ (Strohal [1935] 1993: 59). Na ugostiteljstvo su Lokvarci ponosni:

Kad Strohal opisuje Goranku djevojku, pa to je jedna prekrasna cura, pametna, vrijedna, išla je služiti' u Lokve, išla je na službu u birtiju kod debele Vicence na Fiumaru. Ma primorske djevojke nisu baš tako bile bog-zna-kaj. Kad ideš u Rijeku, bili su smješteni u konačište Europa, pa da bi se najeo, niš' se nisi najeo, a da bi poveo svoju rodbinu u Kontinental, morao si se prije najavit'. Dođeš u Lokve, pitaš gdje ćeš jest, odi k Fabianu, jeli, pili, jeli, pili, siti bili. U Lokvama jedeš, kad ćeš. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Gostionice nisu bile samo za putnike, nego i za šumske radnike te općenito mještane. Ugostiteljstvo se tako nastavilo razvijati tijekom 19. stoljeća, a u 20. stoljeću Lokve su privlačile turiste svojim prirodnim ljepotama.

Sada su u Lokvama tri gostionice iz kojih ti ne čuješ ni pjesmu, ni harmoniku, ni zvuka, a u mom djetinjstvu ih je bilo i sad neću točno pogodit' pa neću ni točan broj reć', ali svakako ne manje od deset i iz svake gostionice je bilo čut' harmoniku i iz svake gostionice je bilo čut' pjesmu, u gostionici se moglo pojest', i u mom djetinjstvu ispred svake gostionice je bilo puno pari konja i uvijek se govorilo da

furman⁶⁸ nije morao zaustavljati konja jer je konj samo stao kraj birtije kraj koje mora ostat'. Znači da su ljudi dobro živjeli. Kakve su to gostionice bile, to nisu bile kao ti današnji kafići, to čak ni ne bi nazvali nekakvom gostionicom. To je bila gostionica gdje se uvijek moglo pojesti, gdje se moglo prespavati i gdje su mogli i konji se odmorit'. Tako da to su bila konačišta jedna. Recimo ako je na ulazu u selo bila gostionica 'Zagreb' koja je imala salu plesnu, koja je imala gostionicu, koja je imala kuhinju, koja je imala sobe, koja je imala kuglanu sa strane, a možda 500 metara dalje je već bila nova gostionica. Pa onda je bila tri metra dalje još jedna gostionica, pa je onda bila trideset metara nova gostionica. To je sad kad idem po redu po Lujzijani. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Recimo jedna od viđenijih je bila 'Šifčakova', sad' je tamo gostionica 'Floyd', blizu škole, zvali su ih Šifčakovi jer ih je bilo jako puno pa su imali nadimak, onda tamo preko puta, kraj škole, jedna velika, isto su bili neki rođaci, Šifčakovi, to su isto bili bogati, tamo je bila gostionica, onda dvije, Skendrovi pa Šmitovi, onda Štimčevi, onda skroz gore Brbinjovi su bili, to je bilo na granici NDH, blizu brane, puno gostionica je bilo, onda je bila jedna Velebitovi, ta je sad pod jezerom. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Kazivačica prepričava tko je dolazio i što se jelo u gostionici *Zagreb* prema pričanjima svog oca:

Gore na mansardi su imali, ja sad više ne znam točno, gore su četiri sobe, ali mislim da su dvije sobe iznajmljivali i to su uglavnom dolazila gospoda. To je bilo rezervirano za gospodu koja je dolazila promijeniti klimu, bolesni, tuberkuloza. To je bila ovako jako elitna gostiona, to su rekli da je bila gospodska. Tu nisu mogli svi doći. Tu je bila velika dvorana, pregrađeno je poslije, tu se plesalo, tu se svaku subotu i nedjelju plesalo. Nije svatko mogao doći. Dolje je bila garderoba, sad ja imam garažu. Garderoba gdje su se skidali. U ovoj prostoriji je bio kao dnevni boravak za obitelj, a tu preko gdje mi imamo drvarnicu, tu je bila velika kuhinja za velikim šparhetom i tu se kuhalo. Moj tata je znao reć' kad je bio kakav blagdan, recimo Rokovo, onda Katarinino, to je župni dan, već su tamburaši tu, već se vrti gore janjac, već se kuha gulaš, to je on meni ovako pričao. Gulaš se najčešće spremao pa su se divlji šnicli, to je meni tata govorio, pa su se klali, živad se klala,

⁶⁸ Furman – kirijaš, prijevoznik.

pa se pohala, pa paprikaši, svašta, i ovaj, najviše se vrtil janjac za velike praznike, najviše janjac. Tu su u vrtu bile dve kuglane, jedna tu, a druga gore. Dolazili su čak i šumski radnici, ne ona mlađarija da bi to masovno išla. Išli su, dolazili ko god je plaćo pijaču i hranu i bilo je takvih puno. Bilo je puno dućana, bilo je u Lokvama, svako je imao neko zanimanje, strašno puno su imali konja i kola i onda su prevozili drvo. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Pučka čitaonica u Lokvama
priređuje u subotu dne 2. maja 1925 u osam sati na večer
u gostionici »Zagreb«

VEČERNJU ZABAVU

na koju se Vaše blagorođe najuljudnije pozivlje.
Ulaznina za svaku osobu 10 Din.

RASPORED

- 1.) Uvodna koračnica. Jzvađa čit. Tamburaški zbor.
- 2.) »On je gluh«. Komediya u jednom činu.
Jzvadja čitaoničko Viletantsko društvo.
- 3.) Koncert. Jzvađa čitaonički Tamburaški zbor.

Zatim ples, slobodna zabava, šaljiiva pošta...

Zp.

- O P B O R. -

Slika 32. Plakat za događanje u gostionici Zagreb (Glad 1997: 19)



Slika 33. i slika 34. Gostionica Zagreb na razglednici (www.tz-lokve.hr/povijest-lokava/?menu=11) i ista zgrada 2015. godine (fotografirala Morana Jarec 21. travnja 2015.)

Iako su Lokve postojale i prije izgradnje Lujzinske ceste, one svoj izgled duguju upravo njoj. Osim promjene tipa i proširenja naselja, odnosno gradnjom i stilom gradnje kuća uz tu važnu prometnicu, povećanim useljavanjem i glavni objekti u mjestu, poput onih sakralnih i škole, doživjeli su promjene kroz vrijeme. Modernizacijske utjecaje koje možemo označiti kao one koji su se negativno odrazili na Lokve, odnosno ubrzani razvoj drugih urbanih središta te modernizacija i izgradnja brže prometne infrastrukture u drugoj polovici 20. stoljeća, Lokve, zbog postupnog iseljavanja stanovništva mijenjaju svoj izgled: kuće su prazne ili napuštene, a ugostiteljski objekti ne postoje u onom obimu kao prije. Značajke Lujzinske ceste kao kulturne baštine koje žive u pričama lokalnog stanovništva vidljive su i u njihovim zalaganjima da se kugle s mosta na Maloj Vodi presele ispred osnovno škole, kao i miljokaz, kako bi taj objekt u središtu mjesta dobio reprezentativno značenje te podsjećao mlade generacije na svoje nasljeđe.

5.1.2. Ispod brane i prostor Lokvarskog jezera

Izgradnjom brane u Homeru i stvaranjem akumulacijskog jezera sredinom 20. stoljeća, potapa se dio naselja Homer, zaselak Srednji Jarak i dio naselja Mrzla Vodica, te 5,5 km Lujzinske ceste. Srednji Jarak koji je danas ispod jezera postojao je i prije izgradnje Lujzinske ceste budući da su na potocima bile izgrađene pilane, a izgradnja ceste potaknula je useljavanje. Potok koji je ovdje protjecao zove se Lokvarka (ranije i Velika Voda), a nakon što se u jedan tok ulijevaju pritoci Mrzli Jarak i Pintarica, dalje prema Mrzloj Vodici naziva se Mrzlica. Na cijeloj dužini vodotoka bilo je izgrađeno sedam pilana vodenica (Jardas 2002: 12). Potopljeni zaselak Srednji Jarak spominje Hirc u putopisu *Gorski Kotar*:

Posljepodne točno u 3 sata, stajahu kola pred našom gostionom. Obskrbiv se svim potrebnim, ponesosmo u srcima nadu, da ćemo se u Lokve po dovršenu putu sretno povratiti. Doviknuše nam sretno i sbogom, a naš Tomo potjerao svoje konjiće. Minuv lokvarsku parnu pilu, naletismo u Srednji jarak, gdje je počela kiša rominjati. Prošav Mrzлом vodicom, zakrenusmo put Zeline i dokoturasmo se u tri i po u Bielu vodicu, te navrati smo šumaru H., koji nas ljubezno primi. (Hirc [1898] 1993: 34)

i

U Mrzloj vodici smo prenoćili, a drugi dan pošli pješice preko Srednjega jarka u Lokve, da u našim sobicama odpočinemo i da uredimo dnevnik i sabrano gradivo. (Hirc [1898] 1993: 46)

te Strohal u *Uz Lujzinsku cestu*:

Srednji jarak udaljen je od Mrzle Vodice nešto preko tri kilometra. Kuće su u Srednjem jarku lijepo zidane, imade i jednokatnih kuća. Najljepšu je kuću ondje podigao po prilici prije 80 godina šumar Ivan Premer, otac pokojnoga delničkoga trgovca i vlasnika kuće u Zagrebu na uglu Draškovićeve i Jurišičeve ulice Ivana Premera. (...) Zemlja je ondje vrlo dobra, jer vode iz šuma donose na zemlju šumski gnoj. Voća osim nešto šljiva i jabuka nema. Ali zato uspijeva vrlo dobro krumpir, zelje, repa i svakovrsno povrće. Osobito mnogo vrijede tamošnje sjenokoše, na kojima raste vrlo bujna trava. Od domaćih životinja hrane konje, goveda i svinje, a od peradi kokoši, guske i patke. (Strohal [1935] 1993: 57)

I stanovnici Lokava se sjećaju tog naselja:

Tamo je bilo selo, skroz do Mrzle Vodice, kuće su bile skroz, ali okolo ima strašno puno izvora vode i onda je rječica Lokvarka, koja tu ispod crkve ponire, ona izvire u Mrzlim Vodicama pod nazivom Mrzlica i ona je tekla. Ona je, recimo, za vrijeme kiša, ja se sjećam kad smo mi iz stanice išli u školu, da je polje bilo u vodi, da su kesteni plivali kao guske, krošnje, i onda bi ponori sve to progutali, ali je bilo pod vodom. A sad toga nema, ima poplava, ali jezero zadrži vodu. I tamo na mjestu gdje je bilo najuže, tu su sagradili branu. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)



Slika 35. Kuća Velebitovih u Srednjem Jarku (Glad 1997: 15)

Jedan učenik je u *Lokvarskom zborniku* zabilježio opis kuće i pilane u Srednjem Jarku prema kazivanju sedamdesetogodišnjaka koji je tamo živio:

Kuća je bila u dijelu Srednjeg Jarka koji smo zvali Pod Brdo, od centra Lokava udaljena 3,5 km. To je dio podno Špičunka kraj kanjona koji vodi dalje prema

Mrzloj Vodici i Risnjaku. Taj kanjon je ukupno dug oko 9 km. Temelji kuće bili su od betona i kamena. Prizemno su bile štala, podrum, a iznad, na katu, stan od četiri velike prostorije 4 x 4 metra. Imala je kuća i veliki tavan za spremanje sijena. Svaka prostorija je imala po jedan manji prozor. U toj kući veličine 8x8 živjelo je 9 osoba s jednim pomoćnikom koji se brinuo za konje. Uz kuću je bila pilana. Imala je kamenite zidove, temelja nije bilo. Krov je bio prekriven crijepom. U pilani su bile dvije prostorije za stanovanje radnika. Iza nje se nalazila mala brana u kojoj se noću voda skupljala, a ujutro ispuštala za pokretanje vodenog kotača koji je pokretao strojeve u pilani. Bila je duga 12 metara i imala je skladište za građu. Do pilane je bila štala za sitnu perad i svinje. (Grgurić prema Pleše 2004: 32)

Godine 1939. u Homeru, u privatnoj kući djeluje područni odjel škole u Lokvama, a u kojem su radile naizmjenično učiteljice iz Lokava (Glad 1997: 157). Nastojalo se tako olakšati djeci iz Homera i Srednjeg Jarka koja su zimi i za vrijeme kiše bila cijeli dan mokra i gladna u školi nakon napornog pješaćenja (Magdić Komadina i Pleše 1999: 11). U blizini te kuće, danas ispod jezera, bila je planirana izgradnja manje školske zgrade, no izgradnju je omeo Drugi svjetski rat i izgradnja brane (ibid.)

Brana je građena omladinskim radnim akcijama (ORA) od 1952. do 1955. godine u Homeru gdje je bio i centar Akcija i glavni štab brigada. Zbog istovremenog boravka velike količine radnika i omladinaca, a bilo je i zatvorenika, na gradilištu su podignuta omladinska naselja. Bilo je to „selo u selu“, riječima jedne od mojih sugovornica. Uz fizički rad, prisutan je bio i kulturni, obrazovni, društveni, zabavni te športski život mladih.

Dobar broj ovih ljudi došao je iz raznih poduzeća Hrvatske da pomognu izgradnji Vinodola (HE Vinodol, op. a.). A nedavno je došla i brigada dobrovoljaca iz Karlovačkog i Riječkog područja. Javilo ih se više nego što je bilo predviđeno, a na brani su od prvog dana postali primjer zalaganja. Grupa Hrvata i Talijana iz Pule tražila je odmah najteži posao. Otkad su oni došli, govorio nam je jedan nadzornik, na radilištu je postalo još življe, veselije i ljepše. Na radu su prvi, a poslije rada – priredbe, zabavne večeri, predavanja. I kulturni i politički rad na gradilištu oživio je. Bivša menza je brzo preuređena za dom kulture, u posjet dolaze sada i članovi riječkog i zagrebačkog kazališta. (D. V. prema Glad 1997: 25)



Slika 36. Prostor u vrijeme gradnje brane 1952. godine, a koji će se naći pod Lokvarskim jezerom (privatni arhiv)

Sjećanja lokalnog stanovništva na taj prostor u vrijeme gradnje brane su sljedeća:

Sve dobrovoljan rad. Bili su stručnjaci, bili su inženjeri, ali uglavnom su to bile omladinske radne akcije i to bi počelo u 4. mjesecu pa do 10. mjeseca. Onda su dolazili, tu u našoj kući, dolje, ja to nisam ni znala, nego od kolegice koja je došla iz Vinkovaca, ona i muž, on je Osječanin, a ona je Vinkovčanka, onda on veli da se on sjeća da je tu bio na liječničkom pregledu tu u kući, dolje je bilo liječnik jer nije bilo kuća, bile su natrpane, ili nisu bile sagrađene, još nije bilo doma, tamo di je dom, tamo je bilo polje sve, a tu je bila jedina dvorana.⁶⁹ Spavali su u barakama. Gore su bile barake, bilo je cijelo naselje di su spavali, toga se ja sjećam, ja sam

⁶⁹ Radi se o gostionici Zagreb u Lokvama.

išla 5., 6. gimnazije⁷⁰ pa se sjećam toga, samo mi smo malo tamo išli. Čak je bila jedna gostionica, čija je kuća pod samom branom sada, njima je bilo prezime Grgurić, a zvali su ih Hajšetovi, tamo je bila isto jedna gostionica, tako, poznatija. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Bile su to montažne zgrade, barake, s lijepo uređenim okolišem, ogradicama i vijećem. Spavali smo u velikim spavaonama, nas i po trideset na krevetima poslaganim u dva reda. (Tomljanović prema Pleše 2004: 36)



Slika 37. Omladinsko naselje (privatni arhiv)

Nakon završetka radova, prostor na kojem je bilo smješteno omladinsko naselje, srušeno je kako bi se zemljišta vratila svojim vlasnicima.

⁷⁰ Misli se na više razrede osnovne škole, koje se tada nazivalo 'gimnazijom'. Reformom osnovnog obrazovanja 1958. godine, niži razredi gimnazije pripojeni su osnovnoj školi.

Ovo je, sad' kad' bi stali vi na branu, onda ona ravnica dolje šta je ostala, to su bile te barake. U zidanicama su bile radione, u drvenim barakama su bili smješteni omladinci, u zidanicama su bili i ratni zarobljenici, oni su radili radove kroz Špičunak, tunele, a nadzemne su radili omladinci, Elektra, stručni. Taj dio, a stanovnici čije je to zemljište, su tražili da im se to makne jer je ljudima trebala njihova zemlja, to su bile njive, najkvalitetnije oranice jer je to bila Lokvarka, koja se i razlijevala i donosila odozgo humus, plodno tlo, tako da su stanovnici, vlasnici zemlje, tražili da se to makne i ja koja sam rođena pedesete, u svom djetinjstvu nikakvih tragova, ničega ne pamtim. Samo je bila njiva do njive, ne znaš koja ljepša.
(Šezdesetgodišnjakinja, Lokve)

Prema Matiji Gladu, potopljeno je dvadesetak kuća u Mrzloj Vodici (Glad 2014: 49), a prema istraživanjima lokalnih entuzijasta, zaključeno je da se ispod jezera našlo ukupno šezdeset i devet kuća, pet pilana, tri gostionice, kapelica, prodavaonica kolača, trgovina mješovitom robom, kovačnica i brijačnica, te pašnjaci i oranice.

Ovaj dio općine Lokve, dakle, doživio je ekstremnu transformaciju prostora kroz vrijeme, također pod utjecajem izgradnje nove infrastrukture, i to u nekoliko faza. Kao i dio Lokava ranije opisan, Srednji Jarak je naselje koje je postojalo i prije izgradnje Lujzinske ceste, a koje se razvilo nakon njezine izgradnje. Posebno se na ovom prostoru ističe postojanje pilana na vodeni pogon zbog vodnog bogatstva. Sredinom pedesetih godina 20. stoljeća, osim što su i kuće i gospodarski objekti na ovom prostoru srušeni, u blizini su podignuti novi, oni za smještaj zatvorenika, radnika i sudionika omladinskih radnih akcija koji su radili na izgradnji brane i nove Lujzinske ceste. I ti objekti su nakon završetka radova srušeni, a prostor nekadašnjih naselja pretvoren je u jezero. No, transformacija ovog prostora tu ne prestaje. Naime, jezero se periodično prazni te otkriva ostatke naselja i Lujzinske ceste, otvara mogućnost kretanja kroz taj prostor te evocira sjećanja, o čemu će više biti riječi u poglavlju 5.2.2. *O brani i Lokvarskom jezeru sa sjetom i radošću.*

5.1.3. Mrzla Vodica

Nakon što se prođe spomenuti prtok Mrzli Jarak, počinje naselje Mrzla Vodica, a nastavljajući starom Lujzinskom cestom, dolazi se do Carovog mosta, kamenog mostića koji se može vidjeti za niskog vodostaja. Most je konzerviran i obnovljen 2002. godine (Glad prema Feletar 2016: 161). Ovisno o vodostaju je više ili manje vidljiv, a za visokog vodostaja uopće se ne vidi (Černicki i Forenbaher 2012: 159). Iako se ponegdje u literaturi navodi da je dobio ime po caru Franji I., lokalno stanovništvo kaže da je ime poteklo od obitelji Car koja je je tu imala kuću, gostionicu i trgovinu mješovitom robom.



Slika 38. Carov most za vrijeme niskog vodostaja (privatni arhiv)



Slika 39. Lokvarsko jezero i Mrzla Vodica (<http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/>)

Mrzlu Vodicu, Hirc u putopisu opisuje na sljedeći način:

Mrzla vodica leži uz cestu lujzijsku, a 859 m nad površinom morskom, uklopljena medju briegove crnogorice. Iza pučke škole na brežuljku leži sdeno vrelo, od kojega je mjesto dobilo svoje ime. Ovamo podjosmo, da mjerimo temperaturu (11° C) i da se nasladjujemo vidikom na Risnjak, što se otvara izmedju Tisovca i Vučje šije. Mrzlu vodicu protiče jak potok Mala voda, koji izvire u gorskom kraju Mrzlici ili Mrzlim dolcima. Voda je na vrelu tako sdena, da kad ju čovjek gutne, sav protrne, štono rieč, u moždjanima ga zazebe. (...) Podneblje je u Mrzloj vodici oštro. Trešnje i jagode dozrievaju tek početkom kolovoza, grah – pritkaš (kolčenjак) tu ne raste, niti uspieva kukuruz ili vinova loza. Grašak je mošnjićao tek ovoga mjeseca, osim toga siju ječam, zob, merlin (mrkvu), sade repu, kupus i krumpir. (...) Kuće su i ovdje od kamena gradjene, šindrom pokrivenе i pred svakom je skoro mali cvietnjak... (Hirc [1898] 1993: 44)

Mrzla Vodica nalazi se na staroj Lujzinskoj cesti koja danas dijeli dva jezera, Lokvarsko jezero i jezero Mrzla Vodica. Naselje Mrzla Vodica broji svega nekoliko kuća, malo stalnih i povremenih, vikend – stanovnika. Malobrojne kuće su danas smještene uz staru Lujzinsku cestu prema Gornjem Jelenju. Iako se Mrzla Vodica spominje i prije izgradnje Lujzinske ceste kroz naselje, to naselje se posebno bilo razvilo nakon izgradnje Lujzinske ceste. Budući da dionica ceste od Mrzle Vodice prema Rijeci ima uspon kojeg su zaprege natovarene teretom teško savladavale, prije nastavka putovanja, putnici su se u Mrzloj Vodici odmarali te se stoka napajala i hranila, a Mrzlovodičani su se bavili četverenjem. Tako je tu izgrađena cestovna stanica za prihvat putnika i stoke, prateće zgrade, skladište i stajski prostor (Jardas 2002: 19; 22). Već 1809. godine riječki veletrgovac Ludoviko Adamić gradi staklanu na rudini Stara Glažuta (Jardas 2002: 27).

Crkva sv. Ane u Mrzloj Vodici, koja se spominjala već 1805. godine (Strohal [1935] 1993: 54; Glad 1997: 102), nalazila se uz današnje jezero, na križanju stare Lujzinske ceste i ceste za Crni Lug. Na trijumfalnom luku u unutrašnjosti crkve stajao je uklesani natpis 1850. što ukazuje da je te godine crkva bila znatno obnovljena (Glad 1997: 85-86). Na vanjskim zidovima crkve bili su vidljivi znakovi pregradnji i popravaka, a na zvoniku, ispred ulazne fasade, bila je označena godina popravka, 1904. godina.

Godine 1876. počinje se organizirati osnovnoškolska nastava, a dvije godine kasnije izgrađena je zgrada pučke škole s jednom učionicom i stanom za učitelja (Jardas 2002: 20; 27; 37). Godine 1931. zabilježeno je da škola ima 87 polaznika (Jardas 2002: 37).

Tridesetih godina 20. stoljeća naselje je doživjelo novi procvat: 1932. godine gradi se zadružni dom s dućanom i društvenim prostorijama (čitaonica, dvorane), a koji je bitno unaprijedio život u mjestu, donio bolju opskrbu namirnicama, intenzivirao društveni, zabavni i kulturni život, pa se tako osnivaju limena glazba, udruga žena *Ženska grana*, udruga planinara *Gorštak*, skijaša i vatrogasno društvo, organiziraju se skupovi, igrokazi, izložbe ručnih radova (Jardas 2002: 28; 35, 38; Dragičević 2002: 47).

O Mrzloj Vodici prije Drugog svjetskog rata govori kazivačica:

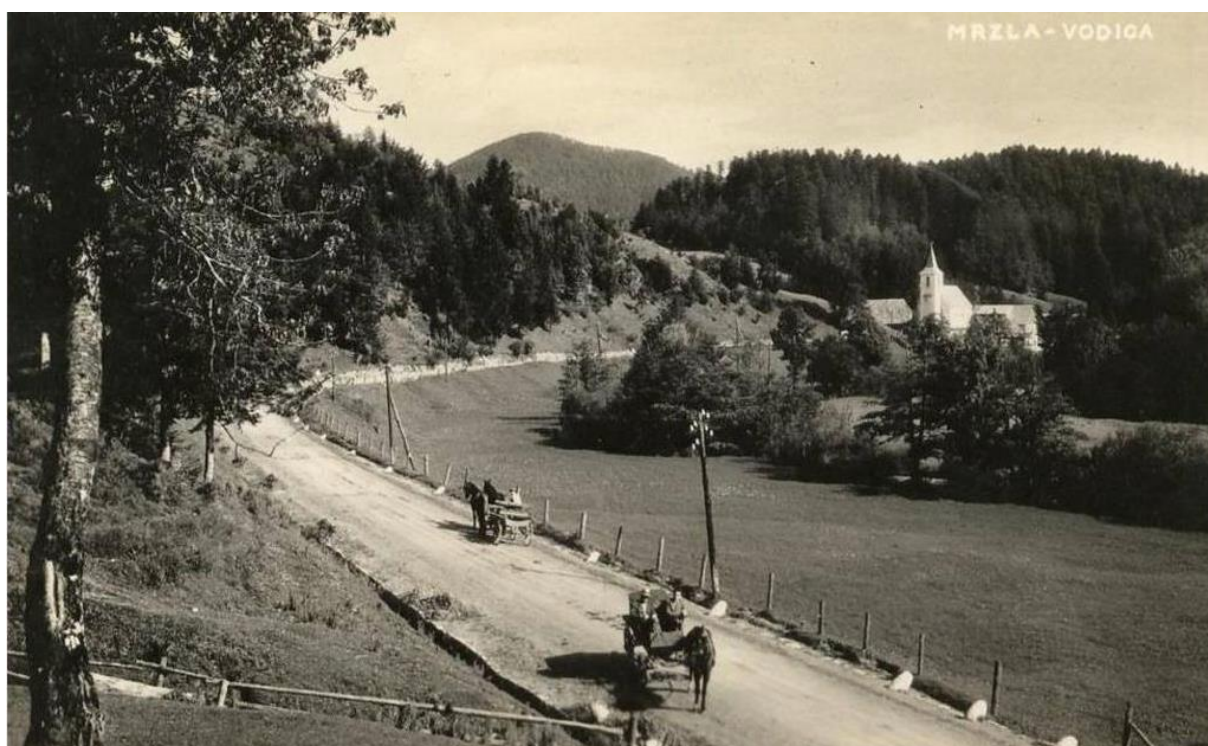
[Pokazuje fotografiju] Tu vam je crkva, ovo je naša kuća. Tu je bila trgovina dolje i gostiona Žagar, a tu je bila gostiona Dragičević, tu vam je uvijek bilo gostiona, jer šumski radnici su voljeli malo popiti, a i bila je Lujzijana. Bilo je ljudi, lijepo selo, puno je bilo, živo je bilo. To vam je prije rata, kao 'Ženska grana' su vam to zvali. Udruženje, udruga žena. To su bile seljanke, vidite, u narodnoj nošnji. Koliko ljudi je bilo. To je bila izložba ručnog rada, tamo gdje su sad oni šatori, to vam je tu bilo, tu se plesalo, tu je bio dućan. (...) To je bila velika kuća, imala je pansion, moja baka je imala pansion. Ona je to držala. Malo imam u sjećanju, ali ja sam bila dijete, 7 godina. Bilo je 12 soba. Ona je imala to veliko. Gosti su najviše bili iz Sušaka. Sušak je bio hrvatski grad. Pa su dolazili liječnici. Kad je god nekad bila tuberkuloza pa su se dolazili liječiti u Gorski kotar, plućne bolesti i tako. To nije bilo malo selo, to je bilo veliko. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)



Slika 40. Mrzla Vodica 1910. godine (Glad 1997: 97)



Slika 41. Udruga žena iz Mrzle Vodice 1940. godine (Glad 1997: 100)



Slika 42. i slika 43. Mrzla Vodica tridesetih godina 20. stoljeća (privatni arhiv)

Škola u Mrzloj Vodici sa četiri razreda prestala je s radom početkom Drugog svjetskog rata, 1941. godine (Glad 1997: 105), a budući da je Mrzla Vodica iste godine teritorijalno pripala Mussolinijevoj Italiji, stanovništvo se opiralo nametnutoj talijanskoj vlasti. Talijanska vojska je u potrazi za partizanima palila kuće i gospodarske objekte, a stanovništvo ubijala, odvodila u internaciju i logore.

To je sve spaljeno za vrijeme Drugog svjetskog rata, okupirano je bilo Talijanima, to je naša NDH prodala Talijanima. Onda je moj stric, od oca brat, otišao u partizane, onda su oni maltretirali cijelu familiju. Moja mama je bila učiteljica, htjeli su da na talijanski prijeđe, ona nije htjela. I onda su nas internirali, mi smo bili u Italiji kao deportirani. Cijeli Gorski kotar su htjeli raseliti, kao slobodna internacija.⁷¹ Mi smo bili u Toskani, daleko, mislili smo da se nikad nećemo vratiti. Nismo bili u logoru. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Nakon Drugog svjetskog rata, polako su se vraćali zatočeni, internirani i iseljeni Mrzlovodičani, a selo se obnavljalo. Tako se nakon 1943. godine nastava organizira za 1. i 2. razred, a stara školska zgrada, stradala u ratu, obnovljena je 1946. kada je u četiri razreda bilo 65 učenika (Glad 1997: 106). Godine 1949. škola je postala šestogodišnja, organizirani su razni tečajevi, no s izgradnjom brane na Lokvarki i stvaranja akumulacijskog jezera, iseljavanjem stanovništva i broj djece naglo pada (Glad 1997: 107).

I onda je '52. godine kako se počela graditi brana, i onda su se ljudi vratili kako je bilo selo spaljeno, ljudi su se vratili i obnovili su si kuće. Onda su radili branu i onda su ponovno morali napustiti i onda su uglavnom tu na Vežicu⁷² otišli. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Škola 1961. godine postaje područnom školom Lokve, a od 1972. godine se zbog malog broja učenika zatvara (Glad 1997: 107-108).

Sedamdesetih godina 20. stoljeća postojala je opasnost od podizanja razine vode jezera pa su planski srušene crkva i školska zgrada 1977. godine.

⁷¹ Internacija označava izgnanstvo, djelomično ili potpuno oduzimanje slobode kretanja civilnim osobama, državljanima neprijateljske države koje su se zatekle na području države s kojom se njihova država nalazi u ratu, ili na području pod njezinom ratnom okupacijom.

⁷² Kvart u gradu Rijeci.

Škola u Mrzloj Vodici je bila tamo gdje smo mi stajali kod Carovog mosta (restoran, op. a.).⁷³ Ona je bila na Lujzijani. Tamo gdje je onaj kafić sa šatorom, tamo su Mrzlovodičani imali svoj zadružni dom, ono što smo svi imali poslije rata. A preko puta tog kafića je bila škola, školu su srušili '77. Školu su još prije zatvorili jer nije bilo djece. Na tom mjestu su stavili spomenik antifašistima. A srušili su školu jer će je potopit' voda. Tako su srušili i crkvu, a tamo su stavili ribičku kuću. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Lokalno stanovništvo je ogorčeno na rušenje crkve u naselju. Smatra se da je to bilo nepotrebno jer se razina jezera nikada nije podigla kako se predviđalo i najavljivalo: „Bilo je selo, sada više nema obilježja sela“ (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica).

A poslije su, kad je dizana razina preljeva, srušili crkvu sv. Ane u Mrzloj Vodici do koje nikada ne bi voda došla. Ovi iz HEP-a su tražili, molili, da se ne sruši crkva sv. Ane jer je ona bila sva rađena drvenim klinovima. I tada je srušena škola u Mrzloj Vodici, a na mjestu škole je stavljen spomenik antifašistima. Znači ako će voda doć' do škole, onda nemoreš tu staviti nešto drugo! (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

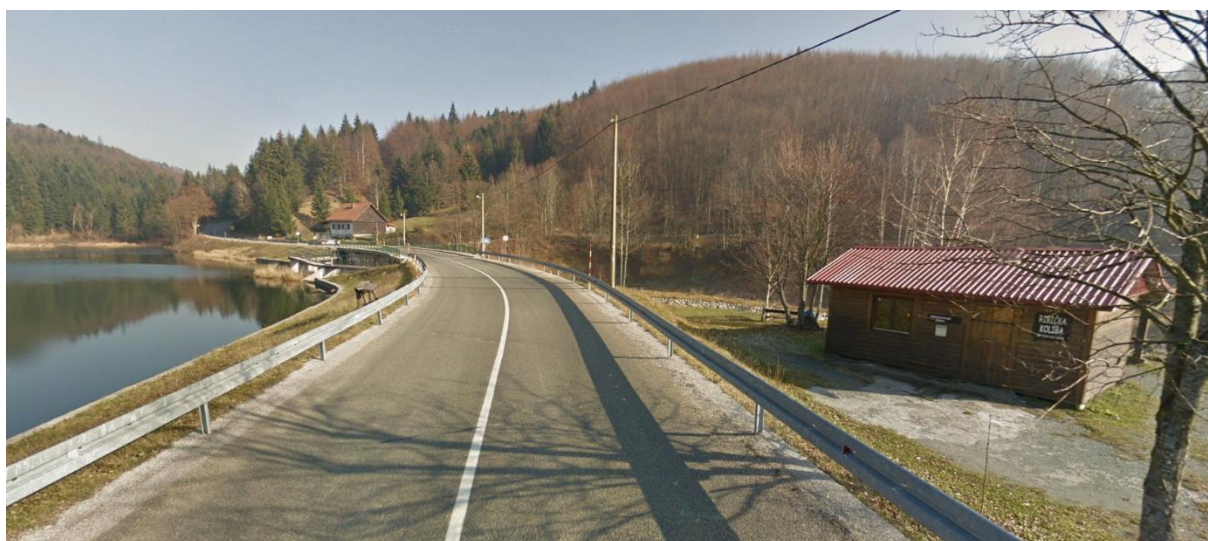
Čekajte, imam ja sliku, i knjigu, pokazat ću vam. To vam je bila školska zgrada, crkva, to je sve srušeno, zadružni dom, tu su se ljudi skupljali. Oni su sva obilježja sela, i školu i crkvu i dom, sve srušili. Tako da nitko ne vjeruje kad' dođe da je tu bilo selo, svega par kućica. Žao mi je jer ove kuće su gore ostale bez veze, jer gornji dio sela su uvijek bili siromašniji, a dolje je bio centar, tu se sve dešavalo (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

To što je par kuća potopljeno jezerom, to uopće nije ništa strašno, ali je ostalo mjesto, centar, meni je gora varijanta što je u nekoj političkoj varijanti ovo selo uništeno u drugom smislu, da se srušila crkva. Crkva se nije srušila samo zato jer je trebala biti potopljena. To je samo politička odluka, politika je ta koja sve uništava, a ne građevinarstvo. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

⁷³ Radi se o restoranu *Carov most* koji se nalazi uz staru Lujzinsku cestu u Mrzloj Vodici, a ne na most pod istim imenom koji je ranije spomenut, a koji se nalazi na potopljenom dijelu stare Lujzinske ceste i vidi za niskog vodostaja.



Slika 44. Crkva sv. Ane nakon izgradnje brane, a prije njenog rušenja, između 1954. i 1975. godine (privatni arhiv)



Slika 45. Ribička kuća na mjestu crkve sv. Ane (<https://www.google.com/maps/>)



Slika 46. Nova crkva sv. Ane u Mrzloj Vodici (fotografirala Morana Jarec 24. lipnja 2020.)

Inženjer koji je kao mladi inženjer sedamdesetih godina dobio zadatak srušiti upravo tu crkvu, tijekom turističkog obilaska Lujzinske ceste, pred grupom ljudi se na neki način ispovjedio:

Još ću vam se nešto požalit', mene to uvijek savjest peče, ali nažalost bila su takva vremena i morao sam to odradit'. Tamo desno gdje skreće Lujzijana za Lokve, tamo je bila crkva sv. Ane. 1976. se projektiralo, dizao se most i dizao se dio ceste zbog razine jezera. Ja sam nažalost tada, na moju žalost, bio rukovodioc gradilišta, i ja sam to radio, moje poduzeće, ja sam bio taj, i imao sam tu zadaću da srušim crkvu sv. Ane. Bio je nalog, moralo se srušit'. Eto, ja sam imao tu neku... Baš mi nije na čast. Eto, bio sam tada mladi inženjer, i nisam neke stvari znao, ali dobro. Nisam znao ono što danas znam, odnosno tad' sam već saznao, za rušenje kod pokojnog

nadbiskupa i ja sam predlagao da se to zabuši, da se crkva minira kad' se već ruši. Međutim, on me jako pogledao ispod oka i rek'o je 'Gospodine, to se ne smije, sakralni objekti se ne smiju minirati i rušiti, to ćete vi lijepo rušiti na ruke'. Moje mišljenje osobno da je nismo trebali rušiti, da je mogla ostat', i tako nije došla voda nikad. (Šezdesetogodišnjak, Mrzla Vodica)

Nova crkva, sagrađena je 1978. godine (Dobrića 2002: 70), pomaknuta je u brdo, a isti inženjer za nju kaže „novu smo napravili groznu“, dok jedna kazivačica kaže „Evo ovo vam ja zovem vatrogasni dom“ (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica).

Kada se Lujzinskom cestom dalje krene od Mrzle Vodice prema Gornjem Jelenju, stoji još jedan miljokaz, a koji označava 14 poštanskih milja od Karlovca i 4 poštanske milje do Rijeke. Dalje se Lujzinska cesta penje se na najviši prijevoj na Lujzinskoj cesti, Ravno podolje. Tamo stoji stupić s nadmorskom visinom od 928 m, a cesta dalje ide prema Gornjem Jelenju, spaja se s novom Lujzinskom cestom i napušta Gorski kotar.



Slika 47. Miljokaz u Mrzloj Vodici (<https://www.lokalpatriotirijeka.com/forum/viewtopic.php?f=254&t=2055>)

I fizički prostor naselja Mrzle Vodice doživjelo je transformaciju u nekoliko faza, pod utjecajem izgradnje infrastrukture. Za razliku od Srednjeg Jarka, naselja čiji kraj je označilo stvaranje jezera, preostali stanovnici Mrzle Vodice počeli su živjeti uz jezero i posljedice koje je ono donijelo. Mrzla Vodica je bila poznata da na Lujzinskoj cesti ostvaruje dobru zaradu, pa je, uz bogatstvo drugih resursa, privlačilo useljenike. Iz velikog, a ne malog sela, kako se izrazila jedna od mojih sugovornica, sela punog sadržaja i aktivnosti u kojima sudjeluje zajednica, s osnovnom školom i turističkom djelatnošću, zbog izgradnje brane na Lokvarki i stvaranja jezera koje se prostire i na području Mrzle Vodice, stanovništvo se iseljava. No, ono što predstavlja svojevrsnu traumu za stanovnike su odluke koje su nastupile dvadesetak godina nakon gradnje brane, odluke kojima su srušena „glavna obilježja sela“ – crkva i škola – a na njihova mjesta postavljeno nešto drugo. Osim toga, jezero je prouzročilo remećenje prometnog sustava općine Lokve što je rezultiralo dodatnom izoliranosti naselja Mrzla Vodica, a o čemu će više biti riječi u poglavlju 5.5.2. *Gorski kotar i (i)mobilnost*.

5.2. Infrastruktura kao afektivni krajolik

U ovom dijelu rada analiziram način na koji prostor Lujzinske ceste te brane i Lokvarskog jezera afektivno utječe na ljude te kako afekt sudjeluje u stvaranju značenjskog mjesta. Koncept afekta korišten je u analizi kako bi se razumjele „nijanse“ mnogostrukih značenja prostora infrastrukture za različite ljude.

Afekt proizlazi iz materijalnosti okoline, kao društveno i kulturno uvjetovana intenzivnost koju pojedinac doživljava te koji se na različite načine manifestira. U urbanom kontekstu, emotivne i afektivne krajolike antropologinja Setha Low vidi kao urbane odnose u kojima izgrađeni okoliš proizvodi osjećaj i afekt, ali u kojima i afekt djelomično proizvodi izgrađeni okoliš (2017: 153-154). U ruralnom okruženju, prostor infrastrukture se ponaša slično – materijalnost tog prostora izaziva afekt kod ljudi, kojeg iščitavam iz predodžbi, imaginacije, osjećaja, sjećanja, kretanja i praksi, a što mijenja prostor infrastrukture, odnosno fizički krajolik, u *afektivni krajolik*. Afekt koji postoji između ljudi i infrastrukture kao odnos koji ih povezuje, utječe na ljude te se kroz njegove različite forme stvara slika o infrastrukturi s potencijalom da „afektira“, odnosno izazove afekt i kod drugih ljudi.

U prvom poglavlju, 5.2.1. *O Lujzinskoj cesti s divljenjem, ponosom i ljubavlju*, analiziram pisanja o Lujzinskoj cesti u 19. i početkom 20. stoljeća koja izražavaju divljenje prema toj cesti, službene i neslužbene govore tijekom turističkog obilaska Lujzinske ceste u kojoj je sudjelovalo lokalno stanovništvo, kazivanja lokalnog stanovništva iz koje iščitavam ponos i ljubav, kao i narodnu i autorske pjesme kao poetske odgovore na gradnju infrastrukture.

U poglavlju 5.2.2. *O brani i Lokvarskom jezeru sa sjetom i radošću* koristim provedene intervjuje, lokalnu publikaciju *Lokvarski zbornik* i neobjavljenu autorsku poeziju kako bih prikazala mnogoznačnost prostora brane na Lokvarki i Lokvarskog jezera. Ona su raspoređena na tri razine: pojedinac, zajednica i (bivša) država, a od vremena prije izgradnje brane, preko vremena gradnje brane, vremena isušivanja jezera do značenja koja taj prostor nosi danas za lokalno stanovništvo.

5.2.1. O Lujzinskoj cesti s divljenjem, ponosom i ljubavlju

Lujzinska cesta, izgrađena početkom 19. stoljeća, kao moderna tvorevina onog doba, predstavljala je predmet divljenja. I u suvremeno doba, zadržalo se to njeno nasljeđe, iako se ona tijekom vremena mijenjala: nekoliko puta je preložena i modernizirana. Lujzinskoj cesti i dalje se dive, bilo da se radi o njezinim graditeljskim karakteristikama ili ističe društveni napredak kao njezin izravan utjecaj. Lokalno stanovništvo svojim predodžbama o njoj, iskustvu života uz nju, osjećajima, upisuje značenja u nju i emocionalno i afektivno (p)ostaje povezano s njom.

Ovo poglavlje je vrstom građe, ali i tematski, podijeljeno na nekoliko dijelova: u prvom navodim citate iz novinskih članaka objavljenih nakon izgradnje Lujzinske ceste koji prenose dojmove o njoj, priznanje njezinim graditeljima i opise njezinih građevnih elemenata, a zatim navodim dijelove putopisa i stručnih publikacija do sedamdesetih godina 20. stoljeća koji u istom tonu veličaju Lujzinsku cestu ili ističu njezine pozitivne utjecaje na kraj kojim prolazi. Drugi dio posvećen je turističkom obilasku Lujzinske ceste organiziran 2015. godine, a prilikom kojeg je inženjer prometa Matija Glad govorio o graditeljskim karakteristikama Lujzinske ceste. Budući da je turistički obilazak uključivao pretežno lokalno stanovništvo, Glad je kao govornik svoje znanje publici prenosio vrlo prisnim i prijateljskim tonom, svakodnevnim govorom, a publika je bila slobodna komentirati. Treći dio sadrži narative lokalnog stanovništva Gorskog kotara, kazivanja i poeziju, u kojima ono izražava osjećaje ljubavi, ponosa, sjete i nostalgije, zabrinutost, ili jednostavno izražava svoj odgovor na promjenu, odnosno odaju svoju povezanost s Lujzinskom cestom.

Dakle, počevši od starih austro-ugarskih novinskih članaka koji govore o Lujzinskoj cesti, objavljenih netom nakon izgradnje Lujzinske ceste, pa idući kronološki preko putopisa do recentnih znanstvenih i stručnih publikacija, pokazat ću kontinuirano divljenje ovoj cesti. Tako je u bečkim novinama *Patriotski dnevni list* (njem. *Patriotisches Tageblatt*) objavljeno izvješće od 18. prosinca 1804. godine u kojem stoji:

Svi su objekti majstorski izvedeni, po nigdje dosad viđenoj metodi, koja je plod dugogodišnjeg iskustva i bogatog izumiteljskog duha. Ovdje se posebice ubrajaju manji lukovi od suhozida nad stjenovitim ponorima preko kojih je vođena cesta, poseban način zavoja ili zaokreta, mnogi veliki ili mali gotski mostovi u suhozidu, zatim veliki elipsasti mostovi od 48 stupnjeva u luku, potom posebne vrste cisterni

u vodom oskudnim krajevima i slično. (Patriotisches Tageblatt br. 15 1805: 57, prevedeno s njemačkog jezika);

i „Stoga ova nova cesta s punim pravom zaslužuje svako stručno divljenje zbog korištenja novih instrumenata, isto kao što i sam pogled na ovu veličanstvenu gradnju izaziva čuđenje i divljenje kod svakog znatizeljnog prolaznika“ (*Patriotisches Tageblatt* br. 15 1805: 58).

U novinama *Domovinski list* (njem. *Vaterländische Blätter*) pak, 1814. godine, objavljen je tekst iz 1809. godine, kada je autor teksta prošao tada još nedovršenom dionicom kroz Gorski kotar, pa piše:

Generalu Vukasoviću je dan zadatak da preko glavnog gorja sagradi cestu i da u kraju u kojem obitavaju samo orlovi i lešinari sagradi čudesno djelo ljudske snage, koje će i u nadolazećim generacijama naših potomaka izazivati divljenje i zahvalnost. (...) Cijeli put odavde do Rijeke je strašna divljina i veličanstvena cesta kroz brda, i tu i tamo postavljene kućice za maltarinu i pokoja gostionica, su jedini znak da nismo u potpunosti protjerani iz ljudskog društva. Cesta svugdje ima pad od svega 3 cola po hvatu pa si tako čovjek može jasno predočiti sve muke i poteškoće koje je trebalo prebroditi da se na ovim planinskim klisurama sagradi tako ravna cesta. Katkad je trebalo probijati čitava brda, katkad ispuniti čitave ponore ili razbiti čitave planinske masive kako bi se dobio prolaz ili povezanost ceste. Čovjek se ne može oporaviti od čuđenja, kad zamisli koliko je rada bilo potrebno na jednom jedinom kanjonu. Kad čovjek pomisli kakav je samo napor iziskivalo razbijanje gromada stijena i čupanje stabala. Cesta je ne samo ugodna za vožnju, već je i doslovno čvrsta kao stijena te pogled na sve strane počiva na spomenicima umjetnosti. (Vaterländische Blätter, br. 20 1814: 116-117, prevedeno s njemačkog jezika)

I u austro-ugarskom časopisu koji je izlazio u Milanu u Italiji, *Odjek: Časopis za znanost, filozofiju, umjetnost, jezike i književnost, ekonomiju i kazalište* (tal. *L'Eco: Giornale di scienze, lettere, arti, commercio e teatri*), 25. siječnja 1830. godine pod *Putovanja*, objavljen je kratki izvještaj o gradnji ceste pod naslovom *Lujzinska cesta u Hrvatskoj*, u kojem stoji:

Ona (cesta, op. a.) nosi ime carice Marije Lujze te objedinjuje snagu i eleganciju. Tri joj četvrti teku s gorja, a preostala četvrt počiva na grandioznim i dubokim zidovima gdje se na mnogim mjestima naslanja na mostove i nasipe, a ponekad biva

izdubljenom u živoj stijeni. Ona broji 18 liga, a široka je 26 stopa s parapetima po čitavoj dužini; rubnjacima, potpornjima i obeliscima tamo gdje su miljokazi, a kod dviju najviših točaka nadmorske visine, sva je u kamenu.

