

# KINEMATOP: CESTE I STVARANJE ZNAČENJA KRETANJEM

Izvorni znanstveni rad  
Primljeno: 15. 7. 2021.  
Prihvaćeno: 7. 10. 2021.  
DOI: 10.15176/vol58no201  
UDK 656:39(1)

**MORANA JAREC**

Institut za antropologiju, Zagreb

**VALENTINA GULIN ZRNIĆ**

Institut za etnologiju i folkloristiku, Zagreb

U ovome se članku povezuju studije prostora, mobilnosti i infrastrukture kako bi se uspostavila nova prizma u kojoj se prelamaju pitanja i potencijalni odgovori o konstruiranju značenja kretanjem. Rad se temelji na istraživanju prometnica koje prolaze kroz Gorski kotar (Lujzinska cesta Karlovac – Rijeka i autocesta Zagreb – Rijeka) te njihovoj analizi u dijakronijskoj perspektivi i kroz etnografsko istraživanje, koje obuhvaća i istraživanje vožnjom prometnicama. Preplićući prometnu infrastrukturu (prometnice i pripadajući objekti), prijevozno sredstvo (automobili) i okoliš (krajolik) kojima prometnica/automobil prolazi te uvodeći mobilnost i otjelovljenost kao temeljna načela oblikovanja prostora kao i odnose koji u takvoj konstelaciji nastaju između ljudi, prometnica i okoliša u kretanju te ljudi međusobno tijekom putovanja, u radu uvodimo pojam *kinematop* kojim povezuje-mo prostore mobilnosti i prakse mobilnosti u stvaranju značenjskih mjesta kretanjem.

Ključne riječi: prostor i mjesto, mobilnost, ceste, Gorski kotar, kinematop

## PROMETNA INFRASTRUKTURA I PROMETNA SREDSTVA: NEMJESTA ILI MJESTA?

U društvenim i humanističkim znanostima koncepti *mjesto* i *nemjesto* uspostavljaju se i propituju u različitim kontekstima kao što su geografski, sociološki, filozofski ili urbanistički (npr. Webber 1964; Zlatar 2011; Lazzari 2012; Žukauskienė 2016; Mak i Jakovčić 2020), a tome se pridružuju i antropološki. Francuski antropolog Marc Augé, još početkom 1990-ih u svome djelu *Nemjesta: uvod u moguću antropologiju supermoderniteta*, razlikuje mjesto i nemjesto kao koncepte koji ne samo da označavaju različite vrste fizičkog, materijalnog prostora nego su definirani različitim društveno-kulturnim značajkama koje se u tim prostorima uopće mogu konstruirati i realizirati, kao što su društveni odnosi i sam odnos pojedinca prema prostoru. Mjesto kao antropološki koncept, smatra Augé, upućuje na

povijesnost, odnosno na trajanje i uspostavljene društvene odnose te na osjećaje povezanosti i pripadanja, iz kojih pak proizlazi i identitetsko obilježje mjesta. S druge strane, Augé definira nemjesto kao prostor koji nema navedene karakteristike, a nastaje u suvremenom okruženju i ambijentu življenja koje naziva supermodernitet. U nemjestu se ne stvaraju trajniji društveni odnosi ni identitetske reference kao u mjestu. U nemjestima su odnosi između ljudi međusobno, kao i između ljudi i prostora gotovo isključivo oblikovani posredno, putem teksta, ekrana ili prozora, kratkotrajni su i površni, a definirani su striktnim uputama, zabranama ili pisanim informacijama. Urbanom koncentracijom i masovnim kretanjem ljudi nemjesta se multipliciraju, a kao primjere Augé (2001) navodi zračne luke, željezničke kolodvore, lance hotela i velike trgovačke centre, prometnu i drugu komunikacijsku infrastrukturu kao i sama prijevozna sredstva. Koncept Augéova nemjesta, dakle, kao prostora u kojima se *ne* stvaraju bliski odnosi i identiteti te koji su privremeni i prolazni, uključuje i automobile i autoceste.

Augéovo poimanje autocesta kao nemjesta problematizirao je kulturni geograf Peter Merriman u nekoliko publikacija (2004, 2007). Merriman se bavio prvim izgrađenim trasama britanske autoceste M1 koja povezuje gradove London i Leeds u duljini od 311 kilometara, analizirajući projektne planove, geografske karte, način gradnje, odjeke u javnosti kao i njezino korištenje, ali ne samo u prometnom smislu nego i kao motiva i teme u publikacijama, pjesmama, radioemisijama i slično. Utvrdio je da su i autocesta i servisni objekti uz nju građeni kao “uzbuđujući, novi i moderni prostori”, koje je javnost upravo željela posjetiti te putovati autocestom, odnosno pokazao je njezino “omještanje” (engl. *placing*), davanje smisla i identiteta u lokalnoj i nacionalnoj sredini pedesetih i šezdesetih godina 20. stoljeća (2004: 147). Merriman smatra da Augé pretjeruje kada govori o novitetu i različitosti suvremenih iskustava prostora koje naziva nemjestima, neuvažavajući heterogenost njihove društvene proizvodnje, te predlaže da se, umjesto na prisutnost ili odsutnost karakteristika koje tvore mjesto ili nemjesto, fokus preusmjeri na višestruka, djelomična i relacijska “omještanja” koja proizlaze iz korištenja i putovanja autocestom (ibid.). Takav je pristup, uz isticanje afektivne dimenzije putovanja u čitavom nizu iskustava od dosade do uzbuđenja, od usamljenosti do povezivanja s ljudima i krajevima (ibid.), uvelike usmjerio pogled na istraživanje i analiziranje značenja prometnica kojima se bavimo u ovome radu.

Za razliku od Merrimana, koji se kroz povijesni pristup fokusira na jednu autocestu, ovaj rad se na komparativni način bavi praksama i iskustvima putovanja u različitim povijesnim razdobljima i suvremenom dobu dvjema prometnicama koje prolaze kroz Gorski kotar: *Lujzinskom cestom* koja povezuje Rijeku i Karlovac, a koja se gradila od 1803. do 1811. godine,<sup>1</sup> te *autocestom Rijeka – Zagreb* koja se od 1970. gradila u fazama, godine 2004. njome su ta dva grada spojena jedinstvenom rutom, a autocesta je završena u

---

<sup>1</sup> Originalna trasa Lujzinske ceste iznosila je 133,6 kilometara (Feletar 2016: 172). Rekonstrukcijom Lujzinske ceste pedesetih godina 20. stoljeća put od Karlovca do Rijeke skraćen je za oko 4 kilometra (Moravčec 2007: 124). U tom obliku trasom se prometuje i danas te je dio Državne ceste 3.

punom profilu 2008. godine.<sup>2</sup> Dodatno, istraživanje se bavi i *automobilom* kao specifičnim prostorom pri čemu se problematizira poimanje prijevoznih sredstava kao nemjesta. Već samim izborom ceste, autoceste i automobila kao fokusa istraživanja definiran je važan aspekt pristupa, a to je *mobilitet i kretanje* u doživljavanju i razumijevanju prostora. Uz to, kao jedan od ključnih čimbenika oblikovanja prostora i stvaranja mjesta uspostavlja se *otjelovljeno iskustvo*. Povezujući infrastrukturu (prometnice i pripadajući objekti), prijevozno sredstvo (automobili) i okoliš (krajolik) kojima prometnica/automobil prolazi te uvodeći mobilitet i otjelovljenost kao temeljna načela oblikovanja prostora kao i odnose koji u takvoj konstelaciji nastaju između ljudi, prometnica i okoliša u *kretanju* te ljudi međusobno *tijekom putovanja*, u radu uvodimo pojam *kinematopa*. Cilj rada je teorijski i etnografski razmotriti koncept mjesta kroz *stvaranje značenjskih odnosa kretanjem*.

