

Мр МИЛОШ РАДОВАНОВИЋ

КОМУНИКАЦИЈЕ И ЊИХОВ УТИЦАЈ НА РАЗВОЈ ЧАЧАНСКОГ ПОДРУЧЈА

Мр МИЛОШ РАДОВАНОВИЋ
УГ 32000 Чачак
Технички факултет

UDK 625.712.14 (497.11)

УВОД

Због повољног географског положаја, али и конфигурације терена, у чијој средини лежи моравска долина, овај простор је још од најстаријих времена био привлачан, не само за насељавање, већ и за повезивање суседних, али и много ширих области.

Овуда су још од праисторије до данас пролазиле важне комуникације, које су повезивале Подриње и западну Србију са Великом Моравом и ибарском долином, а преко ње и северну Србију са рашком облашћу и Косовом и Метохијом.

Нски важни путеви су се, не само одвајали или укрштали на овом простору, већ су у великој мери и утицали на настанак бројних насеља и развој целог подручја. Многа насеља или њихови делови су настали или се развили у великој мери захваљујући и комуникацијама које су кроз њих пролазиле.

И у новије време, у XIX и XX веку прошли су овуда важни путеви и пруге који су везивали Србију са Босном и Приморјем. Чачак је постао важна раскрсница, одакле су се одвајали правци на прузи за Београд, Краљево, Ужице и Босну, али и путеви за Краљево, Крагујевац, Београд, Ужице, Драгачево и Ивањицу.

ПУТЕВИ

Овим простором су још у старом веку пролазили важни путеви који су, не само повезивали суседне области, већ се овде и укрштали.

Знамо да је овуда ишао римски пут из дринске области¹ у долину Западне и Велике Мораве. Од њега су се овде одвајала још два правца – на север према Руднику и Авали, а други – поред јеличке Градине и прско Драгачева према Сјеници и Новом Пазару. Овај пут помињу Јуричск и Каниц. Он је ишао преко Мокре Горе, Шаргана и Ужица до муниципалитета *Malvestruma*² (Висибоба код Ужичке Пожеге), а одатле прско доњег Драгачева за Чачак. Траса пута од Висибобе до Чачка може се доста тачно реконструисати на основу истраживања и описа Ердељановића и Каница, али и на основу других налаза.³ Главни правац пута је од Чачка ишао десном страном низ Мораву преко Атенице, Заблаћа и Горичана⁴ према Краљеву, одакле се један крак одвајао у долину Велике Мораве, а други уз Ибар према Новом Пазару и Косову. Други правац пута је одавде ишао на север према Руднику, највероватније преко Коњевића⁵, а затим преко Прсљине и Брђана долином Дичине и Деспотовице. Од Рудника је пут настављао према Сингидунуму (Београду) и Космају, а један његов крак се одвајао и долином Колубаре усмеравао према Ваљеву.

На овом подручју постоји велики број остатака римских путева. У Јездиши код Чачка и на јеличкој Градини постојали су римски каструми, који су сигурно били у функцији обезбјеђења и одржавања путева. Уз трасе путева низ Мораву у Заблаћу и Горичанима и према Руднику у Коњевићима, Прсљини и Прислоници евидентирани су остаци римских објеката, а на неким местима (Заблаће, Горичани и Паковраће) и сами остаци путева.⁶

Средњовековни путевци су задржали исте правце, а добрим делом и трасе, које су само кориговане на појединим деловима (сл. 1). У овом периоду остаје доминантан правац „Дубровачког пута”, који је од моравског Градца ишао према Ужицу и Вишеграду и даље за Босну и Дубровник. Овај пут се овде рачвао у два крака: један низ Мораву према Крушевцу и Великој Морави, а други на север према Руднику и Београду. Још један средњовековни пут пролазио је источним делом

простора из долине Ибра преко Бреснице⁷ за Рудник и даље према Авали.