Kod Karlovca na 300 stopa nadmorske je visine pa se uspinje sve do Ravnog Podolja (na 2.936 stopa), a potom spuštajući se do Rijeke, odnosno mora, s malo točaka, u čitavoj toj duljini, u kojima doseže 4 palca pada. Ostatak strmine ne prelazi dva ili tri palca te nije potrebno uložiti veliki napor uspinjujući se ili vezati kotače (zbog kočenja, op. a.). Tamo gdje teren dopušta, nalaze se drvoredi, među kojima je izrazito lijepa aleja platana na izlazu iz Karlovca.

Ova je velika cesta, dakle, jedna od ponajljepših djela svoje vrste koja se nalaze u austrijskim državama te može parirati prijevojima Simplon i Spluga.⁷⁴ (L'Eco: Giornale di scienze, lettere, arti, commercio e teatri br. 2 1830: 43, prevedeno s talijanskog jezika)

U novinama *Linški večernji glasnik: časopis za grad i državu* (njem. *Linzer Abendbote: Zeitschrift für Stadt und Land*), 1855. godine objavljen je putopis nekog Schalla, naslova *Lujzinskom cestom u Rijeku*, a dio kaže:

Izravno iz prijateljskog pograničnog gradića Karlovca pruža se neprekinuta cesta prema zapadu i nakon 14 milja doseže svoju najvišu točku od gotovo 3000 metara nadmorske visine. Cestom se vozi lako i bezopasno, čas preko premošćenih ponora, čas preko moćnih stijena i terasa, bez da se osjeti i najmanji uspon ili pad. Krajolik je u jednom trenu pitom i blag, a u drugom, posebice visoko u planinama, strašno uzvišen. Na cesti su brojni čuvari koji po ljeti čiste prašinu, a po zimi snijeg. Također su izgrađene na cesti brojne carinske kućice, jer održavanje ceste zahtjeva znatna izdavanja i Društvo se treba namiriti. Najvišu smo točku dosegli kod mjesta Ravno podolje: prozračan povjetarac rumeni obraz putnika, a vegetacija je prilično siromašna. (Schall 1855: 56, prevedeno s njemačkog jezika)

⁷⁴ Prijevoj Simplon (tal. *Passo del Sempione*; njem. *Simplonpass*) je planinski prijevoj između Peninskih i Lepontinskih Alpa; povezuje kanton Valais u Švicarskoj s talijanskom regijom Pijemont. Prijevoj Spluga (tal. *Passo della Spluga*, njem. *Splugenpass*) je planinski prijevoj u Lepontinskim Alpama; povezuje kanton Graubünden u Švicarskoj s talijanskom regijom Lombardija.

Građevinski stručnjak i historiograf hrvatskih cesta, Stjepan Szavits-Nossan, prenosi i da maršal Auguste Marmont, guverner Napoleonove Ilirije, u svojim memoarima „s divljenjem spominje Lujzinu cestu“, te piše da je Vukasović savršenim projektom stvorio remek-djelo (Szavits-Nossan 1970: 184).

Povjesničar Josip Horvat, u *Kultura Hrvata kroz 1000 godina*, Lujzinsku cestu naziva „najvažnija veličanstvena cesta u Hrvatskoj (...) koja još i danas (1942., op. a.) služi suvremenom motoriziranom prometu, najbolji [je] dokaz vrsnoće njezinoga poteza i solidnosti gradnje“ te prenosi da ju je još 1811. godine napoleonski stručnjak Gaudin nazvao „najljepšom cestom Europe“, a da Therese von Artner 1825. godine u svojem putopisu piše da „cesta nije samo najsolidnija nego i najljepša građevina; smioni i genijalni pronicavi pogled stvaraoca znao je za njezin potez pronaći u izvedbi najteže, ali u uporabi najudobnije staze“ (Horvat 1942: 176-178). Josip Horvat dalje piše:

Svagdje je ozidana zidanom ogradom, temelj joj je od zidana kamena, mostovi snažni i ukusni; na svaku 1/16 milje nalazi se miljokaz, na više mjesta ploče i obeliski s oznakom daljine u oba pravca. Kosine su tako položene da nigdje nije trebalo kočiti kotače nizbrdice. Svagdje su bili uređeni kanali za gorske bujice, gdje je tlo dopuštalo zasadjeni su uz cestu drvoredi, a gdje je bila potreba zaštitni zidovi za obranu od bure. (Horvat 1942: 178-179)

Hrvatski jezikoslovac Rudolf Strohal je putopis *Uz Lujzinsku cestu* ([1935] 1993) napisao na temelju vlastitog istraživanja i arhivskih dokumenata. Njegov putopis *Uz Lujzinsku cestu* obiluje zanimljivim sadržajem, podacima o Lujzinskoj cesti, nastanku naselja uz nju, događajima i stanovnicima uz cestu. Za šezdesetogodišnjakinju iz Lokava je to „istinit roman“: „Onda on spominje ljude koji su tada živjeli, ljude, birtije koje su bile, svratišta, sela koja su umrla kada je prestao promet Lujzinskom cestom, kad je otvorena pruga 1873., to je, meni je to, kao da čitam nekakav dokumentarni, istinit roman.“ Rudolf Strohal u *Uz Lujzinsku cestu* piše da „cesta je ova sagrađena upravo umjetnički, te je bila s te strane poznata kao prva te vrsti u cijeloj Austro-Ugarskoj Monarhiji“ (Strohal [1935] 1993: 20), i:

Dio Lujzinske ceste od Sušaka do Orehovice gradio se sa najvećim poteškoćama. Valjalo je upravo usjeći cestu u strmi trsatski brijeg. Gotovo nitko nije mogao vjerovati, da bi onuda, kuda si nije mogla prokrciti puta ni najvjestija koza, mogla graditi cestu. Pa je ipak upravo majstorski izvedoše tadanji inženjiri. (...) Sa

Lujzinskom je cestom odlanulo selu Orehovici. Orehovica je oživjela novim životom. Postala je najobljubljenije izletišta Riječana. (Strohal [1935] 1993: 39)

Strohalova ljubav prema svom zavičaju i Lujzinskoj cesti vidljiva je i iz publikacije *Pripovijetke Rudolfa Strohala* u čijem podnaslovu stoji oznaka *Izdanje za američke Hrvate* (1911). Strohal je iskoristio ekonomsku migraciju kao motiv da piše o svojoj domovini pa tako njegova pripovijetka *Kalanov otok* započinje ovako:

Divna li je Lujzinska cesta, taj ponos Hrvatske! Dugo je ona bila na glasu daleko izvan granica naše domovine ne samo radi tehničke vještine, kojom je ona sagrađena, i sa prirodnih krasota onih krajeva, kojima prolazi od Karlovca do Rijeke, već još mnogo više radi velike trgovina koja se tjerala na toj cesti. (...) Neka se stoga nitko ne čudi, što su se uz ovu cestu se nanizale tečajem vremena milovidne i ukusne kuće, dapače i čitava nova sela. Svatko tko je iole smogao novaca sagrađio si je kuću ili barem kućicu nedaleko ove prekrasne ceste. (Strohal 1911: 1)

Sva ova pisanja o Lujzinskoj cesti iz 19. i početka 20. stoljeća imaju zajedničko divljenje, u obliku čuđenja: „...nigdje dosad viđenoj metodi“; „Čovjek se ne može oporaviti od čuđenja, kad zamisli koliko je rada bilo potrebno na jednom jedinom kanjonu.“; „Gotovo nitko nije mogao vjerovati, da bi onuda (...) [se] mogla graditi cesta.“; pohvale njezinim graditeljima: „Svi su objekti majstorski izvedeni...“; „...plod dugogodišnjeg iskustva i bogatog izumiteljskog duha.“; „...čudesno djelo ljudske snage...“; „...smioni i genijalni pronicavi pogled stvaraoca...“; „...[je] majstorski izvedoše tadanji inžiniri.“; i epiteta poput grandiozna, snažna, elegantna, veličanstvena, velika, najvažnija, prekrasna, najsolidnija, a nekoliko puta se ponavlja „najljepša“. Graditeljski elementi se također posebno ističu: „manji lukovi od suhozida“, „poseban način zavoja“, „mnogi veliki ili mali gotski mostovi u suhozidu“, „veliki elipsasti mostovi“, „posebne vrste cisterni“, a nazivaju ih „spomenicima umjetnosti“. Kada se usporede pisanja iz austro-ugarskih novina i ona Rudolfa Strohala, primjećuje se velika razlika u opisima krajolika. Dok je u austro-ugarskim novinama Gorski kotar označen kao „...kraj u kojem obitavaju samo orlovi i lešinari...“; „strašna divljina“; u kojoj su kućice za maltarinu i pokoja gostionica „jedini znak da nismo u potpunosti protjerani iz ljudskog društva“, a govori o planinskim klisurama, brdima, ponorima, planinskim masivima, Rudolf Strohal s druge strane zna imena lokaliteta, pa govori, primjerice, o „strmom trsatskom brijegu“, a umjesto divljine, orlova, lešinara i protjeranosti iz ljudskog društva govori o „najvještijim kozama“ i „prirodnim krasotama onih krajeva kojim prolazi“. Za najranije putnike i druge putopisce po Lujzinskoj

cesti kroz povijest, sama cesta i prostor uz nju izazivaju reakcije kojima se pretvara taj fizički krajolik u afektivni. Različita viđenja okoline ceste su odraz percepcije tog prostora, stoga ne čudi da autori članaka u austro-ugarskim novinama uspoređuju Lujzinsku cestu s ostalim planinskim cestama u „austrijskim državama“, dok je Strohal naziva „ponos Hrvatske“.

Navedena pisanja su nedvojbeno utjecala i na percepciju Lujzinske ceste u suvremenom društvu, posebno lokalnom stanovništvu Gorskog kotara. S divljenjem Lujzinskoj cesti govorili su, što službeni, pozvani, govornici, što publika, tijekom turističkog obilaska Lujzinske ceste koji je organiziran 2015. godine za lokalne poduzetnike i ostalo zainteresirano, pretežno, lokalno stanovništvo. Tada je inženjer prometa, Matija Glad, podrijetlom iz Gorskog kotara, govorio o graditeljskim karakteristikama ceste, a ujedno je to bila i prilika za promatranje reakcija publike. Matija Glad, bivši čelnik tvrtke Hrvatske ceste d.o.o., tijekom svog stručnog i znanstvenog rada veliku je pažnju posvećivao povijesti ceste na području Gorskog kotara. Iako je doktorirao na temi održavanja javnih cesta, zanimala ga je povijest starih cesta te se zalagao da se graditeljska baština povijesnih cesta sačuva. U svojoj knjizi *Ceste Primorsko-goranske županije* iz 2014. godine piše „Lujzijana je prva cesta od Karlovca do mora koja zadovoljava sve ondašnje prijevozne i trgovačke uvjete i potrebe, stoga je s pravom nazivaju umjetničkim djelom graditeljstva“ (Glad 2014: 48). Prvo što je u turističkom obilasku Lujzinske ceste i nazočnima rekao: „Rođen sam na Belom Selu na Karolini, ali nekak' me više zanima Lujzijana, ne znam zašto“, pa nastavio:

Za Gorski kotar ne moramo puno pričat', znamo kakav je, tu su veliki prevoji, tu su visine, preko 900 m prevoji i vrlo je teško u jednoj takvoj konstalaciji terena... Teško je projektirati i izgraditi cestu. Svjedoci smo da je cesta ipak projektirana, da se cesta 1803. počela gradit' i da je ubrzo krenula iz našeg Titovog trga, iz Rijeke i, da su već prvi problemi nastali kretanjem kroz Banska vrata, poznamo svi kako to izgleda danas, Banska vrata su prema Trsatu, litice, i tako dalje, i moram napomenuti i reći da nam je nepojmljivo danas, da su do Orehovice, naši graditelji, praktički radili sve na ruke. Mi jednostavno danas ne možemo to shvatit', mi manje zahvate i autoceste i ceste i uz svu mehanizaciju i sve, još uvijek ne znam, u mojoj glavi nije još uvijek složeno kako bi to se danas moglo napravit', sa svom mehanizacijom... Vidimo da su problemi bili već na startu, evo problemi su savladani, cesta je krenula lijevo prema Buzdohnju, pa Svilno, pa Čavle, došla je na Kikovicu s novim problemima, uspon na Gornje Jelenje. Prolazeći cestom vidimo svu njenu raskoš tadašnje gradnje i tadašnji elementi koji idu od Orehovice

preko Svilna, pa od Rijeke, od Titovog trga kroz Banska vrata, pa na Čavle, praktički je ista dionica, ostala ista trasa, isti elementi. Osim što je asfaltirana, rekonstruirana itd. Dolaskom na piramidu, vidimo jedan građevinski lijepi zahvat, izgradnjom serpentine, kojoj se i danas možemo divit', kako je lijepo izgrađena, sa svim svojim građevinskim elementima. (...) Ako krenemo dalje, vidimo svu raskoš naših cestograditelja, odnosno majstora koji su gradili, prolazimo pokraj onih burobrana koji dan danas odolijevaju svim burama na Kamenjaku i niže, dolazimo lijevo, prolazimo pokraj jedne šterne⁷⁵ koja ima 60 kubika, koja je i dan danas u dosta dobrom stanju, iako traži i ona svoju revitalizaciju, rekonstrukciju, i onda kad prolazimo s ovakvim grupama i pričamo o Lujzijani, onda puno ljudi pita, a dobro, na Kamenjaku nema vode, kako je voda došla, kišnica po zimi, a to se brzo popije, 60 kubika nije neka zavidna količina jer su tamo konji, bila je 'štacija' i tamo su konji pili tu vodu. Međutim, šta je, ima jedan zanimljiv podatak da su tadašnji naši graditelji vodu vodali iz čabarskog kraja, iz izvora Kupice, drvenim cijevima na tu šternu, malo ljudi gledaju, ali eto, i to se događa, i to je nešto što se zove naša baština, i to je ono što je vrijedno i što nismo uspjeli sačuvat', ako je uspijemo sačuvat'.

Kao i pisanja s početka ovog poglavlja, i Matija Glad govori o čuđenju, graditeljima, građevinskim elementima, upotrebljava slične opisne pridjeve, ali i posvojne: „naši graditelji“, „naši cestograditelji, odnosno majstori“, što izražava divljenje, i zaključuje da je to „naša baština“.

Tijekom turističkog obilaska Lujzinske ceste, osim snimanja govora i razgovora kako bi se analizirao izbor riječi kod govorenja o Lujzinskoj cesti, pažnju sam obraćala i na ton glasa, uzdisaje i gestikulaciju, a koji odaju intenzivnost, uzbuđenje i strast govornika kada govore o nekoj temi. Glad je nastavio s uzbuđenjem pričati o Lujzinskoj cesti, nastojeći dočarati to remek-djelo tadašnje gradnje, a publika je reagirala raznim komentarima, upravo divljenja, poput „nevjerojatno“, „zamislite“, „to je nevjerojatan podatak“ i slično. Tako je Matija Glad nastavio govoriti:

Sad idemo na taj miljokazić,⁷⁶ na njemu piše 928 metara nadmorske visine. Danas je to utvrđeno suvremenijim sredstvima, kako se to već mjeri, ustvari je fulano samo

⁷⁵ Šterna – cisterna, vodosprema.

⁷⁶ Radi se o Ravnom podolju, najvišim prijevojem na Lujzinskoj cesti.

za 14 m, znači ona je stvarna visina 914 m. 928 je bilo tada izmjereno i tome se moramo divit' jer ipak bez instrumenata koji tad' nisu bili poznati, oni su uspjeli samo pa 14 m fulat'. (...) Ima još jedna stvar koja, ovaj, ja se bavim dugo održavanjem cesta i to mi nikad ne ide u glavu, često sam čitao po novinama, zatvorena ova cesta, zbog snijega i slično. Lujzijana nikad nije bila zatvorena na potezu Gorskog kotara po zimi. To su meni podaci koje prihvaćam s rezervom, ali mi imamo danas mehanizaciju, svašta imamo, ali izgleda da nemamo one odgovornosti koje su tadašnji cestari, odnosno ljudi koji su gospodarili cestama, odnosno održavali sve te ceste u ljetnim i zimskim uvjetima, kako su oni pristupali svojem poslu, tada se radilo na ruke. Tako da, evo vidite, i to je jedan podatak da ona nikada, nikada, a znalo je na Osoju biti snijega, i danas ga ima, nije rijetkost da bude snijega. Ima problema i danas oko tog čišćenja i uvijek su ceste zatvorene. (...) Par rečenica o građevinskim elementima Lujzijane, kažem, ono što danas vidite... Vrlo se kvalitetno gradilo, ovo je vrlo široka cesta, s proširenjima što mi danas ne radimo, negdje i do 6 metara. Mi smo to danas malo zaboravili, ovakve kvalitetne gradnje itd., izuzeci su autoceste koje se grade... Ona je u startu trebala biti negdje čak 6 – 7 %, ne više nagiba. Međutim, to nije ispoštovano zbog drugih stvari, jer je general Vukasović, odnosno fedmaršal Vukasović, to morao isprojektirat', na neki način istrasirat', u roku od 3 mjeseca upravo zbog ovih ratnih događanja. No, kad smo prešli Lokve, dolazimo Lujzijanom u Delnice. Delnice su nekad bile manje mjesto od Lokava. Lokve su bile nekako centar Gorskog kotara.

Koliko je Gladu značila Lujzinska cesta, dočarao je publici recitacijom pjesme *Čuvajte me*. Pjesma je zapravo prepjevana pjesma naslova *Čekaj me* koju je napisao ruski pisac Konstantin Simonov 1941. godine.

Čuvajte me

*Čuvajte me i ja ću vam sigurno u sjećanju ostati dugo
Čuvajte me i kad hladne kiše noći ispune tugom
Čuvajte i kad vrućine dođu i kada mećave brišu
Čuvajte i kada me drugi ne budu čuvali više
Čuvajte i kada pisati prestanu oni izbliza i oni daleko*

*Čuvajte i kada vam čuvanje dojadi kao i svima koji čuvaju vrijedno
Čuvajte me i ja ću vam sigurno u sjećanju ostati dugo
Ne sustajte kada vam kažu kako stigla je druga
I kako je vrijeme da zaboravite i pažnju posvetite mlađoj
Nek' ne vjeruju ni mladi ni stari da uspomene na mene više ne postoje
I neka se umore oni koji misleći tako bezvrijednom me proglasiše lako
Ali čuvajte me i ja ću vam sigurno u sjećanju ostati dugo
Čuvajte me i nemojte piti s njima i nemojte svoju liječiti tugu
Tko me čuvati htio imao je sreće, tko nije znao, shvatiti neće
A niti će prenijeti drugom da ste me spasili svojim dvije stotine godine dugim
Samo zajedno možemo saznati kako proživjeh vatru kletu
Naprosto, vi ste čuvati me znali kao nitko na svijetu*

Nakon recitacije je rekao:

Ja sam htio na neki način potaknut' da čuvamo ono što nam je vrijedno, ono što nam je drago i ono što nam je bez rezerve korisno jer Lujzijana je nešto, mogu reći slobodno, za vrijeme Austro-Ugarskog Carstva i kasnije, jedna od najljepših, najboljih i najkvalitetnijih makadamskih cesta u cijelom Austrijskom Carstvu, prema tome, imamo se s čim' hvaliti.

Publika je reagirala entuzijastičnim pljeskom i uzvikivanjem „bravo“. Gladovi naponi za očuvanje ceste u konkretnom smislu – dokumentiranjem, preporukama za renovaciju, uređenjem – spomenuti su poglavlju 5.4. *Infrastruktura u turističkoj ponudi*.

Iskustva lokalnog stanovništva vezana uz Lujzinsku cestu splet su povijesnih i društvenih utjecaja te osobnih doživljaja. Pojedinci često govore o iskustvima prošlih vremena, a da ih nisu zaista iskusili i doživjeli. Primjer je prepričavanje o uvjetima putovanja Lujzinskom cestom u 19. stoljeću:

Kad' je izgrađena Lujzinska cesta, kad' je ona dovršena, ajde ćemo reć' do jedno 1850. godine, dosta se po Lujzinskoj cesti prometovalo u oba smjera Karlovac – Rijeka, Rijeka – Karlovac, dosta je tu išlo trgovaca, dosta se vozilo drvnih sortimenata, čak cijela stabla dole za jarbole u Rijeku. Samo na tom potezu, od Sopača, Lokava, tu do Skrada, jer je tu bila jako gusta šuma i sve, tu ih je jako teško

se moglo nać', tu je ta hajdučija vladala. To je tu vladalo. I oni su tu upravo napadali trgovce i pljačkali su ih, a trgovci koji bi tu eventualno prenoćili, i to gostioničarima nije bio cilj, onda su ih znali noću napadati, krasti, odvoditi tu u šumu i sve kako je bilo. (Šezdesetogodišnjak, Delnice)

Osim toga, prilikom turističkog obilaska Lujzinske ceste iskrsnula je i jedna zanimljivost, za koju nema potvrde, ali održala se usmenom predajom:

Imamo jedan objekat koji je danas u tragovima, ruševan je, tako kruži legenda, ja sam malo mlađi pa ne znam, nisam posjećivao, jedna gostiona, svratište koja je bila vrlo lijepo uređena, u koju su dolazila gospoda iz Rijeke, navečer, ovako među nama da ne ide van, to je prva javna kuća u Hrvata, nemojte da izađe van [smijeh]. (Šezdesetogodišnjak, Lokve)

I iz ostalih intervjuva provedenih tijekom terenskih istraživanja može se iščitati niz osjećaja koji govore o odnosu lokalnog stanovništva i Lujzinske ceste. Lujzinska cesta u očima lokalnog stanovništva je najbolja, stoga je se rado uspoređuje s drugim cestama kako bi se to pokazalo i dokazalo.

I u ono vrijeme je bila jedna od najmodernijih cesta u Europi za razliku od Karoline, ona je već bila nešto drugo, ona je bila nešto drugo. Ona je evo tako napravljena kako je, nikakva nije bila, puna zavoja, puna uspona, padova, to je to. Jozefina je, toliko o njoj ne znam, ona je išla prema Senju... Lujzijana je u ono vrijeme bila pojam, pojam je bila! (Šezdesetogodišnjak, Delnice)

I kada je cesta kroz Gorski kotar zatvorena,⁷⁷ uvijek promet ide onom Lujzijanom kroz Kamenjak i cesta je otvorena. A zatvorena je ova brza cesta. Jer kad su mjerili valjda za izgradnju ove nove ceste, tamo jedan čovjek u Dolcu ima vrt, vrtac, ispod Jelenja, pa da je on pitao njih, 'Šta mjerite tu', 'Pa tuda će ići cesta', a reče on 'Pa nemojte tu, meni je tu bura magarca srušila'. Tako je. I ide cesta. Uvijek je zatvorena. Oštrovica – Kikovica. Evo im je! (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

U kazivanjima se osjeti i ponos na Lujzinsku cestu:

Lujzijana je bila prava, prava prometnica za ono vrijeme. I izvrsna, pa dan danas još imamo njezinu širinu kol'ko je. Ona je samo malo rekonstruirana. Kad je

⁷⁷ Misli se na autocestu Rijeka – Zagreb.

gledate, to je fantastično remek-djelo tog vremena. To je ipak 200 godina.
(Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice)

Prilikom obilaska Lokava i prolaska kamiona s prikolicom trupaca cestom, kazivačica je ponosno izjavila, kao da suosjeća sa cestom, odnosno personificirala ju je:

Je l' ti vidiš šta Lujzijana podnosi? A građena je za zaprežna kola i konje.
(Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Divljenje, ponos i ljubav prema Lujzinskoj cesti u vezi je s njezinim fizičkim karakteristikama, a uz splet povijesnih i društvenih okolnosti, i idejama o njoj koji su ukorijenjeni u percepciji lokalnog stanovništva. Jedan od utemeljitelja okolišne psihologije, Harold M. Proshansky, koristio je koncept *identiteta mjesta* kako bi pokazao da je izgrađena okolina (u njegovom slučaju grad) društvena, kulturološka i psihološka po prirodi, te kako bi se fokus analize premjestio s društvenog konteksta na onaj fizički, izgrađeni (Proshansky prema Low 2017: 26).

Ljudi baš vole ovu cestu. Kada se voziš ovom cestom, pogotovo što je potopljeno, ti propusti, ta sama gradnja, to ti samo po sebi fascinira, koliko je to skladno napravljeno, tako to. To što ti gledaš i vidiš da je to lijepo, to znači da to u sebi ima sklad. I na autocesti, vidiš da l' je neki nadvožnjak napravljen tako kako je napravljen, da on, da ima dušu. Lujzijana ima skroz dušu, otpočetka do kraja, razumiješ. Tako da je to, ma baš... puno, kaj ja znam. Mislim, ja u osnovnoj školi, mi smo o Lujzijani puno učili. Mislim, ja kad se vozim, ja se vozim po toj cesti s ljubavlju. Nekako uvijek gledam i te podzide, i te propuste koji su kasnije neki zanemarili pa su vidjeli da im je to problem, da to ništa nije napravljeno, da propust za vodu mora biti inače dobiješ potop, inače ti odnese cestu, inače ti dođe do katastrofe. (...) Mi smo od djetinjstva učili da je Lujzijana poveznica, naša poveznica, poveznica s morem i unutrašnjošću i da nam je... Lujzijana kao Lujzijana nam je uvijek bila bliska jer je taj dio, to je pripadalo Austro-Ugarskoj. (...) Tako da, ja na Lujzijanu uvijek gledam baš s nostalgijom. Mislim, ne s nostalgijom, baš s radošću. Jako puno mi znači. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Skrad je bio jedna raskrsnica ove stare prastare ceste, koja je nekada bila obična staza iz frankopanskih vremena, je l'... Ta se cesta s vremenom malo proširila pa su i kola mogla po njoj. [S uzbuđenjem] A po Lujzijani su išla kola!!! Da, Lujzijana

je bila dobra, dobra, cesta. Ali je tu bila mitnica, tako da je Skrad bio carina, da su tu koji su prelazili preko Lujzijane, ili su se uključivali u promet na Lujzijani, prema Rijeci, prema Karlovcu, je l', oni su na mitnici morali položiti neki novac za robu koju prevoze, je l'. To je bila ta tzv. tridesetnica. I to je tako išlo, a ljudi su počeli silaziti na Lujzijanu. Uz Lujzijanu su se gradile kuće, uz Lujzijanu su se otvarale prve krčme, i uz Lujzijanu je bilo i prenoćišta. (...) Vidite, osobito smo se svi zaljubili u Lujzijanu odmah poslije rata kad' je vrijeme, kad' je, odnosno režim ondašnji, na čelu s Titom, gurao malo taj turizam po toj cesti. Gledajte, Tito je Hruščova...⁷⁸ U automobilima su se vozili, iz Zagreba u Pulu pa iz Pule na brodiće pa na Brijune. Pa su tamo konferirali. Tako da sam ja Hruščova vidio, kako se kaže, uživo. Tu je prošao. Jer je Tito htio pokazati Hruščovu kakve on ceste ima jer Hruščov nema ništa, jer onda kad su Nijemci išli u Rusiju, onda su, jedno od iznenađenja im je bilo to, da su se vozili po cestama koje su ljeti bile pune prašine, a zimi pune blata. Je, Lujzijana je ljubljena cesta. Vi kad bi šetali malo Lujzijanom, vi biste vidjeli još sad u upotrebi dijelove na Lujzijane, one lukove, kud' je prolazio potočić, još uvijek su ti suhozidi u upotrebi. (Osamdesetogodišnjak, Skrad)

Lokalno stanovništvo osjeća ljubav prema Lujzinskoj cesti kao dijela njihovog zavičaja, na temelju onoga što su učili u školi, što se prenosi s generacije na generaciju („Mi smo od djetinjstva učili...“); percipiraju je kao austro-ugarsko nasljeđe i u njoj vide „ugrađene“ vrijednosti za kojima čeznu (usp. Baskar 2007); uspoređuju je s drugim cestama kako bi pokazali da je ona bolja („stara prastara cesta, (...) obična staza iz frankopanskih vremena“ ili sa cestama u Rusiji). Lokalno stanovništvo osjeća ljubav prema njoj i na temelju onoga što vidi te kroz kretanje – hodanje i vožnju: „To što ti gledaš i vidiš da je to lijepo, to znači da to u sebi ima sklad.“; „Vi kad bi šetali malo Lujzijanom, vi biste vidjeli još sad u upotrebi dijelove na Lujzijane, one lukove...“; „Kada se voziš ovom cestom (...) ta sama gradnja, to ti samo po sebi fascinira, koliko je to skladno napravljeno...“; „...ja kad se vozim, ja se vozim po toj cesti s ljubavlju.“

Lujzinska cesta ima osobna značenja za pojedince koji je izjednačavaju s njihovim mjestom rođenja, odnosno ona je dio njihovog zavičaja koji se definira kao „sveukupnost intimnih

⁷⁸ Nikita Sergejevič Hruščov (Kalinovka, 17. travnja 1894. – Moskva, 11. rujna 1971.), sovjetski komunistički vođa od 1953. do 1964. godine.

aspekata osobnog života pojedinca“ (Banovac, Blažević i Boneta 2004: 114). Sljedeći primjer ilustrira doživljaj Lujzinske ceste kao mjesta identiteta koje, s Lokvama, sudjeluje u svim fazama života:

U Lokvama rođena, u Lokvama prohodala, u Lokvama progovorila i ako Bog da i u Lokvama ću se doć' kraju, uz Lujzijanu, na Lujzijani. (Šezdesetgodišnjakinja, Lokve)

Kada govorimo o osobnim značenjima u životima pojedinaca, u priči kazivačice iz Leskove Drage, Lujzinska cesta označila je početak jednog novog života:

Imamo priču o pradjedi, kako je on došao tu. On je Primorac. Oni su bili Primorci, kaže da su im svi umrli od kuge i kolere. Naravno da hiljadu osamsto dvadeset i četvrte godine kad je otprilike rođen, u prvoj polovici 19. stoljeća, nije bilo doma, djeca su prosila pred gostionom kako će im tko platiti nešto za ručak. Tako da je on ostao sam. I on je kućarima⁷⁹ koji su vozili u Karlovac sol, petrol, duhan i naravno i kavu tko si je mogao priuštiti, pila se i kava, i druge artikle. I on je njima zasp'o na kolima. I kad' su došli tu, prošli već jedan komad Lujzijane, nešto se miče, e to je taj mali. Onda su ga ostavili na prvoj postaji gdje se odmaralo, od Grobnika su išli prema gore. Lujzijana je išla putem Lokava. I onda su njega tamo ostavili, i rekli su, kad' se vratimo iz Karlovca, ćemo ga nazad vratit' tamo di nam je zasp'o u kolima, na Grobniku. Žena je bila dobra, smilovala se i zadržala ga. Imao je jedno 10-12 godina. Zadržala ona njega i posvojili su ga. Ta žena ga je posvojila i imali su dvoje muške djece, a jedan sin joj je umro. Kad je taj sin umro, ta familija ga je posvojila i recimo, vršnjaci koji bi bili u koljenu kao što je moj suprug i njegov brat, znači već '38. rođeni, mi smo njih upoznali, i oni ovamo dolaze, od te familije stare koja je njega posvojila, žive u Zagrebu. Al' on naravno nije rod, al' je bio posvojen. Samo nije tako bilo posvojit', tu ima i ugovor postoji, mi imamo i ugovor, čuvamo, 1860 i neke godine. Oni su njemu otvorili jedan mali dućan u Kupjaku i tu je on prodavao artikle, sol, išao je s volom na Sušak, po sol, duhan, petrol, šećer, kavu. Važni artikli. Nije bilo k'o danas, šibice i ne znam. Ali je imao obavezu, taj gazda je imao dvije sestre neudate, zbrinut' do smrti te sestre. A za tu uslugu što je on potpisao, što je imao zbrinut' te njegove sestre, oni su njemu kupili tu dućan. Zanimljiva priča i onda je on, jako je bio vrijedan, da je on s tim volovima putovao

⁷⁹ Kućar, pokućar, pokućarac – prodavač sitne robe po kućama.

u Rijeku, dva dana, daske je vozio, i za te daske kupio je tu robu i onda je to tu prodaval. I tako je hodal stalno. Kažu da ga je zima uhvatila da je koji put došao sav leden da su mu morali noge stavljat' u toplu vodu, pričao je svekar. Da bi mu se čarape odledile i sve je to izdrž'o. I doš'o do malo novaca nekih i onda je kupio pilanu. (Sedamdesetogodišnjakinja, Leskova draga)

O značenjima Lujzinske ceste u svakodnevnim životima lokalnog stanovništva govore i mnoge gostionice, galerije, društva i udruge koje nose ime *Lujzijana*, ne samo u mjestima uz Lujzinsku cestu, od Rijeke do Karlovca, nego se čak i u udaljenijim mjestima od ceste mogu pronaći takvi primjeri, primjerice u Čabru, što je potvrđeno tijekom terenskog istraživanja. Koliku je Lujzinska cesta imala ulogu u svakodnevnom životu stanovnika, osim što je se koristi kao inspiraciju i glavni motiv, pokazuje i narodna pjesma nazvana *Lujzijanka* koja se pjevala na svadbenim svečanostima (Laloš 2007: 74-75):

Lujzijánka

*Žingřlet i Gróab'n stóara so méjsta
Kuód je próušua Lujzijánska céjsta,
Céjsta koja róaja nuóva méjsta.*

*Stóare Jezierčane z Gróabna méjsta
Zvóale só jó Hajdučka céjsta,
Céjsta koja róaja nuóva méjsta.*

*Úosn'stu i píete Lujzijánska céjsta
Próušua je čez dejuónška méjsta.
Béua je tu Fílipova céjsta,
Céjsta koja péla do Déjdena méjsta.*

Skèp z's Karolino péla do móura.

Lujzijanka

*Žingřlet i Grabanj stara su mjesta
Kud je prošla Lujzijanska cesta,
Cesta koja rađa nova mjesta.*

*Stari Jezerčani iz Grabnja mjesta
Zvali su je Hajdučka cesta,
Cesta koja rađa nova mjesta.*

*Osamsto i pete Lujzijanska cesta
Prošla je kroz delnička mjesta.
Bila je to Filipova cesta,
Cesta koja vodi do Dedina mjesta.*

Zajedno s Karolinom vodi do mora.

*Puót je otpierje Hajdúčka góra,
Góra koja otpróavla jó dó móura.*

*Put joj otvara Hajdučka gora.
Gora koja otprema je do mora.*

*Lujzijánska céjsta hajdúčka je céjsta
Ot Zaléjsene do Sopóaća méjsta.
Ími jè jè dóaua Hajdúčka góra,
Góra koja otpróavla jó do móura.*

*Luzijanska cesta hajdučka je cesta
Od Zalesine do Sopača mjesta.
Ime joj je dala Hajdučka gora,
Gora koja otprema je do mora.*

*Jeziérkeno korito óuna je zapríua,
Púote lídin zavávejk je otrpúa.*

*Jezerkino korito ona je zatvorila,
Putove ljudima zauvijek je otvorila.*

Sam naslov pjesme, *Luzijanka*, koji se može razumjeti kao nadimak od milja Lujzinskoj cesti, govori o afektivnoj povezanosti s njome. Pjesma govori o ruti kojom ona prolazi, utjecaju na demografiju i prosperitet kojeg je donijela. Zadnji stih, *Putove ljudima zauvijek je otvorila*, predstavlja Lujzinsku cestu kao metaforu za mogućnosti koje su njome stvorene. To možemo interpretirati na više načina: od njezinog utjecaja na demografiju i ekonomiju, omogućavanje mobilnosti, ili jednostavno na susrete putnika (Jarec 2019: 112). Za ruskog filozofa i književnog teoretičara Mihaila Bakhtina, cesta je kronotop na kojoj se putevi predstavnika svih društvenih slojeva, nacionalnosti, religija i starosti sastaju u jednoj prostornoj i vremenskoj točki: to je mjesto za nasumične susrete gdje se sudbine isprepliću i gdje se ruše društvene distance (1982: 243–244). Cesta tako postaje izvor „bogatih metafora koje proširuju sliku o cesti samo kao putu“ (ibid., 244).

Lokalno stanovništvo spjevalo je i još nekoliko pjesama o Lujzinskoj cesti. Radi se o dvije pjesme napisane lokalnim dijalektom autorice Đurđice Asić Klobučar, rođene 1929. godine u Kupjaku. Poezija po definiciji izražava osjećaje i ideje za koje autor pokazuje određenu strast: ona je „konkretni izraz ljudskog duha u umjetnički osjećajnom i ritmičkom jeziku“; „preko ritma, govornih figura i rima, poezija djeluje na imaginaciju čovjeka i njegove osjećaje, ali i na čitavu svijest, sadržavajući u sebi trenutke estetskog doživljavanja, pouke i spoznaje“, pa je tako poetska tvorevina „kondenzat osobnog iskustva, zajedničkog stanja, doživljaja, atmosfere, uvida – komunicira s osjećajima i pruža spoznaju“ (*Opća enciklopedija* 1980: 484). Pjesme u nastavku odnose se na različite ceste kao nove infrastrukturne elemente koje označavaju

promjene u životima lokalnog stanovništva. Radi se o rekonstrukciji i modernizaciji Lujzinske ceste i otvorenju autoceste Rijeka – Zagreb s kojom će se rasteretiti postojeća Lujzinska cesta, te obje pjesme izražavaju uzbuđenje povezano s novom infrastrukturom. Bilo da se radi o uzbuđenju, nadi ili strahu, ti novi i još uvijek strani elementi služe kao inspiracija za poetske reakcije onih koji žele shvatiti njihov smisao (Jarec 2019: 111). „Nemoguće je da infrastruktura kao što su nove ceste bude postavljena u prostor i život zajednice bez da prouzroči velike društveno-kulturne transformacije, što se reflektira u lokalnim narativima“ (Dalakoglou 2017: 93).

Prva pjesma, *Lujzijana v asfalte*, predstavlja razgovor između dvije starice (Asić Klobučar 2002: 43). Smještena je u vrijeme modernizacije Lujzinske ceste. Starice razgovaraju o uzbudljivim vijestima o asfaltiranju ceste, nagađanja što asfalt uopće je i hoće li biti novih prelaganja. Na kraju, jedna od njih pita hoće li uopće doživjeti da vidi novu, modernu, cestu.

*Lujzijana v asfalte*⁸⁰

*Velika je novost
'doletela' z vena:
da bo Lujzijana
v asfalt oblečena.*

*Takova bo cesta
od Karlovca do Skrada,
pa preko Kupjaka
se do Reke – grada.*

*Cesto od asfalta
dobilo bo selo,
kamanja ni blata
na nje ne bo belo.*

*Bara je već čula
da so "glavne" rekle
sê zavoje oštre
da bojo odsekle.*

*Mihelčićevo hišo
bojo zaobašle
i od Matkoviča
dulu ravnu zašle*

*'A kaj je to asfalt,
za nj još nison čula?'
Reza praša Baro.*

⁸⁰ Zadržan je izvorni oblik rasporeda kitica.

*'To je nekaj novo',
odgovarja ona,
'i jaku je trdu
ko da je z betona!'*

*'Puno se me tega
rekla, draga Bara.
da l bon to doživela?
sej znaš da son stara!'*

*'Obadve još bomo
vidle novo cesto,
a na groblje naj nas
čaka naše mesto.'⁸¹*

Druga pjesma Đurđice Asić Klobučar, *Brige radi ceste*, smještena je pak u vrijeme prije otvorenja autoceste Rijeka – Zagreb, koja se s uzbuđenjem čeka (Asić Klobučar 2002: 18). Razlog za to je velik broj teretnih vozila koji prometuju Lujzinskom cestom tijekom radnog tjedna i luksuznih automobila tijekom vikenda. Promet na Lujzinskoj cesti je u to vrijeme bio pojačan pa je lokalnom stanovništvu sprječavao obavljanje svakodnevnih aktivnosti, čak i prijelaz ceste na drugu stranu. Pjesma izražava nadu u obećanje autoceste koja će stati na kraj njihovim strahovima.

Brige radi ceste

*Sê so nanhiše predrmane dobro
i jedva na nogah stujijo.
Kamionof teških i njihe kilaže
naše se hiše bujijo.*

*I sê se drma, klepeče i zvoni
ka se juriša čez naše selo.
Di daske z gason gore i dule,
to in je sagdanje delo.*

⁸¹ Z vena – izvana; dulu – dolje; prašat – pitati; sej znaš – pa znaš; naj nas – neka nas; čakati – čekati.

*Somo za vikend mrva je mera,
al onda prhaja nevolja druga:
kolona autof luksuznih, lipih
po dva kilometra kojput je duga.*

*I onda ne moreš projt preko ceste,
ni f cerkof dospet na strano drugo,
pa moraš čakat po frtalj vure,
a to je štentanje tešku i dugo.*

*Glavna sezona naša je briga!
Glavna sezona nas plaši!
O, kada bo nova cesta gotova
pa da prestanejo sî strahе naše?!⁸²*

Analiziranjem afektivne dimenzije ljudskog iskustva, pokazano je kako se prostor Lujzinske ceste i njezine okoline pretvara u afektivni krajolik. Prostor te infrastrukture djeluje na ljude afektivno, izaziva emotivne i afektivne reakcije koje putnici, putopisci, stručnjaci i lokalno stanovništvo kroz putovanje, kretanje, ono što vide i osjećaju izražavaju govorenjem i pisanjem o tome, ali i načinom na koji to čine. Kroz te različite prakse i predodžbe o Lujzinskoj cesti, značenja se upisuju u prostor infrastrukture, oblikuju ga te on postaje simbolično mjesto, a afekt prenosi na druge.

⁸² *Sê so nan* – sve su nam; *predmane* – potresene; *bujijo se* – boje se; *mrva je mera* – malo je mira; *prhaja* – dolazi; *f cerkof* – u crkvu; *frtalj* – četvrt; *štentanje* – gubljenje vremena; *sî* – svi.

5.2.2. O brani i Lokvarskom jezeru sa sjetom i radošću

Iako mlađi od Lujzinske ceste, brana na Lokvarki s Lokvarskim jezerom jednako je perspektivni infrastrukturni projekt, no ideje, stavovi i osjećaji lokalnog stanovništva povezani s njime su međusobno različiti. Afekt u vezi s branom i jezerom proizlazi iz materijalnosti prostora izgrađenog objekta brane i umjetnog jezera, te tim infrastrukturnim projektom izmijenjene okoline, što se ponajviše manifestira kroz sjećanja lokalnog stanovništva, a posebno prilikom isušivanja jezera kada je ponovno otkrivena stara Lujzinska cesta i ostaci kuća nekadašnjih naselja. Sjećanja i iskustva povezana s branom i jezerom vežu se uz tri razdoblja: vrijeme prije gradnje brane, vrijeme gradnje brane i vrijeme nakon izgradnje, uključujući i vrijeme kada se zbog održavanja pogona jezero isušilo. U tom posljednjem razdoblju, važne su aktivnosti i prakse lokalnog stanovništva povezane s očuvanjem sjećanja, a kroz koje se potencira djelovanje afekta, odnosno pobuđuje afekt kod drugih ljudi. Poglavlje kronološki slijedi navedena razdoblja, a značenja na tri razine – pojedinac, zajednica i (bivša) država – provlače se kroz sva, te na kraju poglavlja izdvajam dodatne primjere koji te tri razine ilustriraju.

Provedeni intervjui i jedno izdanje *Lokvarskog zbornika* (2004) temelj su za analizu iz kojih sam iščitala osobne stavove, iskustva i značenja prostora jezera, no sjećanje koje proizlazi iz njih kao autobiografsko, dio je društvenog sjećanja. Naime, u društvenom sjećanju pojedinci su ti koji se prisjećaju i govore o prošlosti, no društveno sjećanje nadilazi individualno, ono je povijesno i društveno uvjetovano te ga dijele pripadnici istih grupa ili zajednica (Halbwachs prema Coser 1992: 22). Sjećanja pojedinaca različita su u intenzitetu, a svako pojedino sjećanje je aspekt društvenog koje je podložno promjenama i ovisi o kombinaciji društvenih utjecaja (ibid.).

Kada su se nakon Drugog svjetskog rata protjerani stanovnici općine Lokve vratili, neki su obnovili svoje kuće, neki su kupili zemljišta na prostoru koje se neće naći pod jezerom, neki u mjestu Lokve, a ostali su dobili isplatu za svoja zemljišta koja će se planski potopiti gradnjom brane i stvaranjem akumulacijskog jezera (Glad 1997:101). Predodžbe o planskom ili prisilnom iseljavanju stanovništva su među kazivačima različite. Iako sama riječ „prisilno“ podrazumijeva nešto nametnuto, na prvi pogled ne čini se da može imati pozitivna značenja. Međutim, pokazalo se da je kod kazivača prisutna predodžba o planskom iseljavanju kao nečemu što je u širem smislu i dugoročno pozitivno: stanovnici su dobili isplatu te su imali priliku osigurati si život bliže urbanoj sredini. Većina ih odlazi u Primorje i urbana središta u

Hrvatskoj: Rijeka, Karlovac i Zagreb. Na pitanje misli li da su ljudi bili zadovoljni kompenzacijom, odgovor kazivačice je bio:

Ja mislim da jesu! Svi su napravili dole kuće, oni vam svi imaju Donja Vežica, Draga, Sv. Ana,⁸³ to su vam sve ljudi odavde, porijeklom. Mogli su si još i bolje napraviti. To su bile prave kuće. Ne znam ako ste vidjele, ovdje su bili drvene kuće, to su ljudi gore živjeli, a dolje je bila štala. To ih je grijalo, ali su imali i blago i mlijeko. (...) Pa ljudi su jedva čekali da otiđu odavde. Tu vam je bilo jako teško živjeti. Oni su radili u Rijeci. Ljudi su si našli posao i tako, nisu više tako teško živjeli kao tu. Šumski radnik bit', to je jako težak posao. Poslije rata su sva sela iselila, nije samo Mrzla Vodica. Samo što su oni bili sretni pa su bar dobili isplaćeno, pa su mogli nečim' započeti. (...) To vam je zbog potrebe. Trebalo je napraviti tu hidroelektranu. Sad' ne bi, sad' bi se ljudi već bunili. Onda se nitko nije bunio. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Drugi intervjuirani su imali slične odgovore:

Mogu reći da su ljudi bili maksimalno obeštećeni, što se toga tiče, da su si neki koji su bili bliže Lokvama napravili kuće, par njih, tu u Lokvama, da je većina njih otišla za Rijeku, odnosno Trsat,⁸⁴ to im je bio glavno. Rijeka je onda još bila relativno mala, mislim... Tako da su uglavnom svi pokupovali kuće na tom', sušačkom dijelu, ne u Rijeci, nego baš na Sušaku i da su se vrlo dobro snašli i da nije bilo nekakvog, barem ja nisam osjećala nekakav otpor, iako se ja sjećam da sam ja hodala na Mrzlu Vodicu kao dijete dok se brana počela radit', znači '53. pa tu negdje prije nego se potopila, ja sam tu zadnji puta išla pješice starom Lujzijanom do stare mame (bake, op. a.), sa mojom mamom. Gradnja je dočekana s dosta velikim entuzijazmom, i s nekim obećanjima, iako je jedno selo, Mrzla Vodica, praktički umrla, doslovce. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Kad dugoročno gledaš, onda je to bilo dobro. Ne radi poplava, poplava nije bilo, to je rječica, nije to neka rijeka, to je Lokvarka, ali su ljudi dobili dobro obeštećenje od države. A to je bilo vrijeme kad' se moglo dobiti u Rijeci za bagatelu zemljište. I ljudi su dobili novce, kupili su terene, napravili kuće. I sad' kad' gledaš dugoročno,

⁸³ Kwartovi u Rijeci.