## PROSTOR, MOBILNOST I OTJELOVLJENOST

Istraživanje u svojoj podlozi ima koncepte koji označavaju paradigmatičke obrate u društvenim i humanističkim znanostima, uključivo etnologiju i kulturnu antropologiju. Devedesetih godina 20. stoljeća sve su utjecajnije nova promišljanja prostora i prostornosti (engl. *spatial turn*) te kretanja i mobilnosti (engl. *mobility turn*) u promišljanju društvene stvarnosti. Koncept prostora mobilnosti, kako se uspostavlja u ovome radu, upravo proizlazi iz navedena dva znanstvena obrata, ponajviše kroz antropološku, geografsku i sociološku literaturu koja se međusobno nadopunjuje i inspirira. U okviru antropologije, prostor se više ne razmatra kao puka pozadina društvenih i kulturnih zbivanja, kao fizički i statički "kontejner kulture", nego se promišlja kao procesna i društveno konstruirana analitička komponenta (Čapo i Gulin Zrnić 2011). Osim pomaka kulturnoantropoloških istraživanja prema istraživanju vlastite kulture osamdesetih godina 20. stoljeća, antropolozi Akhil Gupta i James Ferguson u zborniku *Kultura, moć, mjesto: istraživanja u kritičkoj antropologiji* (1997) pokazali su da "antropološka koncepcija 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 1997; usp. Čapo i Gulin Zrnić 2011). Nadalje, u antropologiji i drugim društvenim i humanističkim znanostima, istraživanje kretanja i mobilnosti je dugo vremena bilo fokusirano na određene grupe ili pojave, poput lovaca i sakupljača, transhumantnih stočara, nomadskih naroda, hodočašća, te transnacionalne migracije kao nesvakidašnje, izvanredne, pojave. U geografiji se već u prvim desetljećima 20. stoljeća isticala potreba za

<sup>2</sup> Autocesta Rijeka – Zagreb dijelom je 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. Dio autoceste koja prolazi kroz Gorski kotar, autocesta A6, duga je 80,2 kilometara.

istraživanjem procesa i cirkulacija (Crowe 1938), no kretanje se gotovo isključivo istraživalo unutar kvantitativne i prometne geografije, a "obični" putnici, poput motorista koji se voze za svoj užitek ili putnika na brodu za krstarenje, bili su irelevantni za znanstvenike koji se bave prostorom, upozoravaju kulturni geografi Tim Cresswell i Peter Merriman (2011: 3). Mobilnost je svugdje i oduvijek oko nas: turizam, međunarodna poslovna putovanja, hodanje gradom, šetnja, putovanje na posao, a krajem 20. i početkom 21. stoljeća društvo nikad nije bilo mobilnije.<sup>3</sup> Za navedene autore mobilnost je ključ ponovnog centriranja njihove discipline – geografije, a značajke kretanja, kako onih masovnih tako i marginalnih ili navodno nevažnih, su jednako važne i vrijedne istraživanja (ibid.: 4–5).

Mobilnost se često tretirala kao društveno-kulturni ili političko-ekonomski fenomen iz kojega se izostavljalo promišljanje konkretnog prostora u kojemu se ona odvija. Već spomenuti Cresswell i Merriman upravo naglašavaju ne samo da prostor omogućuje mobilnost nego da prostor može funkcionirati na način da utječe na mobilnost, da na neki način njome upravlja, da je potiče ili ograničava. Međutim, iako prostor ceste, zračne luke ili prijevoznog sredstva, kao neki od primjera infrastrukture i odraza tehnološkog razvoja, predstavljaju temelj za (suvremeno) kretanje, taj fizički i oblikovani prostor ne predstavlja samo podlogu ili puko sredstvo za kretanje, odnosno "kontekst za prakticiranje mobilnosti". Riječ je o neprekidnom i dvosmjernom procesu: takvi prostori sudjeluju u stvaranju mobilnosti, ali su i stvoreni praksama mobilnosti (Cresswell i Merriman 2011: 7). Kroz mobilnost, mjesta su "kontinuirano prakticirana i izvedena kroz kretanja i preklapanja bezbroj osoba i stvari u njima" (ibid.).

Prometnica je paradigmatički primjer koji povezuje prostor i mobilnost. U koncepciji antropologa Marca Augéa, prometnica – autocesta – je nemjesto, prostor moderne prometne infrastrukture koji je homogen, generički i distopijske naravi, a putovanje autocestom definira otuđenjem od vanjskog svijeta, za razliku od "antropološkog mjesta", mjesta identiteta i povijesti s kojim se možemo povezati (2001: 94, 51). Slično tomu, u geografskom promišljanju Edwarda Relpha, autocesta je primjer bez-mjesnosti (engl. *placelessness*), pa osim što je "nametnuta u krajolik, umjesto da se razvija s njim", omogućuje i masovni protok ljudi sa svim njihovim navikama, te potiče širenje bez-mjesnosti i izvan njezinih direktnih utjecaja (Relph 1976: 90). Henri Lefebvre, dajući primjer kako se tehnologijom stvara dominacija nad prostorom uvođenjem nove forme u postojeći prostor, ističe da autocesta "zlostavlja seoski krajolik i zemlju, režući kroz prostor kao velik nož" (1991: 165). Iako su sociolozi Mimi Sheller i John Urry u radu "Grad i automobil" otišli korak dalje uvodeći ideju 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).

---

<sup>3</sup> Neviđena situacija zaustavljanja kretanja dogodila se s pandemijom bolesti COVID-19 od početka 2020. godine, a koja traje i tijekom 2021. godine. Restrikcije putovanja i kretanja, ponekad i samo izvan vlastitog mjesta stanovanja, a posebice strogi uvjeti i (ne)mogućnosti ulaska u strane države iznimno su smanjili mobilnost ljudi, no ova tema prelazi okvire analize koja je definirana u uvodu.

S druge strane, sve je veći antropološki interes za istraživanja kojima je fokus cestovna infrastruktura kao socio-politički prostor i prostor ispunjen značenjima. Antropolog Dimitris Dalakoglou smatra da je tome razlog činjenica da društvo nikad nije bilo toliko mobilno koliko u posljednjim desetljećima, a učestala mobilnost i pri tome na velike udaljenosti nikad prije nisu bile toliko dio svakodnevice i to svih društvenih slojeva; međutim, istovremeno, oni koji u tome ne sudjeluju jer ne mogu, nikada prije nisu bili toliko svjesni svoje isključenosti iz mobilnosti ili pristupa infrastrukturi (2017: 10). Ceste su, nadalje, uvijek i veliki modernizacijski projekti izgradnje i napretka, opprisutnjuju moć države i utječu na teritorijalnu sliku i odnose te snažno utječu na mijenjanja društva, nude neke nove prilike, ali ponekad predstavljaju izazov i prijetnju, ne ispune obećanja, predodžbe i očekivanja, proizvode nejednakosti (Harvey i Knox 2015; Dalakoglou 2017; Jarec 2021).

Ceste kao infrastruktura imaju mnogo tehničkih i konstrukcijskih sličnosti dapače i univerzalnih karakteristika, no svaka je cesta društveno i kulturno specifična i višeznačna (Dalakoglou 2017: 11). U antropološkim istraživanjima, pa tako i u ovome radu o cestama i putovanju njima kroz Gorski kotar, cesta se postavlja u fokus s pitanjem kompleksnog međuodnosa infrastrukture, krajolika i zajednice, te ljudskog odnosa prema cesti, drugim riječima – i ono što čini pretpostavku ovoga istraživanja – antropologa zanimaju odnosi i iskustva koji oblikuju, preoblikuju i mijenjaju ceste u značenjska mjesta.

Kada govorimo o kretanjima koja stvaraju značenje, za antropologa Tima Ingolda svakodnevno kretanje, poput hodanja, ono je koje integrira osobu, sjećanje, iskustvo i krajolik i tako tvori mjesto, uvijek u stvaranju duž linija kretanja koje je krivudavo, zapleteno, lutanlačko, otkrivajuće, ali kao takvo je dio kontinuiteta i rasta. Tumačeći prostor, čovjeka, svijet i vrijeme kroz koncept linija (engl. *linealogy*) (2007, 2015), upućuje na razdoblje modernosti (političke, ekonomske, društvene) koje kretanje *duž* prostora pretvara u kretanje *preko* prostora što je iznimno utjecalo na današnji doživljaj i prostora i putovanja.<sup>4</sup> Za razliku od (pješačkog) putovanja, kretanje između dvije točke s ciljem da se što prije i što pravocrtnije stigne na destinaciju *preko* prostora (a u tom bismo opisu lako mogli prepoznati kretanje automobilom cestama i autocestama) Ingold naziva “transportom”: “putnik koji polazi s jedne lokacije i dolazi na drugu, između je, baš nigdje”, a “za putnike, privezane u svojim sjedalima, putovanje više nije iskustvo kretanja u kojem su akcija i percepcija intimno združeni, nego je postalo jedna od prisiljenih imobilnosti i lišeno je osjetilnosti” (Ingold 2007: 84, 102). Slično i za Augéa, onaj koji ulazi u prostor nemjesta lišen je svojih uobičajenih odrednica, ne postaje ništa više od onog što čini ili doživljava u ulozu putnika ili vozača, privremeno je distanciran od uobičajenih briga te uživa u “pasivnim radostima gubitka identiteta i aktivnijoj nasladi koju mu pruža nova uloga”; prostori nemjesta ne proizvode identitete i odnose, samo osjećaje usamljenosti i istosti (Augé 2001: 94). I Lefebvre je opisao prostor kojim se vozač i automobil kreću kao apstraktni, “spljošteni” i površinski, pri

<sup>4</sup> Ingold ističe razliku u poimanju prostora koje je nekada bilo shvaćeno kao uzao (engl. *knot*), čvor nastao tkanjem “mnogobrojnih i prepletenih niti kretanja i rasta” (engl. *meshwork*), a danas se razumijeva kao “čvoriste” (engl. *node*) u “statičkoj mreži poveznica”, odnosno fragmentiran je u točke koje se spajaju najkraćim linijama u mrežu (engl. *network*), čime se anulira otkrivajući i životni potencijal i iskustvo kretanja (2007: 75).