Траса „Дубровачког пута” од Градца водила је на запад преко планине Јелице, а затим подгорином Овчара преко Ртара и Марковице за Пожегу и Ужице. Други правац је ишао од Градца десном обалом низ Мораву преко Атенице, Заблаћа, Кукића и Горичана, па преко Ибра за Крушевац, а код данашњег Краљева се одвајао крак за Ужице и Косово. Овај пут од Крушевца до Ужица је вероватно користио и кнез Лазар када је 1373. године заузео Добрун од Николе Алтоманића.⁸ Пут од моравског Градца за Рудник ишао је нешто измеђеном трасом у односу на римски – преко Љубића, Соколића, Брђана и Бруснице. Овај правац је остао у употреби све до XIX века: њега у свом извештају наводи и Митисер 1784. године.⁹ Један крак овог пута се пре Рудника одвајао и усмеравао из долине Дичине у долину Колубаре ка Ваљеву. Пут од Рудника за Дубровник нарочито је био значајан у XIV и првој половини XV века, када је српска држава смањена, а он постао главна веза са Босном и Дубровником.

Од Рудника је један правац средњовековног пута ишао на југ, преко градова Борча и Честина, у долину Мораве и Ибра, и даље преко Жиче, Маглича и Брвеника за Косово и Скопље. Један крак овог пута пролазио је источним крајем чачанског подручја, поред манастира Вољавче и средњовековног трга Бреснице.¹⁰ Постојао је још један средњовековни пут и од Маглича преко Каоне и Рајца долазио у горњу Жежевицу, а затим се спуштао преко Бањице у моравску долину и у Атеници спајао са путем који је долином из Градца (Чачка)¹¹ ишао за Крушевац.

У турском периоду овде је углавном задржана стара путна мрежа, уз неке корекције, али и коришћење неких нових путних праваца (сл. 2). Подаци о томе постоје у турским и дубровачким, а из каснијег периода и у аустријским изворима. И даље су задржани као главни правци: пут долином Мораве преко Чачка, Ужица и Вишеграда за Врхбосну и Дубровник и његов северни крак који је из Чачка ишао за Рудник. Путем од Крушевца до Чачка (Aladshahissar – Džadžika) прошао је Сулејман Величанствени 1521. године у свом походу на Београд.¹² Из Чачка је за Рудник коришћен правац преко Љубића, Соколића, Брђана и Бруснице, а у турским пописима су Брђани (Сутјеска) уписани као дербенџијско место. Из Бруснице се један крак одвајао и ишао северном страном Вујна, а затим преко Трпче и Вујетинаца за Борач, и у долину Мораве ка Карановцу.¹³ Један крак овог пута силазио је у Мрчајевце на скелу, прелазио је Западну Мораву, а затим преко Кукића и Липнице излазио у Рајца, где се укључивао на стари средњовековни пут Маглич – Атеница.

Поред главног пута који је од Чачка ишао за Крушевац десном страном Западне Мораве постојао је и пут са леве стране Мораве који је из Чачка ишао за Крагујевац, а испод Мрчајеваца се везивао на пут за Карановац. Овај пут је из Чачка ишао на брод на Морави код данашње Клавнице, а затим преко коњевихког поља, поред турског хана настављао преко балушког и мојсињског поља и Мрчајеваца за Бресницу.¹⁴ Постојао је још један путни правац из Чачка за Ваљеву: преко Трбушана, Пријевора и Прањана. Изгледа да је добио на значају за време аустро – турских ратова.

После Пожаревачког мира и успостављања границе на Морави, сигурно су и други путеви на овом подручју добили већи значај. У ово погранично подручје Аустрија упућује не само војне стручњаке и официре, већ и уходе и картографе, који су оставили, не само извештаје, већ и велики број карата на којима је уцртано ово подручје. Виртермбергов ађутант капетан De Greage у свом извештају по обиласку овог подручја 1725. године каже „Пола часа даље од Чачка на турском земљишту постоји хан Атеница, како се исти зове, где се налази стална турска посада од 75 коњеника на челу са једним агом. Хан је, иначе, смештен на самом путу који долази из Ниша и Видина, па се у њему налази турско складиште соли (који се ваљда довози из Влашке сп.), одакле се иста одвози у Босну која се том сољу снабдева. Десно од Чачка иде једна пут за Пожегу, Ужице и даље за Босну, а лево пак за старовлашки дистрикт и Нови Пазар. Тим путем могу да се крећу и кола.”¹⁵