⁸⁴ Kwart u Rijeci.

ovo danas, ovako. Tako i tako su sva naša sela prazna. Vi imate danas ovdje, općina ima 36 sela i zaselaka od toga ih je, ja mislim, 15 prazno. Sve kuće stoje, održavane, pokošeno oko njih, voće kol'ko-tol'ko pobrano oko njih, ako ne pobere medvjed. Ista se stvar desila, ali postupno. Tamo se odjedanput to desilo i oni su to prošli i to je to. S time, samo ako gledamo 'Ja bi ostao', 'Ja bi živio', 'Ja bi...', šipak bi živio, desilo bi se ovo što se desilo. To kad' gledamo, sad' kad' se to desilo, a u ono vrijeme nije bilo ugodno, nije ti zgodno kad' si tu rođen, živiš, i sad' ti kažu moraš se odselit' odavde. Pa bez obzira da ti daje zlatnu kuću, nije ti baš ugodno. Kad gledamo, povijesno, dugoročno, nikakva tragedija. (Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice)

I njima su napravili nove kuće ili su dobili isplatu, uglavnom su dobili nove kuće, pa su neke obitelji i bolje prošle, jer su iz male kućice zemljanog poda, dobili bolju kuću. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Neki od kazivača imaju drugačija sjećanja na razdoblje iseljavanja stanovništva, neki su svjedočili i otporu. Kazivača koji je bio zaposlenik tadašnje Hidroelektrane i jedan od poslova mu je bio rušiti objekte na prostoru koji će postati jezero, upitala sam misli li da je vrijedilo srušiti i potopiti te kuće zbog gradnje brane, pa je rekao: „Sigurno da je vrijedilo, da Tribalj radi!“; pa nastavio:

Pilane su bile tamo. I bilo je uz cestu kuće sve. Sve do Mrzle Vodice. I kad' smo došli na jednu pilanu, nas četiri, rušit', a ovaj kaže da će nas pobit'. Htio nas je sa sjekirom. (...) A bunili se jesu, ali šta će, kad se mora rušit'. Dobili su naređenje. A poslije, zavisi tko je šta htio, da l' je htio kuću il' je htio novac. (Osamdesetogodišnjak, Rijeka)

Na pitanje misli li da je bilo ljudima teško iseliti, odgovor jedne kazivačice je bio: „Da, jako im je bilo teško; da, jako teško“ (Osamdesetogodišnjakinja, Rijeka).

Dakle, značenja koja ljudi kroz svoja sjećanja pridaju prostoru nekadašnjeg naselja, odnosno vremenu prije izgradnje brane, dvojaka su. Prisutna je svijest o tome da je stanovnicima plansko iseljavanje omogućilo jedan novi i bolji početak, dok s druge strane postoje svjedočanstva da su ljudi pružali otpor prilikom rušenja njihovih kuća. Plansko iseljavanje zbog gradnje brane u Portugalu istražila je antropologinja Clara Saraiva (2003). Stanovnici sela Luz zbog izgradnje brane Alqueva 2002. godine također su dobili priliku za bolji život, u novim kućama. Za razliku od slučaja u Gorskom kotaru, cijelo selo preseljeno je na novu lokaciju te je tako zajednica

ostala očuvana. Stanovnici sela Luz su neke rutine morali ostaviti u prošlosti i stvoriti nove, kao i „novu dušu“ sela, piše Saraiva (2003: 129).

Godine izgradnje brane su donijele velike promjene u životu Lokvaraca. Osim prostorne transformacije u smislu velikih i prostranih gradilišta, novoizgrađenog omladinskog sela za smještaj omladinaca, radnika i zatvorenika koji su branu gradili, stvaranje Lokvarskog jezera kao najveću prostornu transformaciju ovog kraja je tek trebalo dočekati. Mladi iz svih krajeva bivše Jugoslavije i inozemstva, sudionici omladinskih radnih akcija (ORA), unijeli su novine u život lokalnog stanovništva, nove načine razmišljanja i ponašanja, a budući da ih je u kratkom vremenu boravilo jako mnogo, mijenjali su i život lokalnog stanovništva. „Štoviše neki od brigadira, ali i ostalih radnika, ostali su u ovom kraju oženivši domaće djevojke te je izgradnja brane bez imalo dvojbe jedan od najbitnijih događaja u povijesti Lokava, pa i Gorskog kotara u cijelosti“ (Krmpotić 2015a: 100). Kazivač je pričao da je takvih slučaja u Lokvama bilo puno.

Bio sam u Jasenicama radio, pa mi je bratić pisao da dovedem što više ljudi ako mogu. Nas dvojica smo došli po snijegu, drugi mjesec, bila je '52. Onda smo došli u Lokve. I odmah zaposlili se. (...) Pih, pa bilo ih je kol'ko hoćete (koji su se oženili s domaćim djevojkama, op. a.). Mi smo se tukli u Lokvama zbog toga. Oni su bili ljubomorni. Lokvarci. Bili su ljubomorni što mi s djevojkama njihovim idemo. Al' mi se nismo bojali. Kad' smo išli na ples, sa biciklima. Nas su čekali s kamenjem kad' smo išli prema Mrzloj Vodici, kamenje su bacali po noći na nas. (Osamdesetogodišnjak, Rijeka)

Sjećanja na samo razdoblje gradnje brane su radosna. Jedna od kazivačica je radila u restoranu za omladince i radnike, pa se s radošću sjeća kolegica s kojima je radila, iz kojih su sve dijelova Hrvatske dolazile, hrane koja se kuhala i posluživala, pa s osmijehom govori: „kako kažemo, kak' se nekad dobro jelo!“; a društveni život nije izostajao:

U menzama, dobro se jelo. Bila je obavezna svaki dan juha, ponedjeljkom je bio fažol i suho meso, a inače kroz tjedan je bila obavezno juha, pa gulaš pa pašta, svašta, tako, paprike, svašta. Dobro se je jelo. Teško se radilo. Za doručak je bio čaj ili bijela kava, onda polpete su znale bit, svašta, dobra je bila hrana. (...) A fažol smo prebiral, ovako, šta je lagano će ić' gore, a šta je teško će ić' dolje. [smijeh] Onda po dnu nismo grabili kad smo dijelili. Tko će toliko fažol prebrati, za toliki narod. To je bilo svaki kazan, 150 litara, možete misliti koliko je to bilo ljudi. A sve se pojelo. Svaki je dobio četvrtinu kruha. (...) Bilo je kino, to je bilo, kako bih rekla,

selo u selu, još jedno. Bio je ples svake subote, bilo je kino. Puno je bilo tih radiona, tih majstora, radnika kojekakvih. (Osamdesetogodišnjakinja, Rijeka)

Zbog održavanja pogona hidroelektrane jezero se periodično mora prazniti. Tako su 2001. godine, kada je iscurilo više od 35 milijuna m³ vode, Lujzinska cesta, dijelovi naselja Homer i Mrzla Vodica te naselje Srednji Jarak ponovno bili otkriveni. Sedamdeset dana je prostor jezera bio suh te su se mogli vidjeti ostaci goranskih naselja nastalih i prije 19. stoljeća, a potopljenih sredinom 20., te stara Lujzinska cesta. Sredinom lipnja 2001. godine jezero je postalo potpuno prazno i moglo se vidjeti kako je nekada izgledalo područje koje je danas pod vodom. Na dnu Lokvarskog jezera, inače dubokog oko 40 m, ostali su temelji kuća te mostovi, rubnici cesta i propusti vode Lujzinske ceste (Krpmotić 2015a: 99).

Lujzijana je na sebi imala te propuste vode, rubnike, sve ovako slagano suhozidom. Oni svi ovako stoje na dnu jezera. Lokvarske zidine su jako oštećene, ovako su razmrvljene, a mrzlovodičke su dosta uščuvane jer je tamo niži vodostaj pa ni bilo tega mrvljenja. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Iako sama ne pamti prostor kakav je bio prije jezera, u razdoblju kada je jezero bilo suho, nekadašnja učiteljica i ravnateljica lokvarske osnovne škole, Mirjana Pleše, okupila je stanovnike nekadašnjih naselja, učenike osnovne škole te druge zainteresirane mještane te su šetali dnom jezera po Lujzinskoj cesti, fotografirali su, zapisivali sjećanja, napravili skice kuća prema sjećanjima kazivača, sakupljali predmete u ostacima različitih zdanja. Isušeno jezero je postalo mjesto sjećanja (franc. *lieu de mémoire*), kako ga definira francuski povjesničar Pierre Nora: bilo koji značenjski entitet, bio on materijalni ili nematerijalni koji je čovjek ili vrijeme učinio simboličkim elementom nasljeđa društvenog sjećanja u nekoj zajednici (Nora 1989: xvii). Dio aktivnosti koje su proizašle iz organiziranog hodanja jezerom i istraživanja mještana, objavljen je u lokalnoj publikaciji *Lokvarski zbornik*, 2004. godine. U *Lokvarskom zborniku* objavljeni su intervjui s ljudima koji su nekada na prostoru jezera živjeli, koji su sudjelovali i u radovima na gradnji brane, a bili su prisutni i u šetnji dnom isušenog jezera. Intervjuirali su ih učenici osnovne škole u Lokvama.

Kazivač koji je u vrijeme gradnje brane imao 24 godine i radio kao tesar kaže:

Ljudi, s kojima sam radio, veselili su se dolasku mladih, jer je to značilo nova poznanstva, prijateljstva, druženja, zabavu. S radom smo započinjali već u 6 sati i radili do 14. Bilo je slobodnog vremena, a rado sam ga provodio u kuglani koja se

nalazila na Delničkoj livadi. (...) Svake subote i nedjelje imali smo ples u omladinskom naselju na Delničkoj livadi. Svirali su omladinci koji su se tu zatekli, a plesali smo rado tango, pa valcer i polku. (...) Upoznao sam tada ljude iz svih krajeva bivše Jugoslavije, i stare i mlade. Imao sam i mnogo prijatelja. (Šafar prema Pleše 2004: 34)

Drugi, koji je sa 17 godina došao s polaznicima Željezničke industrijske škole iz Zagreba, rekao je:

Radili smo po osam sati, a ja sam u vagoniće tovario zemlju za branu. Naprijed je bila mala parna lokomotiva, a za njom niz od mnogo vagonića. Bilo mi je dobro, bio sam s vršnjacima. (...) U naselju smo imali kino, igrali smo nogomet, imali organizirane plesove. Redovito smo pjevali: i kad smo išli na posao, i kad smo išli s posla. Najсреtniji sam bio kada je bila pohvaljena moja brigada. Bili smo tada najbolji. (Tomljanović prema Pleše 2004: 36)

I još jedan, tada dvadesetčetverogodišnjak, radio je kao vozač kamiona:

Sjećanja na vrijeme izgradnje Omladinskog jezera i ljude s kojima sam radio, potvrda su da su mi to bili najljepši dani mog života. Radni dan nam je bio naporan i dug. Radili smo od 6 sati ujutro do 10 sati navečer. Imali smo samo stanku za ručak. Nije bilo slobodnog vremena. Radili smo i subotama i nedjeljama, radili smo s voljom, udarnički, a to znali svugdje gdje je trebalo. (Mrkvičkov prema Pleše 2004: 30)



Slika 48. i slika 49. Rad na gradnji brane (privatni arhiv)



Slika 50. Štab omladinskih radnih brigada svakih 10 dana ocjenjuje uspjehe i dodjeljuje desetodnevnu prijelaznu zastavicu najboljoj brigadi (privatni arhiv)





Slika 51., slika 52. i slika 53. Organizirane su folklorne skupine i sportska natjecanja
(privatni arhiv)

No bilo je i događaja uz koje se vežu žalosna sjećanja.

Teško mi je o tome i govoriti: imao sam prijatelja минера, on je palio mine, a mina je eksplodirala i ubila ga. I danas tugujem za njime. (Šafar prema Pleše 2004: 34)

Sjećam se čovjeka koji je poginuo kod unutrašnjeg tunela LL.⁸⁵ Tada se dogodio odron, a mi smo prokopavali do 18 ljudi koliko se tada nalazilo u tunelu. Spašavali smo ih zrakom kroz ventilacijske cijevi. (Čop prema Pleše 2004: 37)

Ja se sjećam, mi smo bili na stanici kad' se brana gradila, kad' je jedna studentica iz Beograda poginula, kamenje je palo na nju, jedinica, sjećam se kad je jedan vagon, pun cvijeća, svi su je nosili na stanicu, prekrasna je djevojka bila. (Osamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Ljudi koji su nastradali na samom gradilištu, sjećam se k'o danas, jedna djevojka, iz Beograda, jedna studentica, straža i njen lijes, sav pokriven cvijećem. To je bilo kad' su je ispratili. To su neke, evo mene baš sad jeza hvata kad se sjetim nekih detalja koji su se događali. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Iako su radovi na gradnji bili teški, to razdoblje je obilježeno sjećanjima na sretnu mladost. Antropologinja Reana Senjković u svojoj knjizi *Svaki dan pobjeda* ne traži „pravu istinu“ o ORA-ma, no kaže kako su njezini brojni sugovornici ustrajali na tome da na akcije nisu pošli iz ideoloških razloga, nego zbog dobrog provoda (2016: 285). ORA su pedesetih i šezdesetih godina 20. stoljeća u Jugoslaviji označavale gradnju nove zemlje u kojem sudjeluje njezina mladež te nisu bile kao u nekim drugim socijalističkim državama sredstvo društvene opresije, poput Albanije (usp. Dalakoglou 2017: 39-41). Antropolog Dimitris Dalakoglou je zabilježio i jednu kontradikciju za koju kaže da je dokaz fragmentirane modernizacije u socijalističkoj Albaniji: za prosječnog Albanca gradnja cesta je bila obveza, no nije je imao pravo koristiti, budući da je u Albaniji bilo zabranjeno posjedovati automobil sve do 1991. godine (2017: 38).⁸⁶ Slična kontradikcija proizlazi iz odnosa između gradnje brane i lokalnog stanovništva koje je bilo primorano iseliti: iako su morali napustiti kuće, istovremeno su neki od njih upravo gradili objekte koji će njihove kuće i zavičaj potopiti. U istim intervjuima pojavljuju se radosna sjećanja na vrijeme gradnje te ona žalosna i sjetna na vrijeme kada su tamo živjeli. Sjećanja

⁸⁵ Radi se o obilaznom tlačnom tunelu Lokvarka – Ličanka.

⁸⁶ Godine 1969. Albanija je imala oko 2 milijuna stanovnika i 4.000 km cesta, no samo 2.700 vozila motornih vozila za prijevoz putnika i 7.700 kamiona i autobusa (Dalakoglou 2017: 38).

koja su navirala tijekom hodanja dnom jezera za neka su bila bolna, pa čak i za kazivača kojem su dani provedeni radeći na gradnji brani bili „najljepši dani u životu“:

Prošetao sam po dnu i osjetio kako mi trne cijelo tijelo od tuge i sjećanja na mladost koju sam proveo od djetinjstva tamo u našoj kući i našoj pilani sa svojom obitelji. Naradio sam se i naradovao u tom polju. Dirnula su me sjećanja. (Mrkvičkof prema Pleše 2004: 31)

Iako su intervjuirani izgubili svoje kuće izgradnjom brane, pitanja o sjećanjima na gradnju, bila ona radosna ili bolna, izazivali su reakcije, što su učenici i zabilježili. Primjerice: „Drugačiji se sjaj pojavi teti Marici u očima, prepoznala sam ljubav, i tugu, i neku dragost, očito nije lako sjetiti se ljudi i dana svoje mladosti“ (Pleše 2004: 33); i „Tu se moj susjed zamislio, licem mu je prošla sjeta; sigurno se sjetio nečeg posebnog“ (ibid., 34). Svako ovo sjećanje je autobiografsko, što bi prema filozofu Mauriceu Halbwachsu značilo da su navedene događaje ovi pojedinci iskusili sami (Cosser 1992: 24). Međutim, autobiografsko sjećanje prolaskom vremena blijedi ako nije periodički ojačano kontaktima ljudi koji dijele zajednička iskustva prošlosti (ibid.), čemu je podloga bila upravo okupljanje raštrkane nekadašnje zajednice u vrijeme isušivanja jezera.

Mirjana Pleše je o hodanju dnom jezera rekla:

Poslije kad sam ja snimala 2001. jezero i te kazivače koji su bili sa mnom, onda je sa mnom bio sin koji je radio skice kuća, bila je velika grupa šetača, 20 njih, od toga je posle nastala i ta udruga naša...⁸⁷ Pa su sa mnom išli stari ljudi pa je teta Ljubica u svakoj zidini palila svjećicu. 'Te je živila teta Dragica.' 'Te smo si Ivko i ja ofirali.'⁸⁸ Mi kad' smo se šetali onda smo po zidinama kutlali, kopali, pa smo iz zidina, ova moja mlađa kćer, ona je iz svake zidine kamen nosila doma pa si je obilježavala gdje ga je našla. A mi smo malo kutlali i uvijek nešto nađeš, ne možeš ti sve spremit' jer ćeš poginut' od toga. Bilo je zidina u kojima ništa nismo našli. A taj dio Lokava, spalili su Talijani '42. E tu smo našli jer se nisu mogli ljudi vratiti na svoja ognjišta i popraviti kuću jer se već počela brana graditi' poslije rata. A tamo gdje ništa nismo našli, to je zato jer su dobili isplatu pa su im kuću napravili negdje drugdje. Tako... ma čudo jedno čega ti sve nađeš. (...) Sin je morao sve popisivati,

⁸⁷ Radi se o Udruzi Ljubitelja lokvarskih starina osnovanoj 2004. godine.

⁸⁸ *Ofirati* – udvarati.

fotografirati i crtati. Čovjek je pripovijedao na dnu jezera kako mu je kuća izgledala, a ja 'Matija, crtaj!', a Nikolina pita 'Mama, kaj je to?', a ja 'Zemi si, Nikolina, tu žagu'⁸⁹ iz ilovače, zemi žagu i nosi va zavičajnu, zemi, nosi va zavičajnu'.⁹⁰ Ona je imala uvijek ruksak, a sunce žarko peče. (...) Onda je taj moj kazivač koji je svaki dan bio sa mnom, taj Josip, on je u svakoj zidini, tako su debeli zidovi od kamena, a kamen su ljudi vozili s Primorja, ima dva lica ima zid. S ove strane i s one, a u sredini su nasipali nešto, ne znam pijesak, ili tako nekaj radi izolacije, ali samo su vanjsko lice slagali i nutarnje. On je uvijek kopao između. 'Koj kopaš?' Jer je jezero bilo prvi put pražnjeno '58. pa je bilo '68, poslije valda sedamdeset i ne znam koje, i ovo 2001. Da je on onda našao ne znam koliko forinti tu unutra jer je svaka kuća imala kamen jedan koji je bio tajni kamen koji se dao izvuć' van i oni sve što je bilo vrijedno su unutra skrivali radi hajduka da im ne nađu, jer su hajduci u kuće ulazili.⁹¹

Paljenje svijeća u razrušenim i preostalim zidovima kuća kao što se to uobičajeno čini na grobovima bližnjih, i u ovim ruševinama simbolizira svijetlo i nadu kao simbol vjere u vječni život. Pričanjem i prepričavanjem anegdota, događaja, situacija, odnosno sjećanjima, mještani su neslužbeno rekonstruirali život nekadašnjeg sela. Sjećanja su tako lokalizirana na prostoru dna isušenog jezera, a ono je postalo „prostorom melankolije“ (Navaro-Yashin 2009). Bilo da se radi o gradnji brane ili životu na tom prostoru, melankolija proizlazi iz individualnih subjektivnosti i materijalne okoline, odnosno ruševina: „mjesto se osjeća, osjećaji su umješteni, mjesta proizvode osjećaje, osjećaji proizvode mjesta“ (Feld 1996: 91). Uzimanje stvari, pa makar i kamena ili dijela zida kao „suvenera“, čin je kojim će se sjećanje uzeti sa sobom, u svoje domove, kako bi ih podsjećalo na ta vremena te druge naučilo o njima.

⁸⁹ Žaga – pila.

⁹⁰ Misli se na zavičajnu zbirku Udruge Ljubitelja lokvarskih starina.

⁹¹ Umjesto osobnih imena, u ovom kazivanju korišteni su pseudonimi.



Slika 54. i slika 55. Ostaci kuća na dnu isušenog Lokvarskog jezera (privatni arhiv)

Isušivanje jezera djelovalo je na zajednicu na način da se aktivno uključe u obilježavanje povijesti svog zavičaja: da se nekadašnji život u potopljenim naseljima ne bi zaboravio te da bi se sjećanja na njega sačuvala za buduće generacije. Tako su i učenici viših razreda osnovne škole hodali dnom isušenog jezera te zamišljali kako je bilo nekada. Njihovi uradci objavljeni su u *Lokvarskom zborniku*, a koristeći staru Lujzinsku cestu i ruševine stambenih i gospodarskih objekata kao inspiraciju, maštali su o tadašnjem i tamošnjem životu (Pleše 2004: 40-44):

Sunčan je topao ljetni dan, a ja šjećem starom nedirnutom Lujzijanom. Pouzdano znam da je ovakva kakva je sada, bila i prije 200 godina. Zastao sam i zagledao se plavu bistru rječicu Mrzlicu koja dotiče iz smjera Carovog mosta. Mnogo je toga za zapaziti, nikada ne zaboraviti. Uz Lujzijanu se još dobro vide bijeli klesani rubnici. Liče na malo veću stolicu bez naslonjača. Tko ih je klesao? Tko ih je ugradio? (...)

Dugo sam morala čekati da se pojave Lokve stare 100 i više godina, a mrtve više od 50. Od tog dijela Lokava ostalo je mnogo zidina i lijepa, na dijelima ušćuvana, kuća i pilana Hajšetovih. Dok sam šetala ispražnjenim jezerom vidjela sam mnoge zidine. Sretna sam što sam imala jedinstvenu priliku vidjeti što je ostalo i tako maštati kako su izgledale njihove kuće i pilana. Ostali su samo dijelovi zidova sazidani od uspravnog glatkog kamenja. Rubovi su dobro opstali pred najezdom vode i leda svih ovih godina. Kuća je očito bila velika, ali sigurno i bogata. Mogu se zamisliti u njihovoj kući. Unutar 4 zida bilo je puno prostorija u prizemlju. A tek na katu! Tko zna gdje je bio krevet, gdje su stajale police, a na njima posude za sol, papar, šećer? Tko zna koji su ljudi gradili kuću, koliko ih je svojim rukama slagalo kamen po kamen. (...)

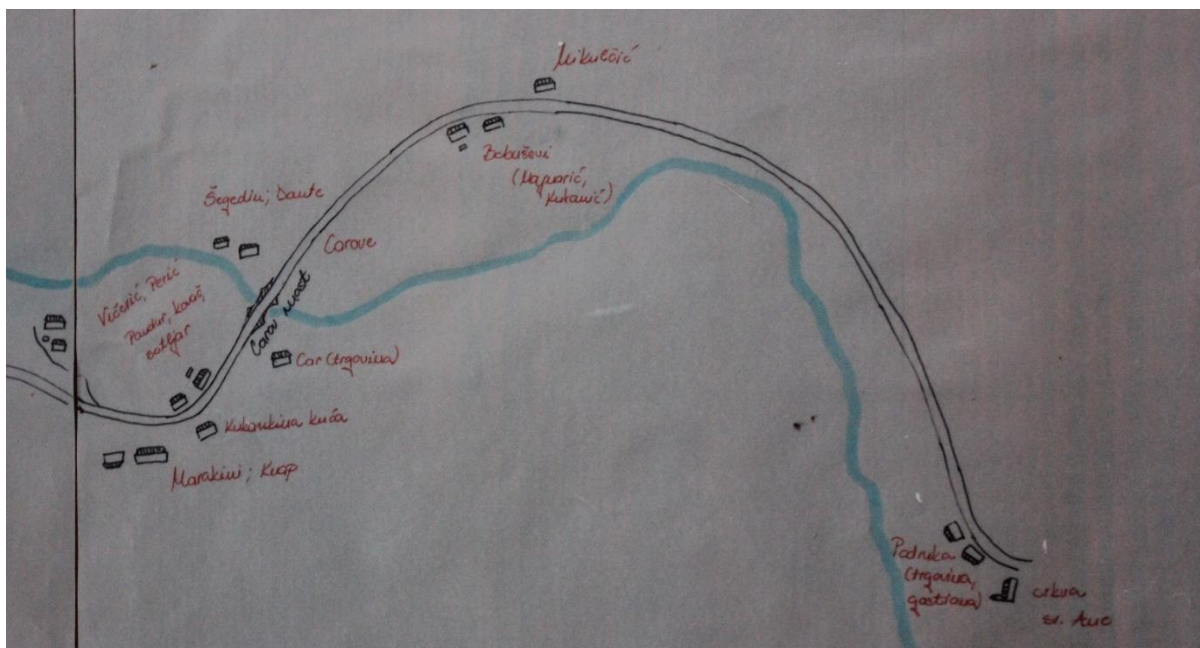
(...) Tada mi je za oko zapeo kameni vijadukt za kojeg sam u početku mislila da sam ga već negdje vidjela. Kada sam se približila, shvatila sam da to nije moguće jer to je most koji je sve ovo vrijeme bio pod vodom. Tog ljepotana nikada ranije nisam mogla vidjeti ne samo ja, nego čak ni moji roditelji. Napravljen je od bijelog klesanog kamenja složenog u besprijekoran luk. S podzida je već počelo otpadati i pucati manje kamenje. To mu je učinila voda. (...) Most se činio živ: rubove su obrasli trava, korov i nekakvo bilje koje se zbog vrućine već osušilo, a nije ugodni ni mirisalo. Ispod vijadukta u blatnoj vodi bilo je ostataka glatkih grana i kamenja.

Unatoč životu sve je bilo tužno. Činilo se napušteno i bez ljudi. Zamišljala sam kakav je taj vijadukt bio prije dvjesto godina. (...)

(...) Spustio sam se niz branu i zakoračio Lujzinskom cestom. Prepoznavao sam krajolik iznad ceste, divio sam se zagonetki pod cestom, otkrivao sam čije su to kuće bile, gdje su im bili vrtovi. (...) Pokušao sam maštom iz ruševina uzdići kuće. (...) Brine me je li im bilo teško napustiti svoj dom. Jesu li živi stanovnici ovih kuća? Hoće li doći obići svoje uspomene, a meni povjeriti svoja sjećanja? (...)

(...) Stojim u Srednjem jarku i mislim: kad bi cesta znala govoriti, rekla bi mi da su to zidine Velebitove birtije. Naslućujem da je to bila velika kuća. Vidim ostatke zidina ukopane u brdo, vidim ostatke podzidanog podruma – hladionice piva. Do terase, prekrivene debelim slojem mulja, vode dobro ušćuvane stepenice. Tu smo zaista odmorili i popili piće. Osvježili smo se kao naši stari prije više od 50 godina. Doživio sam nešto izuzetno: ja sam ljeta 2001. godine na pijači u gostioni 'Velebit' i zato sam posebno sretan. (...) I lako sam zamislio kako je bilo kad je još bila živa i mlada Lujzinska cesta.

Mirjana Pleše je, dakle, potaknula i stariju i mlađu populaciju da na organiziran način sačuvaju od zaborava dio lokalne povijesti koji je povezan s izgradnjom infrastrukture, Lujzinske ceste i brane. Sa svojim suradnicima i učenicima okupila je nekadašnje stanovnike sada potopljenih naselja, sudionike ORA, proveli su intervjuje, fotografirali, sakupljali predmete, napravili popis kuća i pilana te tlocrt potopljenog prostora. Rekla je: „ljubav prema potopljenom dijelu Lokava, koju sam osjetila u sjećanjima kazivača od kojih sam učila o tom vremenu, obavezala me učiniti daljnji napor u očuvanju od zaborava“. Tako je koordinirala i postavljanje nekoliko izložbi o gradnji brane, ORA i potopljenim naseljima, a iz čega će imati priliku učiti o svom zavičaju i mlađe generacije te posjetioci. Zbirka i izložbe, uz publikaciju *Lokvarski zbornik* u kojem su objavljeni intervjui, učenički sastavi i fotografije prostora ispod današnjeg jezera, medij su za prenošenje društvenog sjećanja i afekta. Prema Halbwachsu, društveno sjećanje je stimulirano na indirektno načine: kroz čitanje ili slušanje o prošlim događajima, gledanje fotografija te njihovo obilježavanje, dok se osoba tih događaja ne prisjeća izravno (Coser 1992: 23-24).



Slika 56., slika 57. i slika 58. Mirjana Pleše pokazuje tlocrt naselja sa ucrtanim stambenim i gospodarskim objektima, prezimenima stanovnika, starom Lujzinskom cestom i potocima (fotografirala Morana Jarec 21. svibnja 2015. godine)

Brana ima i životna značenja u životima pojedinaca. Naime, kako je već spomenuto da su radnici na brani oženili domaće djevojke, u terenskom istraživanju naišla sam upravo na dva takva slučaja. Pedesetogodišnjak iz Rijeke i pedesetogodišnjakinja iz Mrzle Vodice izjavili su potpuno istu rečenicu: „da nije bilo brane, ne bi bilo ni mene“.

Naravno da su ti isti inženjeri, tehnološko osoblje i radnici tijekom građenja, u slobodno vrijeme imali društvene, zabavne i sportske aktivnosti, u tom smislu su komunicirali, družili se s lokalnim stanovništvom tog kraja. Iz jednog takvog susreta, i kasnije i druženja, desila se jedna konkretna ljubavna veza, koju ću spomenuti upravo zato jer sam ja osobno kasnije rezultat te ljubavne veze, moje majke i oca koji je radio na brani. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Njihova priča je slična, oboje su rođeni u svojim domovima u Lokvama i Mrzloj Vodici, a ne u rodilištu, i to ističu. Oboje se bave poslom koja je na neki način povezan s vodom. Iako on kaže da je to splet okolnosti, ona ističe da joj je voda, govoreći o Lokvarskom jezeru, „prirodna stvar“.

Pa dobro, to je splet okolnosti. Završio sam građevinu u Rijeci, radio sam kao programer i onda se ukazala prilika u toj vodoprivredi i bavim se tim vodograđevnim radovima i tak'. Splet okolnosti. Iako, baš zadovoljan sam sa poslom i tim', po terenu sam, tako da mi je baš lijepo upoznat' malo krajeva i ljepota koje netko ne vidi za cijeli život. (Pedesetogodišnjak, Rijeka)

Ja sam htjela matematiku studirat', ja sam jako voljela te prirodne znanosti. Onda sam htjela u Zagrebu studirati, ali nije bilo lako, to je koštalo, a već je brat studirao. Onda sam građevinu upisala u Rijeci i odmah sam se odlučila za hidrotehniku, za taj smjer, to meni voda, to mi je prirodna stvar, valjda jer sam rođena na vodi, sve vezano mi je uz vodu nekako... I taj svoj posao jako volim. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Na razini zajednice, brana i jezero ima različita značenja. Projekt izgradnje brane u Lokvama je dočekan s velikim entuzijazmom i ponosom, kao što su kazivanja pokazala. Lokve su postale domaćin ORA koje su osim na izgradnji brane radili i na izgradnji zamjenske, nove Lujzinske ceste. Iako neki smatraju da su Lokve i Mrzla Vodica izgradnjom brane i potapanjem te velike površine doline Lokvarke, nekadašnjih naselja i Lujzinske ceste mnogo izgubila, da su uništena i da su umrla, drugi smatraju da vrijednost projekta nadilazi potapanje „nekoliko kuća“, a da bi stanovnici ionako iselili, „kao i cijeli Gorski kotar“. U *Lokvarskom zborniku* zabilježeno je da poneki smatraju „da su Lokve izgradnjom jezera dobile, i to u turizmu, u gospodarstvu, proizvodnji električne energije i u zapošljavanju“ (Čop V. prema Pleše 2004: 37), dok drugi ne dijele to mišljenje:

Lokve i Mrzla Vodica su mnogo izgubile izgradnjom jezera. Prekinuti su im razvoj i izgradnja. Ljudi su od tada počeli napuštati Lokve i one su umjesto da rastu, postajale sve manje. Nitko nije dobio puno, a Lokavarci su samo izgubili. (Mrkvičkof prema Pleše 2004: 31)

Mislim da samo selo Lokve nisu izgradnjom brane na Lokvarki dobile ništa. Izgubile su prekrasnu rječicu Mrzlicu, bistru i čistu, punu klenova, pastrve i rakova. (Šafar prema Pleše 2004: 35)

Za neke, projekt izgradnje brane nadilazi zajednicu. U navedenim kazivanjima provlači se veliko značenje projekta gradnje brane kao značajnim cijelu bivšu državu, Jugoslaviju, a što se događa baš u njihovom selu. Gradilišta u Lokvama donijela su velike promjene, piše Mirjana

Pleše u *Lokvarskom zborniku*: razvoj tehnologije, poboljšanje kvalitete života, dolaze i provjeravaju svoje znanje i stručne sposobnosti vrsni mladi domaći stručnjaci, a svjetski posjećuju i uče od domaćih (2004: 29). Baš kao i kod Lujzinske ceste i njezinih graditeljskih elemenata, afekt proizlazi iz fizičkih karakteristika i samog projekta brane. Opet kao kod Lujzinske ceste, u smislu ponosa i divljenja, i projekt brane se uspoređuje s drugima.

Što sam uspio saznat', kad smo kod Lokava i brane, (...), tako upravo taj tip velike brane bio je jedinstven u svijetu, bila je svega još jedna takva brana, čini mi se, na Filipinima. Bili smo tada, već u svijetu... (Šezdesetogodišnjak, Mrzla Vodica)

Govoreći o nacrtima projekta, jedna kazivačica ih je okarakterizirala kao „savršenstvo“: „Kad' nije bilo ni kompjutera, niti ničega, ručno crtani, toliko savršeno da ti pamet stane“ (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve). I sljedeće kazivanje je ilustracija velikog značaja samog projekta kao i značaja za državu, a u njemu kazivačica Lokvarsko jezero kao umjetnu akumulaciju uspoređuje s akumulacijom Bajer, a kako bi dočarala njegovu važnost i vrijednost u proizvodnji električne energije:

Nema akumulacije u svijetu a da nešto ne potopiš i ništa posebno tu nije stradalo osim kuća i ljudi su svi, dapače, dobili zamjenska zemljišta, a inače bi svi odselili i sve bi propalo. Vidite ove kuće, ovo gore je predselo bilo, ono nije bilo selo Mrzla Vodica, to je kao zaselak, kao predgrađe, tako to je bilo predselo i tu je bio centar, e, a centar nije bio ni potopljen, ni crkva, ni dom, ni škola, ništa se nije potopilo, sve bi ruševine ostale i sve zapuštene kuće kakve su gore, ljudi bi isto odselili jer tu nisu imali od čega poslije živjeti. Ako se struka sluša, ovaj projekt je čista struka. To je minorno dvadeset kuća naspram značaju.⁹² To je život za život, to nije bez veze. To je trebalo, nego šta. (...) Znači, to je bio začetak stvaranja naše energetike. Time i sveukupnog ekonomskog i kulturnog preobražaja naše zemlje. To je sve bilo u cilju ekonomskog razvitka, tehnološkog razvitka, obnove, bez struje, nema ničeg', sve bi zastalo. (...) A da dobijete dojam šta je to, evo i knjižica sa svim presjecima, hidraulikom... Ali imam ja nacrt stari koji sve govori, o tom projektu, taj projekat je dakle ovo, gledajte vi ovo kako se to radilo [s uzbuđenjem], to je stari nacrt, to su presjeci terena, ovo je Križ potok koji se isto trebao napraviti, ali se nikad nije napravio, no to je manje bitno, on se puni i prazni sve kroz ovo jezero, sve od

⁹² Misli se na 20 kuća u Mrzloj Vodici, iako ih je ukupno potopljeno više, prema kazivanjima 69.

Risnjaka, od izvora Mrzlice ide... Puni se ovo jezero, to je najveća i najdublja akumulacija, ogromna, to je ova brana u Lokvama, iz nje ide, isto, tunel opskrbeno-tlačni, u jezero Bajer, a to je u Fužinama, to je puno manje, [s uzbuđenjem i povišenim tonom] gledajte vi kako je ono plitko, u odnosu na ovo, vidite, po kotama, tu su vam kote dubine jezera, a ovo je plitko i nikakvo. Najviše se u turizmu protežira, a ustvari je to jedna vrlo mala i nikakva akumulacija. A onda ono puni Bajer, onda ide opet ogromni veliki cjevovodi i tu strmoglavo se spušta i tu se daje ta snaga i onda se dolazi do Triblja. Gledajte pad. I tu se snaga za proizvodnju struje radi i sve je to bilo u funkciji razvoja bivše Juge. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Upravo *Život za život* je i naslov neobjavljene pjesme jednog od inženjera na izgradnji brane, a koju je napisao za prigodu obilježavanja 25. godišnjicu izgradnje. Pjesma je sačuvana u obiteljskom arhivu, a govori o 25 stradalih tijekom radova. Drugi život u naslovu je projekt brane, kao što kazivačica kaže „bez struje, nema ničeg, sve bi zastalo bez električne energije“.

Povodom 25. godišnjeg jubileja HE „N. Tesla“ (Vinodol)

Život za život

Prošlo je dvjestipet ljeta

Od našeg početka

Pijuci, lopate, kamioni i lokomotive

Kopale su i vozile

A brane su rasle k'o gljive!

Banijska brigada preko noći

Svu glinu u branu natoči

Pero, Dane i Huso sa golim rukama

Guraju i kroče, rekordi niču,

A znoj i blato na licu

Rukavom odmiču.

Objekt se gradi i raste

Al' ima ih točno toliko

*Koliko i sada ljeta – dvajestipet,
Koji su dali svoj cvijet*

Život za život!

Znao sam jednu studenticu blagoga osmjeha

Iz beogradske brigade

Ono jutro sa njom pričah

Podbila svoje krhko tijelo

Ispod kamene stijene

I ne vidje kako se komadine pokrene

I zauvijek zatvori njene krupne crne oči!

Život za život!

Svuda oko nas puno cvijeća

No sjetimo se danas i njih

Da nam bude ova slava veća!

Prostor brane na Lokvarki i Lokvarskog jezera zaista je obilježen heterogenošću značenja te se provlači od osobnih značenja, preko značenja za lokalnu zajednicu do nacionalnog. Iako su kazivači pretežito govorili da plansko iseljavanje te potapanje naselja i ceste nije „nešto strašno“, za one koji su nekada živjeli u naseljima koja su potopljena, prostor jezera je mjesto sjete i nostalgije na svoje djetinjstvo. Sjećanja na vrijeme gradnje, izuzev na smrtne slučajeve i ozljede koji su se događale prilikom radova, radosna su. Iako su u pitanju bili vrlo teški fizički radovi, ta radosna sjećanja se uglavnom vežu na sklapanje novih prijateljstava, sportska natjecanja, izlaske, druženja, natjecanja u što bržem izvođenju radova i dobroj zabavi pri tome.

I sad ti ja stavim tu izložbu, vidiš curu, prekasnu curu ima drvenu karijolu⁹³ punu kamenja. 'Zašto se smije?', pitaju djeca. 'Pa zato jer je sretna.' 'Pa šta je sretna kad vozi karijolu?' E, oni ne mogu kopčati da... A tuširaju se tako da imaju kantu za

⁹³ *Karijola* – kolica na dva ili jedan kotač, s dva ruda, gura ih jedna osoba, a služe za prenošenje tereta.

*zalijevanje i tako jedan drugog polijevaju i tuširaju se. Reču oni 'Ona je bedasta!
Ona vozi karijolu punu kamenja i smije se.'* (Mirjana Pleše)



Slika 59. Izložba organizirana 2015. godine (privatni arhiv)

Projekt izgradnje brane, sama brana, prostor Lokvarskog jezera u svim svojim fazama – od nekadašnjih naselja, preko gradnje brane, pa do samog postojanja jezera u krajoliku te njegovog periodičnog isušivanja – izaziva afekt kod lokalnog stanovništva. Društvene prakse organizirane oko isušivanja jezera, poput postavljanja izložbe o gradnji brane i nekadašnjim naseljima, ali i dokumentiranje, fotografiranje, zapisivanje, intervjuiranje, uzimanje „suvenera“, paljenje svijeća, pisanje o tome i zamišljanja kako je bilo nekada, izazivaju afekt kod onih koji nisu bili svjedoci vremena ni nekadašnjih naselja ni gradnje brane. Njihove prakse i narativi pokazuju da dijele i jedne i druge osjećaje – nostalgične i radosne.

5.4. Infrastruktura u turističkoj ponudi

Turistički sadržaji povezani s Lujzinskom cestom i Lokvarskim jezerom, kako oni u prošlosti, tako i aktualni, ali i oni neostvareni, su raznovrsni. Obje ove infrastrukture u literaturi i kod lokalnog stanovništva označavaju neiskorišteni turistički potencijal. One nude mogućnost razvoja niza turističkih sadržaja koji nude autentično iskustvo, povezanost s lokalnim sredinama i prirodom, rekreaciju, materijalnu i nematerijalnu baštinu. Međutim, nedostatak financijskih sredstava i nezainteresiranost lokalnih samouprava uzrokuje osjećaj izoliranosti i zaboravljenosti od institucija. Unatoč tome, postoji veliko zalaganje i nastojanja lokalnog stanovništva da Lujzinska cesta i Lokvarsko jezero postanu turistička ponuda kako bi privukli turiste i oživjeli prostor. Te aktivnosti ne treba promatrati samo kao nastojanja da se stvori turistička destinacija nego kao proces pri kojem lokalno stanovništvo ponovno promišlja svoj vlastiti lokalni identitet.

Lujzinska cesta svojim tradicijskim, graditeljskim, možemo reći i spomeničkim, vrijednostima, te prirodom koja je okružuje predstavlja, dakle, neiskorišteno turističko blago. Iako je razvojem tranzitnog turizma područje oko Lujzinske ceste poprimilo fizionomiju turističke regije, unatoč velikom turističkom prometu, prostor oko prometnice, nije postao funkcionalna regija: „na trasi ceste nisu podignuti nekomercijalni objekti poput uređenih parkirališta i njihove opreme (označena parkirna mjesta, sanitarni čvorovi, igrališta, stolovi i klupe na otvorenome), kao ni kompleksniji prateći uslužni objekti“ (Knežević i Grbac Žiković 2013: 124). S druge strane, kada ne govorimo samo o tranzitnom turizmu nego i razvijanju kulturne baštine koja bi bila iskorištena u turističke svrhe, već petnaestak godina provode se aktivnosti koje se naslanjaju na Lujzinsku cestu kao okosnicu razvoja turizma, sa svojim materijalnim i nematerijalnim sastavnicama, a koja bi bila dio i tranzitnog i destinacijskog turizma. Suvremeni se turizam, u potrazi za novim turističkim atrakcijama i novim turističkim proizvodima, sve više okreće izvedenim turističkim atrakcijama – *kulturnim rutama* – turistički posebno opremljenim stazama, putovima ili cestama, kojima se kreću tematski opredijeljeni turisti (Kušen 2013: 37). Kulturnu rutu, kako je definiraju autori *Priručnika za upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama*, je „fizički opipljiva dionica u prostoru koju definira inventar materijalnih i nematerijalnih, kulturnih i povijesnih elemenata, povezanih tematski, konceptualno ili definicijom, kao i identifikacijom lokacija postojećih kulturnih dobara, povezanih u točkastoj, linearnoj ili regionalnoj strukturi; koji unutar jedinstvenog konteksta rute tvore obilježenu i interpretiranu kontinuiranu cjelinu“ (Androić et al. 2012: 7).

Godine 2006. godine Udruga Lujzijana pokrenula je razvojni projekt naziva *Lujzijana i Karolina u mreži europskih kulturnih i turističkih putova* čiji je osnovni zadatak razvijati turističku rutu oko koje će se povezati pojedine turističke cjeline od Opatije, Rijeke, Bakra i Gorskog kotara do Karlovca (Androić 2007). Ministarstvo kulture Republike Hrvatske dalo je prijedlog da Lujzinska i Karolinška cesta budu pilot-projekt *Kulturnih putova jugoistoka Europe*, kojeg je 1999. godine pokrenula Međunarodna komisija za spomenike i spomeničke cjeline (engl. *International Council on Monuments and Sites – ICOMOS*) iz Bugarske. Mogućnost turističke revalorizacije Lujzinske ceste dobivena je izgradnjom autoceste Rijeka – Zagreb, a time i brži razvoj područja kojim prolazi te gospodarski oporavak, piše *Sušačka revija* 2007. godine (ibid.).

Tijekom 2007. i 2008. godine Institut za turizam proveo je projekt turističkog vrednovanja Lujzinske ceste pod naslovom *Lujzijana kao kulturno-povijesna atrakcija*, naručitelja Udruge Lujzijana koja je prepoznala da „vrednovanje ove prometnice i šireg prostora kroz koji prolazi može poslužiti za bolje tržišno pozicioniranje Gorskog kotara te za sustavnije organiziranje ponude u ovoj mikroregiji sa ciljem generiranja većeg turističkog prometa koji bi potaknuo srednje i malo poduzetništvo u turizmu, otvorio nova radna mjesta, smanjio osjećaj izoliranosti stanovnika Gorskog kotara te afirmirao njihov kulturni identitet“ (Kušen i Tomljenović 2009: 68-69). I autori ove studije ističu kako trasa Lujzinske ceste ima po cijeloj svojoj dužini „savršeni cestovni prometni servis“ – autocesta Rijeka – Zagreb koja omogućava pristup Lujzinskoj cesti preko svojih čvorišta (ibid., 69). Institut za turizam je u svojoj studiji analizirao materijalne sastavnice Lujzinske ceste kao potencijalne i realne atrakcije, poput graditeljskih atrakcija, uslužnih i ugostiteljskih objekata (koje, doduše, je potrebno rekonstruirati), miljokaza, mostova, cisterni, drvoreda, vidikovaca itd.; atrakcije uz trasu Lujzinske ceste, poput Lokvarskog jezera, Spilje Lokvarke, Park šume Golubinjak, Zelenog vira, Kamačnika, Frankopanskog dvorca u Severinu na Kupu itd.; te naselja kao ruralne atrakcije, a navodi se da atraktivnost Lujzinske ceste čini i njezin nematerijalni kulturno-povijesni segment (ibid., 70-78), poput načina njezine izgradnje, njezinih graditelja, povijesne priče vezane uz gradnju i uporabu ceste, te načinu života (usp. Kelemen i Lončar 2011). Iako autori ističu kako se neke materijalne sastavnice trebaju obnoviti, smještajni kapaciteti prilagoditi te kako Primorsko-goranska i Karlovačka županija trebaju uložiti mnogobrojne kreativne i financijske napore, predviđaju da će do 2012. godine Lujzijana „biti prvi potpuno integriran kulturno-turistički itinerar; Lujzijana će biti prepoznatljiv *turistički proizvod* Hrvatske, koji će svoju

prepoznatljivost graditi na kvalitetno organiziranoj kulturno-turističkoj ponudi, profesionalnom sustavu upravljanja itinererom te kvalitetnim turistički uslugama“ (ibid., 81).

Godine 2014. Udruga Lujzijana ostvarila je suradnju s Institutom za antropologiju, Arheološkim muzejem u Zagrebu i Općinom Kočevje u Sloveniji, kako bi prijavila projekt pod naslovom *Povijesne ceste i putevi Gorskog kotara i Kočevskog kraja* za financiranje iz Instrumenta pretpristupne pomoći (engl. *Instrument for the Pre-Accession Assistance – IPA*) prekogranična suradnja Hrvatska – Slovenija. Sljedeće godine, postavši Zadruga Lujzijana,⁹⁴ osmislili su projekt pod nazivom *Povijesni putovi i ceste Gorskog kotara – kulturne rute* s namjerom povlačenja financijskih sredstava iz Europskog poljoprivrednog fonda za ruralni razvoj (engl. *European Agricultural Fund for Rural Development – EAFRD*) s mogućnošću integriranja u međunarodne kulturne rute. Cilj projekta je razviti mrežu regionalnih kulturno-turističkih puteva koju će unutar jedinstvenog tematskog konteksta, goranskih povijesnih putova, definirati inventar regionalnih povijesnih prometnih pravaca te materijalnih i nematerijalnih, kulturnih i povijesnih povezanih elemenata (*Strategija razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.* 2015: 100).