čemu vozač mari samo za vožnju u svrhu dolaska na destinaciju, gleda samo ondje gdje treba u svrhu dolaska na destinaciju, stoga percipira isključivo rutu (koja je materijalizirana, mehanizirana, tehnicirana) i to samo iz jednog aspekta – njezine funkcionalnosti (1991: 313). Servisne objekte ili motele uz ceste kao dio modernističkih krajolika koji olakšavaju automobilnost neki su autori okarakterizirali kao one koji obilježavaju samo kretanje, brzinu i neprestanu cirkulaciju te nikada ne mogu biti istinska “mjesto” (Morris 1988: 3). Drugi autori smatraju da uslužni i servisni objekti uz autocestu vrše prostornu i vremensku dominaciju nad okolnim krajolicima i transformiraju što se putem može vidjeti, čuti, mirisati, čak i okusiti, konstatirajući da oni nisu ni urbani ni ruralni, ni lokalni ni kozmopolitski, ne predstavljaju ni dolazak ni odlazak nego stanku (Sheller i Urry 2000: 746). U tom smislu, ljudi su na putovanju autocestom “ni ovdje, ni ondje”, samo su u prolasku, i to ih i čini “nemjestima” kako tvrdi Augé, no antropolog Noel Salazar upravo u tome bivanju “između” uočava veliku sličnost s liminalnom fazom u obredima prijelaza Victora Turnera, fazom simboličkog kretanja između dvije pozicije i koja vodi određenom cilju (2014: 56).

Osim promišljanja cesta i prometnica, društveni i humanistički znanstvenici su počeli propitivati kretanje i putovanje kao *bivanje u prostoru*, konkretno u automobilu, kao i *kretanje kroz prostor*, s fokusom na otjelovljeno iskustvo, dakle na odnose čovjeka i prostora u kojemu boravi tijekom kretanja, prostora kroz koji prolazi i prostora koji percipira tijekom vožnje (Edensor 2003; Thrift 2004a; Merriman 2012). Automobilska vožnja nije samo funkcionalno kretanje između dvije prostorne točke, a automobil nije samo sredstvo. Automobilska vožnja podrazumijeva otjelovljenu interakciju između automobila, vozača, suputnika i krajolika te niz praksi, navika, osjeta, osjećaja i afekata (Sheller 2004; Thrift 2004b; Urry 2006). Ni ceste nisu samo funkcionalni prostori stvoreni ili korišteni isključivo za vožnju, u taj prostor se upisuju značenja i kontinuirano su prakticirana i omještena (Merriman 2014: 201–202). Tako kulturni geografi Tim Cresswell i Peter Merriman mobilnost vide kao prakse koje stvaraju značenijske segmente prostora, bez obzira na korišteno sredstvo mobilnosti (2011: 4–5). Drugim riječima, “mobilnost je dinamički ekvivalent mjesta” (Cresswell 2006: 3), odnosno, u našem pristupu, *kretanje ispunjeno značenjima*. Kao što i antropologinja Setha Low ističe: “ljudi svojim tijelima koja su u pokretu, odnosno pojedinci kao prostorno-vremenske jedinice s osjećajima, razmišljanjima, preferencijama, namjerama i nesvjesnim praksama kretanja, pridaju značenja prostoru što rezultira stvaranjem mjesta” (2017: 8).

Polazeći od svih navedenih promišljanja o odnosu prostora i kretanja/mobilnosti kao međusobno sustvarajućih, o prostoru u automobilu i s automobilom putem prometnice kroz prostor, analiziramo (otjelovljena, doživljajna) iskustva putovanja dvjema prometnicama. Ta je etnografska analiza, u konačnici, iznjedrila pojam kinematop (gr. *kinema* – kretanje i *topos* – mjesto),<sup>5</sup> odnosno krećućeg mjesta, kojim želimo doprinijeti promišljanju prostora, mjesta i mobilnosti, a riječ je o prostorima i praksama mobilnosti kojima se značenja stvaraju i upisuju kretanjem.

---

<sup>5</sup> Na konzultacijama u vezi ispravnog oblika termina zahvaljujemo dr. sc. Sanji Perić Gavrančić iz Instituta za hrvatski jezik i jezikoslovlje.

## METODOLOGIJA I GRAĐA

Fokus istraživanja su, dakle, kretanja, prakse i iskustva povezana s prometnom cestovnom infrastrukturom koja prolazi kroz Gorski kotar: Lujzinska cesta i autocesta Rijeka – Zagreb. Lujzinska cesta je svojom izgradnjom donijela napredak i prosperitet naseljima uz svoju trasu, ona su ubrzano rasla i napredovala.<sup>6</sup> Pedesetih godina 20. stoljeća je modernizirana i rekonstruirana kako bi udovoljila uvjetima sve većeg motoriziranog prometa prema sjevernojadranskoj obali.<sup>7</sup> Gradnja autoceste kroz Gorski kotar u drugoj polovici 20. stoljeća značila je rasterećenje prometa s Lujzinske ceste koja prolazi kroz naselja. Međutim, iz perspektive stanovništva Gorskog kotara, autocesta je često viđena kao onemogućavajući čimbenik razvoja regije: upravo ona je pridonijela daljnjoj emigraciji stanovništva (Feletar 2016: 225),<sup>8</sup> zatvaranju poduzeća, posebno ugostiteljskih objekata što je rezultiralo propadanjem tranzitnog turizma – gospodarskog stupa Gorskog kotara osamdesetih godina (Lukić et al. 2009; Knežević i Grbac Žiković 2013). S druge strane, Lujzinska cesta je među lokalnim goranskim stanovništvom voljena cesta, o njoj su spjevane pjesme, napisani putopisi, korištena je kao motiv i inspiracija za mnoge društvene, kulturne i poduzetničke aktivnosti (Jarec 2019 i 2021). U posljednjim desetljećima, od kada je promet na Lujzinskoj cesti smanjen, ona se kod lokalnog stanovništva intenzivno počela percipirati kao povijesna baština i kulturno nasljeđe koje nastoje iskoristiti u turističke svrhe – osmišljavanje turističkih sadržaja povezanih s cestom, stvaranje tematske kulturne rute, obnova i konzervacija graditeljske baštine uz cestu itd. (ibid.). Za razliku od navedenih radova u kojima se prometna infrastruktura analizira kroz povijesni, demografski, turistički, državotvorni i modernizacijski te društveni i afektivni aspekt, u ovome radu u središtu su prometnice same i putovanje koje se na njima odvija kako bi se analizirao novi moment prostora – njegovo oblikovanje kretanjem.

<sup>6</sup> Izgradnja Lujzinske ceste označava prekretnicu bržeg demografskog i ekonomskog razvoja Gorskog kotara. Ona je potaknula formiranje novih naselja, a naselja uz trasu ceste ubrzano su se počela razvijati. Primjerice, u selu Mrzla Vodica, u 50 godina nakon izgradnje ceste, broj stanovnika povećao se za gotovo deset puta (*Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.* 2001). Nakon izgradnje ceste stanovništvo Gorskog kotara usmjerava se na zanimanja povezana s prometom i trgovinom te se okreću tržištu (Feletar 2016: 202–203). Utjecaji na demografiju i gospodarstvo te modernizacijski utjecaji povezani s izgradnjom prometne infrastrukture u Gorskom kotaru analizirani su u Jarec 2021.

<sup>7</sup> Nakon Drugog svjetskog rata, u razdoblju od 1947. do 1954. godine, mnoga naselja uz Lujzinsku cestu dobila su asfaltni ili granitni kolnik (Crnković et al. 1981: 216). U navedenom razdoblju dvije dionice Lujzinske ceste su preložene: dionica preko Netretića i Prilišća zamijenjena je 21 kilometar dugom cestom od Karlovca preko Duge Rese do Vukove Gorice, 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 do Gornjeg Jelenja (Černicki i Forenbaher 2012: 41; Chylak 1981: 172; Crnković et al. 1981: 217).