Путна мрежа у овом крају је приказана и на Ебшелвицовој карти¹⁶ из 1718. и Хеминговој карти из 1737. године,¹⁷ које, и поред одређених недостатака, дају тадашње стање путева. На Ебшалицовој карти пут за Краљево је уцртан тако што од Петнице скреће на југ према Полумиру, испод краљева. У Хеминговој карти постоје две варијанте пута за Краљево. По првој траса иде низ Западну Мораву, а по другој се од Атенице одваја и иде јужније брдом преко Трнавe, Јежвице, Мршинаца и Самаиле.¹⁸

Податке о стању путева на овом подручју пред Кочину крајину садрже извештаји и карте аустријских ухода Митисера и Перетића из 1784. године. Перетић каже да се пут од Пожеге до Чачка може превалити запрежним колима, а да у случају потребе њиме може проћи и војна и комора.¹⁹ Митесер наводи маршруту пута од Чачка до Рудника, преко Љубића, Соколића, Брђана и Бруснице, а растојање се прелазило за шест сати хода.

Ослобођење од Турака затекло је овај крај, као и целу Србију, са лопом и запуштеном путном мрежом. Вук Караџић каже да су путеви око устанка и после њега били толико пропали да је пренос робе обављен тешко „На осамарским коњима ношени су и сви терети и жито и брашно и со и пиће – у мшинама или бременима”.²⁰

Инжењеријски капетан Вилхем Ритер, који је пропутовао Србијом 1820. године, каже: „Ниједан од шест главних путева (међу којима свакако Крагујевац – Чачак – Ужице и Карановац – Чачак) није могао послужити за непрекидну вожњу, нити је државна управа ништа чинила на њеном побољшању за олакшање саобраћаја.”²¹

По ослобођењу од Турака почело је најпре поправљање старих путева и њихово довођење у ред за колски саобраћај, уз градњу нових. О оправци и изградњи јавних путева бринули су се нахијски кнезови, а градио их је народ кулуком. Писмом од 11. септембра 1826. Васа Поповић, кнез пожешке нахије, обавештава кнеза Милоша да је пут од Трстеника до Чачка оспособљен за колски саобраћај, па су њиме трговци из Румелије доносили робу.²² За време владе кнеза Милоша почела је изградња такозваних путева „крченика”, који су се састојали само од искрчене шумс на траси, без икаквих пасипа и уређења терена. Такав „крченик”, или како се у народу звао „широки друм”, полазио је из Чачка за Крагујевац. Његова траса је из Чачка ишла на брод на Морави код Кланице, затим преко коњевачког и балушког поља и Мојсиња за Мрчајевце, Брсницу и Бумбареву Брдо. Овај пут се у народу звао још и „каљавац”.²³

Део пута од Чачка према Пожеги био је у доста лошем стању, парочито његов део преко Јелице и Марковице, куда кола нису могла ићи, већ је роба преношена „са грдном муком и кубуром”.²⁴ Уместо овог пута, из Крагујевца за Ужице се ишло новим – преко Горњег Милаповца и Прањана, за који Пирх каже: „Угодни велики друм од Крагујевца за Ужице начињен је 1829. год.” Пирх, који је прошао овуда 1829. године, у свом путопису каже: „Од Карановца до Чачка је равница. Добар колски пут кроз храстову шуму, која се свршава на један сат и четврт пред Чачком, а одатле постаје честар, пут траје 6 сати и пролази села Марићу Реку, Самаиле, Мрашнице, затим хан Слатину, три сата од Карановца, даље долазе села Жежевица, Виљуша и Дрвари.”²⁵

Пирх и пут Чачак – Крагујевац сврстава у добре колске саобраћајнице. Он наводи да се од Чачка до Крагујевца стиже за 11 сати, до Мајдана (код Рудника) за шест, до Пожеге за шест и до Сјенице за 18 сати. Пут од Чачка према Ваљеву задржао је свој правац и ранију трасу преко Трбушана, Горње Горевнице и Срезејеваца до Теочина, али је остао непроходан или тешко проходан за кола све до краја XIX века. И

Јован Обреновић, као гувернатор, рашки сердар и војни комадант са седиштем у Чачку, доста је допринео изградњи и уређењу путева у овом крају. У једном писму, упућеном 9. марта 1829. године брату Милошу, он моли да му одобри „ћуприју на Морави наспрама Чачка направити за душу нашег блаженопочившег (сипа) Обрена.“²⁶