Ovo su samo izdvojeni primjeri pokušaja pretvaranja Lujzinske ceste u turistički proizvod koje je započela jedna lokalna udruga. Čelni čovjek Zadruga Lujzijana je rekao:

Cilj nam je privući što veći broj vlasnika obiteljsko-poljoprivrednih gospodarstava, turističkih lokaliteta i svih ostalih koji na području povijesnih cesta Gorskog kotara mogu ponuditi nešto što je vezano uz tradiciju te im omogućiti ne samo da uđu u mrežu tih povijesnih puteva, već i da baš kroz ovaj projekt dođu u mogućnost kandidiranja za EU sredstva, čime mogu poboljšati ponudu, a to znači i stvoriti temelje za veću zaradu. Za razliku od nekih goranskih lokalnih samouprava i turističkih zajednica koji još ne pokazuju interes, poduzetnici, obrtnici i vlasnici OPG-a na ovom području shvaćaju kolika je ovo prilika za njihov razvoj pa surađuju u vrlo velikoj mjeri i mogu reći da je odaziv takav da ćemo morati raditi

⁹⁴ Udruga je oblik slobodnog i dragovoljnog udruživanja više fizičkih ili pravnih osoba radi zauzimanja za svoja uvjerenja ili ciljeve, bez namjere stjecanja dobiti ili drugih gospodarski procjenjivih koristi. Zadruga, s druge strane, iako također dragovoljno, otvoreno, samostalno i neovisno društvo kojim upravljaju njezini članovi (fizičke i pravne osobe), na temelju zajedništva i uzajamne pomoći ostvaruje, unaprjeđuje i zaštićuje svoje potrebe i interese te ostvaruje ciljeve, obavlja gospodarsku aktivnost i probija se na tržištu.

i selekciju, tim više što već sada postoje neke lokacije koje su vrlo razvijene (...) i idealno se uklapaju u ponudu ovog projekta. (Androić prema Krmpotić 2015b)

Iako navedeni projekti nisu bili prihvaćeni za financiranje, treba naglasiti činjenicu da pokretač aktivnosti koje bi trebale turistički valorizirati, revitalizirati regiju i gospodarski oporaviti je lokalno stanovništvo, lokalne udruge, pojedinci, mali poduzetnici, vlasnici obiteljskih poljoprivrednih gospodarstava, dok lokalne samouprave i turističke zajednice „još ne pokazuju interes“. U razgovorima s lokalnim stanovništvom doznaje se kako se osjećaju zaboravljenima te pokazuju nezadovoljstvo s nadležnim tijelima.

Prvo nemamo turističkih agencija, drugo, općenito nas svi iz sektora turizma na nivou države ne doživljavaju kao neke u koje treba nešto posebno ulagati, tako da... (Tridesetogodišnjakinja, Kupjak)

Evo naš turistički ima zaposlenu jednu djelatnicu, i jednu volonterku. I ako nema te pripravnice, znači jedna osoba. Ja ne znam kako tko razmišlja, ali jedna osoba za turistički ured... Ja mislim da je to nemoguće raditi. Ti to možeš gledat' 'nemamo novaca', opet kreće sve od Grada, u redu, ali posao, djelokrug posla, čekaj malo, svaki posao zahtijeva svoje, a ja se neću pravit' pametna za vaš posao, razumijete, pa vi znate što treba za vaš posao, ja mogu samo saslušati, postići dogovor s vama da iznađem najbolje mogućnosti. Sve je to, ajmo reć', dogovor, mora bit'! Misliš turizam... To je samo deklarativno, znate, prekrasno, ali u praksi, kako probuditi... Ali interesantno, ja bih rekla, čak i ljudi puno su napravili, recimo, imamo evo tamo Gorski raj, prema Mrzloj Vodici, je l' ono raj, je l' ono raj? Ono je raj, je l' tak, pokraj jezera prolaziš, sve skupa. Turistički evo isto, Lokve. Nema ljudi. Ova moja prijateljica je imala u cijeloj godini dva turista. Nema nikoga. Ali kod nje je prekrasno. Ona pokušava i doručak, i ono, da privuče i nada se naravno da bi taj gost mogao opet doći, kako to već ide. Na moru, kad dobijete jednoga, evo ti ga i druge godine, i treće godine, nekako polako. Tako da nisu ni ljudi krivi, znate, mnogi su uredili i apartmane. (Šezdesetogodišnjakinja, Delnice)

Mogućnost stvaranja Lujzinske ceste kao kulturne rute vide i geografi Lukić, Opačić i Zupanc, a ističu problem nedostatne koordinacije i komunikacije: aktivnosti koje su se već započele provoditi nisu koordinirane s projektom izgradnje autoceste, a za one buduće je potrebna bolja koordinacija između lokalnog stanovništva (udruge), poduzetnika, Primorsko-goranske županije, državnih tvrtki poput Hrvatskih cesta i Hrvatskih šuma, a predlažu i osnivanje nove

turističke zajednice koja bi objedinjavala prostor cijelog Gorskog kotara (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 166-167). Ispitanici iz Fužina i Severina na Kupi u navedenom istraživanju su također većinski procijenili kako su mogućnosti za pretvaranje Lujzinske ceste u turističko-kulturnu rutu male (ibid., 167).

Zadruga Lujzijana je organizator brojnih drugih aktivnosti te javnih tribina i skupova kako bi za svoja nastojanja ostvarila financijska sredstva i provela ideju u djelo. Ona je bila i organizator turističkog obilaska Lujzinske ceste 2015. godine koji je bio prilika za terenski rad i ovo istraživanje. Na tom obilasku, jedan od organizatora je rekao:

Svjedoci smo strahovitog tog depopulacijskog procesa u Gorskom kotaru, svi kojima su poznata ta demografska kretanja znaju da je jedan od elemenata i gubitak teritorijalnog identiteta, odnosno gubitak osjećaja pripadnosti kod lokalnog stanovništva, jasno, gospodarski je najvažniji taj dio. Kad pričamo o gospodarskom dijelu, reći ću vam jednu strahovitu činjenicu koju zapravo nitko ne ističe tako, valjda da bi se prikrila nesposobnost ljudi koji bi morali razvijat' turizam. Primorsko-goranska županija participira u ukupnom turističkom proizvodu s negdje 20 %. Iza Istarske županije, odmah je po noćenjima i brojem dolazaka, na drugom je mjestu. Dvadeset posto u Hrvatskoj! Ispred Dubrovačke! A da bi Gorski kotar u tom proizvodu participirao s manje od 0,5 %, unutar ove baštine o kojoj sad' pričamo, unatoč nacionalnom parku, zaštićenoj prirodi, prirodnim ljepotama i što je najvažnije, tranzitnom koridoru koji spaja, ne možeš nego tu moraš proć', spaja Srednju Europu sa sjeverno-jadranskim lukama! (Pedesetogodišnjak, Mrzla Vodica)

Inicijativu Zadruga Lujzijana pozdravili su svi prisutni, pa je i ovaj govor primio pljesak i ovacije. Jedan od komentara iz publike je bio i:

Dalo bi se čuda, čuda napraviti, kažem, al' osjećam da uopće nemam potrebu financijski, niti da bi' ja sad čuda radio, ali ovako zajednički da se samo uklopim u dio priče, koji bi bio jedan dobar kotačić u cijeloj toj priči, to da. (Četrdesetogodišnjak, Lokve)

Već spomenuti i citirani Matija Glad, kao jedan od govornika na obilasku Lujzinske ceste, istaknuo je neke od svojih vlastitih napora da se graditeljska baština Lujzinske ceste očuva:

Ja sam pokušao, bio sam predsjednik Društva za ceste Rijeka, to je članak kojeg smo pisali, 2008. godine smo išli putevima Lujzijane i pokušali dati smjernice, što treba učiniti da bi se to sačuvalo. Mi smo 2008. godine sve specificirali što bi trebalo napraviti, od toga je samo taj sunčani sat napravljen i drugo sve nije, a dali smo, od Ministarstva kulture pa Hrvatskih cesta, Hrvatskih autocesta, turističkih zajednica, ne znam Rijeka, Čavle, pa skroz Lujzijanom, svima smo dali te naše zaključke s tog puta. (...) Mi smo to obradili i poslali na sve te adrese, ništa nismo dobili, ama baš od nikoga, nijedan jedini odgovor, čak ni kritiku. Međutim, Društvo cesta ipak je jedna respektabilna udruga, jedno vrijeme bilo je i dvije tisuće i nešto članova, međutim, kažem, nitko ništa.



Slika 60. Sunčani sat na Lujzinskoj cesti prije obnove (Feletar 2016: 156)



Slika 61. Obnovljeni sunčani sat na Lujzinskoj cesti (Feletar 2016: 156)

Osim spomenutog sunčanog sata koji je obnovljen na poticaj Društva za ceste Rijeka, Hrvatske ceste d.o.o. i Općina Čavle investirale su u obnovu miljokaza unutar serpentine, tzv. *circula*, na Lujzinskoj cesti, gdje je uređeno i odmorište kako bi se moglo zastati na vidikovcu s pogledom na Grobničko polje. Uređenje miljokaza i odmorišta završeno je 2017. godine, a uz njega postavljena je i spomen ploča Matiji Gladu koji je preminuo te iste godine, svega nekoliko mjeseci prije završetka radova. Spomen ploču podigle su Hrvatske ceste d.o.o., Društvo za ceste Via Vita Primorsko-goranske županije i Županijska uprava za ceste, a na njoj piše kako je uređenje miljokaza i odmorišta rezultat „njegove ljubavi i upornosti da se ovaj dio Lujzijane uredi i otvori pogled na Grobničko polje i Kvarner“.



Slika 62. i **slika 63.** Miljokaz s odmorištem prije (Feletar 2016: 232) i nakon uređenja 2017. godine (Krpmotić 2018b)

Osim turističke funkcije, obnovu ovih povijesnih graditeljskih objekata i značajki, način je i da se zaštiti i osigura društveno sjećanje. Kako bi se pak putovanje pretvorilo u turistički doživljaj, potrebu za dugoročnim strateškim ciljem opremanja državnih cesta odgovarajućim brojem odmorišta, vidikovaca i pratećih uslužnih objekata (PUO) koji bi se koristili za promociju kraja kroz koji cesta prolazi, ali i cijele turističke ponude Hrvatske, ističe i arhitekt Kušen (2013: 35)

Iako službeni projekti još nisu zaživjeli, putovanja Lujzinskom cestom kao turističkom cestom ili neslužbenom kulturnom rutom ipak se događaju u posljednjih nekoliko godina. Prekretnicu u turističkom iskustvu Lujzinske ceste označila je publikacije knjige Lare Černicki i Staše Forenbahera *Starim cestama do mora* 2012. godine. Ona predstavlja sustavni pregled povijesti i značajki četiri ceste pisana stilom putopisa: Karoline (od Karlovca do Bakra i Rijeke), Jozefine (od Karlovca do Senja), Lujzijane (od Karlovca do Rijeke i Bakra) i Rudolfine (od Ogulina do Novog Vinodolskog) te njihovih krakova, odnosno skretanja. U predgovoru knjige stoji:

Starim cestama prošli smo bezbroj puta, još od vremena kada su to bile jedine prometnice kojima se putovalo do primorskih ljetovališta. One su tada za nas bile tek sredstvo koje će nas dovesti do željenog odredišta. Mnogo godina kasnije, nakon prvotnog oduševljenja novim autocestama, shvatili smo da žurbom štedimo vrijeme, ali gubimo samu suštinu putovanja. Stoga smo ponovno počeli putovati povijesnim prometnicama, ponekad autom, ponekad biciklom, a ponekad pješice. Obišli smo ih korak po korak, u želji da uhvatimo svaki trag koji bi nam mogao nešto ispričati o njihovoj prošlosti. Na starim cestama više nema puno prometa. Po njima možete voziti opuštено, uživajući u krajolicima, građevinskom umijeću i smislu za lijepo kojima su ih obilježili njihovi graditelji. Pružit će vam se prilika za istraživanje skrivenih kutaka i zapostavljenih tragova prošlosti. Možda ćete barem nakratko osjetiti duh davnih vremena kada se putovalo kočijom i volovskom zapregom, a udaljenost, brzina i vrijeme su imali posve drugačije, danas već zaboravljeno značenje. (Černicki i Forenbaher 2012: 8-9)

Autori zapravo pišu o *usporavanju*. Naime, u većem dijelu, ne samo zapadnog, svijeta, usporediti danas znači smanjiti brzinu sve brže rastućeg režima koji je izgrađen oko logike brzine (Vannini 2014: 116). Za Phillipa Vanninia, koji se bavi sociologijom svakodnevice, usporediti, dakle, znači utjecati na način na koji obitavamo u svijetu i za uzvrat biti pod njegovim utjecajem; usporediti znači ponašati se i kretati drugačije, iskusiti okolinu na načine koji su suprotni od logike brzine; usporediti znači konceptualizirati život na drugačiji način, predložiti si vrijeme kao alternativu

logike brzine – sebi i drugima (2014: 117). Vannini svoj argument usporavanja, odnosno putnika, turista i stvari koji se „sporo“ kreću, gradi oko *taktika* (de Certeau 1984) kao opozicijskih svakodnevnih praksi, dakle, suprotnim od dominantne kulture brzine. Primjeri usporavanja su, primjerice, spora priprema hrane, tzv. robinzonski turizam, način života bez električne energije. Turiste u takvom sporom turizmu i sporom putovanju zanima lokalnost, ekologija i kvaliteta života što svoje korijene vuče iz društvenog pritiska za putovanja s nižim razinama ugljika i turistička iskustva koje je u manjoj mjeri komodificirano (Dickinson i Lumsdon 2010: 1). Usporiti je također način na koji se podiže tjelesna sposobnost njegovanja refleksivne svijesti o sebi, kretanju i osjećaju mjesta (Vannini 2014: 122-123). I iz razgovora s korisnicima cesta kroz Gorski kotar vidljivo je da su nastojanja prema takvom sporom turizmu opravdana i iz perspektive turista:

Netko tko organizira turizam u Primorsko-goranskoj, ne znam, Karlovačkoj županiji, ili Zagrebačkoj, bi na neki način morao privući turista da skrene s glavne prometnice, da vidi nešto, moraš mu nešto ponuditi'. Znači, mora vidjeti' neku građevinu, neku prirodnu ljepotu i moraš mu ponuditi' da nešto pojede. I možda ćeš ga privući da siđe. Ali je evidentno da danas sve više tih turista koji se voze automobilima, znači tržište koje je nama okrenuto, upravo rade to, istražuju, idu lokalnim cestama, vide lokalno stanovništvo, gledaju ljepotu prirode, sve više ljudi funkcionira na taj način. Tako i mi, i mi na taj način funkcioniramo. I tu bi Gorski Kotar mogao napraviti dobar posao jer ima sve preduvjete za interesantnost takvog putovanja. Po meni. I dobru klopnu i prekrasnu prirodu i čudne krajolike, i klimu, ako hoćeš. Ljeta su hladnija, po zimi je to pravi zimski ugođaj. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Mnogim zainteresiranim putnicima knjiga *Starim cestama do mora* poslužila je kao vodič ili priručnik. Neki od onih koji su posegnuli za knjigom, krenuli su na put i sami dokumentirali svoje putovanje, opisom i fotografijama na društvenim mrežama (blog, Facebook). Putnici, online-putopisci, slijede upute knjige, a na društvene mreže doslovno prepisuju dijelove knjige, želeći informirati čitatelje o povijesnim značajkama, pišu svoje dojmove, otkrivaju nova mjesta, fotografiraju miljokaze, mostove, gostionice koje propadaju i nostalgичno se osvrću na davna vremena: „U Prilišću je bilo i svratište za umorne putnike; danas je teško prepoznati nekadašnju živost ljudi, konja, drugih životinja; ali tu se jelo, pilo, vikalo, ljubilo, tuklo; a onda muk“ (*Starim cestama do mora*, Facebook stranica 2015); i ona manje davna kada je Lujzinska cesta bila najprometnija: „uključujemo se na Lujzijanu, prolazimo kroz Zdihovo – groblje nekada

uspješnih i uvijek kratkih restorana, gdje se miris janjetine s ražnja širio miljama oko mjesta“ (Vrijeme na dva kotača, blog 2019).



Slika 64. Nebojša Subanović, blog putopisac koji putuje Lujzinskom cestom koristeći knjigu *Starim cestama do mora* kao vodič (Vrijeme na dva kotača, blog 2019)

Osim Lujzinske ceste, općina Lokve na svom području ima velike vodne površine, Lokvarsko jezero, Mrzlovodičko jezero i jezero Križ potok, a u planu je proširenje jezera Križ potok. U literaturi, studijama i raznoj službenoj dokumentaciji, kod ovih jezera se uvijek ističe njihov turistički potencijal (*Prostorni plan Općine Lokve 2004; Plan razvoja turizma Općine Lokve 2010; Strategija razvoja Općine Lokve 2016. – 2020. 2015; Studija o utjecaju na okoliš Akumulacija Križ potok 2000; Dobrića 2002: 68*), kao i blizina glavnih prometnica kao značajna pozitivna okolnost (Androić 2007; Pavić 1981: 16; Kušen i Tomljenović 2009: 69). Međutim, lokalna samouprava i mještani nemaju neke posebne koristi od njih, za razliku od državnih poduzeća kao što su Hrvatske vode i Hrvatska elektroprivreda koja na korištenju tih vodnih akumulacija ostvaruju dobit (Krmpotić 2018a).

I u slučaju Lokvarskog jezera u turističkoj ponudi, lokalno stanovništvo je razočarano, smatraju da su ulaganja od strane državnih i lokalnih institucija nedostatne. Jedna od intervjuiranih

Lokvarki u *Lokvarskom zborniku* smatra da su Lokve izgradnjom jezera dobile, i to na području turizma, što je nekada bilo dobro iskorišteno, ali ne i danas i to zato što Lokve nemaju prave ljude na pravim mjestima (Čop M. prema Pleše 2004: 33). Na pitanje misle li da bi Lokve u turističkom smislu mogle imati koristi od Lokvarskog jezera, odgovor je bio:

Osamdesetogodišnjak, Rijeka: *Ma nema toga... [odmahuje rukom]*

Osamdesetogodišnjakinja, Rijeka: *Mogle bi, mogle bi, ja kažem, cijeli Gorski kotar se bolje organizirao nego Lokve, imamo i špilju i Golubinjak i jezero, to da je dobra organizacija, to bi moglo funkcionirati.*

Osamdesetogodišnjak, Rijeka: *Nisu zainteresirani.*

Osamdesetogodišnjakinja, Rijeka: *Ne znaju. Svi se samo bore kad se izaberu u taj odbor, samo se bore za tu svoju stolicu, za plaću, a ništa da bi konkretno napravili.*

A druga kazivačica također kritizira lokalnu politiku:

Nije ništa dozvoljeno graditi. Pojas oko jezera je u vlasništvu HEP-a. Bez veze, zato što se netko sjeti, dođe na poziciju politike, ne sluša se struka, radi se bilo šta, oni su... HEP je još dao, to još nije problem napraviti ovo... Nego Općina nikad ništa nije ulagala. Nikad se ni'ko prije nije sjetio. Šteta... I onda su odjednom stavili ploče tu 'Zabranjeno kupanje', vodozaštitno područje u prostorne planove, ne znam zašto, jer to nije voda za piće nego za proizvodnju električne energije.
(Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Smatraju da jedino što im preostaje su individualne inicijative. Jedna od takvih inicijativa je i Čačina splav na Lokvarskom jezeru.

*LAG-ovi ništa, ovaj naš Gorski kotar ništa, ja ne znam kako drugi, ali to je jedna promašena stvar. Barem tu. To je trebalo funkcionirati po 'leader' sistemu.*⁹⁵ *Naša*

⁹⁵ Lokalna akcijska grupa (LAG) je javno-privatno partnerstvo predstavnika javnog, gospodarskog i civilnog sektora određenog ruralnog područja. *Leader* ohrabruje ruralne krajeve na istraživanje novih načina razvoja kako bi i oni postali i ostali konkurentni, iskoristivši svoje resurse u prevladavanju izazova s kojima su suočeni, kao što su npr. starenje stanovništva i niska razina pružanja usluga ili nedostatak mogućnosti zapošljavanja; radi se o holističkom pristupu rješavanja ruralnih problema koji omogućava adresiranje razvojnih problema kroz nove oblike partnerstva i povezivanje aktivnosti (<http://www.lag-gorskikotar.hr/o-nama/leader/>).

politika uzela je u zadatak da to sve ide preko ministarstava i oni postavljaju nekakve uvjete da vi možete nešto sitno dobiti za razvoj poljoprivrede, ali to je sve... daju nam 30.000 kuna da kupite neki stroj i onda vas prekriže. Vrijeme ide, šta ćete s tim napraviti... tako da uglavnom ja idem, ja i moja familija, idemo vlastitim snagama, napravili smo to plovilo na jezeru. To je isto, to ovako izgleda, ali to je financijski koštalo negdje oko 700.000 – 800.000 kuna. (...) Ja imam tu sklonost avanturama i ne bojim se. (...) Ja kažem, Lokve, ok, sadašnji načelnik pokušava nešto napraviti u smislu za razvoj turizma, znači, otvorili smo sanjkališnu stazu, koja je, mislim, ima sve kvalitete, ali to su sva događanja koja su jedanput, dva puta godišnje, opera na jezeru, to sve... i to da nema te splavi koju smo mi napravili teško bi se i to moglo, baš odvijat' nasred jezera. (...) S time da sam ja, kad sam radila taj projekt, imala zamišljeno, da l' će to zaživit' vidjet ćemo, te tri, možda si vidjela. Znači put Lujzijane, kao jedna tema, druga je bila objekti i sama gradnja brane, koji su objekti vezani i sama gradnja brane, znači taj put i treća je bila flora i fauna. Kad uđeš ti u te zaljeve i u te nekakve rukavce, to su strašne stvari, tu se odvija život, imaš labudova, šljuka, svakakvih ptica, vodomara, strašno bogat svijet. Znači te tri ove, i ona četvrta kao neka meditativna vožnja. Dogodilo se to da je sve to malo zamrlo u tih 10 godina, a to treba razvijat'. (...) Kako sam ja stvarno poprilično ekološki nastrojena, tako tu splav koja vozi na 'diesel' gorivo, odnosno motor, ona ima tu struju, ali osnovni pogon je 'diesel' motor, trebali bi uraditi na čistu ekološku, obnovljive izvore energije. Pa smo napravili jednu solarnu stanicu. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Čaćina splav, dakle, u ponudi ima četiri vožnje: (1) vožnja trasom potopljenog dijela Lujzinske ceste upoznaje turista s općenitim podacima o prometnici, tehničkim podacima, karakteristikama gradnje, vrsti i načinu prijevoza kojem je bila namijenjena, svratištima, pričama i dogodovštinama koje je prate kroz 200 godina; (2) vožnja trasom od značaja za gradnju Lokvarskog jezera upoznaje turista s objektima od značaja za njegov nastanak, vremenu i svrsi građenja, tehničkim podacima, načinu građenja, zanimljivim crticama o graditeljima; (3) vožnja trasom nedevastirane prirode turista upoznaje s biljnim svijetom u prirodnom staništu, životinjskim svijetom obalnog područja, životinjskim svijetom jezera i slivnih voda; (4) meditativne vožnje omogućavaju opuštanje u doživljaju samo kroz vlastito osluškivanje glasova i šumova prirode, promatranje i upijanje energije vode i udisanje prirodno aromatičnog zraka (<https://caca-tours.wixsite.com/caca-tours/onama>).



Slika 65. Čačina splav na Lokvarskom jezeru (<http://pdtuhobic.hr/event/pjeske-oko-jezera-4-8-2019/>)

Kao i u slučaju Lujzinske ceste i učinjenih velikih lokalnih napora da se ta infrastruktura turistički oživi, kao i da se različita turistička ponuda „nasloni“ na Lujzinsku cestu kao okosnicu razvoja kulturno-turističke ponude, te na taj način kraj i regija oporave, splav na Lokvarskom jezeru je primjer turističke ponude koja kroz svoju ponudu integrira baštinu Lujzinsku ceste i brane na Lokvarki. Ove dvije vrste infrastrukture su graditeljska baština naslijeđena iz bivših političkih sustava, a Lokvarsko jezero, iako umjetno, uz prirodu koje ga okružuje nosi vrijednosti kao i prirodni fenomeni: estetske, ekološke, kulturno-povijesne i turističke te rekreacijske.

Općina Lokve, dakle, raspolaže s dvije potencijalno velike turističke atrakcije, a izgradnjom autoceste Rijeka – Zagreb, one se još više potenciraju, kako se ističe u literaturi. No, imajući na umu da je tranzitni turizam uništen izgradnjom autoceste, postavlja se pitanje je li autocesta zaista „savršeni cestovni prometni servis“ ovim atrakcijama, usmjerava li se promet s nje kako

bi ih putnici posjetili i doživjeli, reklamiraju li se na *jumbo-plakatima* uz autocestu i kako je lokalno stanovništvo uopće percipira u tom smislu, bit će predstavljeno u narednom poglavlju, 5.5.1. *Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb*. Stoga, kako bih zaključila ovo i najavila sljedeće poglavlje, izdvajam pisanje Matije Glada:

Kroz svoj dvjestogodišnji životni vijek, Lujzinska cesta ima funkciju glavne cestovne prometnice između luke Rijeke i našeg glavnog grada Zagreba. Zbog prometnih prednosti izgrađene autoceste ovo svojstvo i obilježje izgubila je 2004. godine. Posljedice izgradnje autoceste su velike, budući da naselja uz Lujzinsku cestu gube svoju dotadašnju turističko-ugostiteljsku djelatnost. Stoga bi valjalo zaustaviti taj negativni trend u razvoju goranskih naselja koja autocesta mimoilazi. Zajedno sa svim ostalim vrijednostima i resursima, naselja Gorskoga kotara pružaju obilje mogućnosti za veliki iskorak u ruralnome turizmu jer mir i ljepota goranskoga kraja zaslužuju ovakav tretman. (Glad 2014: 50).

5.5. Paradoks infrastrukture

Infrastruktura mijenja svijet na složene, ponekad suptilne, ali i moćne načine. Njezina izgradnja neraskidivo je vezana uz obećanja (Anand, Gupta i Appel 2018; Hetherington i Campbell 2014; Löfgren 2004), a kroz nju građani spoznaju moć države (Harvey i Knox 2015). Iako su infrastrukturni projekti zamišljeni kao modernizacijski projekti, odnosno projekti napretka, ponekad predstavljaju izazov i prijetnju, ne ispune obećanja, predodžbe i očekivanja, ponekad *proizvode nejednakosti*. Stoga su njezina značenja kompleksna, a utjecaji mnogostruki. Bilo da se radi o političkoj, ekonomskoj ili društvenoj moći koja se ostvaruje u infrastrukturi, one imaju različite utjecaje na različita mjesta, u različitim vremenima, na različite ljude. Kroz infrastrukturu kao tehnološku mrežu, novi prostori i vrijeme, te novi oblici ljudske interakcije, kontrole i organizacije se neprestano (iznova) stvaraju (Graham i Marvin 2001: 187), a one „uvijek predstavljaju geografije omogućavanja i ograničavanja“ (Law i Bijker prema Graham i Marvin 2001: 189). U infrastrukturnom razvoju tako ima i „pobjednika“ i „gubitnika“.

U prvom dijelu ovog poglavlja, 5.5.1. *Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb*, analiziram njezino značenje za regiju i utjecaje u Gorskom kotaru. Znatno većom omogućenom brzinom putovanja autocestom, odnosno vremensko-prostornim sažimanjem (Harvey [1989] 1991) povećava se pristupačnost, društvena i fizička udaljenost se skraćuje. Tako autocesta po svojoj definiciji spaja, točke A i B – obično urbane sredine. Prostor kojim autocesta prolazi zapravo se zaobilazi, pa putovanje autocestom možemo usporediti s putovanjem preko mosta, odnosno ona ima tzv. efekt tunela, što su na primjeru velikih gradova i infrastrukturnih mreža pokazali Stephen Graham i Simon Marvin, profesori urbane tehnologije i održivog razvoja (1996: 60, 2001: 201). To je paradoksalno značenje autoceste – spaja, ali i odvaja, ne ispunjava obećanja ili mijenja postojeći društveno-materijalni poredak (Dalakoglou 2017: 10); ona globalno povezuje, a lokalno razdvaja (Graham i Marvin 2001: 318). Osim toga, preko autocestovnih čvorišta kao točkama pristupa i izlaza, određeni stupanj razvoja događa se oko čvorišta te tako autocesta polarizira regiju (Lukić, Opačić i Zupanc 2009). Pozitivan utjecaj autoceste ogleda se u činjenici da se sve jači promet na Lujzinskoj cesti rasteretio – kroz godine se posjećenost turističkim destinacijama na sjevernojadranskoj obali konstantno povećavao, a tako i sve veći broj motornih vozila na Lujzinskoj cesti, pa je gust promet znatno uznemiravao život naselja uz Lujzinsku cestu.

U drugom dijelu, 5.5.2. *Gorski i kotar (i) mobilnost*, u vezi s položajem naselja u odnosu na izgrađenu infrastrukturu, analiziram pravo na pristup infrastrukturi, a time i na mobilnost, te

kako se kroz (ne)postojanje infrastrukture događa (pre)usmjeravanje povezanost lokalnog stanovništva s drugim sredinama. Radi se, dakle, o prisutnosti i neprisutnosti infrastrukture te oblicima ekskluzije i nejednakostima koje proizvode modernizacijski projekti: „ironično, instrumenti modernističkog planiranja, s malo prilagodbe, postaju savršeni instrumenti za proizvodnju nejednakosti (...) te proizvodnju i održavanje socijalne podvojenosti“ (Caldeira prema Graham i Marvin 2001: 111). Istraživanje društvene kontrole kroz strukturiranje i manipulaciju prostora te drugih oblika prostornog upravljanja nudi još jedan aspekt u etnografskom proučavanju mjesta i prostora, a koji je proizašao iz rada filozofa Michela Foucaulta, odnosno koncepta upravljanja kojeg on definira kao set institucija, pokazatelja i tehnika moći koji ima populaciju kao metu (Foucault prema Low 2017: 42). Dakle, u ovom poglavlju razmatram položaj prometne infrastrukture, stare i nove Lujzinske ceste te drugih cesta, položaj brane na Lokvarki i Lokvarskog jezera u odnosu na naselje Mrzla Vodica. Naime, Lujzinska cesta i brana na Lokvarki su svojedobno bile prekretnice u razvoju kako općine Lokve, tako i bivših država, Austro-Ugarske Monarhije i socijalističke Jugoslavije. Međutim, brana i jezero kao jedna infrastruktura, namijenjena za proizvodnju električne energije, poništila je drugu, prometnu, staru Lujzinsku cestu, a čime se značajno preorganizirao prometni sustav općine Lokve. Potapanjem dijela Lujzinske ceste između Lokava i Mrzle Vodice, ti dijelovi općine pa i šire regije postaju udaljeniji, a Mrzla Vodica izoliranija, što se zatim odražava na društvene procese.

5.5.1. Obećanja autoceste Rijeka – Zagreb

Povjesničar i geograf Petar Feletar piše da je suvremena autocesta Rijeka – Zagreb, u kontekstu prirodno-geografskih i društveno-geografskih karakteristika šireg okruženja, „konačno cestovno valorizirala u punom smislu“ smjer od unutrašnjosti Hrvatske do njezine obale (2016: 20), a autor monografije o istoj autocesti, zove je „cesta života“ (Moravček 2007). Zaista u širem, nacionalnom i regionalnom, kontekstu možemo govoriti o cesti života, modernoj materijalnoj tvorevini koja je uspješno svladala gorske prepreke regije, te omogućavanjem većih brzina, skratila putovanje, pridonoseći cjelokupnom gospodarskom razvoju Hrvatske, posebno u turističkom smislu. No, kako je jedan od ciljeva ovog rada analizirati i njezin utjecaj na prostor kojim prolazi te lokalnu zajednicu, primjećuje se kompleksno značenje autoceste Rijeka – Zagreb za Gorski kotar. Planovi i predviđanja pozitivnog utjecaja na regiju mogu se pratiti po literaturi iz vremena prije gradnje autoceste, dakle prije 2008. godine, no u stvarnosti ona je „premostila“ regiju kojom prolazi što je donijelo i određene posljedice. Utjecaji autoceste na prostor Gorskog kotara je i dvojak: ona je autocestovnim čvorovima stvorila regionalne nejednakosti, pridonoseći razvoju naselja uz čvorove i nazadovanju ostalih (Lukić, Opačić i Zupanc, 2009); dok je s druge strane rasteretila promet na „starim“ cestama, baš poput Lujzinske ceste, i olakšala svakodnevni život.

Kao što je navedeno u poglavlju 5.4. *Infrastruktura u turističkoj ponudi*, autori od autoceste Rijeka – Zagreb očekuju pozitivne utjecaje na turizam Gorskog kotara (Androić 2007; Kušen i Tomljenović 2009: 69). I u monografiji *Gorski kotar* iz 1981. godine, predviđa se povećanje turističke vrijednosti kraja kroz koji autocesta prolazi te industrijski razvoj: „Zbog blizine velikih gradskih središta Rijeke, Zagreba i Karlovca, osobito kad se izgradi nova autocesta, mnogo će se povećati turistička vrijednost Središnjeg kraja“ (Pavić 1981: 16);⁹⁶ i

I danas je velika prometna važnost Središnjeg kraja zbog planirane nove četverostazne autoceste Zagreb – Rijeka, koja će ovdje biti građena između starih cesta Karoline i Lujzijane. Ta brza prometnica neće prolaziti kroz naselja nego će

⁹⁶ Središnji kraj je, prema geopolitičaru Radovanu Paviću, dio Gorskog kotara koji se prostire središnjim dijelom Gorskog kotara, između Bosiljevsko-severinskog kraja na istoku i Gornjeg Jelenja na zapadu, ostale mu granice čine viši gorski reljef, koji na zapadu počinje kod Crnog Luga, a na jugoistoku kod Mrkoplja i Ravne Gore, odnosno prostor Središnjeg kraja uglavnom odgovara područjima nekadašnjih općina Delnice i Vrbovsko (Pavić 1981: 14).

imati pristupna čvorišta i raskrižja s postojećim prometnicama. Trebalo bi da ta nova prometnica u Središnjem kraju potakne industrijski razvitak. (Pavić 1981: 15)

Slično, etnologinja Klementina Batina u svom radu iz 2005. *Baština Gorskog kotara i njezina primjena: oblici muzeološke i turističke prezentacije* kaže: „Danas se gradi moderna autocesta Zagreb – Rijeka, koja će preko Gorskog kotara biti važna prometna veza Srednje Europe i sjevernog dijela Jadrana i svakako važan čimbenik turističkog i gospodarskog razvitka“; i „kratka analiza čimbenika turističke ponude pokazuje da unatoč brojnim prirodnim i društvenim atraktivnim faktorima veći turistički razvoj Gorskog kotara nije moguć sve dok se ne osiguraju prikladni ugostiteljski i smještajni kapaciteti s pratećim sportsko-zabavnim sadržajima te dok se ne izgradi moderna prometnica sa svom potrebnom infrastrukturom“ (Batina 2005: 190). Kao što je ranije spomenuto, uz Lujzinsku cestu nisu izgrađeni objekti s kojim bi taj prostor funkcionirao kao turistička regija, a pretpostavimo da „potrebna infrastruktura“ uz autocestu iz prethodnog navoda također označava prateće uslužne objekte (PUO), turističke info štandove, nekomercijalne objekte i slično, te da bez navedenih sadržaja niti autocesta neće moći omogućiti planirani doprinos Gorskom kotaru, iako se to itekako planiralo. Stoga postavlja se pitanje kako je autocesta, odnosno tvrtka koja upravlja autocestom, konkretno pridonijela ili namjeravala pridonijeti razvoju regije.

Iako monografija *Autocesta Rijeka – Zagreb* iz 2007. godine ne govori konkretno o načinima suradnje s lokalnom zajednicom, u uvodniku predsjednika Uprave tvrtke koja upravlja autocestom, *Autocesta Rijeka – Zagreb d.d.*, stoji:

Izgradnja se bliži kraju, a naš prioritet se s ceste pomiče na čovjeka, našeg korisnika i radnika, na očuvanje prirode i prirodnih resursa, na suradnju s društvenom zajednicom na područjima kroz koja cesta prolazi – okrećemo se budućnosti. Hortikulturno i umjetničko oplemenjivanje područja oko ceste, izgradnja pratećih uslužnih objekata uklopljenih u krajolik i beskompromisno održavanje kvalitete kolnika i prometnih rješenja, cesti će dati dodatnu, treću dimenziju i oživjeti je, što će sigurno pridonijeti da u najskorijoj budućnosti ova cesta bude jedna od najljepših i najsigurnijih europskih cesta kojom će tisuće turista upoznati divote Lijepa naše, a svi ljudi putovati sigurno, udobno, brzo i nadasve kvalitetno. (Prskalo prema Moravček 2007: 11-12)

U istoj monografiji nadalje piše:

Pri projektiranju autoceste Rijeka – Zagreb, posebna pažnja je usmjerena na prilagođenost trase pejzažnim kvalitetama tako da se izgradnjom autoceste, pa tako i PUO-a kao njenih sastavnih dijelova, očuvaju autentične autohtone vrijednosti prirodnog i antropogenog pejzaža kao što je prirodni reljef, bogatstvo i cjelovitost biocenoza, pojedinačni biotopi i ukupnost biotopa, postojeća naselja, zaštićena područja prirode i drugo. (Moravček 2007: 294)

Danas, više od 12 godina nakon završetka izgradnje autoceste, na službenim mrežnim stranicama tvrtke Autocesta Rijeka – Zagreb d.d., stoji da autocesta „integrira hrvatski prostor i povezuje ga s europskim prometnim koridorima, što uvelike doprinosi direktnoj koristi i ostvarivanju novih mogućnosti hrvatskog gospodarstva“; i

Sve veći tranzit preko Gorskog kotara donosi mu veliko značenje jer prometno povezuje primorsku i kontinentalnu Hrvatsku što također utječe i na gospodarski razvoj Gorskog kotara, prvenstveno turizma. Samim time dolazimo do povećanja mogućnosti zapošljavanja lokalnog stanovništva u različitim gospodarskim granama uz autocestu. (<https://www.arz.hr/hr/o-nama/gospodarski-znacaj>)

Godine 2008. Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. najavila je i pokretanje projekta *Mobilna održivost – putovanje je doživljaj* koji je trebao, osim pridonijeti sigurnijoj i ekološki prihvatljivijoj autocesti, pridonijeti i razvoju lokalne zajednice u manjim sredinama, očuvanju i promoviranju zaštićenih područja u kraju kroz koji autocesta prolazi, a jedan od ciljeva koji se navodi je i informirati korisnike autoceste o zaštićenim područjima te ih potaknuti da uživaju u prirodnim ljepotama i kulturnoj baštini (*Autocesta Rijeka – Zagreb d.d.* 2008: 6).

Prema svemu navedenom, autocesta je trebala zbog brzine i lakoće putovanja pridonijeti razvoju Gorskog kotara. Već spomenuti rad Radeta Kneževića i Renate Grbac Živković iz 2013. godine pokazuje kako upravo zbog istih karakteristika, autocesta je označila i propadanje nekadašnjeg gospodarstvenog stupa Gorskog kotara, tranzitnog turizma (2013: 112). I istraživanje koje su proveli geografi Lukić, Opačić i Zupanc netom nakon završetka izgradnje autoceste Rijeka – Zagreb u punom profilu, 2009. godine, pokazuje da je autocesta zapravo pokazala društvenu neosjetljivost prema lokalnoj zajednici: ograničene mogućnosti zapošljavanja u servisnim objektima uz autocestu, nemogućnost reklamiranja seoskih domaćinstava i restorana koji su već postojali na Lujzinskoj cesti i drugdje, nepostojanje

putokaza za znamenitosti i prirodne fenomene (izuzev Nacionalnog parka Risnjak) ili mogućnost korištenja Lujzinske ceste kao alternativnog pravca (2009: 16), što je zapravo sve i razumljivo sa stajališta tvrtke koja upravlja autocestom i ubire cestarinu.

Ipak, ono od čega tvrtka ima direktne koristi su PUO-i uz autocestu. Kako je već bilo navedeno, autocesta Rijeka – Zagreb na području Gorskog kotara ima dva PUO-a: Ravna Gora (tip A) kojem se može pristupiti iz oba smjera, te Lepenica (tip C), s pristupom iz smjera Zagreba. Postoji niz publikacija arhitekta Eduarda Kušena vezanih uz PUO-e i kako bi oni trebali izgledati, funkcionirati, na koji način ih se locira, organizira i oprema, a koje se vežu uz iskustvo putnika. Naime, autocesta i PUO-i su prvi doticaji putnika i turista, posebno inozemnih, koji stvaraju prve dojmove o regiji i državi kojom oni prolaze. PUO uz autocestu bi trebala biti zaklonjena od vjetrova, buke, mirisa i zagađenog zraka, dakle, izvan „stresne“ zone, s odgovarajućim biljnim i šumskim pokrovom, imati vidikovce i biti u blizini povijesnih mjesta i objekata, sadržavati dječja igrališta, prostor za piknik, klupe, informacijske ploče – to Kušen zove „humanim“ značajkama (Kušen 1999: 16). Osim navedenih sadržaja, PUO-i bi trebali i izgledom nositi autohtone regionalne značajke, kao što je slučaj sa Starim Hrastovima kod Popovače, na autocesti Bregana – Lipovac,⁹⁷ ili odmorištem Motel Plitvice na zagrebačkoj zaobilaznici, oblikovano sa značajkama Nacionalnog parka Plitvička jezera,⁹⁸ te izborom lokacije PUO-a Krka na autocesti Zagreb – Split s kojeg se pruža dojmljiv vidik na kanjon rijeke Krke (Kušen 2013: 14; 17; 229). Mnogo je primjera dobre prakse u inozemstvu: na francuskoj autocesti uz Azurnu obalu postoji ergela konja, muzej automobila; na izlazu iz Francuske prema Španjolskoj uz autocestu izgrađen je i model tradicijskog katalonskog sela; u Sloveniji se na odmorištu uz autocestu Ljubljana – Koper reklamira Postojnska jama s replikom vlakića u koji se može sjesti, a isti takav vozi dijelom špilje; na jugu Njemačke, na autocesti između Memmingena i Ulma, postoji odmorište na kojem je sva arhitektura kao iz bajke, a zgrade su u stilu srednjovjekovnih dvoraca, stil koji je prisutan i u restoranima, dječjim

⁹⁷ Stari Hrastovi kod Popovače, na autocesti Bregana – Lipovac, nastali sredinom 20. stoljeća, nose značajke korablje, „sinonima ravničarske pokupske i posavske ruralne arhitekture uklopljene u ostatke hrvatskih nizinskih hrastovih šuma, pružajući odmor i okrepu umornim i znatiželjnim turistima, noseći istodobno poruku o identitetu kraja i zemlje kroz koju autocesta prolazi“, te da „i nakon 50 godina mogu biti uzor za podizanje novih odmorišta uz hrvatske autoceste“ pisao je Kušen 2013. godine (2013: 14).

⁹⁸ Odmorište Motel Plitvice na zagrebačkoj obilaznici sagrađeno je sredinom osamdesetih godina 20. stoljeća, a Kušen je 2013. pisao da svojom ponudom (smještajni objekt, reprezentativni restoran, zona autokampa, zona rekreacije, zona visokog zelenila, zona travnatih površina, pasarela) nije nadišlo niti jedno drugo odmorište uz hrvatske autoceste (Kušen 2013: 17).

igralištima, čak i u toaletima (Kušen 2013: 16; 20-22; 31). Dakle, za suvremeni turizam više nije dovoljno da su odmorišta na autocestama samo čista i uređena, nego se traži njihova turistička prepoznatljivost i atraktivnost, čime se doprinosi kvaliteti turističkog doživljaja putnika: “osim utilitarnosti, koja je prijeko potrebna korisnicima, i potpore sigurnosti prometa, potrebno je omogućiti relaksaciju i ugodu te nenametljivo zainteresirati putnike različitih dobnih skupina za vrijednosti prostora i regija kroz koje prolaze, upoznavanjem s kulturnim, povijesnim, prirodnim, gastronomskim i drugim znamenitostima užega i širega područja” (Mlinarić prema Kušen 2013: 21). Kušen smatra da je Hrvatska sedamdesetih godina 20. stoljeća s gradnjom novih autocesta propustila priliku da “optimalno turistički vrednuje odmorišta na svojim najznačajnijim cestovnim pravcima: ta su odmorišta, kao ključni okvir za sve prateće uslužne sadržaje, u pravilu, bešćutno locirana, programirana i oblikovana, isključivo prema tehničkim inženjerskim standardima minimalnih udaljenosti između pratećih uslužnih sadržaja, te smještena na nehumanim izduženim građevinskim parcelama u stresnoj zoni uzduž prometnice” (Kušen 2013: 23). PUO Ravna Gora, iako mu se može pristupiti iz oba smjera, a smješten je izvan stresne zone te dovoljno prostran, na kraju je sveden na jedan “arhitektonski potpuno anonimni objekt sa svih strana okružen parkiralištima i dakako, bez osiguranih uvjeta za integralni odmor i bez turističke prepoznatljivosti” (Kušen 2013: 24), a PUO Lepenica se sastoji samo od benzinske crpke i *caffé-bara*. Treba dodati i da se u PUO-u Ravna Gora nalazi restoran *Marché Mövenpick*, a radi se o franšizi restorana smještenima na odmorištima uz autoceste koje uspješno posluje od 1983. godine i to na tri kontinenta u devet zemalja na više od 100 lokacija (<https://www.marche-movenpick.hr/hr/fransiza>), dakle *Marché* restorani na više od sto lokacija izgledaju – isto. Ova odmorišta ne najavljuju regionalni turistički proizvod niti su sama prepoznatljiva kako bi obogatila turistička doživljaj putnika.

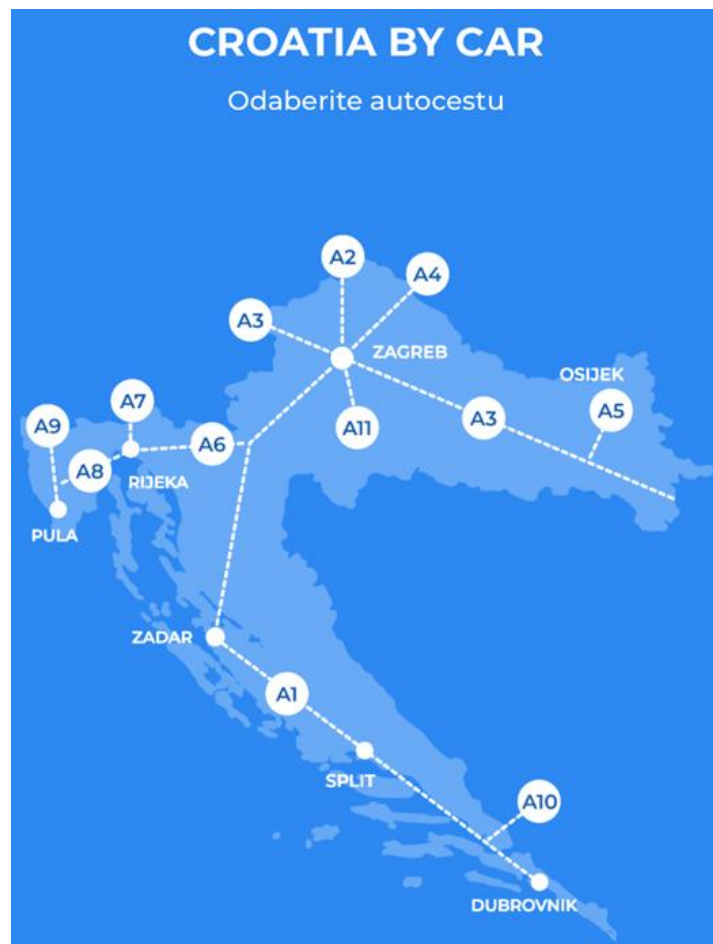


Slika 66. PUO Ravna Gora (<https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/ravna-gora>)



Slika 67. PUO Lepenica (<https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/lepenica>)

U suradnji i s tvrtkom Autocesta Rijeka – Zagreb, Hanza media d.o.o. i *Jutarnji list* 2009. godine predstavili su mobilnu aplikaciju naziva *Automobilom po Hrvatskoj* (engl. *Croatia by Car*). Aplikacija je nastala kao ideja tvrtke Hrvatske autoceste (HAC), a surađivali su i svi ostali koncesionari autocesta u Hrvatskoj.