<sup>8</sup> Depopulacija Gorskog kotara javlja se nakon Drugog svjetskog rata, zbog disperzne naseljenosti i velikog broja naselja s malim brojem stanovnika te nepostojanja važnijeg (mikro)regionalnog urbanog središta koje bi osiguralo zaposlenje stanovnicima (Lajić i Klempić Bogadi 2010: 192). Kratkotrajno povećanje broja stanovnika javlja se između 1948. i 1953. godine, te nakon toga počinje goranski "egzodus" (Lajić 1999: 507). Od početka 20. stoljeća do posljednjeg popisa stanovništva 2011. godine došlo je do smanjenja broja stanovnika od čak 47% (*Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011 i Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001.* 2001).

Osnovni metodološki postupak istraživanja su kvalitativne etnografske metode: polustrukturirani intervjui, sudioničko promatranje i autoetnografija. Terenska istraživanja provedena su u nekoliko navrata od 2015. do 2020. godine sa stanovništvom Gorskog kotara u dobi od 50 do 80 godina u nekoliko naselja: Brod Moravice, Kupjak, Leskova Draga, Delnice, Mrzla Vodica. O putovanjima Lujzinskom cestom u 19. stoljeću svjedoče izabrani izvori iz literature i arhivske građe, a dio znanja prenosi se i društvenim sjećanjem te je dokumentirano u intervjuiima.<sup>9</sup> Kako bi se istražio način i doživljaj putovanja Lujzinskom cestom u razdoblju kada se događa sve masovniji protok turista prema sjevernom Jadranu od 1960-ih godina nadalje, intervjuirane su osobe koje su govorile o svojim putovanjima na ljetovanje iz Zagreba u mjesta na sjevernom Jadranu. Osim toga, provedeno je promatranje sa sudjelovanjem tijekom vožnje automobilom na istraživanim prometnicama u više navrata, sa suputnicima u dobi od 20 do 50 godina, a uključeni su i autoetnografski osvrti na putovanja kroz Gorski kotar.<sup>10</sup>

Analiza i interpretacija građe odnosi se na iskustva prostora mobilnosti koji se definira međusobnim prožimanjem i interakcijom ljudi *u* i s automobilom, prometnicom i okolišem pri čemu su sve tri dimenzije ključno definirane kao ne-statične, krećuće i putujuće. Dodatno, riječ je o analizi dviju prometnica koje se uspostavljaju relacijski te je uključena dijakronijska dimenzija (povijesna i suvremena kretanja navedenim prometnicama) što pridodaje kompleksnosti razumijevanja prostora mobilnosti. Analitički je posebna pažnja pridana pitanjima osjećaja vremena i udaljenosti, učestalosti mobilnosti, učestalosti zaustavljanja pri putovanju te s njima povezanim iskustvima i praksama, osjećajima i afektima, odnosno vrstama odnosa koje ljudi uspostavljaju sa svojom okolinom tijekom putovanja, a kako bi se dobio odgovor na pitanje kako se kretanjem oblikuje prostor u kojem se mobilnost odvija, odnosno kako nastaju kinematopi.

## PROSTOR-VRIJEME NA CESTI

Putovanje Lujzinskom cestom dakako nije bilo isto u različitim povijesnim razdobljima, što zbog vrste i brzine vozila, što zbog pokrova i stanja ceste. Putovanje Lujzinskom cestom između Karlovca i Rijeke u 19. stoljeću je bilo dugotrajno; pojavom motoriziranih vozila i modernizacijom ceste u 20. stoljeću ono se skratilo te se sve više skraćivalo sve bržim vozilima i konačno, povezivanjem Rijeke i Zagreba autocestom nakon 2004. godine. Možemo reći da ono što čini prostornu razdaljinu nije samo puka fizička udaljenost nego

<sup>9</sup> Terenska i arhivska istraživanja u Gorskom kotaru provela je Morana Jarec. Valentina Gulin Zrnić priključuje se radu u teorijskoj raspravi i uvodeći pojam kinematop, nadovezujući se na druga istraživačka promišljanja o kretanju (usp. šetajuća etnografija u Gulin Zrnić i Škrbić Alempijević 2019: 29-31).

<sup>10</sup> U ovome radu koriste se uvidi kretanja automobilom pri čemu su razlozi putovanja različiti – poslovni, turistički, obiteljski, tranzitni i drugo. Druge vrste putovanja nisu uključene u istraživanje i ostaju kao mogućnost daljnjeg rada na temi, primjerice putovanje motorom ili kamionom, pri čemu ovo potonje ima i dodatnu dimenziju profesionalnog bavljenja vožnjom.



i brzina kretanja, vrijeme utrošeno prilikom putovanja, ali, jednako važno, i osjećaj trajanja prijeđene udaljenosti: Rijeka je danas “bliže” Zagrebu nego ikada ranije u povijesti. 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. Posljednjih se nekoliko desetljeća govori o vremensko-prostornom sažimanju (Harvey 1991), akceleraciji događanja (Augé 2001), o društvenom ubrzanju koje definira konzumerističko društvo (Rosa 2013), fetišizmu brzine u tzv. dromokratskom društvu (Virilio 2006),<sup>11</sup> te životu u “prostoru tokova” (engl. *space of flows*) kao novoj prostornoj logici karakterističnoj za umreženo društvo koju Manuel Castells suprotstavlja povijesno ukorijenjenoj organizaciji našeg uobičajenog iskustva, odnosno “prostoru mjesta” (Castells 2010). 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 kilometara, međutim, nekada se vodio tzv. “život u susjedstvu” (Larsen 2014: 126; usp. Čapo Žmegač 1998): 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 uložili 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.

## PUTOVANJE STAROM LUJZINSKOM CESTOM

Putovanje Lujzinskom cestom u 19. stoljeću je bilo dugotrajno, a prometovalo se zbog potrebe, u prvom redu trgovine – bilo da se radilo o prijevozu tereta iz unutrašnjosti prema moru ili obratno, bilo da se radilo o prijevozu unutar same regije Gorskog kotara (Feletar 2016: 73, Karaman 1981: 138). Nekada se putovalo zaprežnim kolima, cesta je bila makadamska, a uz cestu je bilo potrebno podići razne vrste objekata zbog odmora putnika i stoke (Černicki i Forenbaher 2012: 30). Razmak među tim postajama određivala je brzina putovanja, odnosno vrsta prometala i njegova brzina te visinske razlike na pojedinim dijelovima prometnice. Osim toga, one su trebale biti sagrađene dovoljno blizu jedna drugoj kako bi se između njih moglo dovikivati i u slučaju nužde pozvati pomoć (Lorenz 1860: 125). Odmorišta su, dakle, 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 zaustav-

<sup>11</sup> Dromokracija (grč. *dromos* – staza za utrke; *kratos* – vladavina, vlast), pojam kojim Paul Virilio (1977) ističe iznimnu važnost uloge brzine (“rapidnosti”) kao društveno-ekonomskog obilježja suvremenog društva u sferama kretanja, komunikacije i produkcije.

ljanje za odmor putnika ili konja.<sup>12</sup> Trgovinskim prometom na Lujzinskoj cesti pokušavali su se okoristiti razbojnici, kojima su u prilog išle guste šume Gorskog kotara (ibid.), gdje su se skrivali, napadali putnike i trgovce (s. n. 1847), ponekad i provaljivali u gostionice (Strohal 1993: 71) stoga su morala biti podignuta i konačišta jer se nije putovalo noću. Stariji stanovnici Gorskog kotara i danas se sjećaju priča o takvim putovanjima i stajalištima:

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 vuče konje, volovi, što je već vuklo, to se odmorilo u staji, ako je bilo ljetno vrijeme, moralo je biti ograđeno dvorište i on [putnik, trgovac] 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. (Šezdesetogodišnjak, Brod Moravice)

Već početkom 20. 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 da je putovao "cijeli bogovetni dan" po neasfaltiranoj, ali dobro projektiranoj cesti, te navodi kako je Lujzinska cesta kao stvorena za automobile jer je široka, rijetko ima oštrih 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: "u današnje je vrijeme nažalost i ova cesta nedovoljno održavana, jer se vlada ne brine dovoljno o stanju cesta u zemlji" (Deak 1926: 24). U sjećanju pak jednog kazivača na razdoblje prije rekonstrukcije i cjelovite modernizacije Lujzinske ceste, dakle prije 1952. godine, Lujzinska cesta je ostala zapamćena kao odlična, iako je od Kupjaka do Rijeke (okvirno 60 kilometara) putovao cijeli dan:

To je odlična cesta, kroz Mrzlu Vodicu pa na Jelenje van; ja se sjećam, s tatom sam išo, tam je išo neki autobus, mislim autobus, neki sandučar, cijeli dan je putovao do Rijeke. (Osamdesetogodišnjak, Kupjak)

## UBRZAVANJE: MODERNIZACIJA LUJZINSKE CESTE

Od sredine 20. stoljeća kada je Lujzinska cesta modernizirana kako bi se prilagodila ondašnjem brzorastućem, motoriziranom prometu koji se kretao prema sjevernojadranskoj obali, ujedno je zaživio 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. Jedan kazivač je opisao svoja putovanja na ljetovanje kao dijete 1960-ih godina kao vrlo dugotrajna: kretalo se oko 6 sati ujutro iz Zagreba, da bi se na more (u njegovu

<sup>12</sup> Na današnjim je autocestama razmak između pratećih uslužnih objekata oko 40 kilometara.

slučaju, mjesto Baška na otoku Krku), došlo oko 21 sat. U svom kazivanju isticao je da se često zaustavljalo da se popije kava, pojedje kolač, ruča, da se razgledava priroda, a život i priroda su se razgledavali i tijekom same vožnje, dakle kroz prozor. Isticao je da su ta putovanja bila jako zabavna te da se nije putovalo s frustracijom, nervozom i stresom da se što prije stigne na određište.

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, Zagreb)

U cestu su se, dakle, upisivala individualna značenja vezana uz obiteljske navike i preferencije, a putovanje putem Lujzinske ceste postaje obiteljski događaj i okvir za pojačanu obiteljsku društvenost i neki drugačiji doživljaj vremena. Putovanje je bilo i vrijeme učenja kroz upoznavanje s krajevima kroz koje se prolazilo, a vizure duž puta mnogima su se urezale trajnije u sjećanja. Kazivači su se prisjećali i putovanja autobusom, koji ima svoj raspored vožnje i predodređena stajanja na putu do mora, sjećanja koja su također obilježena “gledanjem kroz prozor” i pamćenjem neuobičajenih i neočekivanih prizora:

Onda je to putovanje trajalo 4 sata [od Zagreba do Crikvenice]. I znalo se, Severin, kiselo mlijeko, to je bio doživljaj. I onda u Skradu štrudla, se sjećaš? 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 ko izložbu, pred kućom! Ono znaš, životinje, raznorazne. Bilo je interesantno. (Šezdesetogodišnjakinja, Zagreb)

Severin na Kupi koji se spominje u gornjem kazivanju bio je redovito mjesto zaustavljanja autobusa, nekako na pola puta između Karlovca i Rijeke, uvijek puno autobusa – “znalo je biti uvijek 3 ili 4 autobusa na čekanju, vrlo rijetko bi došli a da bi na Severinu na Kupi bilo prazno” (Šezdesetogodišnjak, Zagreb). Putnici bi protezali noge, prošetali, osvježili se u obližnjem kafiću, nestrpljivo pazeći da im ne izmakne 15-minutna pauza i da su na vrijeme na svojem sjedalu u autobusu. Kao i automobili, i autobusne linije bile su sve češće, posebice otkad se u 1970-im godinama razvija ljetni, morski masovni turizam. Po sjećanjima kazivača, od 1980-ih se počelo ići češće na more i nije se toliko stajalo putem:

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 najesen. (Šezdesetogodišnjak, Zagreb)

Mi kad smo išli devedesetih, tad je zapravo bilo normalno ić na vikend i tad smo dolazili svi za vikend, al vjerujem da, šezdesetih, sedamdesetih, onda se nije isplatilo. (Pedesetogodišnjak, Zagreb)

Osim lijepih sjećanja na putovanje Lujzinskom cestom na ljetovanje, kazivanja upućuju i da je putovanje znalo biti i problematično. Tako šezdesetogodišnjak iz Zagreba prepričava da

su na cesti najgori bili kamioni jer nije bilo mjesta za pretjecanje. Ističe i kolone automobila te da je bilo teško i monotono gledati u automobil ispred sebe, “stalno jednak”, a kad bi uhvatio priliku da ga zaobiđe, drugi automobil bi se pojavio iz suprotnog smjera:

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. (Šezdesetogodišnjak, Zagreb)

Drugom kazivaču je putovanje Lujzinskom cestom devedesetih godina zbog opterećenosti tranzitom, vremenskim uvjetima i oštrim zavojima čak postalo i traumatično:

Kako je to bila jedina prometnica između Rijeke i Zagreba, a tad je rafinerija [INA Rafinerija nafte Rijeka] 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 to nije podnosila. Tak da su vrlo često bile nezgode. [...] 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”, ko da smo na utrkama. Tak da mi nije ostala ono nešto i bio sam sretan kad se autoput napravio. (Pedesetogodišnjak, Zagreb)

Gornji navod upućuje na dva važna aspekta prostora mobilnosti. Jedan se odnosi na činjenicu da mobilnost, kretanje, putovanje nije nužno uvijek istoga ritma, a kada razmišljamo o promjeni ritma, uglavnom mislimo na *ubrzanje*. No, ključni dio kretanja je i *usporavanje* prilikom putovanja zbog nepovoljnih uvjeta vožnje ili sporijih vozila ili zbog bilo kojeg drugog nepredviđenog razloga. Drugi važan aspekt je taj da se prometnice uspostavljaju kao *relacijske*, značenje svake od njih pojedinačno će se nadalje graditi u međuodnosu, usporedbi, različitosti vrsta kretanja, svojevrsnoj alternativni.

## RITMOVI, ODNOSI I IZBORI: “STAROM” CESTOM ILI AUTOCESTOM

Prethodno kazivanje ilustrira brige vozača i putnika po “staroj” cesti i naznačuje očekivanje za izgradnjom autoceste koja će udovoljiti potrebama suvremenog društva, a koje zahtijeva sigurnost, brzinu vožnje i brzi dolazak na destinaciju. Izgradnjom autoceste, putovanje je postalo sigurnije (manje zavoja, šira cesta i odvojenost vozila koja se kreću različitim smjerovima), prikladno za brža motorizirana vozila, tijekom putovanja staje se jednom za točenje goriva ili odlazak na toalet ili, češće, ni jednom. Modernom prometnom infrastrukturnom, autocestom je, dakle, omogućen protok, smanjene su gužve prilikom vožnje, u pravilu nema stajanja u kolonama i dugotrajnih vožnji iza kamiona, a kretanje je ubrzano i uvođenjem elektronske naplate cestarine. No, poneka prometna nesreća na autocesti,

radovi na jednom od kolnika i suženja ili gužva na naplatnim kućicama za nekih sezonskih ljetnih vikenda značajan su čimbenik usporavanja i stajanja tijekom putovanja. Iskustvo autoceste tako se vrlo često definira u napetosti infrastrukturom ponuđene i očekivane brze vožnje i stizanja na destinaciju te usporavanja koja se često pretvaraju u stajanja i nemogućnosti izlaska iz postojeće situacije. Još jedna napetost koja konstruira iskustvo autoceste proizlazi iz sigurnosti: ona je građena kao prikladna za brza motorizirana vozila, sigurnost se definira potpunim razdvajanjem prometa u suprotnim smjerovima, odvajanjem brzih i sporijih vozila na kolnim trakovima u jednome smjeru. No, istovremeno, ta brzina stvara i nesigurnost, veću mogućnost iznimno teških prometnih nesreća. Rješavanje sigurnosti i protočnosti regulira se mnogim pravilima prometa, znakovima i kaznama no, unatoč tomu, u srži razumijevanja autoceste implicirane su navedene *napetosti*.