Од половине XIX века почиње интензивна изградња путева у Србији, па и у чачанском крају, на што су, поред општег развоја Србије, допринели и стратегијски разлози. Крченике из Милошевог доба почињу све више да замењују нови бољи путеви тзв „насиш“, чија се изградња у Србији везује за име Илије Гарашанина, а почели су се градити за време Александра Карађорђевића.²⁷ И данас је у добром делу чачанског краја за боље путеве одомаћен назив „Насиш“. Законом о сувоземним јавним путевима из 1864. године извршена је подела путева на државне, окружне, среске и општинске. Овим законом је регулисано да друмове изграђује народ кулуком, а држава је давала средства само за велике и важне радове. У државне путеве у овом делу Србије су спадали: Сталаћ – Крушевац – Чачак – Ужице и Београд – Крагујевац – Горњи Милановац – Чачак – Ужице.²⁸ Пут за Драгачево и Ивањицу је био окружни, а сви остали – срески и општински.

Из једног документа из 1856. године види се да је главни поштански друм ишао из Чачка преко Љубића и Брђана за Рудник и даље за Крагујевац и Београд, а да је друм преко Коњевића и Мрчајеваца за Крагујевац постао споредни. Међутим, због лоше везе са Крагујевцом почело је 1868. године, трасирање новог пута. Ишао је новом трасом, не кроз коњевачко и балушско поље, већ његовим горњим крајем према брду. Пут је полазио од садашње коњевачке кафане, прелазио Чемерницу, а затим настављао између села Балуге и Прелине и Станчића и Доње Трепче према Мрчајевцима и Бресници.²⁹ Део од Коњевића до Бреснице је довршен 1870, а коначну трасу од Чачка пут је добио 1875. године када је направљен мост на Морави и од Чачка до Коњевића подигнут на данашњу трасу, љубићким платоом.³⁰ Овај пут је нарочито добио на значају кад је 1887. године Крагујевац повезан железничком пругом преко Лапова са Београдом. Каниц у свом путопису наводи да је део пута Чачак – Пожега од механе Паковраће, па преко превоја Јелице, са тринаест серпентина изградио инжењер Клинар 1862. године.³¹

Близина границе према Турској и припреме за Јаворски рат утицали су да се поправе и изграде нски путеви у овом крају, а нарочито према Драгачеву и Ивањици. Изградња пута од Чачка према Ивањици преко Атенице, превоја Плоче и Драгачева почела је 1872. године. За потребе рата поправљен је и ивањички пут и трасирање поједине нове

деонице преко Марковице – да би могли топови да прођу. Уочи рата, 1875. године изграђена је на Морави код Чачка и дрвена ћуприја за превоз топова и војске³², а за време рата 1876. и нова траса пута према Горњем Милановцу кроз брђанску клисуру.

Постојао је још један пут из Чачка за Драгачево преко Придворице. Помиње га и Пирх. Зову га „Ранковац”, по радикалском прваку Ранку Тајсићу, који је осамдесетих година XIX века изборио у Народној скупштини Србије да се уреди за колски саобраћај.³³

Каниц у свом путопису о путу између Горњег Милановца и Чачка каже: „По изласку из клисуре стигли смо до брђанске механе, а од ње се наставља пут према Чачку, преко моста на Деспотовцу који је 1885. год. уз трошак од 32000 динара саграђен од трепчанског пешћара и са три лука спада међу најлепше у Србији”. Пут је даље водио преко среског места Прсљине, а затим преко дрвеног моста на Чемерници (кога је 1875. године изградио округ) поред механе у Коњевићима за Чачак.³⁴ Каниц каже за рудничког окружног инжењера Јозефа Монка да је саградио велики број путева у овом крају и да су путеви у овом округу међу најбољим у земљи. Он је од 1881. до 1888. године оправио или саградио путеве од границе ваљевског округа – Срезојевци – Чачак (38 км) и Љубић – Видова – Каблар у дужини од 26 км.³⁵

Осамдесетих година XIX века почело је пробијање колског пута кроз клисуру Деспотовице у Брђанима, уместо пута који је ишао венцем Семедражи. Стари пут преко Љубића и Соколића из Чачка за Милаповац и Рудник изгубио је значај када је 1880. године изграђен део пута од коњевачке механе до Прсљине.³⁶