Slika 68. Početna stranica mobilne aplikacije *Croatia by Car* (snimak ekrana mobilnog telefona od 16. lipnja 2020.)

Aplikacija predstavlja vodič kroz sadržaje smještene u blizini hrvatskih autocesta kako bi putniku omogućila posjete znamenitostima, restoranima ili hotelima. Aplikacija je besplatna i dostupna je na hrvatskom, engleskom i njemačkom jeziku. U njoj se nalaze preporuke za tisuće restorana, seoskih domaćinstava, hotela, znamenitosti, a službena izjava Jutarnjeg lista je bila: „Želja nam je bila da domaćim i stranim turistima koji ovih dana ulaze na autoceste u Hrvatskoj omogućimo jedan potpuno novi izbor: ugodnu vožnju, istraživanje krajeva kroz koje još nisu

prolazili te više od tisuću probranih restorana, hotela, seoskih domaćinstava, brojnih znamenitosti i prirodnih ljepota Hrvatske“ (*Croatia by Car* 2019). Nadalje, aplikacija se reklamira tako da se uz restorane i hotele, ističu mali i obiteljski hoteli te seoska domaćinstva koja imaju mogućnost smještaja. Uz to, aplikacija također nudi i razne znamenitosti i turističke atrakcije („hrvatska povijesna i kulturna baština, kao i nevjerojatni prirodni fenomeni“) koji se prikazuju prema putnikovoj geolokaciji, a kao dodatne informacije, aplikacija nudi i popis dućana i benzinskih postaja koji bi putniku također mogli zatrebati (ibid.). Konkretno, kada se na aplikaciji odabere autocesta Rijeka – Zagreb te čvorovi na prostoru Gorskog kotara, od svih sadržaja koji se navode, aplikacija prikazuje sljedeće:

Tablica 3. Prikaz sadržaja u blizini čvorova autoceste Rijeka – Zagreb na području Gorskog kotara (aplikacija *Croatia by Car* 2020)

Čvor Vrbovsko	Restoran	1
	Smještaj	0
	Znamenitosti	1 (Kanjon Kamačnik)
	Dućani	2 (<i>Konzum, Lidl</i>)
Čvor Ravna Gora	Restoran	1
	Smještaj	0
	Znamenitosti	1 (Zeleni vir)
	Dućani	2 (<i>Konzum, Lidl</i>)
Čvor Delnice	Restoran	5
	Smještaj	1 (Hotel <i>Risnjak</i>)
	Znamenitosti	1 (Nacionalni park <i>Risnjak</i>)
	Dućani	2 (<i>Konzum, Lidl</i>)
Čvor Vrata (Fužine)	Restoran	1
	Smještaj	1 (Hotel <i>Bitoraj</i>)
	Znamenitosti	1 (Jezero <i>Bajer</i>)
	Dućani	0

Dakle, slično kao i kod Autoceste Rijeka – Zagreb koja najavljuje planove za suradnju s društvenom zajednicom, povećanje mogućnosti zapošljavanja lokalnog stanovništva u

različitim gospodarskim granama uz autocestu, PUO-e koji čuvaju autohtone vrijednosti antropogenog pejzaža kao što su postojeća naselja, ni ova aplikacija ne ispunjava svoja obećanja: izostaju seoska domaćinstva koja nude hranu i prodaju domaće proizvode, a ona su brojna na području Gorskog kotara, posebno ona koja nude proizvode od šumskih plodova, što se može provjeriti na mrežnim stranicama svake općine ili turističkih zajednica općina u Gorskom kotaru;⁹⁹ seoska domaćinstva koja nude smještaj, koja također postoje u Gorskom kotaru, a što možemo pratiti po statistici noćenja u privatnom smještaju (*Smještajni kapaciteti, dolasci i noćenja turista* 2019) kao i jednostavnom pretragom na nekom od servisa za rezervaciju smještaja, primjerice *Tripadvisor* (<https://www.tripadvisor.com/>); nadalje, nisu navedene znamenitosti i prirodni fenomeni, samo u općini Lokve neki su Lokvarsko jezero, park-šuma Golubinjak i spilja Lokvarka, a tako ni ostali na području Gorskog kotara, poput izvora Kupe, dvorca Stara Sušica pored Ravne Gore, te drugih. Osim toga, sam pogled na navedene dućane, a koji su zapravo veliki trgovački lanci, puno govori o kakvim se sadržajima zapravo radi – u potpunosti u suprotnosti s cijelim marketingom aplikacije: „Svi znaju za pulsku Arenu, Stradun, Marjan... No, jeste li bili ovdje?“ (<https://www.croatiabycar.com/hr>) – očito je da se i na području Gorskog kotara navode više-manje poznate lokacije.



Slika 69. Isječak s mrežne stranice mobilne aplikacije *Croatia by Car* (<https://www.croatiabycar.com/hr>)

⁹⁹ Primjerice, za općinu Lokve u 2020. godini, ponuda turističkih sadržaja i seoskih domaćinstava se može provjeriti na mrežnim stranicama Turističke zajednice Lokve (<http://tz-lokve.hr/ponuda-sadrzaja/?menu=7>), gdje je navedeno, osim spilje Lokvarke i park-šume Golubinjak kao prirodnih fenomena, te izložbe zbirke Udruge Ljubitelja lokvarskih starina i vožnje splavi na Lokvarskom jezeru, čak devet ponuda koji uključuju proizvode od meda, prigodne poklone, degustacije likera, uzgoj bobičastog voća itd.

Osim navedenih obećanja, u literaturi se mogu pronaći i drugačiji scenariji. Tako geopolitičar Radovan Pavić, s početka ovog poglavlja, a koji predviđa povećanje turističke vrijednosti kraja kroz kojeg autocesta prolazi te industrijski razvoj, kaže: „S druge strane, zbog težnje Zagreba prema moru kao najvažnijem emitivnom žarištu u Hrvatskoj, Gorski kotar zadržava tek neznatan broj gostiju koji prolaze kroza nj“ (Pavić 1981: 16); i

Pogodnosti zemljopisnog smještaja Središnjeg kraja najuže su vezane uz njegovo prometno tranzitno korištenje od početka 18. stoljeća, što je za gospodarski razvitak Gorskoga kotara bilo dobro – iako položaj prolaza može, uz mogućnost uključivanja u gospodarski život drugih regija, postati i uzrok vlastitog zaostajanja, jer glavne silnice gospodarskog razvitka ne moraju djelovati na prolazno područje.
(Pavić 1981: 15)

Autocesta po svom karakteru znatno skraćuje putovanje omogućavanjem većih brzina, no upravo zbog toga ona može imati negativni utjecaj na prostor kojim prolazi. Iako povećava pristup većim urbanim centrima, ruralno područje kroz koje prolazi obično pada u „komunikacijsku sjenu“ (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 156), odnosno poprima već spomenuti efekt tunela (Graham i Marvin 1996: 60). Efekt tunela prouzročen je nejednakim „savijanjem“ vremenskih i prostornih barijera naprednom infrastrukturnom mrežom koja za cilj ima urbane sredine koje privlači u interakciju, dok isključuje većinu prostora kojim prolazi (ibid.). Iako efekt tunela nemaju samo autoceste, nego i avionski i željeznički prijevoz te druge vrste infrastrukture, on je nastao u potrazi za većom brzinom (Andreu prema Graham i Marvin 2001: 202). Tako i dio sudionika u ovom istraživanju smatra kako autocesta nije donijela dobro Gorskom kotaru, nego da je prouzročila propadanje mnogih ugostiteljskih objekata i smanjila turističku posjećenost.

I onda opet autocesta, to je minus Gorskom kotaru, jer to su rekli da će biti plus, neće biti... Nitko vas i ne vidi, prešišate u Rijeku i ne pogledate ni Ravnu Goru ni nas, i opet smo nigdje. (Šezdesetogodišnjak A, Brod Moravice)

Kad je to došlo (govori o željeznici, op. a.), onda je Skrad napredovao još više. Jer to su bile sve sa strane impulsi, sa strane, i Skrad se naglo razvijao, a sad je to niš'. To je sad jedna obična, jedno obično selo u kome općina još uvijek postoji, je li, tamo načelnik i to. Ali to neće biti dugo, jer ovdje, vidite, više nema crpke za benzinsku, jok. Ta je ukinuta prije godinu – dvije, kad' li. E, isto tako sad' se govori o tome da će pošta biti ukinuta. Mislim, mi pomalo umiremo, je li, od toga neće biti

značajne novine. Ja se bojim da smo mi na kraju puta. Jedan razlog je vrlo važan u tome je, što je došla jedna moderna cesta, autocesta, blizu Ravne Gore, koja je uzela promet. I sad', umjesto da ljudi uđu u Skrad pa na parkiralištu tamo velikom, donjem, pa onom malo manjem, gornjem, tamo parkiraju auto, odu u lokal tamo onaj koji je onda radio. I tamo onda prizalogaje, pa onda malo popiju, pa bi onda bila priča, znate. Zagrepčani su govorili, 'Mi ćemo u Mirnom kutku pojesti janjetinu', 'U Skradu ćemo sir z vrhnjem', a u Lokvama, tamo sada nema, ima sad samo tamo uz cestu, čini mi se ostatak energane, tamo je bio veliki lokal, znate. Sada nema ništa, sve je ravno k'o da nikada tamo ničega nije bilo. Nema tu više ništa, jedino je ta ostala energana. Ta kućica u kojoj je bio taj parni stroj i te stvari koje su grijale ovaj, čitav taj objekt. I onda, nakon toga su se spustili preko Jelenja onim vijugavim putom, dolje na magistralu i onda u Crikvenicu, na Krk, vamo, tamo, to je jedan veliki razlog. Da je promet mimoišao Skrad, a drugi veliki razlog je opće stanje u državi, nema ništa, čujte. Nekada su bili krasni pogoni, ovakvi, onakvi. Nema sad' ničega, a kamoli u Skradu. Sve je to palo. (Osamdesetogodišnjak, Skrad)

Vezani smo. Željeznica, cesta, naša Lujzijana, a autocesta da ne kažemo. Ali ne znam, to je dvosjekli mač. Autocesta, 90 %, ma 99 % njih projuri Zagreb – Krk. Zagreb, ne znam, Učka, Istra. Mi smo dobili neki mir, a neka mjesta su umrla zbog autoceste. A ista ta mjesta su nastala zbog, recimo Lujzijane ili pruge. Evo recimo, jedan Skrad, prekrasan Skrad. Lujzijana, da, Severin na Kupi. Pa ste onda prolazili, od Severina, sva ona sela mala su imala one gostionice, pekla se, ono, janjetina, Zdihovo, tako ono, simpatično, a osim toga cesta prekrasna, vozite kroz park. (Šezdesetogodišnjakinja, Delnice)

Dakle, autocesta u prostornoj organizaciji ima i svoje manjkavosti. Izgradnja novih prometnica i preusmjeravanje prometa rezultira i smanjenjem autobusnih linija u ruralnim krajevima, što rezultira opadanjem kvalitete života lokalnog stanovništva i njihovoj mogućoj percepciji da su izolirani i da će biti zaboravljeni (Lukić, Opačić i Zupanc 2009: 156).

Nije donijela dobro. Zaobišla je... Čujte, uz Lujzijanu ti janjci su se okretali, sve je to bilo puno, pa i tamo prema Moravicama, to je nestalo. Bili su tamo poznati ugostiteljski objekti. Jesu. I sada rade manjim kapacitetom ili su jednostavno izbrisani s geografske karte. Jer ovo sve što je išlo, to je bilo sve po ovim malim

sredinama, tim gostionicama, birtijama, se to zadržavalo. A sad' vam je, čujte, nestale su autobusne linije, tu Skrad, samo treba puno radit', treba imat' ideju, to se da preokrenut' i u svoju korist. Skrad je pao skroz. On je bio tamo šezdesetih godina turističko mjesto, tamo su vam autobusni stajali, na dan je tamo 50 autobusa stalo. I onda su imali tamo pol' sata stajanja i uz to ide kava, štrudl, gemišt. 'Ko nema auta, on je... ja ne znam koliko ima linija, da l' možeš jednu – dvije uhvatit' za Zagreb. Onaj koji nema auta, malo je problem, objektivno. (Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice)

Bilo je prije drugačije, bilo je i kino, bilo je više zabave za mlade i sve. Sada toga ničega nema. Manje djece. Petero – šestero djece sad' ide na jesen u školu. U prvi razred. A prije ih je bilo trideset. Katastrofa. Tako da, sve se promijenilo. Onda doktorica dolazi iz Rijeke, putuje svaki dan, nije tamo. Pošta radi 4 sata. Ako ćete nešto, morate ić' u Delnice, to je 8 – 10 km dalje (od Lokava, op. a.), isto nemate prijevoza, autobus ne vozi, prije je svaki dan autobus vozio. U 8 sati, u 7 sati ujutro, već kako je išao. Vozio je čak u školu, srednju, i oko dvanaest, jedan, već se vraćao natrag, isto. Sad' samo kad je školska sezona, onda vozi čak autobus. Toga nema više. Onda ni po ovoj staroj cesti više nema prometa, toliko autobusnog. Prije, svaki sat je išao autobus. Svaki sat, dok nije bila autocesta. Sad ide dva puta ujutro i dva puta popodne. Oko tri ide za Rijeku, ujutro valjda u 7 – 8, kako već ide. Jako slabo. Sad ljudi imaju aute i putuju autima. Puno ih ima koji putuju i iz Mrkoplja i iz Lokava i rade tu. Svaki dan putuju na posao s kolima. (Osamdesetogodišnjakinja, Rijeka)

Najprije je propao život uz Lujzinsku cestu jer je prestao promet roba zbog željeznice. Onda smo, ajde, ljudi su naselili, drvna industrija je jačala, dobro se živjelo, kuće se gradile, onda se napravi brza cesta, nemaš nikakvih linija, nema više autobusa, ostaješ tu, k'o rezervat. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Skrad je bio jači onda od Ravne Gore. Jači je bio. Jer je cesta prolazila, Lujzijana koja je bila ta županijska ili kako rečeju državna, ta Zagreb – Rijeka stara cesta, mi kažemo Lujzijana, a sad se zove, da li je republička ili državna, ne znam. Autoput je drugo, kako je autoput došao, sve je umrlo. A kad je stara cesta bila, o joj, u Skradu je bilo... hotel radi, autobusna stanica bila, tamo je bilo... sve se zaustavljalo i tamo je bilo kao odmorište. Sve dok nije ta cesta uzela promet. A joj u Skrad je pojam bilo ić', tamo na zabavu i ovo, ono. I stajali su brzi vlakovi tamo,

nisu na svim stanicama. U Skradu su stajali brzi vlakovi. Turizam je vladao.

(Osamdesetogodišnjak, Čučak)

Baš kao što je Lujzinska cesta svojevremeno stvorila regionalne raznolikosti, autocesta ih stvara danas. Međutim, to se događa na potpuno drugačiji način nego prije: autocestovnim čvorovima kojima se pristupa autocesti ili izlazi s autoceste. Geograf Miroslav Sić istražio je 2009. godine utjecaj autoceste Zagreb – Split na regionalni razvoj Like u kojem je zaključio da je autocesta Zagreb – Split potaknula brži regionalni razvoj Like, a još pozitivniji učinci očekuju se od razvoja turizma. Kao i Gorski kotar, Lika je problemsko područje Hrvatske zbog nepovoljnog demografskog razvoja, nedovoljne gospodarske razvijenosti i nepostojanja većeg urbanog centra te posljedične polarizacije pojedinih dijelova Like prema vanjskim centrima (Sić 2009: 88). Nakon izgradnje autoceste Zagreb – Split 2004. godine, autocesta je preuzela promet s dotadašnje glavne prometnice prema južnom Jadranu iz smjera Zagreba, tzv. Plitvičke magistrale, te tako preusmjerila prometni tok iz istočnog u zapadni dio Like. Sić kaže da je autocesta Zagreb – Split stvorila uvjete za razvoj poduzetničkih zona namijenjenih industriji i maloj privredi oko autocestovnih čvorova i otvorila nove mogućnosti razvoja za turizam i malu privredu, budući da Lika (kao i Gorski kotar) raspolaže s očuvanom prirodom, zaštićenim objektima, nacionalnim parkovima i raznim društvenim sadržajima, iako navedeno ovisi o pogodnostima lokacije u odnosu na autocestovni čvor, lokalnoj inicijativi, zainteresiranosti investitora, raspoloživoj radnoj snazi, poboljšanju osnovne cestovne mreže i njezinom funkcionalnijem povezivanju s autocestom (ibid., 97; 99). Ključno je iz Sićevog istraživanja izdvojiti upravo *autocestovne čvorove*, budući da oni svojom lokacijom uvjetuju razvoj. Naime, kontakt korisnika, odnosno automobilskeg prometa s autocestom ostvaruje se samo preko čvorova koji su malobrojni, ali imaju naglašene pogodnosti. Autocesta organizira prostor preko čvorova – to su najdostupnije i najprivlačnije točke, obično predstavljaju mjesto povezivanja s gradskim centrima i osnovnom cestovnom mrežom te se uz njih lociraju različiti gospodarski objekti (Sić 1997: 86). No osim opisanog koncentracijskog utjecaja na prostor, čvorovi omogućuju širenje automobilskeg tokova u okolicu, pa oni na prostor djeluju i disperzijski (ibid.). Autocesta Rijeka – Zagreb na području Gorskog kotara ima četiri čvora, a u njemu ne postoji mreža većih urbanih centara, stoga postavlja se pitanje kakvo je značenje čvorova u pretežno ruralnim i nedovoljno gospodarski razvijenim regijama. Autocesta ne samo da je pridonijela gospodarskom nazadovanju regije, nego postavljanjem čvorova, stvorila je nove regionalne različitosti, odnosno periferije: „Jednom izgrađena, ova čvorišta okolnom prostoru nameću sasvim nova organizacijska i razvojna rješenja, koja bitno određuju ukupnu kvalitetu

života lokalnog stanovništva“ (Kušen 2003: 104). Već spomenuto istraživanje koje su proveli geografi Lukić, Opačić i Zupanc, razmatra naselje Severin na Kupi uz Lujzinsku cestu koje je ekonomski nazadovalo, u usporedbi s Fužinama kao primjerom naselja uz autocestovni čvor koje je doživjelo prosperitet nakon otvaranja autoceste: to je potvrdilo 29 ispitanih u Severinu na Kupi koji bilježe pad prihoda u usporedbi s razdobljem prije autoceste kao i namjeru da zatvore svoje radnje, dok stanovnici Fužina ističu pozitivne utjecaje autoceste na razvoja turizma, poduzetništva i trgovine (Lukić, Opačić i Zupanc, 2009: 162).¹⁰⁰ Dio ispitanog stanovništva Gorskog kotara također smatra da autocesta pogoduje naseljima uz autocestovne čvorove:

Tu u Lokvama je bio veliki kamp, jezero je uvijek bilo krcato kupaćima, strašno puno, ajmo reć', dvadestetak čamaca, ljudi su se tu bavili gradnjom čamaca, pasara, Lokve su bile centar zbivanja, turizam. Što je Fužinama pogodovalo, prvo, oni su sad puno bolje vezani na autocestu, nego Lokve, nije to baš direktno, ali nekako je drugačije, a druga je stvar što se našao čovjek tamo koji je imao tu volju da preko Županije i preko političkih struktura to digne na nekakav pozitivan nivo. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

Nama ne smeta (autocesta, op. a.). Kupjaku. Ali smeta tu dolje. I Skradu, Severinu, pa i Lokvama smeta. Nama je čak i bolje. Kaj ja znam. Imamo i izlaz s autoceste tu blizu... tu smo k'o bog. (Sedamdesetogodišnjak, Kupjak)

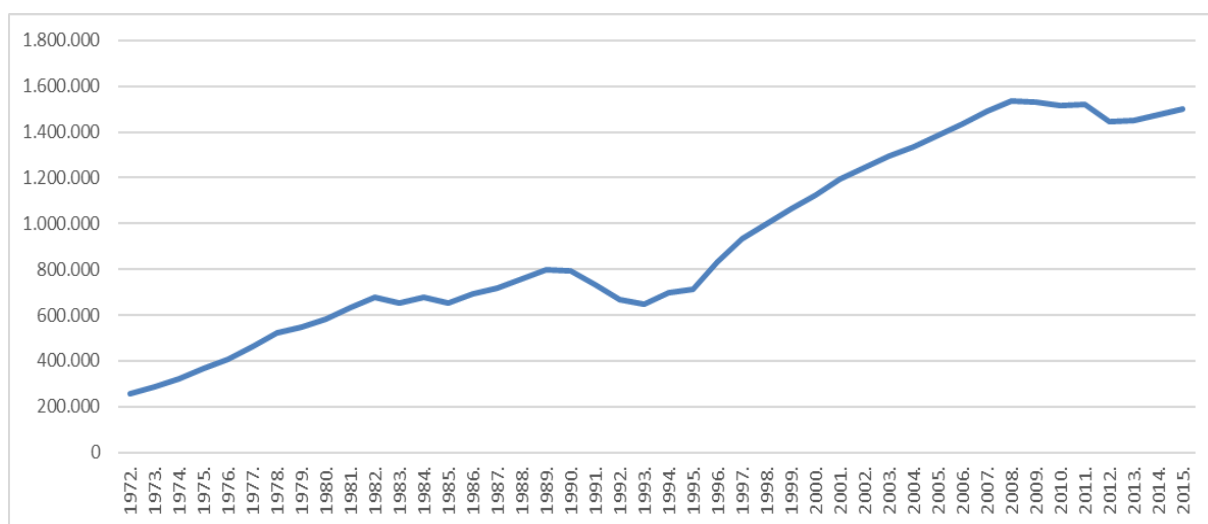
Mi s time čime se bavimo (turistička djelatnost, op. a.), da ja moram čovjeku iz Zagreba reć' da mu treba dva i pol' sata po staroj autocesti, on bi odust'o. Ja mu kažem za 50 minuta si tu. (Tridesetogodišnjakinja, Kupjak)

Velika prednost ovog dijela Gorskog kotara, jedno je kad ovi moji lijeni Primorci sjednu u auto i kad' dođeš za 12 minuta od Grobnika tu, vjerujte mi, 'black out' je u glavi čim ti moraš dvije minute dalje ić'. Nije to nikakva umjetnost, to nije ništa. (Četrdesetogodišnjak, Vrata)

¹⁰⁰ Lukić, Opačić i Zupanc su svoje predavanje na Međuodsječkom znanstvenom skupu Geografskog odsjeka Prirodoslovno-matematičkog fakulteta u Zagrebu i Odjela za geografiju Filozofske fakultete u Ljubljani pod nazivom *Problemska područja Hrvatske i Slovenije* koji se održao u Krasnom 2006. godine, znakovito nazvali *Kad jaganjci utihnu – utjecaj autoceste Zagreb – Rijeka na uslužne djelatnosti uz Lujzinsku cestu*.

S druge strane, kao što već navedena pjesma *Brige oko ceste* (poglavlje 5.2.1.) govori o gustoći prometa na „staroj“ cesti koja remeti život lokalnog stanovništva, a koje s uzbuđenjem čeka otvorenje autoceste, autocesta je pozitivno odgovorila na taj izazov, a mjesta su dobila „neki mir“, kako je navedeno u jednom od kazivanja. Postupnim povećanjem broja osobnih automobila u Hrvatskoj (grafikon 7.), čemu treba pridodati prolazak osobnih automobila iz inozemstva, autobusa i teretnih vozila iz zemlje i inozemstva, dakle općenito povećanjem cestovnog prometa, stanovništvo naselja uz Lujzinsku cestu do izgradnje autoceste svjedočilo je gustom prometu kroz cijelu godinu a posebno ljeti.

Grafikon 7. Povećanje broja registriranih cestovnih osobnih vozila od 1972. do 2015. godine (izradila Morana Jarec prema *Transport i komunikacije u 2009. 2010; Transport i komunikacije u 2012. 2013; Transport i komunikacije u 2015. 2016*)



Tako lokalno stanovništvo uz Lujzinsku cestu u autocesti Rijeka – Zagreb vidi i pozitivne utjecaje.

Dapače, k'o bog, da je manje prometa. Tu neki put nisu mog'o, dok ni autoput bil gotov, moral si čekat sat vremena da se uključiš. Sad je k'o bog, nije pusto, a nije ni gužva. K'o bog. (Sedamdesetogodišnjak, Kupjak 1938.)

To se također predviđalo u literaturi:

Zbog velike prometne povezanosti za mnogo veća područja nego što je Gorski kotar – već nakon modernizacije Lujzijane, godine 1954., najveći i najbrži automobilski promet presjekao je, duboko i trajno uznemirio i opteretio život u mnogim naseljima. Ova opasnost je još izrazitija zato što su na prometnicama u općini Delnice¹⁰¹ tipična cestovna, nizna naselja, koja su nastajala, nanizala se s obje strane ceste. Trajno bolje rješenje bit će nova autocesta, koja će preuzimati najveći dio brzog tranzitnog prometa – a mimoilazit će naselja. (Crnković et al. 1981: 214).

Autocesta Rijeka – Zagreb kao projekt napretka, zaista predstavlja izazov i prijetnju za Gorski kotar te ima paradoksalno i mnogostruko značenje. Moderna autocesta koja za cilj ima odgovoriti na potrebe suvremenog društva, donijeti brže i sigurnije putovanje te pridonijeti gospodarskom, posebno turističkom, razvoju države, rasteretila je promet na Lujzinskoj cesti koja prolazi kroz naselja, no istovremeno je pridonijela i zatvaranju ugostiteljskih objekata uz Lujzinsku cestu, time i smanjenju prihoda onog stanovništva koje je od tranzitnog turizma zaradivalo, iseljavanju i smanjenju broja stanovnika, ukidanju autobusnih linija, osjećaju izoliranosti lokalnog stanovništva. Premošćivanje regije, tj. efektom tunela, pridonijelo je zaostajanju regije naspram drugih regija u državi, dok je istodobno proizvelo nejednakosti unutar regije koje se vežu uz smještaj autocestovnih čvorišta.

Proizvodnja nejednakosti veže se i uz drugu infrastrukturu u Gorskom kotaru – izgradnju brane na Lokvarki i stvaranje Lokvarskog jezera te posljedično, prelaganje Lujzinske ceste – što ću na primjeru Mrzle Vodice pokazati u sljedećem poglavlju, 5.5.2. *Gorski kotar i (i)mobilnost.*

¹⁰¹ Budući da je citat iz publikacije iz 1981. godine, misli se na općinu Delnice kakva je postojala do 1993. godine, u čijem su sastavu, uz današnji grad Delnice, bile i današnje općine Brod Moravice, Fužine, Lokve, Mrkopalj, Ravna Gora i Skrad, s pripadajućim naseljima.

5.5.2. Gorski kotar i (i)mobilnost

Infrastruktura se ponekad uzima „zdravo za gotovo“, ona je jednostavno tu, postoji: ne razmišljamo o struji i od kuda ona dolazi, što se događa u motoru kada pokrećemo automobil, kako elektronske poruke putuju preko planete, kamo odlazi voda iz toaleta. No, infrastruktura ili njezin nedostatak stalno proizvode i čak potiču proizvodnju nejednakih odnosa moći (Graham i Marvin 2001). Infrastruktura je obično dostupna privilegiranim, negdje je nepostojeća, negdje nemaju svi jednak pristup infrastrukturi, iako se geografski mogu nalaziti vrlo blizu nje (Adey et al. 2014: 11-12). Britanska geografkinja Doreen Massey kaže da mobilnost jednih ovisi o *imobilnosti* drugih te da su infrastrukturne mreže uključene u poticanje društvenotehnoloških *geometrija moći* na kompleksne načine:

Ne radi se samo o tome tko se kreće, a tko ne, iako je i to važan element, radi se o moći u odnosu na protoke i kretanja. Različite društvene grupe imaju različite odnose s ionako diferenciranom mobilnošću: neki je više kontroliraju nego drugi; neki pokreću protoke i kretanje, drugi ne; neki pate zbog nje više nego drugi; neki su zarobljeni od nje. (Massey 1993: 63)

Izgradnja infrastrukture koja pripada prostorima mobilnosti uvijek uključuje izgradnju prepreka za druge, stoga nemaju svi isto iskustvo mobilnosti ni infrastrukture (Star 1999: 380). Jednostavan primjer su stepenice koje za osobu u invalidskim kolicima predstavljaju barijeru. Dakle, infrastruktura omogućuje kontrolu nad prostorom i svega što taj prostor sadrži, prava kretanja, ulaska, izlaska, obitavanja. Kod autocesta, primjerice, to je položaj trase i autocestovnih čvorišta, postojanje naplate cestarine, ograničenje minimalne brzine vožnje. One koje infrastruktura zaobilazi, koji su zapostavljeni, su obično „slabi“ (Creswell 2014: 110) ili „suvišni“, kako ih naziva sociolog Manuel Castells (prema Graham i Marvin 2001: 15; 210). Nejednakom distribucijom infrastrukture, mjesta i društvene grupe se lako mogu zaobići.

Gorski kotar, hrvatski tranzitni koridor, a posebno njegov središnji dio, iznimno je dobro povezan s najbližim većim gradovima, glavnim gradom države, obalom i kontinentalnim dijelom zemlje. Naizgled i u općini Lokve je tako: kroz općinu prolazi državna cesta, odnosno nova Lujzinska cesta, te autocesta Rijeka – Zagreb, pa je općina dobro povezana sa županijskim središtem Rijekom, regionalnim središtem Delnicama i glavnim gradom, Zagrebom. S druge strane, izgradnjom jezera i ekstremnom prostornom transformacijom neki dijelovi općine bivaju izolirani, posebno zapadni dio, uključujući naselje Mrzla Vodica. Izoliranost od prometne mreže u Gorskom kotaru potencira se klimatskim uvjetima, pa „Mrzla Vodica i po 8

dana odsječena od svijeta zbog nedovoljno dobrog održavanja cesta zimi uslijed naglih i velikih snijegova“ – pisalo se 1981. godine (Crnković et al. 1981: 218).

Gledajući mikroregionalno, lokalne ceste Gorskog kotara, zbog reljefa i klimatskih uvjeta ponekad su prezavožite, opasne, zimi neodržavane i neprohodne. U neformalnim razgovorima sa stanovnicima naselja na sjeveru Gorskog kotara, doznaje se kako im je lakše i pristupačnije otići u Ljubljanu u Sloveniju nego u Rijeku, iako putovanje vremenski traje gotovo isto. Osim toga, to je i kraj gdje je prisutna i svakodnevna međunarodna radna migracija. Stoga postavlja se pitanje smještaja i pristupa cestovnoj mreži u odnosu na smještaj naselja, te kakve su mogućnosti i iskustva tih zajednica.

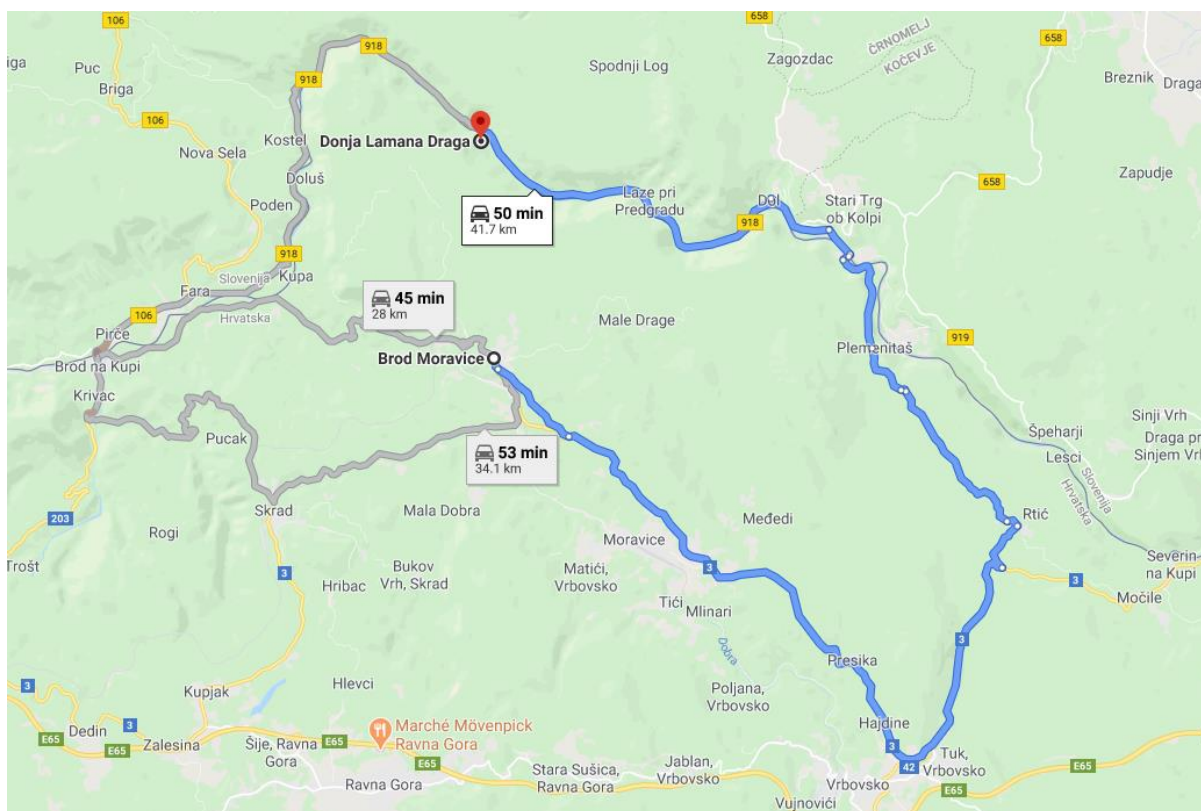
Ne samo da je lokalna prometna infrastruktura u Gorskom kotaru problematična, ona je ponegdje i nepostojeća. Godine 2020. u Večernjem listu pisalo se o naselju Donja Lamana Draga do kojeg ne vodi niti jedna cesta (Hebar 2020). Naime, selo obrubljuju brda i šume te rijeka Kupa, odnosno hrvatsko-slovenska granica gdje slovenska vlada planira postaviti žicu.¹⁰² Iako selo ima samo dva stalna stanovnika, a ostali dolaze sezonski, život bez ceste je problematičan za uobičajene svakodnevne aktivnosti, kao što je, primjerice, kupovina svježeg kruha, ali i one izvanredne, poput odlaska liječniku. Članak prenosi izjave stanovnika koji kažu da su „izolirani od svega“, „daleko od civilizacije“, te „cesta bi nas spasila“, „bijela cesta, šljunčana, spasila bi nas“, a načelnik općine Brod Moravice dodaje: „Vjerujem u državu; da će pronaći način da napravi cestu.“

Prije 15 godina uspjeli smo napraviti cestu od Štefanaca do Goršeta, 7,5 kilometara. Danas je tamo ljeti – Copacabana! Turisti dolaze, kupaju se u rijeci, jedan je Rus sagradio dvije kuće za odmor s pet zvjezdica. Dakle, dokle je cesta došla, tamo su niknule urbane vile. Pametnom dosta. Cesta znači život. Naš bi kraj, turistički, mogao biti apsolutni hit. (Crnković prema Hebar 2020)

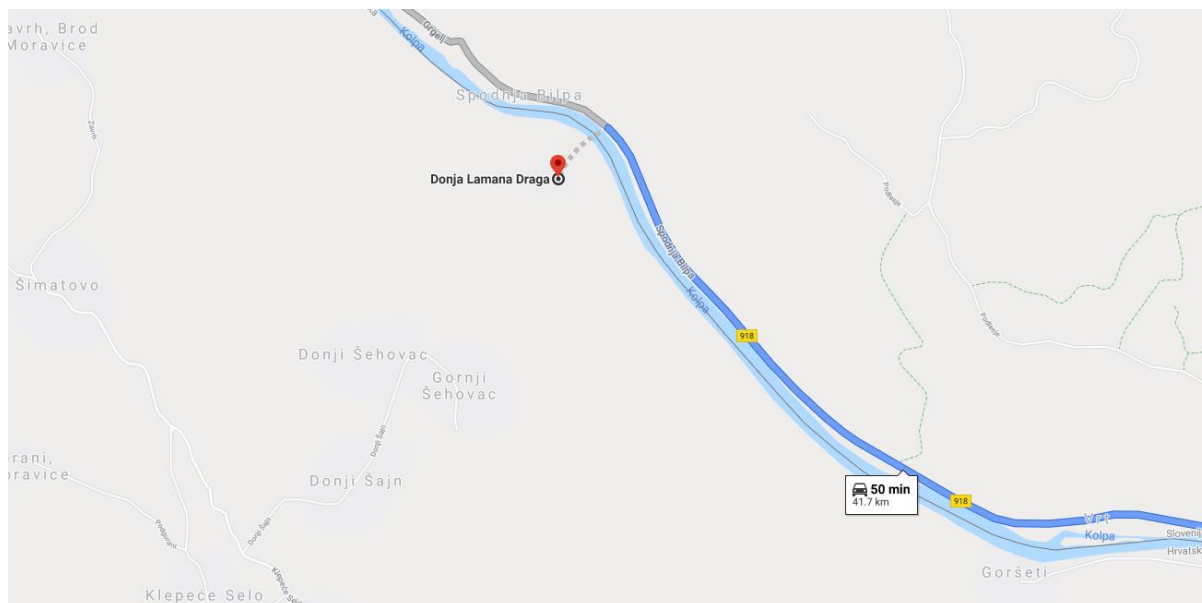
Najbliža, iako nedovršena cesta, je udaljena 2 kilometra, do koje se dolazi hodom kroz gustu šumu, gdje nisu rijetkost medvjedi, lisice, vukovi i risovi, stanovnici kažu da je obrasla i da kroz nju „sad ne bi mogla proći ni Lada Niva“ (Hebar 2020). No, niti u tom najbližem naselju, nema ni dućana, kažu znakovito „samo groblje“ (ibid.). Stanovnicima je najbliže otići čamcem preko Kupe u Sloveniju kada trebaju nešto obaviti, iako kada Kupa naraste, opasno je, te su

¹⁰² Slovenska vlada je 2015. godine odlučila postaviti bodljikavu žicu uzduž granice s Hrvatskom zbog migrantskoga vala koji pristiže iz smjera jugoistočne prema zapadnoj Europi.

opet odsječeni. U Zagrebu nisu nikada bili, a do Brod Moravica, koja im je Općina, ima svega nekoliko kilometara zračne linije. Kada bi obični putnik želio doći od Brod Moravica do Donje Lamane Drage, posegnuo bi za jednom od najpouzdanijih on-line karata, odnosno navigacijskih sustava, *Google maps*, te bi jednostavnom pretragom dobio tri opcije, od 28, 34 i čak 42 kilometara (<https://www.google.com/maps/>). Za svaku od ponuđenih ruta potreban je prijelaz hrvatsko-slovenske granice i svaka vodi do slovenske obale Kupe – od kuda do Donje Lamane Drage se opet može doći, samo, čamcem (slike 70. i 71.).



Slika 70. Tri opcije cestovnih ruta od Brod Moravica do Donje Lamane Drage, ponuđenih putem Google maps (<https://www.google.com/maps/>)



Slika 71. Do naselja Donje Lamane Drage ne vodi niti jedna cesta (ibid.)

U Donjoj Lamani Dragi prometna infrastruktura je, dakle, nepostojeća. Nepostojanjem prometne infrastrukture stanovnicima sela mobilnost je onemogućena, odnosno uskraćeno im je pravo na mobilnost, temeljno ljudsko pravo (usp. Creswell 2006b). Značaj izgradnje ceste u ovoj sredini je ogroman – ona za stanovnike znači život. Vjerom u državu da će izgraditi cestu, riječima načelnika općine Brod Moravice, daje se do znanja da je država odgovorna, odnosno da kroz infrastrukturu ona ima moć upravljanja i strukturiranja populacije i prostora. Ovakvom infrastrukturnom (ne)opremljenošću te organizacijom prostora, svi koji požele doći bar u blizinu Donje Lamane Drage su prisiljeni prijeći slovensko-hrvatsku granicu, a stanovnicima tog sela lakše je otići u Sloveniju čamcem, kada za to postoje uvjeti, nego u svoju općinu Brod Moravice, Delnice, Rijeku ili Zagreb.

Naselje Mrzla Vodica u općini Lokve, ponešto je u drugačijoj situaciji. Naselja Lokve i Mrzla Vodica bila su povezana Lujzinskom cestom do sredine 20. stoljeća kada je taj dio između dva naselja potopljen zbog izgradnje brane i akumulacijskog jezera. Prometnu infrastrukturu, Lujzinsku cestu, kao modernizacijski projekt Austro-Ugarske Monarhije poništila je drugi, onaj socijalističke Jugoslavije, projekt izgradnje brane kao dio sustava za proizvodnju električne energije. Oba projekta svojedobno su bila prekretnice u razvoju i označavale su napredak, kako općine Lokve, tako i bivših država. Izgradnjom brane i akumulacijskog jezera značajno se preorganizirao prometni sustav općine Lokve, a posebno društveni prostor Mrzle Vodice. Dva

mjesta su potapanjem 5,5 km Lujzinske ceste postali udaljeniji, a Mrzla Vodica izolirana. Za stanovnike Mrzle Vodice, Lujzinska cesta također označava život:

*A za Lujzijanu je to velika šteta da su to potopili. To je bila veza za životom!
Lujzijana je bila veza sa Zagrebom. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)*

Istovremeno s gradnjom brane, gradila se nova Lujzinska cesta, pa je s trase Lokve – Homer – Srednji Jarak – Mrzla Vodica – Ravno podolje – Gornje Jelenje, premještena na trasu Lokve – Špičunak – Rogozno – Gornje Jelenje. Naselja Lokve i Mrzla Vodica su zračnom linijom udaljena oko 6 km, a idući novom Lujzinskom cestom, od Lokava do Mrzle Vodice treba prijeći čak 23 km (slika 72.).

Kad je potopljena Lujzijana onda je naša veza s Mrzлом Vodica bila uglavnom preko Gornjeg Jelenja, a preko Gornjeg Jelenja je mogla biti veza jer se paralelno s branom radio taj odvojak nove Lujzijane od Sopača do Jelenja. Onaj čas kad je bila prekinuta Lujzijana već je bila otvorena cesta. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

No i modernizacija dijela stare Lujzinske ceste koja je preostala u Mrzloj Vodici događa se kasno u usporedbi s drugim dijelovima: dio od Mrzle Vodice do Gornjeg Jelenja asfaltiran je tek 1977. godine (Crnković et al. 1981: 217-218). Mrzlovodičani su tada imali i opciju ići do Lokava cestom preko Crnog Luga, put koji iznosi 26 km (slika 73.). Potapanjem Lujzinske ceste, Mrzla Vodica je trebala dobiti, drugu, zamjensku i odgovarajuću prometnicu. Tek sredinom 90-ih asfaltiran je šumski put od Zelina Mrzlovodičkog do Homera (Glad 1997: 55). Taj put od Mrzle Vodice do Lokava iznosi 10 km (slika 74.).

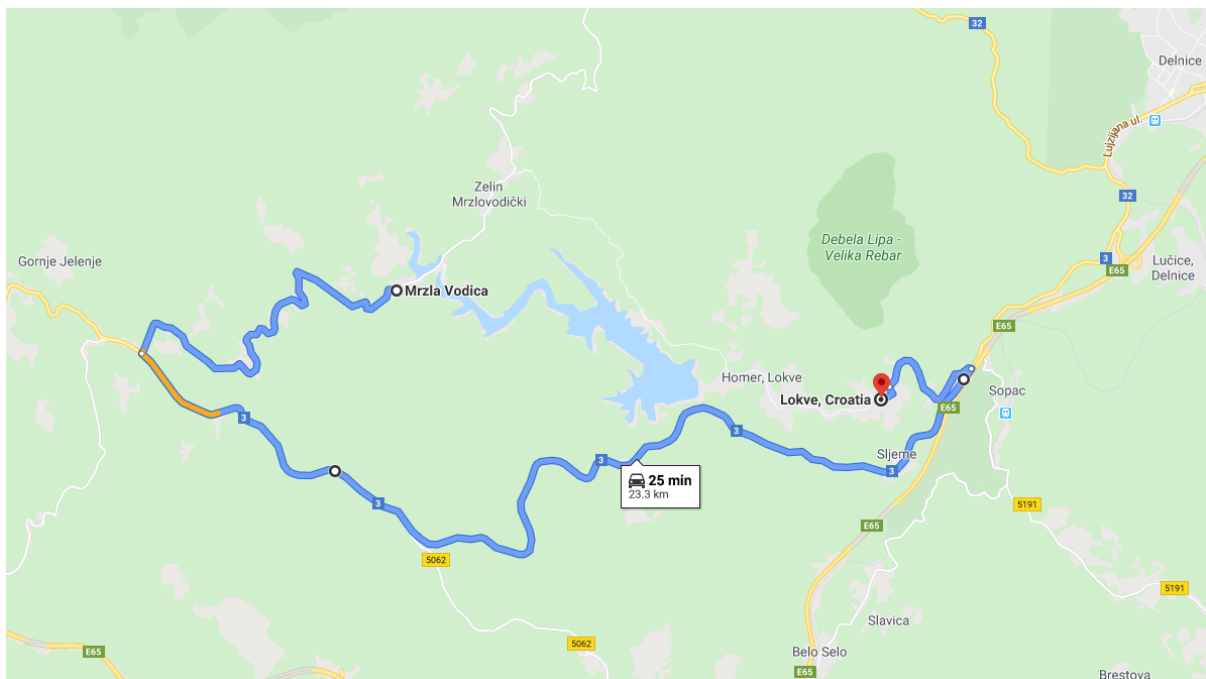
Pa ne mogu ja više toliko hodati, ja sam hodala prije jer smo mi, iz Delnica, brat i ja bi pješke ili s biciklom dolazili iz Delnica, nije bilo prijevoznih sredstva, a da bi došli kući, 15 kilometara ima. To je bila stara cesta Lujzijana, po njoj se išlo dok nije bilo jezero. Onda su poslije napravili ovu kroz šumu. (Osamdesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Mi sad svi idemo ovom šumskom cestom, ova veza s Lokvama je zapravo jedna obična šumska cesta od šumarije. Mi bi inače morali ići do Crnog Luga pa do Delnica, pa do Lokava. Ili do Gornjeg Jelenja i ovo... I da nema ove šumske ceste koja je osposobljena... To su mještani tražili, onda su je asfaltirali i sva sreća da su je asfaltirali. Mi bi inače imali problem komunikacije s Lokvama koja nam je

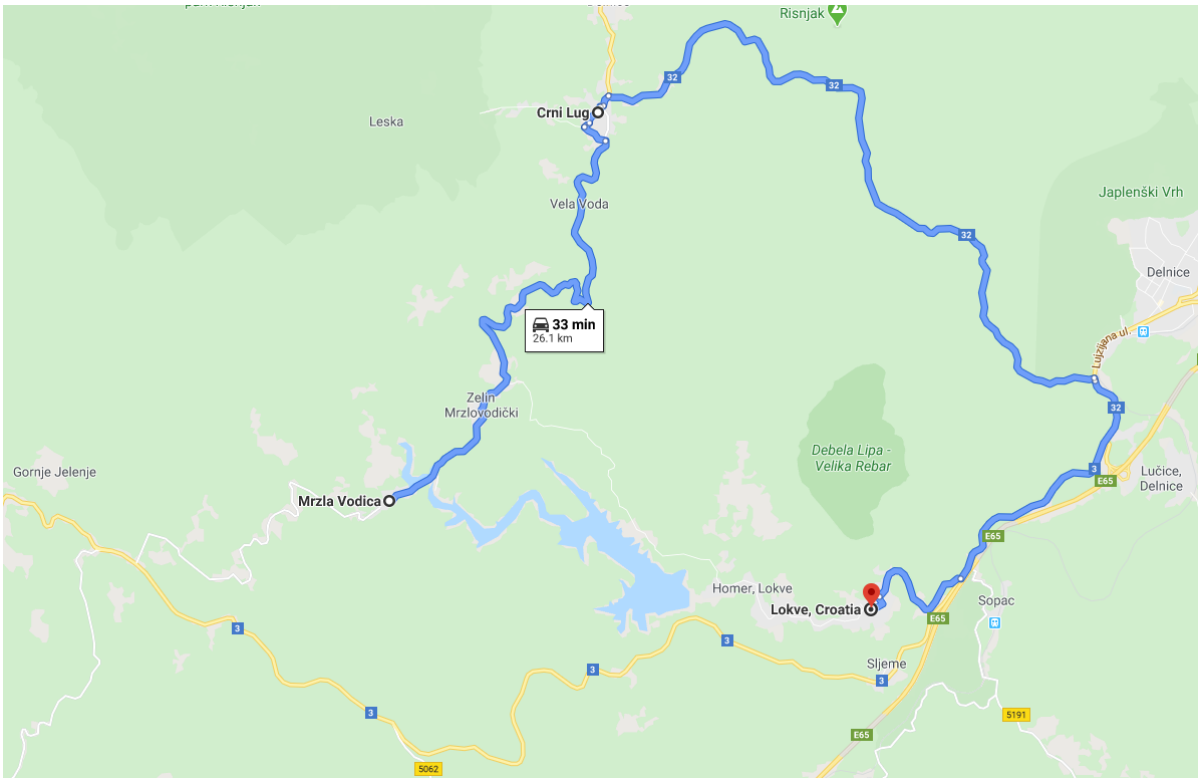
općina. Sve okolo naokolo. Ovo je bilo direktno. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

No, ta cesta je uska i može biti opasna.