Za razliku od putovanja između Karlovca i Rijeke Lujzinskom cestom, autocesta daje neka druga značenja putovanju, značenja koja su u suvremenom i ubrzanom stilu života vrlo bitna. Autocesta omogućuje brže putovanje, odnosno vrijeme koje će se utrošiti tijekom putovanja se skraćuje, stoga su ljudi, kako to sami percipiraju, mobilniji, jer odlaske i povratke mogu realizirati u jednom danu. Važan čimbenik te percepcije jest i činjenica da se navikavamo na brža putovanja, a ta je navika upravo odraz "ubrzavanja" koje karakterizira moderno društvo:

Nije toliko dosadno voziti po autocesti jer je to relativno kratko vrijeme. I ne zamara te toliko. Ja bi danas otišao ujutro i navečer bi se vratio. Nekada to nije bilo moguće jer je ta vožnja 3–4 sata. [...] 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, Zagreb)

Ja sam ti u utorak išao ujutro za Rijeku, vraćao sam se u 12 sati u Zagreb [autocestom]. 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 2 sata kod kuće. Autocesta ti pruža, što se tiče uvjeta vožnje, ne moraš toliko paziti. Onda, danas ti je s modernim autima naporno voziti sporo. Dakle, ono, voziti 40–50 na sat... (Pedesetogodišnjak, Zagreb)

Kod starijeg ispitanog lokalnog stanovništva Gorskog kotara ponešto je drugačije, na pitanje kojom cestom putuju, odgovor je bio:

Lujzijanom mi idemo, samo kad nam se jako žuri [putuju autocestom]; al mi smo penzioneri, nama se ne žuri; kad idem sa sinom, on ide autoputom. (Sedamdesetogodišnjakinja, Leskova Draga)

Izbor ceste ovisit će o žurbi, poslu, destinaciji, svrsi putovanja i mjestu kretanja. Specifičnu grupu vozača i putnika čini lokalno stanovništvo Gorskog kotara koje često odabire "staru" Lujzinsku cestu za putovanje prema Rijeci, prema sredini s kojom su najviše društveno povezani. Razlog za to je vjerojatno manja udaljenost koju iz središnjeg dijela Gorskog kotara do Rijeke uopće trebaju prijeći, za razliku od putnika koji dolaze iz Zagreba ili šire.

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... (Šezdesetogodišnjakinja, 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. (Sedamdesetogodišnjak, Kupjak)

Ja inače i najviše volim ić po tim starim cestama. Znaite 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. (Šezdesetogodišnjak, Delnice)

Kod lokalnog stanovništva izbor Lujzinske ceste za putovanje označava i određenu povezanost s njome. Za razliku od Zagrepčana koji cestu uvijek nazivaju *stara cesta*, lokalno stanovništvo je naziva imenom – *Lujzinska cesta* ili *Lujzijana*. Primjećuje se i strast u kazivanjima kada kažu da odabiru Lujzinsku cestu. Jezik, govor, odabir riječi i entuzijazam kojim govore otkriva afektivnu povezanost s cestom: “cesta [je] prekrasna, vozite kroz park” (Šezdesetogodišnjakinja, Delnice), “Mi idemo baš po Lujzijani, prazna cesta, super, i odlična cesta, najbolja, već je napamet znam, žmirečki” (Pedesetogodišnjakinja, Mrzla Vodica). Prostorno značenje Lujzinske ceste za lokalno stanovništvo proizvedeno je kroz njihovu percepciju i iskustvo ceste u kontekstu čitavoga kraja koji je infrastrukturno obilježen i moderniziran upravo Lujzinskom cestom.

Za drugu skupinu putnika koji odlaze na Lujzinsku cestu razlog nalazimo u ugodnosti vožnje po cesti koja danas nema puno prometa, koja je većinom prazna, pa je putovanje ugodno, sjenovito, manje brzo, manje stresno, turističko i zanimljivo. “Stara cesta” i autocesta dvije su mogućnosti kretanja kroz Gorski kotar, dva prostora mobilnosti koja se u smislu identiteta prometnice, ali i odabira prometnice, definiraju relacijski.

Dobro je imat opciju, jel. 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 obić, stat’ gdje hoćeš, putovat koliko hoćeš... Al evo, sad zadnji put kad smo išli za Zagreb, išli smo cijelim putem starom cestom [...] i uređena je jako cesta. (Pedesetogodišnjak, Zagreb)

Navedeno kazivanje zapravo govori o izboru Lujzinske ceste kao o *usporavanju*. U ovom smislu, usporiti ne znači smanjiti brzinu automobila zbog prometne nesreće ili gužve na cesti, nego označava društveni fenomen. Radi se, naime, o praksama koje su suprotne dominantnim oblicima mobilnosti (Vannini 2014: 117), a putnike u sporom putovanju zanimaju lokalnost, ekologija, kvaliteta života te iskustva koja su u manjoj mjeri komodificirana (Dickinson i Lumsdon 2010: 1). Usporiti znači svjesno izabrati i utjecati na način na koji “obitavamo u svijetu”, na naše ponašanje i kretanje, kao i prepustiti se utjecaju toga usporavanja koje će stvoriti mogućnost da se okolina doživi na drugačije načine od onih doživljaja i dojmova koje stvara “logika brzine”, odnosno da se na drugačiji način konceptu-

alizira i vrijeme i prostor u kretanju (Vannini 2014: 117); kao i “povećati tjelesnu sposobnost njegovanja refleksivne svijesti o sebi, kretanju i osjećaju mjesta” (ibid.: 122–123). Baš kao i navedeno kazivanje, Lara Černicki i Stašo Forenbaher u predgovoru svoje knjige *Starim cestama do mora* također suprotstavljaju “stare ceste” i modernu autocestu, te čitatelje pozivaju na sporo kretanje i putovanje: starim cestama se može voziti opušteno, istraživati, te osjetiti duh vremena kada su “udaljenost, brzina i vrijeme imali posve drugačije, danas već zaboravljeno, značenje” (Černicki i Forenbaher 2012: 8–9).

## U AUTOMOBILU

Vožnja i putovanje neminovno uključuju interakciju čovjeka, prometala i ceste, to su senzorna iskustva materijalnosti i otjelovljena 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* (Edensor 2003: 159–160). Autoetnografski zapis jedne od autorica ukazuje da kada upravlja automobilom na autocesti i sama je u njemu, zapravo se raduje: vožnja joj omogućuje odmor za um, slušanje glazbe, glasno pjevanje. S druge strane, kada se vozi u automobilu kao suvozač ili putnik, vrijeme putovanja joj služi za određene aktivnosti za koje taj dan nije imala vremena: telefonira, pročita vijesti, *scrolla* po društvenim mrežama, čita i odgovara na poruke elektronske pošte. Druga autorica, reflektirajući o vlastitim praksama putovanja, osvještava da je automobil važan prostor druženja: zajedničko bivanje u automobilu prilika je za prokomentirati razne tekuće, obiteljske teme i životna iskustva koja promiču komentiranju u brzom odvijanju svakodnevice.

Putovanje, dakle, može predstavljati i vrijeme za razgovor s drugima u automobilu o tome, primjerice, kako je prošao dan i što će se raditi sutra. Promatranjem u automobilu prilikom nekoliko putovanja Lujzinskom cestom i autocestom Rijeka – Zagreb uočava se da putnici, jednostavno, razgovaraju. Kod terenskog istraživanja u automobilu u nekoliko navrata, putnici su uvijek bili različiti. Zajedničkim putovanjem u automobilu razgovorom bi 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. Istraživanje pokazuje da putovanje u smislu bivanja u automobilu i vožnje (auto)cestom kroz prostor iznimno utječe na kreiranje stvarnosti – razgovora, susreta, uočavanja, povezivanja – dakle, *prostor automobila* nije samo puka ljuštura kretanja i *prostor okoliša*, nije puka pozornica kretanja, nego su to strukturalni dijelovi kreiranja stvarnosti putovanja. Drugim riječima, moguće

je postaviti pitanje *što putovanje* – kretanje po (auto)cesti i boravak u automobilu koji se kreće – *čini*.

Putovanje autocestom vrlo je često i okidač za sjećanja na iskustva putovanja Lujzinskom cestom, što još jednom potvrđuje važnost već spomenutog relacijskog odnosa dviju prometnica u definiranju njihova identiteta. O putovanjima kao okidačima za sjećanja na lokalne ceste, ugostiteljske objekte i automehaničarske radionice uz njih, kritične točke te mjesta na kojima su se obično stvarale gužve, govori i Tim Edensor za generacije u Velikoj Britaniji koje u svojoj mladosti nisu putovale autocestama (2003: 164). I prilikom ovog istraživanja, odnosno putovanja autocestom Rijeka – Zagreb i Lujzinskom cestom, znale su se 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: krajolik kojim se prolazi “uvlači se” u automobil. To su okidači u danom 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 izaziva radnje ili potiče na razgovor o temama koje se vjerojatno ne bi dogodile na nekom drugom mjestu. Prostor automobila, s prostorom (auto)ceste, u određenom trenutku, postaje jedinstven.