Почетком XX века почело је пробијање данашње трасе пута Чачак – Ужице кроз Овчарско-кабларску клисуру, које је, због тешких услова и других проблема, трајало читаву деценију. Око 1910. године изграђен је и нови крак ивањичког пута од Чачка преко Карауле за Драгачево, а пред Први светски рат поправљен је и такозвани „Суворовски пут” од Чачка према Ваљеву.³⁷

Између два светска рата углавном је поправљана и реконструисана постојећа путна мрежа у чачанском крају и саграђен је велики број нових мостова и пропуста (сл. 3). У овом периоду реконструисани су путеви Ужице – Краљево и Чачак – Гуча, а поправљени они према Крагујевцу и Горњем Милановцу.

Од 1923. до 1929. године у Чачку је било смештено и техничко одељење рашке области, које се бавило уређењем, одржавањем и изградњом путева и мостова.

ЖЕЛЕЗНИЧКЕ ПРУГЕ

Поред бројних и значајних путева који су пролазили овим подручјем, Чачак је једно време био и важна железничка раскрсница. Овде су се састајале две пруге: једна која је требало да повеже доњи Дунав и Јадранско море³⁸ и друга која је везивала западну Србију и Београд. Траса прве је ишла од Прахова преко Сталаћа, Краљева, Чачка и Ужица за Вишеград, а ту се везивала са пругом за Сарајево, Мостар и Дубровник. Друга пруга се одвајала од Чачка и преко Горњег Милановца и Лајковца ишла за Београд.

Пруга је грађена постепено, по деоницама, а исто је тако парцијално, део по део, пуштана у саобраћај. Деоница од Сталаћа до Крушевца довршена је 1909, а изградња дела Крушевац – Ужице трајала је много дуже. Она је била подељена на пет секција, од којих су две Краљево – Чачак и Чачак – Кратовска степа била на чачанском подручју. Пошто је изградња каснила, и она је по деловима пуштана у саобраћај. Део од Крушевца до Врњачке Бање пуштен је у саобраћај у мају 1910, део до Краљева у новембру 1910, а део Краљево – Чачак 20. марта 1911. године.³⁹ Чачански трговац Илија Кривачић, у свом дневнику, бележи: „Године 1908 увелико почели радови на насипању за пругу од Краљева. Довучен камен за станицу у Врбаку”.⁴⁰ Део пруге према Ужицу каснио је због тешког терена кроз Овчарско-кабларску клисуру и довршен је и пуштен у саобраћај тек 1912. године.

Изградња железничке пруге од Чачка према Горњем Милановцу почела је озбиљније тек 1911. и 1912. године после изградње моста на Морави и пробијања брђанског тунела.⁴¹ До рата 1912. године били су изграђени наиспи и мостови, али је изградња због рата прекинута. За време Првог светског рата на њеној изградњи радиле су окупационе власти и руски и италијански заробљеници⁴², али је пруга остала недокончена све до 1920. године.

За време окупације 1916. године аустро–угарске окупационе власти су изградиле крак пруге узаног колосека од Прељине до Доње Горевнице.⁴³ Ова пруга је била намењена за експлоатацију угља и њена траса је ишла од прељинске железничке станице до железничког моста, а затим је скретала на исток кроз варошицу и наставља са горње стране садашњег пута за Краљево преко Мојсиња до Доње Горевнице. После Првог светског рата било је предлога да се пруга настави до Кнића, и тако повеже са Крагујевцом, али се од тога одустало, јер није било финансијских могућности и интереса. Пошто је постала нерентабилна, та пруга је укинута 1923.

УТИЦАЈ КОМУНИКАЦИЈА НА РАЗВОЈ ПОДРУЧЈА

Још од најстаријих времена комуникације су у великој мери утицале и допринеле развоју овог подручја.

Уз римске путеве који су пролазили кроз овај крај грађени су објекти за њихово обезбеђење, кастели и каструми, око којих настају насеља. Такви објекти постојали су у Јездини (код „Слободе”)⁴⁴ и на Градини (на Јелици). Њих наводе Капиц и други истраживачи, а врло је вероватно да је мањих објеката са истом наменом било и на другим местима уз путеве низ Мораву и према Руднику.