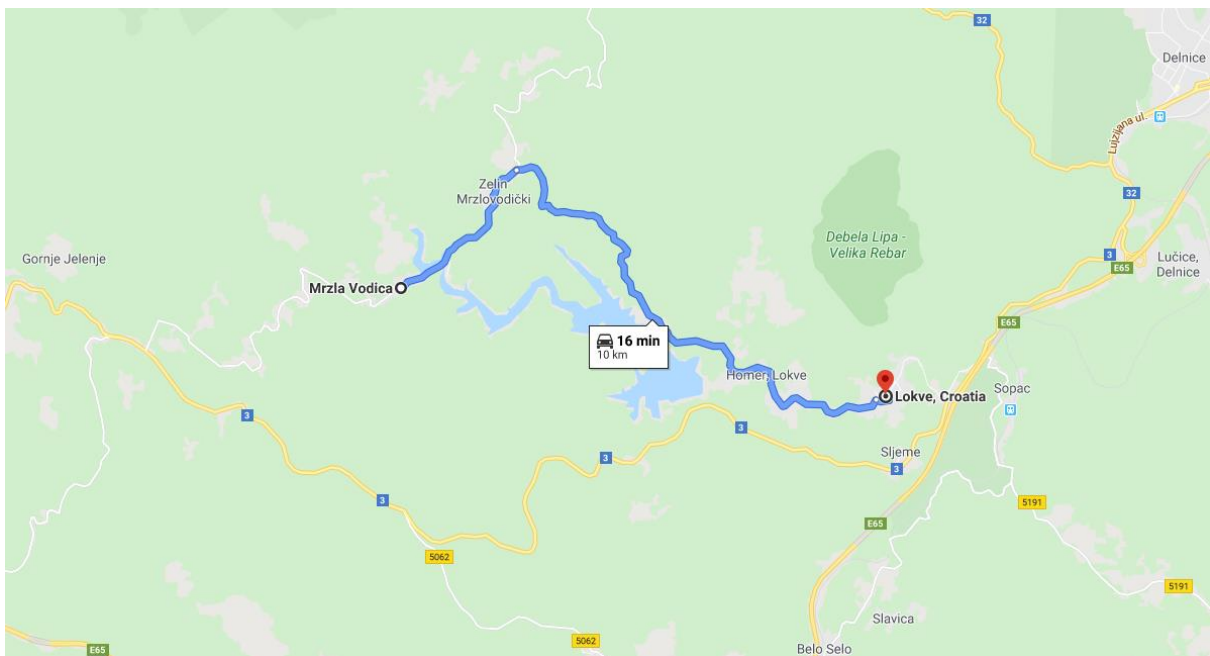
Prvi i najveći problem je cesta koja povezuje Mrzlu Vodicu sa sjedištem općine. Vožnja tom cestom je opasna. Radi toga ona nije uvrštena u županijske ceste. Odgovornost za eventualne nesreće i štete na toj cesti nitko ne snosi. Za čuditi se je da to pitanje nije već ranije riješeno. (Dobrića 2002: 68-69).



Slika 72. Cestovna ruta od 23 km od Mrzle Vodice do Lokava preloženom, “novom”, Lujzinskom cestom (<https://www.google.com/maps/>, 24. srpnja 2020.)



Slika 73. Cestovna ruta od 26 km od Mrzle Vodice do Lokava preko Crnog Luga (ibid.)



Slika 74. Cestovna ruta od 10 km od Mrzle Vodice do Lokava asfaltiranim šumskim putem (ibid.)

Novom cestovnom mrežom, kada se radi o odlasku u Lokve, udaljenost postaje prepreka (Adey et al. 2014: 9). Iako put do Rijeke iznosi nešto više od puta u općinski centar, Lokve, ili regionalni centar, Delnice, oko 33 km i nešto više od pola sata vožnje, stanovnicima je to prihvatljivo te radije biraju odlazak u veći urbani centar, Rijeku, za svakodnevne i životne aktivnosti.

...da nema te šumske ceste, išli bi prema Crnom Lugu pa, 7 km je samo do Crnog Luga plus još 7 km do... Onda 20 km je to, ovako je 9. Samo zato što su šumsku cestu osposobili. Ali, nama nije toliko bitno da imamo vezu s Lokvama, nama je bitnije da imamo vezu s Rijekom. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Razvoj naselja Mrzla Vodica, koje je bilježilo najviši porast stanovnika nakon izgradnje Lujzinske ceste, prekinut je Drugim svjetskim ratom, izgradnjom brane i stvaranjem jezera, odnosno potapanjem kuća, gospodarskih objekata, zemljišta i Lujzinske ceste kao poveznice, a zatim i rušenjem glavnih objekata u selu zbog opasnosti od podizanja nivoa jezera. Sve je to vodilo iseljavanju i „umiranju“ sela.

Mrzlovodičani su se svi iselili i žive negdje. Dođu u Mrzlu Vodicu vidjet' je l' im Općina Lokve pazi na rasvjetu i posadit' si rožice. (Šezdesetogodišnjakinja, Lokve)

Nakon tih događaja, kvaliteta života preostalih stanovnika je i dalje padala. Jezero u turističkom smislu nije bilo iskorišteno, modernizirala se nova, ali neadekvatna, cesta. Predsjednik Društva za očuvanje i razvoj naselja Mrzla Vodica, osnovano 1990. godine, Boris Dobrila, pisao je 2002. godine:

Navršava se deset godina od osnivanja našeg Društva za očuvanje i razvoj naselja Mrzla Vodica, koja je u svom razvoju doživljavala uspone i padove, da bi krajem osamdesetih godina pala na najnižu razinu. Došlo je do toga da se razmišljalo o preseljenju preostalih žitelja i brisanju Mrzle Vodice sa zemljopisne karte. Komunalna opremljenost naselja nije zadovoljavala ni najosnovnije potrebe. Ukidanjem autobusne linije selo je ostalo još više izolirano. Jezero se u ljetnim mjesecima pretvaralo u baru. Rudnici nemetala devastirali su zemljište što se i danas može vidjeti. U selu nije bilo društvene snage koja bi povelu neku aktivnost za spašavanje onoga što je ostalo do Mrzle Vodice. (Dobrila 2002: 65)

Gradnja nove infrastrukture ili modernizacija postojeće bi trebala označiti napredak. Iako je Lujzinska cesta upravo označila napredak naselja Mrzla Vodica, uzevši u obzir i povijesne

dogadaje, projekt izgradnje brane kojim je izmijenjena prometna mreža u prostoru, ojačali su osjećaj izoliranosti stanovnika koji su ostali živjeti u naselju i osjećaja bespomoćnosti onih koji bi rado pridonijeli oživljavanju naselja. I u slučaju Mrzle Vodice, nova organizacija prometnih tokova pridonijela je usmjeravanju lokalnog stanovništva prema urbanom središtu, Rijeci, a oslabjela prema općinskom središtu, odnosno zadržavanju stanovnika u regiji.

5.6. Putovanje i prostor mobilnosti

U ovom poglavlju analiziram iskustva mobilnosti koristeći Lujzinsku cestu i autocestu Rijeka – Zagreb: osjećaj vremena i udaljenosti, učestalost mobilnosti, učestalost zaustavljanja pri putovanju te s njima povezana iskustva i prakse, iskustva frustracija i nervoze na cestama, osjećaje i afekte, te kako se mobilnošću oblikuje prostor u kojem se mobilnost odvija. Osim prometnica kao infrastrukturom, mobilnost je omogućena i drugim tehnološkim sustavima, poput kolodvora, zračnih luka, ali i sustavom automobilizma. Dakle, osim ljudske interakcije s prostorom mobilnosti, cestom ili autocestom (Merriman 2007), mobilnost podrazumijeva i interakciju s prijevoznim sredstvom poput automobila; odnosno prakse, navike, osjećaje, osjete i afekte *u i s* automobilom (Sheller 2004, Edensor 2003). Dakle, istražujem i analiziram prostorno-društvene i tehnološko-društvene odnose povezane s mobilnosti.

Budući da nema živih kazivača koji bi svjedočili načinu putovanja Lujzinskom cestom u 19. stoljeću, kako bi se dočarali uvjeti i atmosfera putovanja po toj cesti u navedenom razdoblju, primarno iz razloga prijevoza robe kojom se trgovalo, koristim izvore iz literature i arhiva: pisanja Rudolfa Strohala u *Uz Lujzinsku cestu*, i isječke iz raznih novina. O ondašnjem načinu putovanja govorili su i kazivači iz Gorskog kotara, kao dio društvenog sjećanja, budući da nisu bili svjedoci tog vremena. Kako bi se pokazao način putovanja Lujzinskom cestom u razdoblju kada se događa sve masovniji protok turista prema sjevernom Jadranu, intervjuirane su dvije obitelji, čiji članovi donose svoje specifičnosti: jedan kazivač je putovao Lujzinskom cestom na ljetovanje automobilom od sredine šezdesetih godina 20. stoljeća, a od izgradnje autoceste putuje autocestom; dvije kazivačice su od sredine sedamdesetih godina putovale Lujzinskom cestom na ljetovanje autobusom, od osamdesetih godina automobilom, a od izgradnje autoceste putuju autocestom; i jedan kazivač je na ljetovanje na sjevernom Jadranu počeo putovati Lujzinskom cestom devedesetih godina, a od izgradnje autoceste putuje autocestom. Obitelji su iz Zagreba, no razgovor s njima se odvijao u naselju Selce, pored Crikvenice, upravo za vrijeme njihovog ljetovanja. Kazivači pričaju o svojim sjećanjima na putovanje na more, koliko puta su se zaustavljali, što su radili i vidjeli, bilo na zaustavljanjima, bilo prilikom putovanja, kroz prozor vozila, zatim što su radili prilikom vožnje, što im je na tom putovanju ostalo u lijepom sjećanju, što im je smetalo, kojom cestom danas putuju i zašto. Osim toga, autoetnografski primjeri i zapažanja što se odvija u automobilu tijekom putovanja Lujzinskom cestom i autocestom Rijeka – Zagreb, iznosim kako bih pokazala kako je putovanje i prostor tranzita, u širem smislu cesta, a užem automobil, ispunjen značenjima. Pitanje kojom cestom danas putuju

i zašto, postavljeno je i kazivačima iz Gorskog kotara, kako bi se dobila ideja o njihovima navikama i razlozima odabira ceste za putovanje.

Putovanje Lujzinskom cestom dakako nije bilo isto u različitim vremenskim razdobljima, što zbog vrste i brzine vozila, što zbog pokrova i stanja ceste. Putovanje Lujzinskom cestom od Karlovca do Rijeke i obratno, u 19. stoljeću je bilo dugotrajno, pojavom motoriziranih vozila i modernizacijom ceste u 20. stoljeću ono se skratilo, te se sve više skraćivalo sve snažnijim vozilima i konačno, izgradnjom autoceste Rijeka – Zagreb. Možemo reći da ono što čini brzinu je zapravo vrijeme utrošeno prilikom putovanja i osjećaj prijeđene udaljenosti. Pojavom sve veće brzine, udaljenost postaje relativna: u 19. stoljeću, Rijeka je bila jako udaljena od Karlovca, no danas, za sjeverni Jadran kažemo da je, primjerice Karlovcu, vrlo blizu. Prometnice kao komunikacijska infrastruktura građene su kako bismo došli od točke A do točke B, između kojih se nalazi ispriječena udaljenost koju treba prijeći te za to potrebno vrijeme. O tome da vrijeme poništava prostor pisao je Karl Marx (1939] 1993), a posljednjih se nekoliko desetljeća govori o vremensko-prostornom sažimanju (Harvey [1989] 1991), društvenom ubrzanju koje označava konzumerističko društvo (Rosa [2005] 2013), fetišizmu brzine u tzv. dromokratskom društvu (Virilio [1977] 2006),¹⁰³ da živimo u prostoru protoka (engl. *space of flows*) (Castells [1996] 2010),¹⁰⁴ dok je prostor moderne prometne infrastrukture označen kao homogen (Augé 1995). Pojam udaljenosti ponekad nije samo racionalna ideja o geografskoj lokaciji nego je i emocionalna. Tako je prilikom terenskog istraživanja u Fužinama iskrsnula izjava jednog kazivača da je, početkom 20. stoljeća, žena iz sela „plakala što joj se kćer udala u Lokve jer je, vjerojatno, više nikada neće vidjeti“. Fužine su od Lokava udaljene ni 15 km. Međutim, nekada se vodio tzv. život u susjedstvu (Larsen 2014: 126): mnogi su živjeli svoj cijeli život u jednom selu, gradu ili jednom kvartu, automobila nije bilo, trgovinske i uslužne djelatnosti su bile lokalne, telefona nije bilo ili su međugradski pozivi bili skupi, a kada bi netko napustio zajednicu, emocionalni ulozi su bili veliki. Moderne prometnice, digitalni mediji, „pametni telefoni“, društvene mreže, sve to omogućuje društvene odnose na velikim udaljenostima i ljudi vode mobilnije, umreženije, neki i transnacionalne živote.

Društveni i humanistički znanstvenici su počeli propitivati putovanje kao obitavanje u prostoru, konkretno obitavanje u automobilu i njegovim kretanjem kroz prostor, fokusom na otjelovljeno

¹⁰³ Gr. *dromos* – staza za utrke; *kratos* – vladavina, vlast.

¹⁰⁴ Castells pojmu „prostor mjesta“ kao povijesno ukorijenjenoj organizaciji našeg uobičajenog iskustva suprotstavlja pojam „prostor tokova“ kao nova prostorna logika karakteristična za umreženo društvo.

iskustvo, osjećaje i afekte čovjeka i prostora u kojem on obitava, prolazi ili ga jednostavno, percipira (Thrift 2004b, Edensor 2003; Merriman 2012b). Automobilska vožnja nije samo funkcionalna kretnja od točke A do točke B, a auto nije samo instrument. Automobilska vožnja podrazumijeva otjelovljenu interakciju između auta, vozača i korisnika (putnika), krajolika i putnika, te niz praksi, navika, osjećaja, osjeta i afekata; obuhvaća afektivne i otjelovljene veze između ljudi, strojeva i prostora mobilnosti (Sheller 2004, Thrift 2004a). Ni ceste nisu samo funkcionalni prostori stvoreni ili korišteni samo za vožnju, ona imaju različita značenja za različite ljude ili grupe ljudi, u taj prostor se upisuju značenja i kontinuirano su prakticirana i umještena (Merriman 2014: 201-202).

Putovanje Lujzinskom cestom u 19. stoljeću je, dakle, bilo dugotrajno, a prometovalo se zbog potrebe, u prvom redu, trgovine – bilo da se radi o prijevozu tereta iz unutrašnjosti prema moru ili obratno, bilo da se radi unutar samog Gorskog kotara. Nekada se putovalo zaprežnim kolima, cesta je bila makadamska, a obrubljivale su je guste šume. Uz cestu je bilo potrebno podići razne vrste objekata zbog odmora putnika i stoke, a razmak među tim postajama određivala je brzina putovanja, vrsta prometala i njegova brzina te visinske razlike na pojedinim dijelovima prometnice. Odmorišta su bila podignuta iz funkcionalnog razloga, ali se u njima odvijao i društveni život putnika te interakcija s lokalnim stanovništvom.

Udaljenost između izgrađenih objekata na cestama skraćivala se kroz povijest, povećanom brzinom i zamjenom zaprežnih kola motoriziranim vozilima, više nije bilo potrebno učestalo zaustavljanje za odmor putnika ili konja. Na autocestama je danas razmak između PUO-a oko 40 km.

U bečkom časopisu *Komunikacija carsko-kraljevskog zemljopisnog društva* (njem. *Mitteilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft*), 1860. godine objavljen je članak pod naslovom *Izvjeshće o uvjetima pošumljavanja i kultiviranja hrvatskih krških planina*, gimnazijskog profesora u Rijeci, Josepha R. Lorenza, u čijem tekstu, u jednoj bilješci stoji:

Iz teksta koji sam našao u spisima u fužinskom Uredu za šume, u kojem zagrebački inženjer Repson 1808. godine piše o stanju kolonijских kuća uz Lujzijanu između Škrebutnjaka i Sopača, vidim da je prije 50 godina na potezu između Kamenjaka i Jelenja još bila tako gusta šuma da je razbojnicima služila za zasjedu i kao sigurno skrovište te je zato i isplanirana gradnja kolonijских kuća koje bi trebale biti

sagrađene dovoljno blizu jedna drugoj kako bi se između njih moglo dovikivati i u slučaju nužde pozvati pomoć. (Lorenz 1860: 125, prevedeno s njemačkog jezika)

Gradnja objekata uz cestu, uz već navedeno, je, dakle, bila uvjetovana i uvjetima putovanja na cesti, odnosno činjenicom da bi razbojnici mogli orobiti putnike.

I sada, svako naselje uz cestu, bio je zakon u ono vrijeme, zakon, ili običaj, onako nepisani, da se na svaka 3 kilometra, ako ništa drugo, da bude, jedna kuća. I u toj kući je bila gostiona. Znači na puškomet, kad opali da se čuje, onda je moralo biti neko naselje. Tako da imate na svaka 2,5 do 3 kilometra, vi imate kuću. Lujzijana je dugačka 18 austrijskih poštanskih milja, a tu ćete imati, tu je bilo nekakvih četrdesetak gostiona, koje su radile za kirijaše, furmane, koji su prolazili tim terenom. Tako da, kad' bi čovjek išao od Rijeke, još bi ih sigurno našao od objekata i pokazao prstom koje jesu, jedno tridesetak. S time da je bilo manje gostiona odavde prema Karlovcu jer je to jedan ravničarski dio, pa je manje, to nije bilo potrebno. Znači mogao si u jednom danu, malo više potegnut s kolima. A odavde prema Rijeci trebalo je do Jelenja doći, pa se onda spuštate prema Rijeci to je bilo malo gušće. (...) I onda su oni kao dioničko društvo napravili, vjerojatno, oko desetak većih objekata, to je bilo njihovo vlasništvo. To su bili nekakvi, nazovi, moteli, tadašnji. To su bile gostione i sa sobama za prenoćenje. Zašto? Jer se noću nije putovalo, razbojnici! Nema po noći putovanja. Biraj dionicu da dođeš do tog objekta do predvečer, da raspregneš blago koje imaš, koje vuku konji, volovi, što je već vuklo, to se odmorilo u staji, ako je bilo ljetno vrijeme, moralo je biti ograđeno dvorište i on si je popio kakav gemišt, nešto pojeo i ujutro kad je svitalo, upregnuo blago, konje i idemo dalje. I na taj način je to funkcioniralo jer se putovalo negdje oko pet dana. Iz Karlovca do Rijeke i obrnuto. Obzirom da je cesta omogućavala da se značajniji transport vozi, drvo, goransko drvo, slavonsko drvo, hrastovina, ide prema moru, na brodove. Goranske šume, ugljen, to se sve transportira prema Rijeci. Ona je onda bila moderna kao recimo danas naša autocesta. To je super moderna cesta da nema problema što se tiče ovih prijevoznih sredstva koja mogu ić'. Jarboli su se proizvodili za brodove u Rijeci i tako svašta. Ali je bio problem povratni teret jer to su uglavnom bile mirodije su se uvozile izvana i to, ali drugo, sol. Sol je bila glavni proizvod koji se uvezio iz mora prema unutrašnjosti. Mirodije, ali sol je bila zakon. (Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice).

Trgovinskim prometom na Lujzinskoj cesti pokušavali su se okoristiti razbojnici kojima su u prilog išle guste šume Gorskog kotara gdje su se skrivali pa napadali putnike i trgovce, ponekad i provaljivali u gostionice. Prepričavanje takvih priča iz prošlosti stvara „afektivnu atmosferu“ straha putovanja Lujzinskom cestom: afektivna atmosfera se može locirati, može kružiti i biti prenošena kroz prirodni ili izgrađeni okoliš, kao i preko drugih medija poput usmene predaje (Low 2017: 156). Vijesti o nesretnim događajima na Lujzinskoj cesti bila su i objavljivana u novinama.

— Noćju između 24. i 25. rujna navalilo je 8 hajdukah između Jelenja i Kamenjaka na poštu, koja je iz Rêke u Zagreb išla. Da nebi uskočila, hajduci su kola svalili. Conducteur je pao pod kola, koja su ga ubila, nu leteć već opalio je pištolj na hajduke. U kolih su bila 4 putnika: dvojicu su hajduci zlostavili, a sve su oplênili. Gvozdenu ladicu, koja je bila na kolih, nisu mogli hajduci nikako razbiti, a pisma su odpečatili i raztergali. U to približavaše se patrouilla i hajduci su uskočili. Kola su se u Rêku vratila. Uzrok ove nesreće pripisuje se toj okolnosti, što su tarnice i druga kola na Lujzinoj cesti za ovaj dan ustavljena bila, da može nj. c. kr. visost prej. nadvojvoda Stêpan bez zaprêke u Zagreb putovati; jer inače je Lujzina cesta uvêk kolama zastêrta.

Slika 75. Vijest o nesretnom događaju na Lujzinskoj cesti (*Novine dalmatinsko-hervatsko-slavonske* br. 79, 2. listopada 1847.)

Znači vožnja dionicom od Sopača do Delnica bila je opasna jer se u tom području u gustim šumama skrivali hajduci naoružani kuburama i noževima koji su presretali putnike i oduzimali im imovine. (Šezdesetogodišnjak, Lokve)

Moj pradjed je kupio taj objekat koji je bio izgrađen na Lujzijani za potrebe Lujzijane, onda kad su oni to počeli rasprodavat', kad je propalo to, već šta je bilo, onda je moj pradjed kupio tu kuću, velika je bila, ja mislim da je ona imala negdje oko, da li sedamnaest, neće više bit sedamnaest soba, prije će bit sedamnaest ležajeva, ja ne znam, ja se ne sjećam kuće, nego sa slike. I stara mama (baka, op. a.) je imala pansion. Stara mama je ostala relativno mlada udovica, vodila je

pilanu, pansion, imali su valjda preko milijun kvadratnih metara zemlja, i dvadeset, najmanje dvadeset krava, svakakve stoke, velika je familija bila, ona je sve to pod kontrolom imala, a visoka je bila metar i pedeset. I nogu trideset i šest. Ali je bila veliki autoritet. I imamo vrlo interesantnih priča, od šaljivih pa do tragičnih, recimo moj djed, ne djed, nego moj pradjed, on je imao četrdeset i dva uboda nožem od hajduka. On je jedan dan nosio novce na banku, ne znam kud', i došao je navečer doma i došla je jedna grupa maskiranih muškaraca, to su uglavnom bili ljudi iz Starog Laza i zato su oni imali dosta tih sluga i sluškinja, bilo je to veliko imanje i trebalo je to radit'. Bila je jedna sluškinja iz Mrkoplja, a Mrkopalj i Stari Laz su ti povezana mjesta, jedno do drugog i kako su navečer kucali na vrata, i ušli unutra, ona je onom jednom rekla, a šta si se namrka, namazao, jer ga je poznala. I onda ju je on ubio, svi drugi su morali leć' i gledat' dolje, a mom pradjedu su dali četrdeset i dva uboda nožem. Reče 'Gdje su novci?' Možda bi bio i dao novaca, ali novaca nije bilo jer je on to taj dan riješio. I dobro, on je to preživio, al' nije se nikad baš skroz oporavio od toga. Od tog događaja. Ima još dosta tih stvari o kojima bi se dalo. (Sedamdesetogodišnjakinja, Lokve)

U dijelu knjige *Uz Lujzinsku cestu* koja govori o selima Zalesina, Kupjak, Skrad i Dobra, Rudolf Strohal je zapisao informaciju o gostioničaru i nesretnom događaju:

Prvu je krčmu (gostionicu) otvorio oko g. 1820. u Zalesini Gašpar Wenk, jednom nadlugar vlastelinstva u Brodu, kasnije višegodišnji zakupnik zgrade Lujzinske ceste u Skradu. U Zalesini je pomenuti Gašpar Wenk postradao. Jedne su mu noći provalili u kuću razbojnici, i kad nije razbojnicima odmah dao sve, što su oni zahtijevali, odsjekli su mu ruku. Od toga je on kasnije umro. (Strohal [1935] 1993: 71)

Vjerojatno ista priča, o gostioničaru kojem su razbojnici odsjekli ruku, iskrsnula je na terenskom istraživanju čak nekoliko puta i to u malo izmijenjenim oblicima, pa se može zaključiti da je prerasla u legendu, ili ju je već Strohal poznavao kao takvu:

Trgovci, ako bi prenoćili u tim gostionicama, hajduci su znali često puta ulaziti u te gostionice, čak su jednome gostioničaru po predaji i ruku odsjekli u Kupjaku. Znači nisu bila neka velika konačišta i to je bilo recimo sve do prve polovice 19. stoljeća kada Lujzijana nekako gubi svoju funkciju jer se sve više razmišlja o tome da će se graditi željeznička pruga. Al to je istina, za ovaj dio, ne treba od toga

bježati, gostionice, evo odsjekli su ruku jednom gostioničaru u Kupjaku. Jesu, što im nije htio dati novac, otimali su mlade djevojke pa ih odvodili tu podalje u jednu šumu u Delnicama i za njih tražili otkupninu. I svašta su radili. To je istina. Uzimajući od njih hranu, novac, već što je bilo, a gostioničari nisu željeli da prenoće jer su ovi imali jatake,¹⁰⁵ jer su znali sugerirati noćas spavaju ti i ti u toj gostionici, noćas dođite. (Šezdesetogodišnjak, Delnice)

To je taj nadlugar Wenk isto doživio, njega su napali po noći, nije dao novce kol'ko su ga tražili i odsjekli su mu ruku. I iskrvario i umro. To je bilo na početku, 1821., '22. tek je izgrađena ova kuća, Lončarićeva u Skradu. I na taj način ode nama Wenk, nema više. (Šezdesetogodišnjak B, Brod Moravice)

Tu postoji priča da su... To je živa istina. Da je neki Weber bio zakupnik u ovoj kući, koju sam vam pokazao maloprije, ovu Lončarićevu kuću i onda su došli hajduci i bogami su mu odsjekli ruku. Trebalo je to onda sanirati i on je umro. To se desilo u Zalesini. (Osamdesetogodišnjak, Skrad)

Već početkom sljedećeg stoljeća, kada se sve više pojavljuje vožnja motoriziranim vozilima, Lujzinska cesta je minimalno modernizirana. Milan Šenoa 1907. godine pisao je o cjelodnevnoj vožnji kabrioletom od Zagreba do Rijeke, odnosno „cijeli bogovetni dan“ po neasfaltiranoj, ali dobro projektiranoj cesti, te navodi kako je Lujzinska cesta kao stvorena za automobile jer je široka, rijetko ima oštih zavoja te da na njoj nema puno prometa (Šenoa prema Feletar 2016: 180). No, isječak iz članka naslova *Jugoslavija kao turistička zemlja za automobiliste* iz Bečkog časopisa *Austrijski/Europa Motor* (njem. *Österreichischer/Europa Motor*) iz 1926. godine pokazuje kako njezino stanje nije bilo predobro ocijenjeno za vožnju automobilom.

Iz Kranja put vodi u Hrvatsku, u Zagreb (Agram), lijepi glavni grad Hrvatske, koji leži u podnožju zagrebačkog gorja, sa svojim širokim, elegantnim ulicama i monumentalnim građevinama te koji je zbog svojih prekrasnih vrtova s pravom dobio naziv „mali Pariz“ ili „mali Beč“. I ovdje, kao i u Kranju, može se dobro sporazumjeti s njemačkim jezikom, jer svaki obrazovani Hrvat ili Slovenac govori njemački jezik, što vrlo malo turista iz njemačkog govornog područja zna. Ceste u Hrvatskoj su u lošem stanju pa je izvan gradova pametno voziti malo jača, otpornija

¹⁰⁵ Jatak (od tur. *yatak* – postelja, ležaj) – čovjek koji se skrbio za hajduke, primjerice, davao im hranu i pružao utočište zimi.

vozila. Zagreb je od Beča udaljen otprilike 319 kilometara. Najatraktivnija je ruta cestama od Zagreba preko Karlovca do Rijeke, koja nije duga niti 200 kilometara. Cesta od Zagreba do Karlovca nije u posebno dobrom stanju, no zato od Karlovca do Rijeke vodi poznata Lujzijana, koju je prije više od 100 godina dao sagraditi austrijski general Vukasović. Nju su Francuzi (1809./13.) još značajno poboljšali, a prolazi kroz veličanstven gorski krajolik (Gorski kotar) te ni na koji način ne zaostaje za Semmeringom. U današnje je vrijeme nažalost i ova cesta nedovoljno održavana, jer se vlada ne brine dovoljno o stanju cesta u zemlji. Tko dolazeći ovom cestom kod mjesta Plase s visine ugleda plavetnilo veličanstvenog Jadranskog mora, stalno će se iznova prisjećati tog prekrasnog prizora. (Deak 1926: 24, prevedeno s njemačkog jezika)

U sjećanju pak jednog kazivača iz razdoblja prije potapanja, prelaganja i cjelovite modernizacije Lujzinske ceste, dakle prije 1952. godine, Lujzinska cesta je ostala zapamćena kao „odlična“:

Al' sam ja iš'o u Rijeku, kad nije bilo Lujzijane, ove, kad je bila stara, pa Lokvarsko jezero, tam' je bilo selo koje je potopljeno, to je odlična cesta, kroz Mrzlu Vodicu pa na Jelenje van. Ja se sjećam, s tatom sam iš'o, tam je iš'o neki autobus, mislim autobus, neki sandučar, cijeli dan je putovao do Rijeke. (Osamdesetogodišnjak, Kupjak)

Od sredine 20. stoljeća kada je Lujzinska cesta preložena i modernizirana kako bi se prilagodila ondašnjem motoriziranom prometu, zaživio je i turizam uz samu cestu. Odmorišta više nisu bila samo funkcionalna, nego turistička, bilo da se radi o ugostiteljskim objektima ili jednostavnim ugibalištima uz cestu. U nastavku je opsežni opis jednog putovanja iz Zagreba na sjeverni Jadran u svrhu ljetovanja sredinom šezdesetih godina 20. stoljeća:

Ja sam po staroj cesti putovao na more od svoje recimo pete – šeste godine, pete možda kada prvi put pamtim nešto, pa do dvadesete. S obzirom da su roditelji, kumovi i familija od roditelja bili zapravo jedno veliko društvo, onda bi mi putovali u konvoju na more. I to u crikveničku rivijeru, na Kačjak, na Krk, uglavnom tu u Primorje. I to bi putovanje krenulo iz Zagreba negdje ujutro, po staroj karlovačkoj cesti na kojoj je već onda bila gužva, i onda bi mi krenuli tako oko 6, pola 7 ujutro. To su bili šezdesete godine. Između šezdesetih i sedamdesetih. I onda bi prvo stajanje odmah bilo u 'Dobroj mamac'. 'Dobra mamica' je restoran između

Karlovca i Zagreba, na staroj cesti za more, za Karlovac. Tamo bi se stalo, popila bi se kava, znači bilo bi nas, tako, petnaestak, u 4 – 5 automobila, ovisno... I djece četvero, petoro i ostalo stariji. I tu bi se napravila prva stanica. Druga stanica bi bila odmah iza Karlovca, na staroj karlovačkoj cesti prema Rijeci, je Duga Resa. U Dugoj Resi bi se stalo na benzinskoj pumpi, ponovno bi se pila kava, ili 'ko već šta konzumira. To putovanje do Duge Rese bi već trajalo sat vremena ili sat i malo više, ne. Nakon toga, po staroj cesti bi se stalo na Severinu na Kupi, odnosno prije toga je restoran 'Dobra'. Na samoj rijeci Dobri, jedan prekrasan restoran s terasicom i tu bi se već nešto pojelo. Neka kremšnita bi tamo bila u tom lokal, ili nekakva štrudla. Mi bi djeca se igrali, oko te rječice Dobre, prekrasna priroda. To bi već bilo treće stajanje. E sad, krenuli bi dalje i stali bi u Severinu na Kupi. Severin na Kupi je prekrasno mjesto s jednim starim dvorcem. Dolje je Kupa, s druge strane je Slovenija i tu bi se obavezno stalo. To je bilo glavno stajalište svih autobusa koji su kretali iz Zagreba na more. Tamo bi se jelo kiselo mlijeko s nekakvim pecivom ili eventualno nekakav štrudl od sira ili od jabuka. Ali kiselo mlijeko je bilo obavezno. Ali svi, svi koji bi iz Zagreba tamo došli, bi to jeli, ne. Problem je bio u tome što si morao doći onda kad ne bi došli autobusi, jer autobusi su svako malo dolazili, onda bi tamo morao čekat' 10 – 15 minuta u redu da uopće dođeš do tog kiselog mlijeka. E sad, kad bi se nastavilo dalje, onda smo, ispočetka ne, ali kasnije da, stajali obavezno u Zdihovu. Znači ta 3 – 4 mjesta već početak Gorskog kotara, a to je Zdihovo kao najpoznatije, i još par tih mjesta u kojima su se okretali janjci. Ali to kad bi išli na more ne bi nikad tamo stali jesti jer je to bilo prerano, nismo još došli za ručak. A nismo tada imali svi ni dovoljno novaca za to. Aha, Zdihovo je prije Severina. Dobro. Nakon toga bi se dalje vozilo i stali bi u Delnicama, nikad ne bi išli u Delnice u grad, nego bi stali na ulazu u Delnice, na onu benzinsku pumpu i tamo je jedan hotel i tamo bi u principu stali. I u Skradu bi stali, ali tamo ne bi stali jer smo kiselo mlijeko jeli u Severinu, a u Skradu onda ne bi jeli, al' u Skradu bi jeli štrudl. Skrad nam je uvijek bio interesantan i uvijek smo kao djeca htjeli da se dolje ide u Zeleni vir. Ali nismo za to imali vremena jer se krenulo na more. Znači ovo što sad pričam je već bilo negdje oko podne. I kad bi to prošli, onda nikad ne bi stali tamo gdje je jezero Omladinsko dolje u Lokvama. Znači ne u Lokvama, nego bi stali gore na vidikovcu iznad jezera, tamo bi stali svi s automobilima, izvadili bi svoje stolice, one na rasklapanje, stolove, suncobran bi stavili, mame i bake bi metle stolnjak na to, izvadila bi se klopna koja se pripremila

dan prije u Zagrebu. A to su pohani piceki i kisele paprike. I to bi tamo negdje oko 12, pola 1, jeli na vidikovcu iznad Omladinskog jezera. Nakon toga bi se išlo dalje, obzirom da su muškarci znali nešto čak i popiti malo više, onda bi se opet stalo u Rogoznom. Rogozno je jedan prekrasan planinarski dom, na staroj cesti prije Gornjeg Jelenja. I tamo bi se u toj šumi, jer je to bila prekrasna šuma, on je kasnije izgorio, taj restorančić, tamo negdje do kraja sedamdesetih je radio, poslije toga više ne. I tamo bi onda stali i opet nešto, opet mi bi klinci se igrali, a roditelji bi išli nešto popiti i tako. I nastavili bi dalje put prema moru i čim bi došli na vrh Gornjeg Jelenja, onda bi ugledali more. I tu bi onda na onom prvom zavoju opet svi stali, da djeca vide more, da se roditelji dive tom moru... E sad, nismo se tada mogli spuštati' cestom preko Gornjeg Jelenja (do Crikvenice, op. a.) jer je nije bilo, nego smo išli dalje cestom do Grobničkog polja. Znači spuštali smo se starom cestom do Grobničkog polja, onda ne bi išli autom za Rijeku, nego bi poprečke išli za Čavle, a iz Čavla bi išli za Bakar. Al' to je bila bijela cesta, bez asfalta. Al' to nam je bio najbliži put za Crikvenicu i za Krk. Mi smo prvi put u Baškoj ljetovali '66. I onda bi išli na trajekt za Krk. Prvi trajekt je bio u Crikvenici pa je vozio za Šilo, zvao se 'Bodulka', mali trajekt koji je primao četiri automobila i jedan autobus. Pa bi onda tu još 2 – 3 sata čekali. Sva ta putašestija, taj put, bi trajao od jutra do 8, a mi bi u Bašku preko tog trajekta i cijelog Krka, koji nije imao asfaltirane ceste, došli u 9 navečer. Tako da je to putovanje trajalo strašno dugo. S tim da se još u Šilu stalo. Kad je bio stari trajekt, u Šilu bi se stalo u jednom restoranu na obali i tamo bi se jele girice. Roditelji bi naručili puni pladanj malih ribica i onda bi mi to klinci jeli, usput se kupali. Kasnije smo, kad je prestao voziti taj trajekt, onda smo išli u Šišnjevu, to je tamo gdje je danas most, tamo je bio trajekt i dugo se čekalo da se prijeđe preko, mi bi se klinci kupali, jedva bi čekali da dođemo do mora. A nakon toga, kad je sagrađen most onda više nije bilo problema. Al' to je bilo puno puno kasnije. (...) Mi smo recimo znali stat i u Ravnoj Gori, znači ne u mjestu ovom Ravna Gora, nego je dio kuća na staroj cesti za Rijeku, znači Kupjak. Onda bi se stalo, tamo i kupio bi se med jer su prodavali med uz cestu u flašama. To mi je bilo interesantno i jedva smo kao klinci čekali, prije Kupjaka je jedna prekrasna velika livada na kojoj su se uzgajale krave. I pasle su travu. Sa ceste su se vidjele krave, crno-bijele, smeđe-bijele. Znaš onako, šareno. Nama je to klincima... Jedva smo čekali da prođemo taj zavoj, da ugledam tu veliku livadu kod Kupjaka, ja mislim da je to tu negdje oko Ravne Gore, na kojoj su pasle krave i ti ljudi su čuvali krave i

onda bi mi tu kupili med, i tamo bi se stalo. Stalo bi se vrlo često. (...) U Lokvama smo znali stati jesti žablje krake, međutim, u Lokvama smo manje stajali jer smo odmah nakon Lokava na tom vidikovcu gledali jezero. Pa bi rađe otišli tamo na taj vidikovac što bi nama bilo interesantno, nego dolje u Lokvama, jer Lokve su zapravo ispod brane, selo koje je u udolini pa nam nije bilo toliko interesantno. Ali je tamo bio taj restoran 'Žaba', i nacrtana žaba kao amblem tog restorančića i tamo smo, dok sam ja bio klinac, išli recimo, od pet puta, bi jedanput stali u Lokvama, a u ovim drugim mjestima bi uvijek stali. U Golubinjak smo išli, to je prekrasna šuma. Onda smo znali stat u Delnicama pa smo išli gledat staru skakaonicu. I tako. Nama je to bilo interesantno kao djeci, prvo zbog toga jer smo bili u grupama, drugo jer ta priroda u kojoj smo mi stajali, svako malo, bila prekrasna. To nije bio Zagreb, to nisu bile kuće, to su bila parkirališta, šuma, i mi smo se međusobno igrali. Uglavnom, ta putovanja su bila dugačka, ali su nam bila lijepa i našim roditeljima je to bilo zgodno jer su se oni na tom putu družili taj cijeli dan. Nije tu bilo neke nervoze, da brzo treba doć' na more. Nego smo mi stajali, da vidimo mi malo, djeca, kakva je priroda, da roditelji imaju neki tempo svoj. Bilo nam je predivno.
(Šezdesetogodišnjak, Selce)

Iskustvo putovanja autobusom sedamdesetih godina 20. stoljeća je ponešto drugačije: autobusna linija ima svoj raspored vožnje i predodređena stajanja na putu do mora.

Mi smo išli autobusom. Onda je to putovanje trajalo 4 sata. I znalo se, Severin, kiselo mlijeko, to je bio doživljaj. I onda u Skradu štrudla, se sjećaš? Tak' da, tog se sve sjećam, al' mi nismo stajali jer nismo imali auto, nego je bilo ono, di te iskrcaju i tu malo se promuvaš i to je to. Tak da mi, zapravo, bili smo hendikepirani jer nismo imali auto. Roditelji nas nisu vozikali. Mi smo na more došli i tu smo bili stacionirani cijelo ljeto i ovdje se ta neka druga priča razvijala.
(Šezdesetogodišnjakinja, Selce)

Ja pamtim, recimo, u Severinu, znalo je biti uvijek 3 ili 4 autobusa na čekanju. Znači, vrlo rijetko bi došli, a da bi na Severinu na Kupi bilo prazno.
(Šezdesetogodišnjak, Selce)

I stajalo se negdje na pola puta, mislim da je pola puta i vremenski i kilometrima negdje bio baš Severin na Kupi. I znam da je bio ono dojam, kad si na Severinu, onda je to pola puta. Al' normalno, prije sam išao, nešto autom, par puta, ili

autobusom, onda je to bilo ovo stajanje obavezno. Autobusi su stajali u Severinu kad se išlo prema tamo, a mislim da su stajali u Skradu kad se išlo prema doma. Al' autobusi su stajali i u Severinu. Stajalo se i u Skradu i Severinu. (Pedesetogodišnjak, Selce)

Osim načina putovanja, i krajolik uz cestu koji se viđa iz auta ili prilikom stajanja, ostaje zapažen, bilo da se radi o prirodi ili ambijentom stvorenim restoranima uz cestu.

Vidjela se ta promjena te prirode. Krene nekakva šumica, nekakvih breza, je l', pa se pojavljuje neko kamenje, pa je to nekakav drugačiji ambijent, pa onda uđeš u pravi Gorski kotar gdje su bukove, jelove šume, što je opet drugačiji ambijent. Ne bi uvijek jednako išli, nego bi mijenjali. Nekad bi stali više u Skradu pa bi znali ići na Zeleni vir, pa bi onda stali, recimo, ispred Skrada tamo gdje je skretanje za Brod Moravice, tamo je jedna prekrasna dolina s pilanom i tamo su cigani imali kuće. Pa bi znali i tamo stati, ne. Tamo ima dosta Roma. Vrbovsko smo znali, tamo na vidikovcu stajat pa tu vrbovsku dolinu gledat'. Tamo je bio restoran. (...) Ja sam u tim mojim putovanjima jedno dva ili tri puta vidio medvjeda. I to bi uglavnom bilo pred Gornjim Jelenjem. Znači na izlazu već od Delnica prema moru. Tu bi se pojavila medvjedica koja bi hodala po onim livadama okolo. To mi se jedno dva ili tri puta dogodilo. Na staroj cesti. (...) Ali taj kontrast je vidljiv na ovaj cesti. Čim ti dođeš na Gornje Jelenje, priroda je drugačija, znači drugačije je raslinje, čim prođeš hrbat kod Gornjeg Jelenja, počne Gorski kotar. A čim pređeš preko, tu je mediteransko bilje, nisko bilje. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Prolaziš kroz život. Lokalnim cestama kroz Gorski kotar si ti nekad mogao vidjeti ljude i kako ljudi žive, no nažalost ne možeš vidjeti ništa. Nema ničeg'. (Pedesetogodišnjak, Selce)

A naši doživljaji iz autobusa, kad smo gledali kroz prozor. Sjećaš se oni ljudi koji su na cesti, negdje kod Moravica, onaj koji je izložio sve od drveta skulpture? Drvene skulpture, pa je to izložio k'o izložbu, pred kućom! Ono znaš, životinje, raznorazne. Bilo je interesantno. (...) A bio je veliki tranzitni promet. Ljudi s kamionima su putovali, pa to su tamo jeli, sjećaš se? Sa strane su došli kamiondžije, to je bio ručak, kad je to krenulo, pa onda masovnije. (Šezdesetogodišnjakinja, Selce)

Jako mi je bio interesantan jedan Nijemac. Iz kurtoazije s tim turistima razgovaraš, pa ga pitaš kakvo je bilo putovanje, a on veli 'To je jako teška cesta', jer da je to zavojito, ovako, onako. Al' da mu to nije bilo najstrašnije, da je prekrasna priroda, al' da to nije najstrašnije, najstrašnije su one bile životinje koje su nabijene na kolac i koje se okreću na vatri. I to ti njemački turisti nisu vidjeli, oni su već tada kupovali meso obrađeno, zapakirano, a da bi netko vrtio janjca na ražnju, uz cestu! A ja pitam jeste vi to probali to što se vrti, da je to jako dobro [smijeh]. Al' njima je to grdo izgledalo. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Znaš kak' ti je to onda interesantno. Interesantno je kak' voziš. Onda smo dolazili doslovce skoro na svaki vikend. Valjda sam stotinu puta odvezio tu cestu, ja i dan danas, dakle, prošle su godine. Ja i dan danas pamtim svaki zavoj na toj cesti. Ja točno znam napamet šta dolazi i koje mjesto iza kojeg, gdje se može pretjecat'. Doslovce cijelu cestu znam bolje recimo... Makar i ovaj autoput sad već znam napamet. Al' to je ono interesantno da znaš cijelu cestu napamet. (Pedesetogodišnjak, Selce)

Što su godine prolazile, automobili su bili brži, a društvo je počelo imati sve ubrzaniji tempo života. Po sjećanjima kazivača, već osamdesetih godina 20. stoljeća se počelo ići češće na more i nije se toliko stajalo.