Kako navodi Augé (2001: 88–89, 95), komunikacija s okolinom tijekom putovanja autocestom događa se putem znakova, uputa i informacija, odnosno napisa i tekstova koji komentiraju okolinu, a vidimo ih kroz prozor automobila. Međutim, putovanjem cestom koja prolazi kroz naselja i putovanjem autocestom jednako se mogu vidjeti i iskusiti detalji krajolika. Primjerice, putovanje s djecom koja su nestrpljiva da konačno ugledaju more, vrijeme putovanja, kojom god cestom da se putuje, može se iskoristiti (i “skratiti”) kako bi putnici osvijestili i doživjeli detalje krajolika, pa tako i cesta: igranjem igre opisa onoga što se vidi kroz prozor i pogađanja, prepoznavanjem vrsta drveća, praćenjem i opisivanjem oblaka, imaginiranjem i pričanjem o tome što se događa i kako se živi u krajolicima kroz koje se prolazi. Jedan je stariji sugovornik igranje igara s djecom u automobilu spomenuo i kao praksu ranijih putovanja, 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 vidli da se vrte. U tom Gorskom kotaru. [...] A sad po autocesti kad se vozimo, kad su djeca bila mala, onda bi brojali tunele. Onda bi ja čitao koji je tunel, kolko je dugačak tunel, jel. I onda bi brojali kolko ih ima. I ima ih 13 od Selca do Zagreba. (Šezdesetogodišnjak, Zagreb)

Prostori mobilnosti istovremeno su i prostori učenja: uči se kretanjem, neformalno, prolaskom kroz krajeve, gledanjem drugačije okoline, povezivanjem s onime što znamo, kompariranjem. Prostori mobilnosti doživljeni na ovaj način imaju i edukacijski potencijal



koji im pridaje zasebna značenja. U tom smislu zanimljivo je primijetiti da su prometnice nepredvidive, mogu potaknuti različite ideje i narative, osjećaje i doživljaje koji se ugrađuju u osobna iskustva putovanja.

## PUTEM PREMA ZAKLJUČKU: KINEMATOP

U pripremi ovoga članka krenuli smo od promišljanja može li se moderna autocesta Zagreb – Rijeka imenovati i razumijevati kroz Augéov koncept nemjesta te smo u svrhu analize uveli kritičke osvrti i problematiziranje toga koncepta u društveno-humanističkoj literaturi. Ključno je pri tome bilo konzultiranje literature iz područja istraživanja infrastrukture, studija prostora i studija mobilnosti te uvođenje etnografskog istraživanja, pri čemu je uspostavljena nova prizma u kojoj se prelamaju pitanja i potencijalni odgovori o tome kako kretanje i prometnice zajedno stvaraju prostore mobilnosti i prakse mobilnosti. Koncept kinematopa rezultat je upravo toga istraživačkog putovanja kroz literaturu i etnografiju.

U okularu analize su dvije prometnice: Lujzinska cesta Karlovac – Rijeka i autocesta Zagreb – Rijeka, odnosno percepcija i doživljaj tih prometnica i odnos prema njima i s njima od strane onih koji su se njima vozili. Neki od njih su lokalni stanovnici kraja kroz koji ceste prolaze, a drugi su putnici namjernici, najčešće putem prema moru. Riječ je i o dvije ceste čije se značenje u nekim kazivanjima konstruira relacijski, odnosno vrednovanjem mogućnosti i situacija koje pruža jedna, odnosno druga prometnica (sigurnost, brzina vožnje, emocije, doživljaj kraja, vidici i sl.), a što u konačnici određuje njihovo korištenje. Nadalje, značenja se definiraju i u ljudskim odnosima koji se stvaraju tijekom putovanja u automobilu, a osjećaji mogu varirati od monotonosti, usamljenosti i dosade ili pukog odrađivanja vožnje, do uzbuđenja brzinom ili radošću očekivanog dolaska na cilj. Putnici se u automobilu susreću licem u lice, često razgovaraju, automobil može funkcionirati kao mjesto susreta ili mjesto učenja, a činjenica dijeljenja prostora automobila tijekom vožnje, pri čemu se ne može lako izaći, može stvoriti nelagodu ili intiman prostor. Automobil tako podrazumijeva prostor i prakse stvaranja odnosa s ljudima, kao i s krajolikom kroz koji se prolazi. Prometnicama i sredstvima prijevoza pristupamo kao dinamičnim kategorijama, a tijek i protok ne znače samo savladavanje određenog prostora nekom brzinom nego i uspostavljanje odnosa.

Koncept kinematopa tendira obuhvatiti tu kompleksnost krećućeg prostora (automobil) kroz prostor (prometnicom, kroz regiju). Kinematop uključuje *prostore mobilnosti* (prometnice kojima se krećemo, odmorišta i prometne punktove na kojima se zaustavljamo sa servisnim i uslužnim sadržajima, prijevozna sredstva, krajolike kojima putujemo) i *prakse mobilnosti* (društveni odnosi koji se stvaraju tijekom kretanja, u prijevoznim sredstvima, navike korištenja prometnica, zaustavljanja, izbori ruta) pri čemu se važan dio razumijevanja značenja koja nastaju kretanjem smješta u domenu *otjelovljenog* i *afektivnog* (osjećaj ceste i/ili automobila, doživljaj vremena, doživljaj sigurnosti, čitav niz emocija od

monotonih do adrenalinskih, sjećanja pobuđena tijekom kretanja, percepcija krajolika, povezivanje s drugim iskustvima, igra, spoznaja i imaginacija, očekivanja od putovanja, osobne preferencije). Drugim riječima, prometnice i prijevozna sredstva tretiramo kao aktere koji imaju utjecaj na stvaranje značenja u kretanju i time se dokida njihovo puko tretiranje kao podloge, površine ili sredstva za prijevoz. Također, sve ono što se odvija tijekom kretanja nije isključivo funkcionalni i racionalni čin za dolazak na željenu destinaciju nego je ispunjeno različitim odnosima između ljudi kao i odnosima s prostorom kojim se putuje. *Prostori mobilnosti i prakse mobilnosti međusobno se sustvaraju* ili, parafrazom jednog od prvih koji uspostavljaju “znanost o prostoru”, Henrija Lefebvrea, prostori mobilnosti stvaraju i stvoreni su praksama mobilnosti, odnosno prakse mobilnosti stvaraju i stvorene su prostorima mobilnosti. Prometnice i automobili, ali i ostali oblici prijevoznih putanja i sredstva, su, dakle, kinematopi, mjesta kojima se značenja stvaraju kretanjem.

## LITERATURA I IZVORI

- Augé, Marc. 2001 [1992]. *Nemjesta. Uvod u moguću antropologiju supermoderniteta*. Karlovac: Naklada DAGG.
- Castells, Manuel. 2010 [1996]. *The Rise of the Network Society*. Oxford: Blackwell.
- Chylak, Roman. 1981. “Prometnice”. U *Gorski kotar*. Ivan Tomac Kapelan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 165–175.
- Cresswell, Tim. 2006. *On the Move. Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge.
- Cresswell, Tim i Peter Merriman. 2011. “Introduction”. U *Geographies of Mobilities. Practices, Spaces, Subjects*. Tim Cresswell i Peter Merriman, ur. Burlington, Farnham: Ashgate, 1–15.
- 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*. Ivan Tomac Kapelan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 205–237.
- Crowe, Percy R. 1938. “On Progress in Geography”. *Scottish Geographical Magazine* 54/1: 1–18. <https://doi.org/10.1080/14702543808553767>
- Čapo, Jasna i Valentina Gulin Zrnić. 2011. “Oprostornjavanje antropološkog diskursa”. U *Mjesto, nemjesto. Interdisciplinarna promišljanja prostora i kulture*. Jasna Čapo i Valentina Gulin Zrnić, ur. Zagreb: Institut za etnologiju i folkloristiku, 9–65.
- Čapo Žmegač, Jasna. 1998. “Seoska društvenost”. U *Etnografija. Svagdan i blagdan hrvatskoga puka*. Jasna Čapo Žmegač, Aleksandra Muraj, Zorica Vitez, Jadranka Grbić i Vitomir Belaj. Zagreb: Matica hrvatska, 251–295.
- Černicki, Lara i Stašo Forenbaher. 2012. *Starim cestama do mora*. Zagreb: Libricon.
- Dalakoglou, Dimitris. 2017. *The Road. An Ethnography of (Im)Mobility, Space, and Cross-border Infrastructures in the Balkans*. Manchester: Manchester University Press. <https://doi.org/10.7228/manchester/9781526109330.001.0001>
- Deak, Ferry. 1926. “Jugoslawien als Touristenland für Automobilisten”. *Österreichischer/Europa Motor* 5: 24.
- Dickinson, Janet i Les Lumsdon. 2010. *Slow Travel and Tourism*. London, Washington: Earthscan. <https://doi.org/10.4324/9781849776493>