Милоје Васић каже: „Већ сад се околина Чачка оцртава као значајан војни погор и бенсфицијарна станица”.⁴⁵ Нађено је неколико споменика који говоре да је од II века овде била смештена војна посада, која је обезбеђивала путеве и промет роба. Северни крак пута ишао је према Руднику и Космају из којих је експлоатисана руда, а има индиција да је рудника било и на овом подручју.⁴⁶

Врло је вероватно да су поред путева и војних логора и овде плански насељавани ислужени војници – ветерани, који су, поред колонизације простора, утицали и на његов развој.

Могло би се закључити да су још у римском периоду путеви значајно допринели развоју подручја, односно настапку насеља и развоју саобраћаја, трговине, пољопривреде, а вероватно и занатства и рударства.

У средњем веку овде, на раскрсници важних путева, који су водили према Дубровнику, Руднику и Крушевцу, настаје жупско и црквено седиште Градац. Ту, уз градачки манастир, нише и трг, који је постао значајан нарочито у периоду Кнежевине и Деспотовине, и где се налазила дубровачка колонија и караванска станица⁴⁷ на путу за Рудник и Крушевац. Овај трг је сигурно допринео развоју, не само околног простора, већ и целог подручја, које је било познато као сточарски и виноградарски крај. Из Србије, а вероватно и одавде тада су извожени: кожа, вуна, восак и стока, а увожени: тканина, оружје, посуђе, сапун, металне израђевине и јужно воће.

У источном делу подручја, на путу који је из долине Ибра и Мораве ишао према Борчу и Руднику, постојао је мањи трг у Бресници.⁴⁸ Цело ово подручје је било прилично густо насељено и развијено, нарочито у периоду Кнежевине и Деспотовине, захваљујући, поред других околности, важним путевима који су пролазили окуда. Доказе за то имамо у средњовековним повељама, у којима се помињу и нека места – Лозница, Бресница и Чачак, али много више у остацима средњовековних насеља, црква и гробаља.⁴⁹

По доласку Турака путеви су добили другу улогу. Они су остали значајни за турску државу, трговину и војску, али српски народ и ово подручје нису од њих имали велике користи. Постали су опасна места, којима нису више ишли само каравани и трговци, већ много чешће војске и насилници. Зато насеља поред путева нису више расла и развијала се, већ су много чешће паљена и пљачкана, а многа од њих су запустела, или премештена даље од путева у брдске или мање приступачне крајеве. О томе сведочи и велики број „селишта”, „старих села”, кућишта и црквишта на овом подручју.

Поред путева у овом периоду су обично грађени ханови, који су служили за одмор и преноћиште путника. Таквих ханова је било у Атеници, Паковраћу и Слатини на путу од Крушевца за Ужице и у Коњевихима и Бресници на путу према Крагујевцу. Ипак у овом периоду на раскрсници путева од Крушевца према Босни, Дубровнику и Руднику настало је једно значајно насеље типа касабе у данашњем Чачку. Било је уз путеве још неких насеља, чији је развој подстицан потребама турске државе као што су млинарска и дербенџијска места: Атеница, Бресница и Сутјеска (Брђани).⁵⁰ Види се, дакле, да путеви у турском периоду нису значајније утицали на развој овог подручја. Од њих, превоза робе и трговине имали су користи само турске вароши и њихове занатлије, трговци и аге и бегови за које је раја радила.

По ослобођењу од Турака ситуација се променила, а путеви су поновно почели доносити напредак и развој.

Турске ханове уз путеве замењују крчме и механе, а временом се уз њих почињу градити и други објекти: сеоске општине, школе и цркве. Уз важније путеве почиње, не само насељавање, већ се ту стварају и нови сеоски центри, као у Мрчајевцима, Прсљини, Бресници, Заблаћу, Коњевихима и другим местима. У последњој четврти XIX и почетком XX века, до балканских ратова, Србија, а посебно овај крај, постаје значајан извозник пољопривредних производа. Одавде се извозе: сува шљива, пекмес, ракија и стока, а увозе индустријска роба, ткаине, петролеј, со и друга роба.⁵¹ Сва ова роба превожена је из Чачка за Крагујевац, Ужице, Ваљско и Београд и обратно волујским и коњским запрегама.⁵² У Чачку и околним селима нарочито уз путеве јавља се једно ново занимање – превозник робе или рабација, које је знатно допринело, не само транспорту робе, већ и економском јачању и развоју сеоског и целог подручја. Овај вид привреде постао је нарочито значајан после повезивања Крагујевца и Београда пругом 1887. и трајао је све до 1911. године, односно до путшања у саобраћај пруге Сталаћ – Крушевац – Краљево – Чачак.⁵³