Al' znaš kak' ti je to. To ti je vrijeme kad je društvo napredovalo u svakom pogledu. Znači svake godine smo mi imali bolju opremu, bolje stolice, bolje suncobrane, netko je kupio već bolji auto, društvo je išlo nekako uzlaznom putanjom. Možda ne jako vidljivo, ali je to stalno bilo nešto bolje. Mi bi onda išli na more za 1. svibanj, pa bi išli na more po ljetu. Onda bi jedanput išli na jesen. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Ja se sjećam da sam uvijek računala hoću li stići za 3 sata, 3 i 15, to je bilo ono, mjerilo. I pol' puta je uvijek bio Severin na Kupi. Uvijek. To je bilo pol' puta, to je baš ono, znao si da te još pola puta takvog čeka do Zagreba. (Pedesetogodišnjakinja, Selce)

Mi kad smo išli devedesetih, tad je zapravo bilo normalno ići na vikend i tad smo dolazili svi za vikend. Al' vjerujem da, šezdesetih, sedamdesetih, onda se nije isplatilo. (Pedesetogodišnjak, Selce)

Osim lijepih sjećanja na putovanje na ljetovanje Lujzinskom cestom, putovanje tom cestom je znalo biti i problematično. Kulturni geograf Tim Cresswell bilo kakve prepreke koje se događaju prilikom mobilnosti, kao društveni i kulturni fenomen, naziva „trenjem“ (2014: 108).

Najgori su mi bili kamioni jer ti zapravo na toj staroj cesti imaš vrlo malo mjesta gdje možeš preticati, ne. To bi bile kolone u kojima bi se ti iza jednog automobila vozio pola sata pa bi ti već bilo teško gledati u taj jedan auto ispred sebe, stalno jednak. Pa je naravno u to vrijeme bilo vozača koji su divljali po toj cesti, preticali, pa kamioni, pa hladnjače, to je stvarno bio ogroman promet. Puno je to drugačije bilo nego danas. Danas može biti na autocesti nekakva gužva, ali ovo je bio horor iz razloga što ti nisi mogao prijeći nekog. Vozio si se iza nekakvog šlepera, kamiona, voziti pola sata da bi uhvatio priliku da ga prijedeš, i taman bi onda netko došao iz suprotnog smjera onda opet 15 minuta ništa. Tako da je tu bilo, onako malo, stresno, nama klincima to naravno nije smetalo. Ali nisu bili ni roditelji previše opterećeni s tim' da l' će na more doći u roku od 7 sati ili 9, jer je to bilo tu negdje. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Ja se sjećam kad sam sa svojim prijateljima iz Holandije išla u Zagreb, i oni su bili u totalnom šoku, u totalnom šoku kad su se vozili tom cestom. Njima je to bilo strašno. Oni nisu mogli vjerovat jer, ti zavoji, to je njima bilo nevjerovatno. A to je bilo prije Univerzijade.¹⁰⁶ (Pedesetogodišnjakinja, Selce)

Ja sam ti počeo dolaziti negdje '98. To ti je već bio, normalno, Zagreb – Karlovac autoput, i bila je ona zimska dionica napravljena od Ravne Gore do Jelenja. Onda se isto jednom stajalo, cijelo vrijeme se uvijek stajalo jednom ili nijednom. (...) Al' kad pričamo o dojmovima, ja sam zapravo zbog te ceste, koja je bila jako zavojita... Al' ta cesta ima još jednu specifičnost. Kako je to bila jedina prometnica između Rijeke i Zagreba, a tad' je rafinerija radila punom parom, onda su cisterne vozile. Cisterne su ti ispuštale... Tak' da ti je ta cesta bila jako masna. Znači ta cesta je bila jako problematična kad' bi pala kiša. Toliko skliska. Po mom sjećanju, vrlo često su bile nezgode na toj cesti jer je bio i takav profil ceste, a ljudi su imali sve bolje automobile, u moje vrijeme je to već, zapravo, kvaliteta automobila i brzine automobila, zapravo su prerasle tu cestu tako da su ljudi mogli brzo voziti, a cesta

¹⁰⁶ Univerzijada, međunarodni višesportski događaj u organizaciji Međunarodnog studentskog sportskog saveza, održana je u Zagrebu od 8. do 19. srpnja 1987. godine.

to nije podnosila. Tak' da su vrlo često bile nezgode. A i sam sam imao nezgodu na toj cesti. (...) I ja sam dugo poslije toga imao, što prije nisam imao, grč u želucu, pogotovo kad' bi vidio da pada kiša, a idemo na more. I inače je zapravo ta cesta bila opasna. Tak da ta cesta, ja sam, iskreno rečeno, odahnuo kad se napravio autoput. Jer je cesta zapravo bila, mi nismo stajali deset puta, tad' se već gledalo kad' ćeš stić' i počelo je ono, 'A stigao si za 3 sata, 3 i 15', k'o da smo na utrkama. Tak' da mi nije ostala ono nešto i bio sam sretan kad se autoput napravio.
(Pedesetogodišnjak, Selce)

Vrlo je očito da Lujzinska cesta koja je služila za putovanje prema destinaciji na kojoj se ljetuje, ostavlja dojmove na putnicima, bilo da se radi o lijepim sjećanjima iz djetinjstva, bilo da se radi o činjenici da je ta cesta zavojita što rezultira teškim uvjetima vožnje ili gužvama te nervozu, frustraciju ili strah kao posljedicu. S druge strane, izgradnjom autoceste, putovanje je postalo sigurnije, prikladno za današnje uvjete motoriziranih vozila, staje se jednom za točenje goriva ili odlazak na toalet ili, češće, niti jednom na tom putovanju. Također, „trenja“ su pretežito reducirana ili gotovo eliminirana u današnjem „protočnom svijetu“ odnosno eliminirana su modernom prometnom infrastrukturnom. Njome je omogućen protok, smanjene su gužve, primjerice stajanja u kolonama, dugotrajne vožnje iza kamiona, uvedena je elektronska naplata cestarine, semafori su zamijenjeni kružnim tokovima kako bi se eliminirao osjećaj dugog stajanja, frustracije i nervoze. I autocesta zbog svoje brzine daje neka druga značenja putovanju, značenja koja su u suvremenom i ubrzanom stilu života, vrlo bitna. Autocesta omogućuje brže putovanje, stoga su ljudi mobilniji.

Nije toliko dosadno vozit' po autocesti jer je to relativno kratko vrijeme. I ne zamara te toliko. Ja bi' danas otiš'o u Zagreb ujutro i navečer bi' se vratio. Nekada to nije bilo moguće jer je ta vožnja 3 – 4 sata i ti nisi mogao otići u Zagreb i vratit' se natrag. To je preveliko bilo opterećenje. Danas to bez problema možeš. Jer si za sat i pol' u Zagrebu. Drugo, nekada mi baš nismo razmišljali da l' idemo za vikend na more, jer je tri dana premalo. Jer si ti zapravo cijeli dan potrošio da dođeš do Baške i opet cijeli dan natrag da dođeš natrag. Danas je to ono, u 2 u petak pobjegneš, u pol 4 si tu, u ponedjeljak sjedneš u 6 u auto, u 8 si u Zagrebu.
(Šezdesetogodišnjak, Selce)

Ja sam ti u utorak išao ujutro za Rijeku, vraćao sam se u 12 sati u Zagreb (autocestom, op. a.). Nisam stao nijednom. Ali pretprošli tjedan smo se vraćali po

staroj cesti, putovanje, pogotovo po staroj karlovačkoj je predugo. To je prestrašno. Nama je trebalo 4 sata i meni je bio dojam da je to jako dugo. Jer smo se svi već navikli da smo zapravo za dva sata kod kuće. Autocesta ti pruža, što se tiče uvjeta vožnje, ne moraš tol'ko paziti. Onda, danas ti je s modernim autima naporno vozit sporo. Dakle ono, vozit 40 – 50 na sat... Mislim, ona cesta je bila zgodna jer je ona zapravo zadovoljila ondašnji promet i ondašnje automobile. Ti automobili su, prije svega, dimenzijama bili manji, i bili su manje brzi. A što se tiče klime, ti auti nisu dihtali k'o danas [smijeh]. U tim autima je bilo zraka. Nije to k'o danas, kad ga zatvoriš, on je hermetički zatvoren. A to što se nama sviđa po staroj ponekad, to smo svi nostalgični, jer smo tad' bili mladi [smijeh]. (Pedesetogodišnjak, Selce)

Ipak, i suvremeni putnici iz nekih drugih razloga biraju putovanje Lujzinskom cestom. Povremeno usporiti, putovati na alternativni način je, već spomenuto, prema Vanniniu (2014: 117) de Certeauovska *taktika*. Taktike koegzistiraju kao alternative dominantnim oblicima mobilnosti, to je izbor, ali ipak opozicijska praksa (ibid., 122). Na pitanje bi li danas izabrali „staru cestu“ za odlazak i povratak s mora, odgovori su bili:

Nostalgično ja možda ponekad i bi'. Jako lijepo je uređena cesta. (Pedesetogodišnjakinja, Selce)

Pa i bi'. Dobro je imat opciju, je l'. Ako ti se žuri, ako hoćeš, ideš autoputom, cesta je dapače u boljem stanju sad, prošli tjedan smo prošli, nema gužve. Dakle, imaš izbor, hoćeš se brzo vozit', vozi se po autocesti, hoćeš se vozit' sporo, imaš panoramsku cestu, možeš sve to obiće', stat' gdje hoćeš, putovat' kol'ko hoćeš... Al' evo, sad zadnji put kad smo išli za Zagreb, išli smo cijelim putem starom cestom, čak i ovu zimsku dionicu nismo išli po autoputu, nego skroz starom na Gornje Jelenje i uređena je jako cesta. (Pedesetogodišnjak, Selce)

Mi smo prošli put sišli s autoceste u Bosiljevu, vozili se do Zdihova, pojeli janjetinu, produžili dalje starom cestom i uključili se na autocestu. Mi smo tih 30-ak kilometara prošli po staroj cesti. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Danas dominantni pak oblik mobilnosti – putovanje autocestom – u literaturi je često označen kao otuđenje od vanjskog svijeta. Autocesta i vožnja autocestom u doba supermodernosti za Marca Augéa je nemjesto „koje stvara osjećaje usamljenosti i istosti“, za razliku od „antropološkog mjesta“, mjesta identiteta i povijesti, mjesta s kojim se možemo povezati (1995:

103, 52). Slično je i sociolog Henri Lefebvre opisao prostor kojim se vozač i automobil kreću, kao apstraktni, „spljošteni“ i površinski, a da vozač mari samo za vožnju u svrhu dolaska na destinaciju, gleda samo gdje treba, ponovno samo u svrhu dolaska na destinaciju, stoga on percipira samo rutu koja je materijalizirana, mehanizirana, tehnizirana, i to samo iz jednog aspekta: njene funkcionalnost (1991: 313). Autocesta za Lefebvrea „zlostavlja seoski krajolik i zemlju, režući ih kao velik nož“ (1991: 165). Za geografa Edwarda Relpha, autocesta je primjer *bezmjesnosti* (engl. *placelessness*), pa osim što „reže ili je nametnuta na krajolik, umjesto da se razvija s njim“, omogućujući masovni protok ljudi sa svim njihovim navikama, potiče širenje te bezmjesnosti i izvan njezinih direktnih utjecaja (Relph 1976: 90).

Kritikom takvih teorija bavio se kulturni geograf Peter Merriman (2004, 2007) koji kroz povijesni pristup istraživanja britanske autoceste M1 i otjelovljenim praksama i senzornim angažmanom na autocesti, zaključuje da je autocesta stalno prisutna kroz značenja koja generira – kroz prakse, diskurse, iskustva, imaginarije i materijalnosti – te je daleko od Augéovih nemjesta. Autoceste mogu biti nepredvidljive, potaknuti osjećaje, ideje i narative, a osjećaj usamljenosti o kojem Augé govori može se isto tako pojaviti i na bilo kojem drugom mjestu. Kulturni geograf Tim Edensor analizirao je vlastito svakodnevno putovanje na posao autocestom M6, također u Velikoj Britaniji, kako bi pokazao da to putovanje nije samo linearni prolaz kroz nediferenciran prostor u vremenu u kojem se ništa ne događa, nego uvijek ukazuje na neke druge poveznice – može potaknuti osjećaj poznatog, izazvati afektivne i imaginativne veze s drugim vremenima i mjestima, olakšati kinestetske užitke i konstruirati složene topografije opažanja i asocijacija (2003: 152). Za Edensora, putovanje autocestom, posebno ako se događa rutinski, svakodnevno, jednom tjedno ili pak na godišnjoj razini, stvara „mobilni osjećaj doma“ (2000: 154). Putovanje autocestom neminovno uključuje interakciju čovjeka, automobila i ceste, to su senzorna iskustva materijalnosti i otjelovljena narav praksa putovanja: držimo volan, stopalom i rukom kontroliramo brzinu, bilo da se radi o njegovoj kvaliteti, lakoći ili težini vožnje, udobnosti ili neudobnosti vožnje – „osjećamo automobil“; zvukom i svojim tijelima osjećamo promjenu u materijalu, pokrovu i stanju ceste – „osjećamo cestu“ (ibid., 159-160).

Na temelju vlastitih promišljanja o vožnji autocestom, kada upravljam automobilom i sama sam u njemu, zaključujem da se zapravo tome radujem: vožnja mi omogućuje odmor za um, slušanje glazbe koju želim, glasno pjevanje. Kada se vozim u automobilu kao korisnik, za vrijeme putovanja provodim određene aktivnosti za koje taj dan nisam imala vremena: pročitam vijesti, pročitam poruke elektronske pošte, *scrollam* po društvenim mrežama. Osim toga, putovanje

služi i za razgovor s drugima u automobilu: kako im je prošao dan i što ćemo raditi sutra. Promatranjem u automobilu prilikom nekoliko putovanja autocestom Rijeka – Zagreb i Lujzinskom cestom uočava se da putnici, jednostavno, razgovaraju. Putnici su uvijek bili različiti, pa bi putovanjem u automobilu razgovorom nadoknadili vrijeme u kojem se nisu vidjeli, pa tako prostor automobila funkcionira i kao mjesto susreta. Uočeno je da određena glazba u automobilu potiče razgovor o prošlosti; automobili koji prolaze autocestom potiču razgovor o kupovini novog automobila, njegovoj cijeni, udobnosti, vrijednosti za novac; zapaža se krajolik, komentiraju se šume Gorskog kotara, komentira se njihovo zelenilo; razgovara se o klimi i vremenskim uvjetima; zapažaju se *jumbo-plakati* i komentiraju reklame; zapažaju se natpisi na ceradama prikolica kamiona; razgovara se o krajnjoj destinaciji, ljetovanju, planovima. Putovanje autocestom vrlo je često i okidač za sjećanja i iskustva putovanja Lujzinskom cestom, s restoranima uz „staru cestu“, kritičnim točkama i mjestima gdje se obično događaju gužve, o čemu govori i Edensor za generacije u Velikoj Britaniji koje u svojoj mladosti nisu putovale autocestama (2003: 164). Tijekom putovanja i autocestom Rijeka – Zagreb i Lujzinskom cestom, često sam imala priliku čuti crtice i anegdote o nekadašnjim putovanjima prije izgradnje autoceste, o automobilu koji se pokvario usred Gorskog kotara, na cesti omeđenoj šumama u sumrak; o restoranima i janjetini, štrudlama uz cestu; a neki su i pokazivali mjesto gdje se s Lujzinske ceste uključivalo na autocestu dok ona još nije bila završena u punom profilu. Na većinu radnji i tema razgovora koji se odvijaju u automobilu tijekom putovanja, putnike upravo potiče ono što se iz automobila može vidjeti. To su okidači u datom vremenu i prostoru. Osim toga, automobil je omeđen prostor, iz njega se ne može otići u bilo kojem trenutku, baš kao ni s autoceste, stoga oni predstavljaju i intiman prostor. Tako putovanje autocestom izaziva radnje ili teme koje se vjerojatno ne bi dogodile na nekom drugom mjestu. Stoga prostor automobila, s prostorom autoceste, u određenom trenutku, postaje jedinstven.

Sociologinja Allison Hui govori o entuzijazmu u mobilnosti kao afektu: entuzijazam između ljudi, stvari i ideja inspirira tijela da se kreću kroz prostor (Hui 2014: 173). Osim entuzijazma u mobilnosti kao afektivnoj atmosferi unutar prostora u kojoj se ljudi povezuju s izgrađenom okolinom; kao sila koja gura kroz prostor i tako generira nove mobilnosti; entuzijazam je i sila koja vuče k prostoru, odnosno krajnji cilj je važniji od putovanja (ibid.).

Mislim da je to doživljaj svih, barem naše generacije, kad' se išlo, pogotovo kao djeca, uzbuđenje onog trenutka kad' ćeš prvi put vidjet' more. To je ono što ti uvijek ostane u sjećanju k'o djetetu. (Pedesetogodišnjak, Selce)

Sa svojim djetetom koje je nestrpljivo da konačno ugleda more, vrijeme putovanje, kojom god cestom da putujemo, iskorištavam kako bismo iskusili detalje krajolika, pa tako i cesta: igranjem igre opisa onoga što se vidi kroz prozor i pogađanja (engl. *I spy with my little eye*). Igranje igara u automobilu prilikom putovanja, posebno s djecom, kazivač je naveo i za Lujzinsku cestu i autocestu:

Kasnije kad smo mi već se oženili, imali djecu, onda bi nam bilo interesantno brojati koliko bi janjaca vidjeli iz auta na staroj cesti. Pa smo recimo znali nabrojati 13, 14, 15 janjaca koje smo vid'li da se vrte. U tom Gorskom kotaru. Kasnije nismo tako dugo putovali i toliko stajali. U kasnijim putovanjima smo stajali jednom na tom putu. Onda bi opet birali te iste pozicije na kojima sam bio kao dijete, ali onda one koje su nam bile na pola puta. To je bilo za WC i tako. Stali bi na sir i vrhnje, nekakvu štrudlu i kavu. A sad' po autocesti kad' se vozimo, kad' su djeca bila mala, onda bi brojali tunele. Onda bi' ja čitao koji je tunel, kol'ko je dugačak tunel, je l'. I onda bi brojali kol'ko ih ima. I ima ih 13 od Selca do Zagreba. (Šezdesetogodišnjak, Selce)

Prema svim navedenim podacima u ovome radu, Lujzinsku cestu bismo mogli okarakterizirati kao Augéovo mjesto, za razliku od autoceste Rijeka – Zagreb, Augéovog nemjesta. Djelomično inspirirano Merrimanovom publikacijom *Driving Spaces. A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway* (2007), ovo istraživanje također kroz povijest gradnje te upotrebu Lujzinske ceste, ne samo u prometnom smislu nego i u imaginativnom, pokazuje kako je ono mjesto identiteta i povijesti, a lokalno stanovništvo na taj način s njom uspostavlja odnos. Tako Lujzinska cesta sa svojom poviješću i predodžbama o njoj kao kulturnom baštinom zaista ne bi pripadala u kategoriju nemjesta, budući da Augé govori o autocestama i putovanju autocestom (franc. *autoroute*, u engleskom prijevodu *motorway*) u dobu kojeg naziva supermodernost. Ipak, upravo to doba supermodernosti je društveno stanje, a ne povijesno razdoblje, u koje bi se lako moglo svrstati način putovanja Lujzinskom cestom od sedamdesetih godina 20. stoljeća do izgradnje autoceste – kada su ceste modernizirane, razvija se masovni turizam, povećava promet i brzina vozila, a društvo ubrzano napreduje. Međutim, istraživanjem društvenih odnosa u prostorima prometne infrastrukture, dolazi se do zaključka da je današnje, suvremeno putovanje, bilo Lujzinskom cestom, bilo autocestom, zapravo vrlo slično. Augé tvrdi da na nemjestima ljudi ne uspostavljaju društvene odnose te rijetko razgovaraju (Augé 1995: 79). Istraživanje je pokazalo, ako se društveni odnosi shvaćaju kao što ih Augé shvaća, odnosno da su društveni odnosi samo oni koji se događaju „licem u lice“, da današnji putnici na putovanju

zapravo samo što čine je – razgovaraju. No, problematično je uopće društvene odnose shvaćati na taj način. Odnosi koji su posredovani tehnologijom, autocestom kao prometnom infrastrukturom, automobilom kao prometalom, mobilnim telefonom kao distrakcijom, prometnim znakovima, *jumbo* plakatima i krajolikom koji se vidi kroz prozor, su društveno-materijalni odnosi koji tvore kompleksnost i heterogenost značenja: mogu davati osjećaj doma i mogu funkcionirati kao mjesta susreta, no dakako da mogu izazvati i osjećaj usamljenosti i dosade, baš kao i putovanje Lujzinskom cestom, posebno ako se „zapne“ iza kamiona. Dakle, štoviše, putovanje Lujzinskom cestom može biti opasno, duže traje, stoga može upravo izazvati osjećaje za koje Augé kaže da karakteriziraju nemjesto. Uostalom, i vrijeme kada se ne radi ništa može biti ispunjeno značenjima (usp. Ehn i Löfgren 2010). Za razliku od lokalnog stanovništva Gorskog kotara za koje je Lujzinska cesta pravo, značenjsko, u Augéovom smislu, antropološko mjesto, čiji narativi to dokazuju, za putnike, izuzevši putnike-turiste koji putuju s namjerom da je istraže, ona je samo „cesta“, „stara cesta“ ili „stara karlovačka cesta“.

Vrlo je tanka linija u određivanju što je mjesto i što je nemjesto: Lujzinska cesta je mjesto identiteta, povijesti i odnosa, stoga je mjesto, ali putovanje Lujzinskom cestom nakon sedamdesetih godina 20. stoljeća je nemjesto; za lokalno stanovništvo Lujzinska cesta je mjesto, ali za „obične“ putnike je nemjesto; za „obične“ putnike autocesta je mjesto, ali za lokalno stanovništvo je nemjesto; netko se dosađuje na jednoj, netko na drugoj cesti; dakle, možemo reći, linije uopće nema, odnosno kao što Merriman kaže, nepotrebno je uopće razvijati posebnu vrstu mjesta (2007: 10; 2004: 162) – jer svako mjesto u različito vrijeme ima različito značenje za različite ljude.

Kod starijeg ispitanog stanovništva Gorskog kotara ponešto je drugačije, budući da kod njih izbor Lujzinske ceste za putovanje označava povezanost s njome. Primjećuje se da u pravilu koriste Lujzinsku cestu za putovanje prema Rijeci s kojom su najviše povezani. Razlog za to je vjerojatno manja udaljenost koju iz središnjeg dijela Gorskog kotara do Rijeke uopće trebaju prijeći. Primjećuje se i strast u kazivanjima kada govore o odabiru Lujzinske ceste. Kroz jezik, izbor riječi i entuzijazam kojim govore otkriva afektivnu povezanost sa cestom: „cesta [je] prekrasna, vozite kroz park“ (Šezdesetgodišnjakinja, Delnice). Prostorno značenje Lujzinske ceste za lokalno stanovništvo proizvedeno je kroz njihovu percepciju i iskustvo ceste, jezik i afekt:

Mi idemo baš po Lujzijani, prazna cesta, super, i odlična cesta, najbolja, već je napamet znam, žmirečki. (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica)

Meni je simpatičnije po staroj. Puno mi je simpatičnije. Tako je više kao ograđena sa zelenilom. (Šezdesetgodišnjakinja, Leskova Draga)

Ja inače i najviše volim ić' po tim starim cestama. Znao zašto, onda kad dođemo tu gore na Vodenjak pa malo pogledamo one oznake od Lujzijane, tako. Ja uvijek volim po tim starim cestama. Do Rijeke uvijek idem tom starom cestom, autoput je autoput, kaj je danas doć' do Zagreba, uru vremena i evo nas, tu smo. Samo se gube lokaliteti. (Šezdesetgodišnjak, Delnice)

Ja kad idem za Rijeku, ja ne idem na autoput. Meni je ono smiješan autoput. Tam' je monotono vozit. Tu je interesantno, i tako. (Sedamdesetgodišnjak, Kupjak)

Ja danas, nikad ne idem za Rijeku autoputom. Ne, uvijek idem starom cestom. Pa makar padao snijeg i bilo ne znam kako. Jer mi je to, ne znam, zašto da ja moram vozit 120 km/h. Da, ali iz Zagreba, ili ne znam Mađarske... (Šezdesetgodišnjakinja, Delnice)

Lujzijanom mi idemo, samo kad nam se jako žuri... Al' mi smo penzioneri, nama se ne žuri. Kad' idem sa sinom, on ide autoputom. (Sedamdesetgodišnjakinja, Leskova Draga)

6. ZAKLJUČAK

Multilokalno etnografsko istraživanje društveno-kulturnog oblikovanja prostora infrastrukturnih projekata, Lujzinske ceste, brane na Lokvarki i Lokvarskog jezera te autoceste Rijeka – Zagreb, kroz multikonceptualni okvir oprostornjavanja kulture, ukazuje da su značenja koja ljudi pridaju prostoru infrastrukture mnogostruka. Analizom i interpretacijom građe kroz nekoliko prizmi koje se isprepliću: otjelovljenih prostora, analizu i interpretaciju diskursa i jezika, osjećaja i afekata te translokalnosti, pokazano je da se transformacija prostora pod utjecajem infrastrukture na simboličkoj razini odvija na temelju društvene, povijesne i političke uvjetovanosti prostora te ljudskih iskustava, predodžbi, stavova, ideja, imaginacije, osjećaja, sjećanja, kretanja i praksi.

Svaka nova infrastruktura je označena idejom modernizacije i napretka, a jednom izgrađena, novi je element u prostoru. Istraživanje je pokazalo da izgradnja nove infrastrukture ima i negativne utjecaje na prostor i zajednicu, odnosno da proizvodi nejednakosti. Kako u fizičkom smislu, tako i u njezinoj uporabi i shvaćanju, tijekom vremena infrastruktura se mijenja. To se događa pod utjecajem društvenih i političkih prilika, ali i u odnosu na drugu izgrađenu infrastrukturu. Tako je Lujzinska cesta svojom izgradnjom donijela napredak i prosperitet naseljima uz svoju trasu, ona su ubrzano rasla i napredovala, ali je i njen status tijekom vremena doživio promjene. U drugoj polovici 19. stoljeća, na smanjenje prometa na Lujzinskoj cesti utjecala je izgradnja željezničke pruge Karlovac – Rijeka, pa je Lujzinska cesta izgubila na prometnoj važnosti. Time je došlo i do mijene u privrednoj strukturi društva koja je bila izgrađena oko Lujzinske ceste. Nakon izgradnje brane na Lokvarki sredinom 20. stoljeća, dio Lujzinske ceste je potopljen, a trasa joj je preložena. Stvaranje Lokvarskog jezera označava ekstremnu prostornu transformaciju općine Lokve i remećenje prometnog sustava. Tada su se stanovnici dijelova naselja Homer i Mrzla Vodica te naselja Srednji Jarak morali iseliti, a zbog bojazni od podizanja razine jezera, najvažniji objekti u naselju Mrzla Vodica su srušeni, te se često u kazivanjima moglo čuti da je tada naselje uništeno. Nova Lujzinska cesta izgrađena je u zamjenu za njezin potopljeni dio, a povećanjem broja automobila, razvojem turizma, odnosno sve većom mobilnošću ljudi i dobara, područje oko nove Lujzinske ceste ubrzo doživljava novi procvat. Međutim, nova organizacija prometnog sustava je dodatno nanijela štetu naselju Mrzla Vodica te je potencirala njegovu izoliranost. Završetkom gradnje autoceste Rijeka – Zagreb početkom 21. stoljeća, kada je autocesta preuzela promet s Lujzinske ceste, Lujzinska cesta se počela percipirati kao kulturna baština. No, autocesta Rijeka – Zagreb, iako prolazi kroz Gorski kotar, zapravo ga zaobilazi, odnosno djeluje na njega kao “tunnel”, dok autocestovna čvorišta

kao mjesta pristupa autocesti proizvode nejednakosti unutar regije. Iako se predviđala veća iskorištenost turističkog potencijala Gorskog kotara nakon izgradnje autoceste, ispostavilo se upravo suprotno: autocesta, osim što je uništila tranzitni turizam regije, često je viđena i kao onemogućavajući čimbenik daljnjeg razvoja. S druge strane, pozitivan utjecaj autoceste, osim što se on ističe u naseljima uz autocestovna čvorišta, ogleda se i u činjenici da je smanjenjen promet na Lujzinskoj cesti koja prolazi kroz naselja te je tako olakšan svakodnevni život.

Afektivni odnos kojeg ljudi imaju s prostorom Lujzinske ceste i prostorom brane na Lokvarki i Lokvarskog jezera proizlazi iz njihove materijalnosti, te se oblikuje na temelju povijesno-društvenog konteksta te različitih predodžbi i sjećanja pojedinaca. Afektivni odnos se izražava kroz jezik i tekst, a istraživanje je pokazalo da je pisanje i govorenje o Lujzinskoj cesti i njezinoj okolini različito kod putnika u prošlosti, lokalnog stanovništva i suvremenih putnika. Lokalno stanovništvo izražava afekt povezan s infrastrukturom kroz osjećaje, govorenjem o tome, imenovanjem, sjećanjem, ali i kroz kretanja, ponašanja i prakse. I nastojanja da se Lujzinska cesta pretvori u kulturno-turistički proizvod, kao i Lokvarsko jezero, proizlazi iz afektivnog odnosa lokalnog stanovništva prema infrastrukturi. Tako je turistički obilazak Lujzinske ceste jedna od aktivnosti lokalnih udruga i stanovništva koja je proizašla iz afekta te promišljanja vlastitog identiteta koji je u Gorskom kotaru duboko ukorijenjen u povezanosti sa cestama. Lujzinska cesta zamišljena kao kulturna ruta omogućila bi širenje tog afekta posjetiteljima, putnicima i turistima.

Prostor brane na Lokvarki i Lokvarsko jezero ima mnogostruka značenja za lokalno stanovništvo koje se može obilježiti vremenskim razdobljima. Tako ono predstavlja prostor nostalgije, sjete i melankolije kada se govori o planskom iseljavanju, naseljima koja su nekada tamo postojala i potopljenom dijelu Lujzinske ceste sa svim njezinim graditeljskim elementima, iako je prisutna i svijest o tome da je radi iskorištavanja hidropotencijala regije i proizvodnje električne energije to bilo neizbježno u svrhu razvoja i napretka države. Vrijeme gradnje brane predstavlja radosna sjećanja na sudjelovanje u omladinskim radnim akcijama, nova prijateljstva, zabavu, iako se fizički teško radilo, a bilo je i nesretnih slučajeva. To vrijeme za neke pojedince ima i životna značenja, budući da su se njihovi roditelji tom prilikom upoznali. Poseban događaj u izražavanju afekta, stvaranju afektivnog odnosa s prostorom brane i jezera te oblikovanju afektivnog krajolika označila je 2001. godina kada je jezero bilo isušeno. Tada su se ponovno mogli vidjeti ostaci kuća, potoci, stara Lujzinska cesta, a lokalno stanovništvo je kroz kretanje u tom prostoru i različitim praksama stvorilo mjesto sjećanja na nekadašnja naselja i na vrijeme gradnje brane. Društveno sjećanje se mnogim praksama nastojalo očuvati,

a generacije koje nisu bile suvremenici tih razdoblja koristile su prostor jezera kao inspiraciju za zamišljanje kako je bilo nekada te pisanje o tome. Tim praksama se, osim da se očuva baština, afekt prenosi na druge. Danas se stvaranje akumulacijskog jezera i njegovo postojanje shvaća na različite načine. Neki smatraju da je taj projekt bio nepotreban te da je naštetio naseljima, dok drugi smatraju da je donio mnogo dobrobiti, posebno u turističkom smislu, iako ti potencijali još uvijek nisu iskorišteni. Uz postojeće demografsko stanje, nedovoljno financiranje gospodarskih aktivnosti te organizacija prometnog sustava i upravljanje njime, produbljuje osjećaj izoliranosti i zaboravljenosti od nadležnih institucija.

Kada govorimo o mjestima i nemjestima, sjećanjima, iskustvima, opisima krajolika, praksama poput zaustavljanja tijekom putovanja, odnosno značenjima prostora mobilnosti, prostor Lujzinske ceste može izgledati kao vrlo očita suprotnost autocesti Rijeka – Zagreb. Autocesta nosi mnoge značajke Augéovih nemjesta: naizgled je ista kao i sve druge autoceste, objekti uz nju koji su arhitektonski anonimni služe samo kako bi se olakšao promet, prometnim znakovima i putokazima autocesta daje upute i „komentira“ svoju okolinu, a jedini doticaj s krajolikom je promatranje kroz prozor vozila. No, autocesta koja iz funkcionalnih razloga zaista zaobilazi naselja uz nju, građena je iz potrebe – kako bi se smanjio promet na lokalnim cestama koje su bile prometno preopterećene. Autocesta nosi značenja obećanja da će riješiti putnikove probleme, a zauzvrat izaziva očekivanja sigurnog, udobnog, bržeg i mogućnost češćeg putovanja, dakle, putnici su bili sretni kada se autocesta otvorila, riječima mojih kazivača. Vožnja autocestom sadrži mnoštvo društvenih odnosa koji su posredovani tehnologijom i infrastrukturom, a pokazalo se da je današnje putovanje jednom ili drugom cestom zapravo vrlo slično: i u automobilu su ulazi u društvenu interakciju, a autocesta, kao i Lujzinska cesta, ima svoju povijest, projektante, inženjere, graditelje, norme ponašanja na cesti te ljudi svojim sjećanjima, praksama i iskustvima oblikuju prostor autoceste i automobila kroz značenja te stvaraju *mjesto*.

Simbolična značenja se, dakle, upisuju u prostor infrastrukture kroz ljudske predodžbe, stavove, imaginaciju, osjećaje i sjećanja, odnosno kroz afektivni odnos s infrastrukturom, koji se narativizira i prenosi govorenjem i pisanjem o tome, pisanjem i objavljivanjem literarnih radova, imenovanjem, ali i načinom na koji ljudi to čine. Ponašanja ljudi u obliku kretanja i praksi su također važan medij upisivanja značenja u prostor i prenošenja afekta: to se odnosi na hodanje isušanim Lokvarskim jezerom, dokumentiranje, fotografiranje, obilježavanje, uzimanje “suvenira” iz ruševina, paljenje svijeća, postavljanje izložbi, prenošenje znanja s generacije na generaciju; nastojanjima da se infrastruktura kao kulturna baština pretvori u

turistički proizvod pa i s time povezan organizirani obilazak Lujzinske ceste, kao i vožnja, putovanje, ali i zaustavljanja tijekom putovanja. Tako infrastruktura nosi značenja i za one koji je koriste i one koji žive uz nju. Za stanovnike Gorskog kotara, infrastruktura ima životna značenja, bilo da se radi o osobnoj razini, razini zajednice, regije ili države. Iako izgradnja infrastrukture omogućava razvoj i napredak, ona mijenja svakodnevni život na kompleksne načine - u određenom prostoru i u određenim povijesnim razdobljima infrastruktura u Gorskom kotaru je (bila) određujući čimbenik života.

Svaka infrastruktura nosi značenja za pojedinca ili grupe ljudi, a povijesno-društvene okolnosti, suodnosi različitih infrastruktura, življeno iskustvo u različitim vremenima generiraju neka nova te neprestano i iznova oblikuju prostor infrastrukture. Kulturnoantropološko istraživanje ovako kompleksnih odnosa izgrađenog okoliša, tehnologije, institucija, zajednice i pojedinca, dijakronijski i sinkronijski, je razumijevanje translokalnih procesa koji su prisutni u prošlim i sadašnjim modernizacijskim projektima izgradnje i obnove infrastrukture te onima koji se tek planiraju.

7. POPIS KRATICA, SLIKA, TABLICA I GRAFIKONA

Popis kratica:

A1 – autocesta Zagreb – Split

A5 – autocesta od Svilaja do Branjinog Vrh

A6 – autocesta Bosiljevo II – Rijeka

BEP – Banovinsko električno poduzeće

BOJ – Biciklom oko jezera

CHE – crpna hidroelektrana

D3 – Državna cesta 3

DIP – drvno industrijsko poduzeće

EAFRD – engl. *European Agricultural Fund for Rural Development*

HE – hidroelektrana

HEP – Hrvatska elektroprivreda

HES – hidroenergetski sustav

ICOMOS – engl. *International Council on Monuments and Sites*

IPA – engl. *Instrument for the Pre-Accession Assistance*

LAG – lokalna akcijska grupa

n.m. – nadmorska visina

NDH – Nezavisna država Hrvatska

OPG – obiteljsko poljoprivredno gospodarstvo

ORA – omladinske radne akcije

POJ – Pješice oko jezera

PUO – prateći uslužni objekti

RHE – reverzibilna hidroelektrana

TEM – Trans-European Motorway

Popis slika:

Slika 1. Karta regije Gorski kotar s označenim gradovima i općinama (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 192)	32
Slika 2. Karta Gorskoga kotara s raspodjelom narječja (Barac i Finka 1981: 418)	33
Slika 3. Granica anektiranog riječkog i kupskog područja prema ugovoru o određivanju granice kojeg su potpisali Benito Mussolini i Ante Pavelić 1941. godine. Mrzla Vodica je na karti označena kao <i>Acquafredda</i> (Cuculić 1981: 111)	47
Slika 4. Obavijest Društva Lujzinske ceste o dražbi za zakup objekata u njihovom vlasništvu (<i>Ilirske narodne novine</i> br. 73, 11. rujna 1841.)	57
Slika 5. Oglas Društva Lujzinske ceste za prodaju njihovih objekata (<i>Primorac</i> br. 49, 22. travnja 1876. godine).....	59
Slika 6. „Stara“ i „nova“ Lujzinska cesta, željeznička pruga i autocesta Rijeka – Zagreb sa čvorištima (http://www.auto-karta-hrvatske.com/ ; ceste istaknula te naselja i autocestovna čvorišta ucrtala Morana Jarec)	62
Slika 7. Poprečni presjek brane Lokvarka (Sever et al. 2000: 83).....	67
Slika 8. Pregledna situacija i uzdužni presjek hidroenergetskog sustava Vinodol (Sever et al. 2000: 77)	70
Slika 9. i slika 10. Pogled s brane na Lokvarsko jezero s jedne strane i Lokve s druge (fotografirala Morana Jarec 24. lipnja 2020. godine).....	71
Slika 11. Prikaz četiri faze razvoja i značenja tranzitnog turizma (Knežević i Grbac Žiković 2013) i četiri faze demografskog razvoja Gorskog kotara (Feletar 2016) (izradila Morana Jarec)	88
Slika 12. Razglednica koja prikazuje grad Sušak i Lujzinsku cestu (Glad 2014: 44)	93
Slika 13. Omladinci su polazili domaćinske, općeobrazovne, radio-amaterske, fotografske i druge tečajeve (privatni arhiv)	97
Slika 14. Granice općine Lokve s granicama pojedinih naselja (http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/).....	99
Slika 15. Općina Lokve s prometnicama: stara Lujzinska cesta, nova Lujzinska cesta, autocesta, željeznička pruga (http://www.auto-karta-hrvatske.com/ ; staru Lujzinsku cestu kroz Lokvarsko jezero ucrtala Morana Jarec)	102
Slika 16. Položaj Lokava u odnosu na dva najbliža čvora na autocesti Rijeka – Zagreb (https://www.arz.hr/hr/autocesta/dionice/vrata-delnice)	103
Slika 17. Lokve do brane (http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/)	105

Slika 18. i slika 19. Jedna od zgrada u Lokvama uz Lujzinsku cestu i ulazna kapelica prema Kalvariji (Glad 1997: 16) snimljene početkom 20. stoljeća i 2013. godine (https://www.google.com/maps/)	107
Slika 20. Most između školske i nekadašnje općinske zgrade (fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)	108
Slika 21. Most na Maloj Vodi (fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)	109
Slika 22. i slika 23. Kugle s mosta na Maloj Vodi i stablo lipe ispred osnovne škole, crkva sv. Katarine te spomenik palim borcima u narodnooslobodilačkom ratu i žrtvama fašističkog terora postavljen na mjestu nekadašnjeg župnog dvora (http://www.os-lokve.skole.hr/skola/povijest i https://www.google.com/maps/)	110
Slika 24. Miljokaz ispred osnovne škole u Lokvama (fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)	111
Slika 25. Stara razglednica Lokava (privatni arhiv)	112
Slika 26. i slika 27. <i>Bezirk</i> u Lokvama 1936. godine i zgrada Thurn-Taxis te <i>bezirk</i> 2013. godine (privatni arhiv i https://www.google.com/maps/)	113
Slika 28. Lokve na razglednici (http://tz-lokve.hr/povijest-lokava/?menu=11)	115
Slika 29. Razglednica koja prikazuje posljedice požara u Lokvama (ibid.)	115
Slika 30. i slika 31. Naselje Lokve uz Lujzinsku cestu (https://www.google.com/maps/ i fotografirala Morana Jarec, 17. svibnja 2015.)	116
Slika 32. Plakat za događanje u gostionici <i>Zagreb</i> (Glad 1997: 19)	119
Slika 33. i slika 34. Gostionica <i>Zagreb</i> na razglednici (www.tz-lokve.hr/povijest-lokava/?menu=11) i ista zgrada 2015. godine (fotografirala Morana Jarec 21. travnja 2015.)	120
Slika 35. Kuća Velebitovih u Srednjem Jarku (Glad 1997: 15)	123
Slika 36. Prostor u vrijeme gradnje brane 1952. godine, a koji će se naći pod Lokvarskim jezerom (privatni arhiv)	125
Slika 37. Omladinsko naselje (privatni arhiv)	126
Slika 38. Carov most za vrijeme niskog vodostaja (privatni arhiv)	128
Slika 39. Lokvarsko jezero i Mrzla Vodica (http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/)	129
Slika 40. Mrzla Vodica 1910. godine (Glad 1997: 97)	132
Slika 41. Udruga žena iz Mrzle Vodice 1940. godine (Glad 1997: 100)	132
Slika 42. i slika 43. Mrzla Vodica tridesetih godina 20. stoljeća (privatni arhiv)	133
Slika 44. Crkva sv. Ane nakon izgradnje brane, a prije njenog rušenja, između 1954. i 1975. godine (privatni arhiv)	136

Slika 45. Ribička kuća na mjestu crkve sv. Ane (https://www.google.com/maps/).....	136
Slika 46. Nova crkva sv. Ane u Mrzloj Vodici (fotografirala Morana Jarec 24. lipnja 2020.)	137
Slika 47. Miljokaz u Mrzloj Vodici (https://www.lokalpatriotirijeka.com/forum/viewtopic.php?f=254&t=2055).....	138
Slika 48. i slika 49. Rad na gradnji brane (privatni arhiv)	165
Slika 50. Štab omladinskih radnih brigada svakih 10 dana ocjenjuje uspjehe i dodjeljuje desetodnevnu prijelaznu zastavicu najboljoj brigadi (privatni arhiv)	166
Slika 51., slika 52. i slika 53. Organizirane su folklorne skupine i sportska natjecanja (privatni arhiv)	167
Slika 54. i slika 55. Ostaci kuća na dnu isušenog Lokvarskog jezera (privatni arhiv).....	171
Slika 56., slika 57. i slika 58. Mirjana Pleše pokazuje tlocrt naselja sa ucrtanim stambenim i gospodarskim objektima, prezimenima stanovnika, starom Lujzinskom cestom i potocima (fotografirala Morana Jarec 21. svibnja 2015. godine)	175
Slika 59. Izložba organizirana 2015. godine (privatni arhiv)	180
Slika 60. Sunčani sat na Lujzinskoj cesti prije obnove (Feletar 2016: 156).....	186
Slika 61. Obnovljeni sunčani sat na Lujzinskoj cesti (Feletar 2016: 156)	187
Slika 62. i slika 63. Miljokaz s odmorištem prije (Feletar 2016: 232) i nakon uređenja 2017. godine (Krmptić 2018b).....	188
Slika 64. Nebojša Subanović, blog putopisac koji putuje Lujzinskom cestom koristeći knjigu <i>Starim cestama do mora</i> kao vodič (<i>Vrijeme na dva kotača</i> , blog 2019)	191
Slika 65. Čaćina splav na Lokvarskom jezeru (http://pduhobic.hr/event/pjeske-oko-jezera-4-8-2019/).....	194
Slika 66. PUO Ravna Gora (https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/ravna-gora)	203
Slika 67. PUO Lepenica (https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/lepenica).....	203
Slika 68. Početna stranica mobilne aplikacije <i>Croatia by Car</i> (snimak ekrana mobilnog telefona od 16. lipnja 2020.)	204
Slika 69. Isječak s mrežne stranice mobilne aplikacije <i>Croatia by Car</i> (https://www.croatiabycar.com/hr)	206
Slika 70. Tri opcije cestovnih ruta od Brod Moravica do Donje Lamane Drage, ponuđenih putem Google maps (https://www.google.com/maps/).....	216
Slika 71. Do naselja Donje Lamane Drage ne vodi niti jedna cesta (ibid.).....	217
Slika 72. Cestovna ruta od 23 km od Mrzle Vodice do Lokava preloženom, “novom”, Lujzinskom cestom (https://www.google.com/maps/ , 24. srpnja 2020.).....	219

Slika 73. Cestovna ruta od 26 km od Mrzle Vodice do Lokava preko Crnog Luga (ibid.)... 220	
Slika 74. Cestovna ruta od 10 km od Mrzle Vodice do Lokava asfaltiranim šumskim putem (ibid.)..... 220	
Slika 75. Vijest o nesretnom događaju na Lujzinskoj cesti (<i>Novine dalmatinsko-hervatsko-slavonske</i> br. 79, 2. listopada 1847.) 227	

Popis tablica:

Tablica 1. Ukupno kretanje stanovništva po gradovima/općinama Gorskog kotara od 1857. do 2011. godine (izradila Morana Jarec prema <i>Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011 i Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001. 2001</i>).....	36
Tablica 2. Ukupno kretanje stanovništva po naseljima općine Lokve 1857. do 2011. godine (izradila Morana Jarec prema <i>Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011 i Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001. 2001</i>)	44
Tablica 3. Prikaz sadržaja u blizini čvorova autoceste Rijeka – Zagreb na području Gorskog kotara (aplikacija <i>Croatia by Car 2020</i>)	205

Popis grafikona:

Grafikon 1. Grafički prikaz tablice 1. za regiju (izradila Morana Jarec)	37
Grafikon 2. Grafički prikaz tablice 1. za gradove i općine (izradila Morana Jarec).....	37
Grafikon 3. Grafički prikaz tablice 2. za općinu Lokve (izradila Morana Jarec)	44
Grafikon 4. Usporedba prosječnog godišnjeg dnevnog prometa svih vrsta vozila na Lujzinskoj cesti i autocesti Rijeka – Zagreb, mjenenog kod grada Vrbovsko (izradila Morana Jarec prema podacima tvrtke Hrvatske ceste d.o.o.)	63
Grafikon 5. Broj stanovnika u godini izgradnje ceste kroz naselje (1803. – 1811.) i broj stanovnika 1857. godine (izradila Morana Jarec prema podacima iz Glad 2014: 16; 42-48 i <i>Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.</i> 2001).....	80
Grafikon 6. Grafički prikaz tablice 2. (izradila Morana Jarec).....	86
Grafikon 7. Povećanje broja registriranih cestovnih osobnih vozila od 1972. do 2015. godine (izradila Morana Jarec prema <i>Transport i komunikacije u 2009.</i> 2010; <i>Transport i komunikacije u 2012.</i> 2013; <i>Transport i komunikacije u 2015.</i> 2016)	212

8. POPIS LITERATURE

1. „60 godina Hidroelektrane Vinodol: Jedinstvena vinodolska priča“. 2012. *HEP vjesnik* 257-258/297-298: 29–36.
2. Abbink, Jon. 2012. „Dam Controversies: Contested Governance and Developmental Discourse on the Ethiopian Omo River Dam“. *Social Anthropology/Anthropologie Sociale* 20/2: 125–144.
3. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller. 2014. „Introduction“. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London i New York: Routledge, 1–20.
4. Anand, Nikhil, Akhil Gupta i Hannah Appel, ur. 2018. *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press.
5. Androić, Jelena. 2007. „Lujzijana“. *Sušačka revija* 60. www.klub-susacana.hr/revija/clanak.asp?Num=60&C=15 (pristup 28. srpnja 2020.).
6. Androić, Miren, Goranka Horjan, Vlasta Klarić i Renata Nevidal. 2012. *Upravljanje turističkim posjetima na tematskim kulturnim rutama. Priručnik*. Zagreb: Ministarstvo turizma RH i Udruga Lujzijana.
7. Appel, Hannah, Nikhil Anand i Akhil Gupta. 2018. „Introduction“. U *The Promise of Infrastructure*. Anand, Nikhil, Akhil Gupta i Hannah Appel, ur. Durham: Duke University Press, 1–38.
8. Asić Klobučar, Đurđica. 2002. *Zelene brige*. Kupjak i Zagreb: Dar usluge d.o.o.
9. Augé, Marc. 1995. *Non-places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. London i New York: Verso.
10. „Autocesta A6, Rijeka – Zagreb otvorena i puštena u promet u punom profilu“. 2008. *Hrvatska udruga koncesionara za autoceste s naplatom cestarine - HUKA Bilten* 14: 6–6.
11. „Autocesta od Bosiljeva prema Rijeci postala Goranka“. 2017. *Radio mrežnica* (22. prosinca 2017.) <https://radio-mreznica.hr/autocesta-bosiljeva-prema-rijeci-postala-goranka/> (pristup 20. svibnja 2020.).
12. „Autocesta Rijeka – Zagreb d.d. Mobilna održivost – putovanje je doživljaj“. 2008. *Hrvatska udruga koncesionara za autoceste s naplatom cestarine - HUKA Bilten* 15: 1–1.