- Edensor, Tim. 2003. "M6 – Junction 19–16. Defamiliarizing the Mundane Roadscape". *Space and Culture* 6/2: 151–168. <https://doi.org/10.1177/1206331203251257>
- Feletar, Petar. 2016. *Hrvatske povijesne ceste. Karolina, Jozefina i Lujzijana*. Zagreb, Samobor: Meridijani.
- Gupta, Akhil i James Ferguson. 1997. "Culture, Power, Place. Ethnography at the End of an Era". U *Culture, Power, Place. Explorations in Critical Anthropology*. Akhil Gupta i James Ferguson, ur. Durham, London: Duke University Press, 1–29. <https://doi.org/10.2307/j.ctv11vc7nf.4>
- Gulin Zrnić, Valentina i Nevena Škrbić Alempijević. 2019. *Grad kao susret. Etnografije zagrebačkih trgova*. Zagreb: Hrvatsko etnološko društvo, Institut za etnologiju i folkloristiku.
- Harvey, David. 1991 [1989]. *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford, Cambridge: Blackwell.
- Harvey, Penelope i Hannah Knox. 2015. *Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
- Ingold, Tim. 2007. *Lines. A Brief History*. London, New York: Routledge.
- Ingold, Tim. 2015. *The Life of Lines*. London, New York: Routledge. <https://doi.org/10.43-24/9781315727240>
- 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. <https://doi.org/10.15176/vol56no205>
- Jarec, Morana. 2021. *Infrastrukturni projekti i društveno-kulturno oblikovanje prostora u Gorskom kotaru*. Zagreb: Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu [Doktorski rad (rukopis)].
- Karaman, Igor. 1981. "Pregled gospodarske povijesti. Od XV. do XX. stoljeća". U *Gorski kotar*. Ivan Tomac Kapelan, ur. Delnice: Fond knjige Gorski kotar, 123–145.
- Knežević, Rade i Renata Grbac Žiković. 2013. "Promjene gospodarskog značenja tranzitnog turizma u Gorskom kotaru". *Geografski glasnik* 75/1: 111–130. <https://doi.org/10.21861/HGG.2013.75.01.06>
- Lajić, Ivan. 1999. "Mehaničko kretanje stanovništva u demografskom razvitku Gorskog kotara". *Migracijske teme* 15/4: 501–513.
- Lajić, Ivan i Sanja Klempić Bogadi. 2010. "Demografska budućnost Gorskog kotara". *Migracijske i etničke teme* 26/2: 191–212.
- Larsen, Jonas. 2014. "Distance and Proximity". U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London, New York: Routledge, 125–133.
- Lazzari, Marco. 2012. "The Role of Social Networking Services to Shape the Double Virtual Citizenship of Young Immigrants in Italy". Dostupno na: <https://dinamico2.unibg.it/lazzari/doc/lazzari-iadis-ict-2012-cr-chunks.pdf> (pristup 14. 9. 2020.).
- Lefebvre, Henri. 1991. *The Production of Space*. Oxford, Cambridge: Blackwell.
- Lorenz, Joseph R. 1860. "Bericht über die Bedingungen der Aufforstung und Cultivirung des croatischen Karstgebirges". *Mittheilungen der kaiserlich-königlichen Geographischen Gesellschaft* 4: 97–140.
- Low, Setha M. 2017. *Spatializing Culture. The Ethnography of Space and Place*. London, New York: Routledge.
- 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.
- Mak, Karlo i Martina Jakovčić. 2020. "Geografija nemjesta. Analiza Arena Centra u Zagrebu (mikrorazina)". *Sociologija i prostor* 58/2 (217): 189–210.
- 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. <https://doi.org/10.1177/02632764040406065>

- Merriman, Peter. 2007. *Driving Spaces. A Cultural-Historical Geography of England's M1 Motorway*. Malden etc.: Blackwell.
- Merriman, Peter. 2012. *Mobility, Space and Culture*. Oxon, New York: Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203842102>
- Merriman, Peter. 2014. Roads. U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London, New York: Routledge, 196–204.
- Moravček, Goran. 2007. *Autocesta Rijeka – Zagreb. Cesta života*. Rijeka, Zagreb: Adamić.
- Morris, Meaghan. 1988. "At Henry Parks Motel". *Cultural Studies* 2: 1–47. <https://doi.org/10.1080/09502388800490011>
- Naselja i stanovništvo Republike Hrvatske 1857. – 2001*. 2001. Državni zavod za statistiku. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/> (pristup 23. 4. 2020.).
- Popis stanovništva, kućanstava i stanova*. 2011. Državni zavod za statistiku. Dostupno na: <https://www.dzs.hr/> (pristup 21. 4. 2020.).
- Relph, Edward. 1976. *Place and Placelessness*. London: Pion.
- Rosa, Hartmut. 2013 [2005]. *Social Acceleration. A New Theory of Modernity*. New York: Columbia University Press. <https://doi.org/10.7312/rosa14834>
- s. n. 1847. "Vijest". *Novine dalmatinsko-hervatsko-slavonske* 79 (2. listopada): 315.
- Salazar, Noel, 2014. "Anthropology". U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London, New York: Routledge, 55–63.
- Sheller, Mimi. 2004. "Automotive Emotions. Feeling the Car". *Theory, Culture and Society* 21/4-5: 221–242. <https://doi.org/10.1177/0263276404046068>
- Sheller, Mimi i John Urry. 2000. "The City and the Car". *International Journal of Urban and Regional Research* 24/4: 737–757. <https://doi.org/10.1111/1468-2427.00276>
- Strohal, Rudolf. 1993 [1935]. *Uz Lujzinsku cestu*. Rijeka: Tiskara Rijeka.
- Thrift, Nigel. 2004a. "Intensities of Feeling. Towards a Spatial Politics of Affect". *Geografiska Annaler* 86B/1: 57–78. <https://doi.org/10.1111/j.0435-3684.2004.00154.x>
- Thrift, Nigel. 2004b. "Driving in the City". *Theory, Culture and Society* 21/4-5: 41–59. <https://doi.org/10.1177/0263276404046060>
- Urry, John. 2006. "Inhabiting the Car". *Sociological Review* 54/1: 17–31. <https://doi.org/10.1111/j.1467-954X.2006.00635.x>
- Vannini, Phillip. 2014. "Slowness and Deceleration". U *The Routledge Handbook of Mobilities*. Peter Adey, David Bissell, Kevin Hannam, Peter Merriman i Mimi Sheller, ur. London, New York: Routledge, 116–124.
- Virilio, Paul. 2006 [1977]. *Speed and Politics*. Los Angeles: Semiotext(e).
- Zlatar, Jelena. 2011. "Utjecaj trgovačkih centara (kao nemjesta) u Zagrebu na nestajanje javnog prostora". U *Mjesto, nemjesto. Interdisciplinarna promišljanja prostora i kulture*. Jasna Čapo i Valentina Gulini Zrnić, ur. Zagreb: Institut za etnologiju i folkloristiku, 317–331.
- Žukauskienė, Odeta. 2016. "A Philosophical Topography of Place and Non-Place. Lithuanian Context". *Coactivity. Philosophy, Communication* 24/2: 108–118. <https://doi.org/10.3846/cpc.2016.244>
- Webber, Melvin M. 1964. "The Urban Place and the Non-Place Urban Realm". U *Explorations into Urban Structure*. Melvin M. Webber, John W. Dyckman, Donald L. Foley, Albert Z. Guttenberg, William L. C. Wheaton i Catherine Bauer Wurster. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press.

## KINEMATOP: ROADS AND THE CONSTRUCTION OF MEANING BY MOVEMENT

The authors combine studies of space, mobility and infrastructure in order to discuss the construction of meaning through movement. The article presents the ethnographic research of two roads traversing the Gorski Kotar region of Croatia: the Lujzijana road connecting Karlovac and Rijeka and the Zagreb-Rijeka motorway. All three main elements on which the experience of mobility is built – the traffic infrastructure (roads and roadside/service buildings), the vehicle (car) and the environment (landscape) that the road/car traverses – are crucially defined as moving, non-static entities in the course of travel. It is *in* and *with* the car, *on* and *along* the road as well as *through* the landscape that experiences of mobility are shaped and valued. Moreover, the perception and meaning of the two roads is constructed as relational: the “old” Lujzijana and the “new” motorway differ in the sense of time and travelling distance they produce, and reasons for using one or the other. Embodiment and affects are taken into account as principles shaping the relations that emerge between people, roads and the environment in motion, and between people during their journey. Finally, the authors introduce the notion of *kinematop* (Greek words *kinema* – movement + *topos* – place) – the moving place – that links spaces of mobility and practices of mobility in construction of meaningful places by movement.

Keywords: space and place, mobility, roads, Gorski kotar, kinematop