Многа сеоска насеља уз важније путеве брже се развијају и изграђују ближе путу, а нека од њих, као Мрчајевци, Љубић, Прељина и друга, постају касније и варошице. И поред мање важних окружних и општинских путева била је слична ситуација. И тамо се уз путеве развијају сеоски центри са механом, општинском зградом, црквом и школом, али са том разликом што ови путеви нису могли бити је утицати на њихов развој и подручје као главни.

Изградња железнице на овом подручју и формирање Чачка као значајног железничког чвора у периоду између два светска рата много је допринело развоју целог подручја. Захваљујући томе Чачак, који је крајем XIX и почетком XX века био значајно трговачко место, постаје и важан извозни центар у овом делу Србије и старе Југославије.⁵⁴ Захваљујући добрим саобраћајним везама, овде се између два светска рата оснива велики број увозних и извозних фирми, од чијег рада је имало користи цело подручје. Одавде железницом у Европу и у друге делове земље одлазе пољопривредни производи, а долазе техничка роба, текстил, петролеј и други производи.

ЗАКЉУЧАК

На крају би се могло закључити, не само да су овим подручјем у дугом временском периоду пролазили важни путеви, већ да су углавном и задржали своје правце.

Главни правац је све до XIX века ишао од запада и Дринс низ моравску долину ка истоку и Великој Морави и скретао уз Ибар на југ ка Рашкој и Косову и Метохији. Други правац се овде код данашњег Чачка одвајао на север и одлазио према Руднику и Београду.

По ослобођењу од Турака, а нарочито у другој половини XIX века, већу важност су добили правци према Београду и Крагујевцу, али је и правац према Ужицу поново добио значај почетком XX века, нарочито после Првог светског рата.

Поред путева овим простором су почетком XX века прошле и значајне железничке пруге, које су повезивале не само Србију са Босном и Приморјем, већ и источну и западну Србију.

Све ове комуникације, које су пролазиле овим подручјем, у првом реду путеви, а у новије време и железничке пруге, доста су утицале, не само на настанак и развој насеља, већ су допринеле и напретку целог подручја.