13. Bakhtin, Mikhail M. 1982. „Forms of Time and the Chronotope in Novel“. U *The Dialogical Imagination*. Michael Holquist, ur. Austin: University of Texas Press, 84–258.
14. Banovac, Boris, Robert Blažević i Željko Boneta. 2004. „Modernizacija (i/ili europeizacija hrvatske periferije – primjeri Istre, Like i Gorskog kotara“. *Revija za sociologiju* XXXV/3-4: 113–141.
15. Barac, Vida i Božidar Finka. 1981. „Govori i nazivlje“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 418–431.
16. Baskar, Bojan. 2007. „Austronostalgia and Yugonostalgia in the Western Balkans“. U *Europe and its Other: Notes on the Balkans*. Jezernik, Božidar, Rajko Muršič i Alenka Bartulović, ur. Ljubljana: Oddelek EiKA, 45–62.
17. Batina, Klementina. 2005. „Baština Gorskog kotara i njezina primjena: oblici muzeološke i turističke prezentacije“. *Etnološka tribina* 27-28/34-35: 185–196.
18. Bear, Laura. 2007. *Lines of the Nation: Indian Railway Workers, Bureaucracy, and the Intimate Historical Self*. New York: Columbia University Press.
19. „Borba“. 2020. U *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=8734> (pristup 10. lipnja 2020.).
20. Brinkmann, Svend. 2013. *Qualitative Interviewing*. Oxford i New York: Oxford University Press.
21. Campregher, Christoph. 2010. „Shifting Perspectives on Development: An Actor-Network Study of a Dam in Costa Rica“. *Anthropological Quarterly* 83/4: 783–804
22. Castells, Manuel. [1996] 2010. *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
23. Chang, Heewon. 2008. *Autoethnography as Method*. Walnut Creek: Left Coast Press.
24. Chelcea, Liviu i Gergő Pulay. 2015. „Networked Infrastructures and the 'Local'. Flows and Connectivity in a Postsocialist City“. *City: Analysis of Urban Trends, Culture, Theory, Policy, Action* 19/2-3: 344–355.
25. Chylak, Roman. 1981. „Prometnice“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 165–175.
26. Clifford, James i George E. Marcus, ur. 1986. *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*. Berkeley, Los Angeles i London: University of California Press.
27. Coleman, Simon i Pauline von Hellermann, ur. 2011. *Multi-Sited Ethnography. Problems and Possibilities in the Translocation of Research Methods*. New York i London: Routledge.

28. Coser, Lewis. A. 1992. „Introduction: Maurice Halbwachs 1877-1945“. U *Maurice Halbwachs. On Collective Memory*. Coser, Lewis A., ur. Chicago i London: The University of Chicago Press, 1–34.
29. Cresswell, Tim i Peter Merriman. 2011. „Introduction“. U *Geographies of Mobilities: Practices, Spaces, Subjects*. Cresswell Tim i Peter Merriman, ur. Burlington, Farnham: Ashgate, 1–15.
30. Cresswell, Tim. 2006a. *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
31. Cresswell, Tim. 2006b. „The Right to Mobility: The Production of Mobility in the Courtroom“. *Antipode* 38(4): 735–754.
32. Cresswell, Tim. 2014. „Friction“. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London i New York: Routledge, 107–115.
33. Crnković, Emil, Ivan Gašparac, Viktor Horvat, Ivan Muvrin, Josip Pleše, Josip Pleše Cante, Marija Sedlar, Ivan Tomac Anč'kin i Kazimir Tomac. 1981. „Općina Delnice“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 205–237.
34. „Croatia by Car – mobilna aplikacija za turističko istraživanje Hrvatske iz auta“. 2019. *Poslovni turizam* (24. lipnja 2019.) <https://www.poslovniturizam.com/web-turizam/croatia-by-car-mobilna-aplikacija-za-turisticko-istrazivanje-hrvatske-iz-auta/3046/> (pristup 16. lipnja 2020.).
35. Crowe, Percy R. 1938. „On Progress in Geography“. *Scottish Geographical Magazine* 54(1): 1–18.
36. Cuculić, Ivan. 1981. „Radnički pokret i narodnooslobodilačka borba (1891. – 1945.)“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 102–121.
37. Čapo, Jasna i Valentina Gulin Zrnić. 2011. „Oprostornjavanje antropološkog diskursa“. U *Mjesto, nemjesto. Interdisciplinarna promišljanja prostora i kulture*. Zagreb: Biblioteka Nova etnografija, 9–65.
38. Černicki, Lara i Stašo Forenbaher. 2012. *Starim cestama do mora*. Zagreb: Libricon.
39. Dalakoglou, Dimitris. 2017. *The Road: An Ethnography of (Im)Mobility, Space, and Cross-border Infrastructures in the Balkans*. Manchester: Manchester University Press.
40. De Certeau, Michel. 1984. *The Practice of Everyday Life*. Berkley, Los Angeles i London: University of California Press.
41. Deak, Ferry. 1926. „Jugoslawien als Touristenland für Automobilisten“. *Österreichischer/Europa Motor* 5: 24.

42. Dickinson, Janet i Les Lumsdon. 2010. *Slow Travel and Tourism*. London i Washington: Earthscan.
43. „Die neue Bergstrasse von Karlstadt bis zum adriatischen Meer“. 1805. *Patriotisches Tageblatt* 15 (25. veljače 1805., Beč): 57–58.
44. Dobrila, Boris. 2002. „Vratiti život u Mrzlu Vodicu“. U *O postanku i sudbini naselja Mrzla Vodica*. Bajzek, Miroslav, ur. Rijeka i Mrzla Vodica: Društvo za očuvanje i razvoj naselja Mrzla Vodica, 63–72.
45. Dourish, Paul i Genevieve Bell. 2007. „The Infrastructure of Experience and the Experience of Infrastructure: Meaning and Structure in Everyday Encounters with Space“. *Environment and Planning B: Planning and Design* 34: 414–430.
46. Dragičević, Dragutin. 2002. „Sjećanja na ljepše dane“. U *O postanku i sudbini naselja Mrzla Vodica*. Bajzek, Miroslav, ur. Rijeka i Mrzla Vodica: Društvo za očuvanje i razvoj naselja Mrzla Vodica, 43–52.
47. Edensor, Tim. 2003. „M6 – Junction 19–16. Defamiliarizing the Mundane Roadscape“. *Space & Culture* 6/2: 151–168.
48. Ehn, Billy i Orvar Löfgren. 2010. *The Secret World of Doing Nothing*. Berkley: University of California Press.
49. Eisenstandt, Shmuel Noah. 1970. „Introduction: Social Change and Development“. U *Readings in Social Evolution and Development*. Eisenstandt, Shmuel Noah, ur. 3–33. Oxford: Pergamon Press.
50. „Elektroprivreda i elektroindustrija“. 1976. *Tehnička enciklopedija* 5: 35–43. http://tehnika.lzmk.hr/tehnickaenciklopedija/elektroprivreda_i_elektroindustrija.pdf (pristup 15. 10. 2019.).
51. Falzon, Marc-Anthony, ur. 2009. *Multi-sited Ethnography. Theory, Praxis and Locality in Contemporary Research*. Surrey i Burlington: Ashgate.
52. Feld, Steven. 1996. „Waterfalls of Song. An Acoustemology of Place Resounding in Bosavi, Papua New Guinea“. U *Senses of Place*. Feld, Seteven i Keith H. Basso, ur. Santa Fe: School of American Research Press. 91–136.
53. Feletar, Petar. 2016. *Hrvatske povijesne ceste. Karolina, Jozefina i Lujzijana*. Zagreb i Samobor: Meridijani.
54. „Flugblicke zu Land und See auf einer Geschäfts-Reise 1809.“ 1814. *Vaterländische Blätter* 20 (9. ožujka 1814., Beč): 115–118.
55. Gavazzi, Milovan. 1978. *Vrela i sudbine narodnih tradicija kroz prostore, vremena i ljude*. Zagreb: Sveučilišna naklada Liber.

56. Glad, Matija 2014. *Ceste Primorsko-goranske županije. Povijest cestovnog graditeljstva i održavanja*. Rijeka: Društvo za ceste Via-Vita, Ceste Rijeka, Naklada Kvarner.
57. Glad, Nada, ur. 1997. *Naše Lokve*. Lokve: Općina Lokve.
58. *Gospodarstvo Primorsko-goranske županije u 2018. godini*. 2019. Hrvatska gospodarska komora, Županijska komora Rijeka. <https://hgk.hr/documents/03-hgk-zk-rijeka-poslovanje-gospodarstva-pgz-za-2018-strukovna-skupina-za-fin-djel-i-djel-osig-101020195da6f65a69b7a.pdf> (pristup 3. rujna 2020.).
59. Gotthardy-Pavlovsky, Beata. 1981. „Etnografski prostor i sadržaji“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar. 331–369.
60. Graham, Stephen i Simon Marvin 1996. *Telecommunications and the City. Electronic Spaces, Urban Places*. London i New York: Routledge.
61. Graham, Stephen i Simon Marvin. 2001. *Splintering Urbanism. Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London i New York: Routledge.
62. Gupta, Akhil i James Ferguson. [1997] 2001. „Culture, Power, Place: Ethnography at the End of an Era“. U *Culture, Power, Place. Explorations in Critical Anthropology*. Gupta, Akhil i James Ferguson, ur. Durham i London: Duke University Press, 1–29.
63. Hage, Ghassan. 2005. „A not so Multi-sited Ethnography of a not so Imagined Community“. *Anthropological Theory* 5/4: 463–475.
64. Hannam, Kevin, Mimi Sheller i John Urry. 2006. „Editorial: Mobilities, Immobilities and Moorings“. *Mobilities* 1: 1–22.
65. Hannerz, Ulf. 1996. *Transnational Connections. Culture, People, Places*. London i New York: Routledge.
66. Hardt, Michael. 2007. „Foreword. What Affects are Good for“. U *The Affective Turn. Theorizing the Social*. Patricia Ticineto Clough i Jean Halley, ur. Durham i London: Duke University Press, ix–xiii.
67. Harvey, David. [1989] 1991. *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford i Cambridge: Blackwell.
68. Harvey, Penelope i Hannah Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
69. Harvey, Penelope. 2005. „The Materiality of State-Effects: An Ethnography of a Road in the Peruvian Andes“. U *State Formation. Anthropological Perspectives*. Krohn-Hansen, Christian i Knut G. Nustad, ur. London i Ann Arbor: Pluto Press, 123–141.

70. Harvey, Penelope. 2012. „The Topological Quality of Infrastructural Relation: an Ethnographic Approach“. *Theory, Culture & Society* 29/4-5: 76–92.
71. Hebar, Srđan. 2020. „'Nikada nismo bili u Zagrebu'. Do njihovog sela ne vodi niti jedna cesta: S jedne strane brdo, s druge šuma, a s treće - bodljikava žica“. *Večernji list* (8. lipnja 2020.) <https://m.vecernji.hr/vijesti/nikada-nismo-bili-u-zagrebu-do-njihovog-sela-ne-vidi-niti-jedna-cesta-s-jedne-strane-brdo-s-druge-suma-a-s-trece-bodljikava-zica-1408140>. (pristup 24. 7. 2020.).
72. Hetherington, Gregg i Jeremy M. Campbell. 2014. „Nature, Infrastructure, and the State: Rethinking Development in Latin America“. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology* 19/2: 191–194.
73. „Hidroelektrana Kosinj; U proljeće kreće izgradnja ceste od 8,5 km, potapa se Gornji Kosinj i Mlakva a radovi će trajati 6 godina“. 2020. *Lika Club* (25. siječnja 2020.). <https://likaclub.eu/hidroelektrana-kosinj-u-proljece-krece-izgradnja-ceste-od-85-km-potapa-se-gornji-kosinj-i-mlakva-a-radovi-ce-trajati-6-godina/> (pristup 4. rujna 2020.).
74. Hirc, Dragutin [1898] 1993. *Gorski kotar*. Rijeka: Tiskara Rijeka.
75. Hodžić, Alija. 2010. „Mobilnost i socio-prostorno restrukturiranje“. *Sociologija i prostor* 48/2 (187): 151–171.
76. Holjević, Danko, Ivica Plišić i Tatjana Holjević. 2000. „Utjecaj hidroenergetskih objekata na demografiju: Akumulacija Lokve“. *Informatologia* 33/1-2: 105–107.
77. Horvat, Josip. 1942. *Kultura Hrvata kroz 1000 godina. Druga knjiga: Gospodarski i društvojni razvitak u 18. i 19. stoljeću*. Zagreb: Tisak Tipografija d.d.
78. Hui, Allison. 2014. „Enthusiasm“. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London i New York: Routledge, 170–181.
79. Ingold, Tim. 2007. *Lines: A Brief History*. London i New York: Routledge.
80. *Izveštaj o poslovanju za 2018. godinu Autoceste Rijeka – Zagreb d.d.* 2019. https://www.arz.hr/attachments/article/62/god_2018_hr.pdf (pristup 20. svibnja 2020.).
81. „Jadranska magistrala“. 2020. U *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=28474> (pristup 23. rujna 2020.).
82. Janković, Ivor, Nikola Vukosavljević, James C. M. Ahern, Ivor Karavanić i Sanjin Mihelić. 2018. „Bukovac Cave Revisited: Recent Excavations of an Early Upper Paleolithic Site in the Gorski Kotar Region of Croatia“. *Archäologisches Korrespondenzblatt Jahrgang* 48/3. 297–306.

83. Jardas, Franjo. 2002. „U zagrljaju planina i voda“. U *O postanku i sudbini naselja Mrzla Vodica*. Bajzek, Miroslav, ur. Rijak i Mrzla Vodica: Društvo za očuvanje i razvoj naselja Mrzla Vodica, 8–40.
84. Jarec, Morana. 2019. „Love of the Road and Memories in the Water: Affects in Infrastructural Spaces in Gorski Kotar“. *Narodna umjetnost* 56/2: 101–123.
85. Karaman, Igor. 1981. „Pregled gospodarske povijesti – od XV. do XX. stoljeća“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 123–145.
86. Kelemen, Petra i Sanja Lončar. 2011. „'Obično' vs. 'atraktivno': kako priče o načinu života postaju dio turističke ponude“. *Studia ethnologica Croatica* 23: 183–214.
87. Kincanon, Matthew. 2019. „The salmon: its spiritual importance and conservation crisis“. Spokane Favs (7. listopada 2019.) <https://spokanefavs.com/the-salmon-its-spiritual-importance-and-conservation-crisis/> (pristup 8. rujna 2020.).
88. Knežević, Rade i Renata Grbac Žiković. 2013. „Promjene gospodarskog značenja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru“. *Geografski glasnik* 75/1: 111–130.
89. Komadina, Rudolf. 2015. „Lokve i Mrzla Vodica u borbi za slobodu od 1894. do 1945“. *Bilten 4. Lokve: Udruga antifašističkih boraca i antifašista Općine Lokve*.
90. Koprivica-Oštrić, Stanislava. 1972. „Pedeseta godišnjica 'Borbe'“. *Časopis za suvremenu povijest* 4/1. 131–139.
91. „Kratki susreti uz jadransku obalu“. 2016. *Betonski spavači*, sezona 1, epizoda 2. Saša Ban, Maroje Mrduljaš i Nevenka Sablić, redatelji. HULAHOP za HTV.
92. Krmpotić, Marinko. 2015a. „Lokvarska brana“. *Sušačka revija* 91/92: 99–101.
93. Krmpotić, Marinko. 2015b. „Prilika za razvoj: Povijesnim cestama u bolju budućnost“. *Novi list* (6. lipnja 2015.) www.novilist.hr/regija/prilika-za-razvoj-povijesnim-cestama-u-bolju-buducnost (pristup 27. 7. 2020.).
94. Krmpotić, Marinko. 2017. „Gorski kotar skreće udesno: Analiza izbora u svih devet lokalnih samouprava“. *Novi list* (23. svibnja 2017.) https://www.novilist.hr/regija/gorski-kotar-skrece-udesno-analiza-izbora-u-svih-devet-lokalnih-samouprava/?meta_refresh=true (pristup 1. rujna 2020.)
95. Krmpotić, Marinko. 2018a. „Lokvarci podijeljeni oko izgradnje akumulacijskog jezera Križ potok“. *Novi list* (8. prosinca 2018.) www.novilist.hr/Vijesti/Regija/node_1588/STATUS-QUO-Lokvarci-podijeljeni-oko-izgradnje-akumulacijskog-jezera-Kriz-potok (pristup 29. srpnja 2020.).

96. Krmpotić, Marinko. 2018b. „Sve više putnika bira odmor uz miljokaz na staroj cesti“. *Novi list* (14. rujna 2018.) www.novilist.hr/regija/sve-vise-putnika-bira-odmor-uz-miljokaz-na-staroj-cesti/?meta_refresh=true. (pristup 27. srpnja 2020.).
97. Krmpotić, Marinko. 2020. „Gorski kotar, izgleda, skreće udesno. Brojke otkrivaju stvarno stanje na terenu“. *Novi list* (8. srpnja 2020.) <https://www.novilist.hr/rijeka-regija/gorski-kotar/gorski-kotar-izgleda-skrece-udesno-brojke-otkrivaju-stvarno-stanje-na-terenu/> (pristup 1. rujna 2020.)
98. Kruhek, Milan. 1981. „Od doseljenja Hrvata do propasto Zrinskih i Frankopana (do 1670.)“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 47–52.
99. Kušen, Eduard i Renata Tomljenović. 2009. „Drevna Lujzijana, turistički brend 21. stoljeća“. *Ceste i mostovi* 55/2: 68–81.
100. Kušen, Eduard, 2013. *Turisti i ceste*. Zagreb: Elektronička edicija Instituta za turizam.
101. Kušen, Eduard. 1999. „Prateći objekti uz autoceste“. *Ugostiteljstvo i turizam* 47/11: 14–17.
102. Kušen, Eduard. 2003. „Čvorišta na autocesti kao tektonske promjene“. *Ceste i mostovi* 49/11-12: 104–110.
103. Kvale, Steinar i Svend Brinkmann. 2008. *InterViews: Learning the Craft of Qualitative Research Interviewing*. (2. izdanje). Thousand Oaks: Sage.
104. Lajić, Ivan i Sanja Klempić Bogadi. 2010. „Demografska budućnost Gorskoga kotara“. *Migracijske i etničke teme* 26/2: 191–212.
105. Lajić, Ivan. 1999. „Mehaničko kretanje stanovništva u demografskom razvitku Gorskog kotara“. *Migracijske teme* 15/4: 501–513.
106. Laloš, Željko. 2007. *Stoara dejuonoška ženitaf (Stari delnički ženidbeni običaji)*. Delnice: Etno-udruga “Prepelin’c”.
107. Larkin, Brian. 2008. *Signal and Noise: Media, Infrastructure, and Urban Culture in Nigeria*. Durham: Duke University Press.
108. Larkin, Brian. 2013. „The Politics and Poetics of Infrastructure“. *Annual Review of Anthropology* 42: 327–343.
109. Larsen, Jonas. 2014. „Distance and Proximity“. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London i New York: Routledge, 125–133.

110. Lazzari, Marco. 2012. „The Role of Social Networking Services to Shape the Double Virtual Citizenship of Young Immigrants in Italy“. <https://dinamico2.unibg.it/lazzari/doc/lazzari-iadis-ict-2012-cr-chunks.pdf> (pristup 14. rujna 2020.).
111. Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. Oxford i Cambridge: Blackwell.
112. Lipovec Vrkljan, Goranka i Bartul Šiljeg. 2007. „Istraživanja Liburnskoga obrambenog sustava u Prezidu 2006“. *Annales Instituti Archaeologici* 3/1: 79–82.
113. Löfgren, Orvar. 2004. „Concrete transnationalism? Bridge building in the new economy“. *Focaal – European Journal of Anthropology* 43: 59–75.
114. Lorenz, Joseph R. 1860. „Bericht uber die Bedingungen der Aufforstung und Cultivirung des croatischen Karstgebirges“. *Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft* IV: 97–140.
115. Lorimer, Hayden 2011. „Tim Ingold“. U *Key Thinkers on Space and Place*. Hubbard, Phil i Rob Kitchin, ur. Los Angeles: Sage, 249–256.
116. Low, Setha M. i Denise Lawrence-Zúñiga. 2003. „Locating Culture“. U *The Anthropology of Space and Place. Locating Culture*. Low, Setha M. i Denise Lawrence-Zúñiga, ur. Malden, Oxford i Carlton: Blackwell. 1–47.
117. Low, Setha M. 2009. „Towards an Anthropological Theory of Space and Place“. *Semiotica* 175-1/4: 21–37.
118. Low, Setha, M. 2000. *On the Plaza: The Politics of Public Space and Culture*. Austin: University of Texas Press.
119. Low, Setha, M. 2017. *Spatializing Culture. The Ethnography of Space and Place*. London i New York: Routledge.
120. Lukić, Aleksandar, Vuk Tvrтко Opačić i Ivan Zupanc. 2009. „The Other Side of the Zagreb – Rijeka Motorway. Socio-geographic Implications in the Rural Periphery of Croatia“. *Društvena istraživanja* 18/1-2: 153–173.
121. Magdić Komadina, Zrinka i Mirjana Pleše. 1999. *140 godina osnovnog školstva u Lokvama*. Lokve: Osnovna škola Lokve.
122. Malinowski, Bronislaw. [1922] 1978. *Argonauts Of The Western Pacific. An Account of Native Enterprise and Adventure in the Archipelagoes of Melanesian New Guinea*. London: Routledge.
123. Mance, Vladimir. 1981. „Školstvo i prosvjeta“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 147–163

124. Marcus, George E. 1986. „Contemporary Problems of Ethnography in the Modern World System“. U *Writing Culture: The Poetics and Politics of Ethnography*. James Clifford i George E. Marcus, ur. Berkeley, Los Angeles i London: University of California Press, 165–193.
125. Marcus, George E. 1995. „Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography“. *Annual Review of Anthropology* 24: 95–117.
126. Marcus, George E. 2011. „Multi-sited Ethnography. Five or Six Things I Know About it Now“. U *Multi-Sited Ethnography. Problems and Possibilities in the Translocation of Research Methods*. Coleman, Simon i Pauline von Hellermann, ur. New York i London: Routledge, 16–32.
127. Marcus, George E. i Michael M. J. Fischer. 2003. *Antropologija kao kritika kulture*. Zagreb: Naklada Breza.
128. Marinković, Ernest. 2011. „Mjesto koje ne poznaje mržnju“. *Novosti* 613 (17. rujna 2019.) <https://arhiva.portalnovosti.com/2011/09/mjesto-koje-ne-poznaje-mrznju/> (pristup 3. rujna 2020.)
129. Marković, Mirko. 2003. *Hrvatske pokrajine*. Zagreb: Jesenski i Turk.
130. Marx, Karl. [1939] 1993. *Grundrisse. Foundations of the Critique of Political Economy*. London: Penguin.
131. Masquelier, Adeline. 2002. „Road mythographies: space, mobility, and the historical imagination in postcolonial Niger“. *American Ethnologist* 29/4: 829–856.
132. Massey, Doreen. 1993. „Power-geometry and a progressive sense of place“. U *Mapping the Future: Local Cultures, Global Change*. Bird, Jon, Barry Curtis, Tim Putnam, George Robertson i Lisa Tickner, ur. London: Routledge, 59–69.
133. Merriman, Peter. 2004. „Driving Places. Marc Augé, Non-places, and the Geographies of England's M1 Motorway“. *Theory, Culture and Society* 21/4-5: 145–167.
134. Merriman, Peter. 2007. *Driving Spaces. A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*. Malden, Oxford i Victoria: Blackwell.
135. Merriman, Peter. 2012a. „Human Geography Without Time-Space“. *Transactions of the Institute of British Geographers* 37/1: 13–27.
136. Merriman, Peter. 2012b. *Mobility, Space and Culture*. Oxon i New York: Routledge.

137. Merriman, Peter. 2014. „Roads“. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London i New York; Routledge, 196–204.
138. „Mještanima prekipjelo: Ili već jednom počnite graditi i dovršite projekt HES Kosinjski ili odustanite“. 2017. *Lider* (3. studenog 2017.). <https://lider.media/aktualno/mjestanima-prekipjelo-ili-vec-jednom-pocnite-graditi-i-dovrsite-projekt-hes-kosinj-ili-odustanite-33897> (pristup 4. rujna 2020.).
139. Moravček, Goran. 2007. *Autocesta Rijeka – Zagreb. Cesta života*. Rijeka i Zagreb: Adamić.
140. Morris, Meaghan. 1988. „At Henry Parks Motel“. *Cultural Studies* 2: 1–47.
141. „Most je gotov, od ceste kroz Baranju zasad ništa“. 2016. *Glas Slavonije* (22. rujna 2016.). <http://www.glas-slavonije.hr/vijest.aspx?id=312650> (pristup 4. rujna 2020.).
142. Munn, Nancy. 1996. „Excluded Spaces: The Figure in the Australian Aboriginal Landscape“. *Critical Inquiry* 22/3: 446–465.
143. Murdoch, Jonathan. 1997. „Inhuman/Nonhuman/Human: Actor-Network Theory and the Prospects for a Nondualistic and Symmetrical Perspective on Nature and Society“. *Society and Space* 15/6: 731–756.
144. Nadilo, Branko. 2005. „Izgradnja autoceste Zagreb – Macelj“. *Građevinar* 57: 793–800.
145. *Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001*. 2001. Državni zavod za statistiku. <https://www.dzs.hr/> (pristup 23. travnja 2020.).
146. Navaro-Yashin, Yael. 2009. „Affective Spaces, Melancholic Objects: Ruination and the Production of Anthropological Knowledge“. *Journal of the Royal Anthropological Institute* 15/1: 1–18.
147. Nora, Pierre. 1996. „Preface to the English Language Edition“. U *Realms of Memory. The Construction of the French Past*. Nora, Pierre, ur. New York i Chichester: Columbia University Press, xv–xxiv.
148. „Novo zračno lječilište u Hrvatskoj“. 1901. *Naša sloga* 37 (10. ožujka 1901., Pula): 4.
149. „Objavljenje“. 1841. *Ilirske narodne novine* 73 (11. rujna 1841., Zagreb): 292.
150. *Obrazloženje financijskog plana Autoceste Rijeka – Zagreb za 2020. godinu i projekcija plana za 2021. i 2022. godinu*. 2019.

- http://www.arz.hr/attachments/article/307/Orazlozenje_2020-2022.pdf (pristup 20. svibnja 2020.).
151. „Oglas“. 1876. *Primorac* 49 (22. travnja 1876., Kraljevica): 4.
152. Paver, Marijan. 1981. „Elektrifikacija“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 177–181.
153. Pavić, Radovan. 1981. „Zemljopisne značajke“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 7–25.
154. „Pelješki most neće voditi nikuda: Strateški projekt u problemima zbog pristupnih cesta“ 2019. *T portal* (13. veljače 2019.). <https://www.tportal.hr/vijesti/clanak/peljeski-most-nece-voditi-nikuda-strateski-projekt-u-problemima-zbog-pristupnih-cesta-foto-20190213> (pristup 4. rujna 2020.).
155. Pink, Sarah. 2015. *Doing Sensory Ethnography*. (2. izdanje). Los Angeles, London, Washington DC, New Delhi, Singapore: Sage.
156. *Plan razvoja turizma Općine Lokve*. 2010. <http://www.tz-lokve.hr/wp-content/uploads/2016/01/AKCIJSKI-PLAN-TURIZMA-OP%C4%86INE-LOKVE.pdf>, (pristup 6. svibnja 2020.).
157. Pleše, Mirjana, ur. 2004. *Lokvarski zbornik* 1. Lokve: Općina Lokve.
158. „Poezija“. 1980. U *Opća enciklopedija Jugoslavenskog leksikografskog zavoda*. Zagreb: Jugoslavenski leksikografski zavod, 484.
159. *Popis stanovništva, kućanstava i stanova*. 2011. Državni zavod za statistiku. <https://www.dzs.hr/> (pristup 21. travnja 2020.).
160. Potkonjak, Sanja. 2014. *Teren za etnologue početnike*. Zagreb: HED biblioteka i FF press.
161. *Prostorni plan Općine Lokve*. 2004. <http://www.lokve.hr/wp-content/uploads/2015/10/Prostorni-plan-Tekstualni-dio.pdf> (pristup 6. svibnja 2020.).
162. Relph, Edward. 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.
163. Rodman, Margaret C. 1992. „Empowering Place: Multilocality and Multivocality“. *American Anthropologist* 94/3: 640–656.
164. Rosa, Hartmut. 2013. *Social Acceleration: A New Theory of Modernity*. New York: Columbia University Press.
165. Saraiva, Clara. 2003. „Aldeia da Luz: Entre dois solstícios, a etnografia das continuidades e mudanças“. *Etnográfica* 7/1: 105–130.
166. Schall, F. C. 1855. „Kleine Reisebilder. Auf der Louisenstraße nach Fiume“. *Linzer Abendbote: Zeitschrift für Stadt und Land* (16. srpnja 1855., Linz): 55–56.

167. Senjković, Reana. 2016. *Svaki dan pobjeda*. Zagreb: Institut za etnologiju i folkloristiku i Srednja Europa.
168. Sever, Zvonimir, Borislav Franković, Željko Pavlin i Vladimir Stanković. 2000. *Hidroelektarne u Hrvatskoj*. Zagreb: Hrvatska elektroprivreda d.d.
169. Sheller, Mimi i John Urry. 2000. „The City and the Car“. *International Journal of Urban and Regional Research* 24/4: 737–757.
170. Sheller, Mimi i John Urry. 2006. „The new mobilities paradigm“. *Environment and Planning A* 38/2: 207–226.
171. Sheller, Mimi. 2004. „Automotive Emotions: Feeling the Car“. *Theory, Culture & Society* 21/4–5: 221–242.
172. Sić, Miroslav. 1990. „Problematika razvoja autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji na pragu 90. godina“. *Hrvatski geografski glasnik* 52/1: 13–28.
173. Sić, Miroslav. 1997. „Autoceste i lokacija ekonomskih djelatnosti u Središnjoj Hrvatskoj“. *Hrvatski geografski glasnik* 59: 83–94.
174. Sić, Miroslav. 2009. „Utjecaj autoceste Zagreb – Split na regionalni razvoj Like“. *Hrvatski geografski glasnik* 71/1: 87–100.
175. *Smještajni kapaciteti, dolasci i noćenja turista, Republika Hrvatska, NKPJS 2012. - 2. razina, županije, gradovi i općine po mjesecima*. 2019. Državni zavod za statistiku. <https://www.dzs.hr/> (pristup 6. svibnja 2020.).
176. *Stanovništvo prema narodnosti po gradovima/općinama*. 2011. Državni zavod za statistiku. <https://www.dzs.hr/> (pristup 20. kolovoza 2020.).
177. *Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima*. 2011. Državni zavod za statistiku. <https://www.dzs.hr/> (pristup 19. svibnja 2020.).
178. Star, Susan L. 1999. „The Ethnography of Infrastructure“. *American Behavioral Scientist* 43/3: 377–391.
179. *Starim cestama do mora*. 2015. Facebook stranica. <https://www.facebook.com/StarimCestamaDoMora> (pristup 28. srpnja 2020.).
180. Stepinac Fabijanić, Tihomira. 2016. „Tradicijska kultura uz Lujzijanu i Karolinu. Povijesni putopis kroz Gorski kotar i Prikuplje“. *Problemi sjevernog Jadrana* 15: 133–178.
181. „Strada Lodovica (Louisenstrasse) in Croazia“. 1830. *L'Eco: Giornale di scienze, lettere, arti, commercio e teatri* 2 (25. siječnja 1830., Milano.): 43.

182. *Strategija razvoja Općine Lokve 2016. – 2020.* 2015. www.lokve.hr/wp-content/uploads/2016/12/Strategija-razvoja-Op%C4%87ine-Lokve-2016-2020..pdf (6. svibnja 2020.).
183. Strohal, Rudolf. [1935] 1993. *Uz Lujzinsku cestu*. Rijeka: Tiskara Rijeka.
184. Strohal, Rudolf. 1911. *Pripovijetke Rudolfa Strohala. Izdanje za američke Hrvate. Kalanov otok*. Zagreb: naklada piščeva.
185. Szavits-Nossan, Stjepan. 1970. „Filip Vukasović 1755 – 1809“. *Senjski zbornik: prilozi za geografiju, etnologiju, gospodarstvo, povijest i kulturu* 4/1: 173–191
186. Škrbić Alempijević, Nevena, Sanja Potkonjak i Tihana Rubić. 2016. *Misliti etnografski. Kvalitativni pristupi i metode u etnologiji i kulturnoj antropologiji*. Zagreb: FF Press, HED biblioteka.
187. Šugar, Hrvoje. 2006. „Razdoblje izgradnje Karolinške ceste i njezin graditelj Matija Antun Weiss“. *Radovi – Zavod za hrvatsku povijest* 38: 155–159.
188. Thrift, Nigel. 2004a. „Driving in the City“. *Theory, Culture & Society* 21/4-5: 41–59.
189. Thrift, Nigel. 2004b. „Intensities of Feeling: Towards a Spatial Politics of Affect“. *Geografiska Annaler* 86B/1: 57–78.
190. Tomljenović, Renata. 2009. *Lujzijana, povijesno-turistička cesta*. Opatija: Turistička zajednica Primorsko-goranske županije, 5–7.
191. *Transport i komunikacije u 2009. Statističko izvješće 1410*. 2010. Državni zavod za statistiku. www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2010/SI-1410.pdf (pristup 29. lipnja 2020.).
192. *Transport i komunikacije u 2012. Statističko izvješće 1493*. 2013. Državni zavod za statistiku. www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2013/SI-1493.pdf (pristup 29. lipnja 2020.).
193. *Transport i komunikacije u 2015. Statističko izvješće 1556*. 2016. Državni zavod za statistiku. www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/SI-1566.pdf (pristup 29. lipnja 2020.).
194. „Uloga Elektroprojekta u korištenju vodnih snaga u Hrvatskoj“. 2019. *Građevinar* 3: 218–233.
195. V. S. 2007. „Stanko Manestar, dipl. ing. građ. (1918. – 2007.)“. *Građevinar* 9: 831-832.

196. Vannini, Phillip. 2014. „Slowness and Deceleration“. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Adey, Peter, David Bissel, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London i New York: Routledge, 116–124.
197. Vergunst, Jo. 2011. „Technology and Technique in a Useful Ethnography of Movement“. *Mobilities* 6/2: 203–219.
198. „Vijest“. 1847. *Novine dalmatinsko-hrvatsko-slavonske* 79 (2. listopada 1847., Zagreb): 315.
199. Virilio, Paul. [1977] 2006. *Speed and Politics*. Los Angeles: Semiotext(e).
200. Von Schnitzler, Antina. 2008. „Citizenship Prepaid: Water, Calculability, and Techno-politics in South Africa“. *Journal of Southern African Studies* 34/4: 899–917.
201. *Vrijeme na dva kotača*. 2019. blog (21. travnja 2019) <https://vrijemena2kotaca.com/index.php?aLocation=blog&aRecnr=80> (pristup 28. srpnja 2020.).
202. Wenzler, Fedor. 1981. „Mogućnost budućeg prostornog razvitka“. U *Gorski kotar*. Tomac Kapelan, Ivan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 257–267.
203. Winther, Tanja. 2008. *The Impact of Electricity: Development, Desires and Dilemmas*. New York: Berghahn.
204. „Zaključak studije“. 2000. U *Studija o utjecaju na okoliš. Akumulacija Križ potok. Hrvatske vode i Hidroinženjering*. www.voda.hr/sites/default/files/ceb/dokumenti/kriz_potok_studija_netehnicki_sazetak.pdf (pristup 29. srpnja 2020.).
205. *Zakon o brdsko-planinskim područjima*. 2018. https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018_12_118_2341.html (pristup 3. rujna 2020.).
206. Žic, Igor. 2011. „Od Lujzijane do autoceste“. *Žmigavac* 7. www.web.archive.org/web/20110721101457/http://www.ppv.pgz.hr/dokumenti/ZMI_GAVAC_7_1.pdf (pristup 25. svibnja 2020.).

Internetski izvori:

1. <http://pdtuhobic.hr/event/pjeske-oko-jezera-4-8-2019/> (pristup 29. srpnja 2020.).
2. <http://preglednik.arkod.hr/ARKOD-Web/> (pristup 29. svibnja 2020.).
3. <http://tz-lokve.hr/ponuda-sadrzaja/?menu=7> (pristup 29. srpnja 2020.).
4. <http://tz-lokve.hr/povijest-lokava/?menu=11> (pristup 2. lipnja 2020.).
5. <http://www.auto-karta-hrvatske.com/> (pristup 29. svibnja 2020.).
6. <http://www.hep.hr/proizvodnja/hidroelektrane-1528/1528> (pristup 9. lipnja 2020.).
7. <http://www.hep.hr/proizvodnja/hidroelektrane-1528/pp-he-zapad/he-vinodol/1536> (pristup 9. lipnja 2020.).
8. <http://www.lag-gorskikotar.hr/o-nama/leader/> (pristup 29. srpnja 2020.).
9. <http://www.os-lokve.skole.hr/skola/povijest> (pristup 29. svibnja 2020.).
10. <https://caca-tours.wixsite.com/caca-tours> (pristup 6. svibnja 2020.).
11. <https://caca-tours.wixsite.com/caca-tours/onama> (pristup 29. srpnja 2020.).
12. <https://core.univie.ac.at/objectives/> (pristup 1. srpnja 2020.).
13. <https://did.oregonstate.edu/> (pristup 24. travnja 2020.).
14. <https://digitalnakomora.hr/home> (pristup 6. svibnja 2020.).
15. <https://kucaprirode.com/> (pristup 6. svibnja 2020.).
16. <https://pretrazivac-obrta.gov.hr/pretraga.htm> (pristup 6. svibnja 2020.).
17. <https://roadsides.net/> (pristup 20. ožujka 2020.).
18. <https://roadworkasia.com/>, (pristup 15. ožujka 2020.).
19. <https://www.arz.hr/hr/autocesta/dionice/delnice-ravna-gora> (pristup 20. svibnja 2020.).
20. <https://www.arz.hr/hr/autocesta/dionice/vrata-delnice> (pristup 20. svibnja 2020.).
21. <https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/lepenica> (pristup 17. lipnja 2020.).
22. <https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/opcenito> (pristup 20. svibnja 2020.).
23. <https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/ravna-gora> (pristup 17. lipnja 2020.).
24. <https://www.arz.hr/hr/autocesta/odmorista/tipovi-i-sadrzaj> (pristup 20. svibnja 2020.).
25. <https://www.arz.hr/hr/o-nama/gospodarski-znacaj> (pristup 20. svibnja 2020.).
26. <https://www.arz.hr/hr/o-nama/ustrojstvo> (pristup 20. svibnja 2020.).
27. <https://www.croatiabycar.com/hr> (pristup 16. lipnja 2020.).
28. <https://www.google.com/maps/> (pristup 5. lipnja 2020. i 24. srpnja 2020.).
29. <https://www.lokalpatrioti-rijeka.com/forum/viewtopic.php?f=254&t=2055> (pristup 5. lipnja 2020.).
30. <https://www.marche-movenpick.hr/hr/fransiza> (pristup 13. srpnja 2020.).

31. <https://www.soas.ac.uk/anthropology/research/roads/> (pristup 1. srpnja 2020.).
32. <https://www.tripadvisor.com/> (pristup 17. lipnja 2020.).
33. <https://www.unece.org/trans/main/tem/tem.html> (pristup 8. lipnja 2020.).
34. Mobilna aplikacija *Croatia by Car* (pristup 16. lipnja 2020.)

9. ŽIVOTOPIS I POPIS PUBLIKACIJA

Morana Jarec rođena je 1986. godine u Zagrebu. Godine 2005. upisala je preddiplomski, a 2008. diplomski studij etnologije i kulturne antropologije i portugalskog jezika i književnosti na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu kojeg je završila 2010. godine. Od 2009. do 2011. godine radila je kao predavačica portugalskog jezika u školi stranih jezika Studentskog centra u Zagrebu. Od 2011. godine zaposlena je na Institutu za antropologiju, prvo kao stručna suradnica u uredu ravnatelja, od 2013. kao stručna suradnica za međunarodne projekte, a od 2020. godine kao viša stručna suradnica. Godine 2014. upisuje poslijediplomski doktorski studij etnologije i kulturne antropologije na Filozofskom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu. Dosad je objavila dva izvorna znanstvena rada, jedan pregledni rad te jedan rad u zborniku s međunarodnog skupa, a sudjelovala je s usmenim izlaganjima na četiri međunarodna skupa te s pozvanim predavanjima na četiri domaća skupa. Osim toga, od 2014. godine intenzivno se usavršava u području administracije međunarodno financiranih znanstvenih projekata na nizu edukacija u zemlji i inozemstvu.

Popis publikacija:

1. **Jarec, Morana.** 2019. Love of the Road and Memories in the Water: Affects in Infrastructural Spaces in Gorski Kotar. *Narodna umjetnost: hrvatski časopis za etnologiju i folkloristiku*, 56/2. 101-123.
2. Haydar, Sara; Paillot, Thomas; Fagot, Christophe; Cogne, Yannick; Fountas, Athanasios; Tutuncu, Yildiz; Vintila, Madalina; Tsatsoulis, Agathocles; Thanh Chi, Pham; Garandeau, Patrick; Chetea, Dan; Badiu, Corin; Gheorghiu, Monica; Ylli, Dorina; Lautier, Corinne; **Jarec, Morana**; Monnier, Louis; Normand, Christophe; Šarac, Jelena; Barakat, Abdelhamid; Missoni, Saša, Pugeat, Michel; Poucheret, Patrick; Hanzu, Felicia; Gomis, Ramon; Macias, Josep Maria; Litvinov, Serghey; Khusnutdinova, Elza; Poiana, Catalina; Pasquali, Renato; Lauro, Davide; Sesti, Giorgio; Trischitta, Vincenzo; Abdelhak, Sonia; Zenati, Akila; Ylli, Agron; Satman, Ilhan; Kanninen, Timo; Rinato, Yves; Grigorescu, Florin. 2018. "Branched-Chain Amino Acid Database Integrated in MEDIPAD Software as a Tool for Nutritional Investigation of Mediterranean Populations". *Nutrients*, 10/10. 1392.
3. Perinić Lewis, Ana; **Jarec, Morana.** 2016. "Zaboravljenim prometnicama i nevidljivim stazama. Planiranje kulturnih ruta u Gorskom kotaru". U: *Srednjeevropsko povezivanje etnologov in kulturnih antropologov kot izziv današnjemu času / Srednjoevropsko povezivanje etnologa i kulturnih antropologa kao izazov današnjemu vremenu. 13. Vzporednice med slovensko in hrvaško etnologijo / 13. Hrvatsko-slovenske etnološke paralele*. Grbić Jakopović, Jadranka; Kovačić, Tanja; Matković, Anita; Renčelj Škedelj, Saša; Šešo, Luka (ur.). Ljubljana: Slovensko etnološko društvo. 30-52.
4. **Jarec, Morana.** 2015. "35th Anthropology and Health Meeting: 'The convergence of anthropological subfields in research on health and illness: cultural, biological, archaeological, and linguistic factors'". *Collegium antropologicum*, 39/2. 283-284.
5. Briški, Marijana; **Jarec, Morana.** 2014. "Cultural and Geographical Overview of Traditional Diet in Croatia". *Collegium antropologicum*, 38/3. 1081-1092.
6. **Jarec, Morana.** 2013. "34th Anthropology and Health Meeting". *Collegium antropologicum*, 37/4; 1393-1394.

Izlaganja na skupovima:

1. **Jarec, Morana.** 2019. "Gorani o Lujzijani – život uz cestu". *Javna tribina Međunarodne smotre folklora: Vidljivi i nevidljivi Gorani uz Lujzijansku cestu*. Zagreb: Međunarodna smotra folklora.
2. **Jarec, Morana.** 2016. "It doesn't look like a village anymore' - social production and construction of Mrzla Vodica". *Abstract book of IUAES 2016 World anthropologies and privatization of knowledge*. Zagreb: Institut za antropologiju, 236–236.
3. **Jarec, Morana;** Perinić Lewis, Ana. 2016. "Paradox of infrastructures' influence on mobility in Gorski Kotar, Croatia". *20th Congress of the European Anthropological Association: European Anthropology in a Changing World: From Culture to Global Biology. Abstract Book*. Zagreb: Institut za antropologiju, 77–77.
4. **Jarec, Morana;** Ružić, Ivana. 2015. "To die happily is perhaps more difficult than to live happily': (Anti)utopian images of Croatian countryside in the writing of Antun Gustav Matoš." *12th SIEF Congress Utopias, Realities, Heritages. Ethnographies for the 21st century. Book of abstracts*. Zagreb: Odsjek za etnologiju i kulturnu antropologiju Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 137–137.
5. Perinić Lewis, Ana; **Jarec, Morana.** 2015. "Putovima društvene i duhovne kulture Gorskoga kotara - prijedlog Nevidljive i Gostoljubive kulturne rute". *Skup Održivi razvoj kulturnog turizma u Gorskom kotaru: Povijesni putovi i ceste Gorskog kotara – kulturne rute*. Delnice: IEC Processus Montanus.
6. Perinić Lewis, Ana; **Jarec, Morana.** 2015. "Kulturnoantropološka terenska istraživanja Gorskoga kotara - iskustva, metode, problemi". *Skup Povijesni putovi i ceste Gorskoga kotara*. Leskova Draga: IEC Processus Montanus.
7. Perinić Lewis, Ana; **Jarec, Morana.** 2015. "Walking through the mountain culture and lives - planning cultural routes in the region of Gorski kotar". *Lecture & Forum Cultural tourism – scientific perspective*. Zagreb: Institut za antropologiju i Odsjek za etnologiju i kulturnu antropologiju Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.
8. Perinić Lewis, Ana; **Jarec, Morana.** 2014. "Planine snažnih divova, zločestih mužeka i veselih bertija". *13. hrvatsko-slovenske paralele: Srednjoeuropsko povezivanje etnologa i kulturnih antropologa kao izazov današnjem vremenu*. Dolenjske Toplice, Slovenija: Hrvatsko etnološko društvo, Slovensko etnološko društvo, 5–5.