НАПОМЕНЕ

1. Др Гавро Шкриванић, „Путеви у средњовековној Србији”. Београд 1974, 8 – 171.
2. Милоје Васић, „Нови римски натписи нађени у Чачку”. Зборник радова Народног музеја, XV, Чачак 1986, 23 – 31.
3. Ердељановић помиње остатак пута у селу Грабу, а Каниц наводи римске остатке у Паковраћу.
4. Остаци римског пута евидентирани су у Горичаџима на локацији Црквине.
5. Источно од цркве у Коњсвићима евидентиран је касноантички локалитет, а у Пресљани у прислоничком пољу римски објекти.
6. Документација Народног музеја у Чачку, и изјава Ратомира Тошића из Паковраћа.
7. Владимир Тошић, „Мрчајевци и околина”, Мрчајевци, 1978, 58.
8. Гавро Шкриванић, „Средњовековни путеви у Србији”, Београд, 1974, 129.
9. Р. Петровић, „Чачак у прошлости”, Чачак, 1994, 87.
10. Радомир Илић, „Љубићка села”, Београд, 1903, 62.
11. Владимир Тошић, н. д, 58.
12. Гавро Шкриванић, н. д. 128 – 131.
13. Мирослав Мојсиловић, „Собраћајне везе и прилике Чачка и околине у XIX веку”, Зборник радова Народног музеја, I, Чачак, 1969, 122.
14. По сведочењу деде Тихомира Радовановића (1882 – 1959).
15. С. Пецењачки, „Распоред домаће милиције аустријске Краљевине Србије у 1725. години”, Зборник радова Народног музеја, Чачак, —, 48.
16. М. Мојсиловић, н. д., стр. 113.
17. М. Мојсиловић, исто.
18. Г. Шкриванић, н. д. 131.
19. Р. Петровић, н. д. 89.
20. Вук Ст. Караџић, „Даница”. 1827, 53.
21. Н. Радојичић, „Географско знање о Србији почетком XIX века”, Београд, 1947, 65 – 66.
22. Драгомир С. Поповић, „Василије Васа Поповић, главни кнез пожешке нахије (1819 – 1832)”, Зборник радова Народног музеја, II, Чачак, 1970, 66 – 75.
23. Владимир Тошић, н. д. 60.
24. Др С. Игић, „Ужице и околина”, 91.
25. Ото Дубислав Пирх, „Путовање по Србији”, Београд, 1900, 143 – 151. Дрвари – данас доњи (до Западне Мораве) део Атенице.
26. Тихомир Борђевић, „Саобраћај”, „Из Србије кнеза Милоша”, стр. 33 – 34.
27. Историјска читанка, „Знање”, Београд, 1948, 79.
28. Јован Мишковић, „Опис рудничког округа,” стр. 234.
29. Сведочење деде Тихомира и Милуна Радовановића.
30. М. Мојсиловић, н. д. 123.
31. Ф. Каниц, „Србија, земља и становништво”. књига I, Београд, 1986, 543.
32. И. Кривачић, „Забелешке знатнијих догађаја”, „Изворник”. 1, Међуопштински историјски архив, Чачак, 19.
33. М. Мојсиловић, н. д. 116.
34. Ф. Каниц, н. д. књига I, 491.
35. Ф. Каниц, исто. 479.
36. М. Мојсиловић, н. д. 118.
37. М. Мојсиловић, исто, 115.
38. Владимир Тошић, н. д. 73.
39. Владимир Тошић, исто.
40. Илија Кривачић, н. д. 19.

41. Миле Мојсиловић, н. д. 149.
42. Сведочење Драгољуба Радековића из Коњевића (1902-1991).
43. Владимир Тошић, н. д. 74.
44. Овај каструм помиње Кашич, а ту су евидентирани и темељи других објеката.
45. Милоје Васић, н. д. 30.
46. Милоје Васић, исто.
47. Драгољуб М. Павловић, „Чачак од 1405 до 1804. године”. Зборник радова Народног музеја, XII, Чачак, 138.
48. Андрија Веселиновић, „Чачански крај у средњем веку”, Зборник научног скупа „Богородица Градачка у историји српског народа”. Чачак, 1993, 63.
49. Документација Народног музеја у Чачку.
50. Ахмет Аличић, „Турски катастарски пописи неких подручја западне Србије, XV и XVI век, књига III, Чачак, 1985, 42 – 43.
51. Миле Мојсиловић, н. д. 138 – 139.
52. Сведочење деде Тихомира Радоновића (1882 – 1959).
53. Миле Мојсиловић, н. д. 149.
54. Драгомир С. Поповић, „Чачак у прошлости”, Споменица чачанске гимназије, Чачак, 1937, 53.

COMMUNICATIONS ET LEUR INFLUENCE SUR LE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION DE TCHATCHAK

La région de Tchatchak a été, depuis les temps les plus reculés, traversée par des communications qui la reliaient non seulement aux territoires voisins, mais aussi à des destinations beaucoup plus éloignées.

Dès l'époque romaine y passait une route qui, partant du bassin de la Drina, longeait la Morava Occidentale et la Grande Morave et c'est sur l'emplacement actuel de Tchatchak qu'un embranchement bifurquait en prenant la direction du nord, vers la montagne de Rudnik et Singidunum.

Au Moyen âge, la direction principale était celle de „la route de Dubrovnik” qui, depuis Gradatz sur la Morava /l'actuelle ville de Tchatchak/ allait vers la Bosnie et vers Dubrovnik. Ici, elle bifurquait, si bien qu'un embranchement menait vers le sud-est, dans la direction de Krouchévatz, et l'autre vers le nord, dans celle du Rudnik.

Sous la domination turque le réseau routier existant fut gardé, à quelques rectifications près, mais on vit ouvrir aussi des voies nouvelles. Toutefois, la route menant de la vallée de la Morava vers Saraïévo et Dubrovnik resta la plus importante. Avec le temps, son embranchement allant vers le Rudnik fut de plus en plus utilisé.

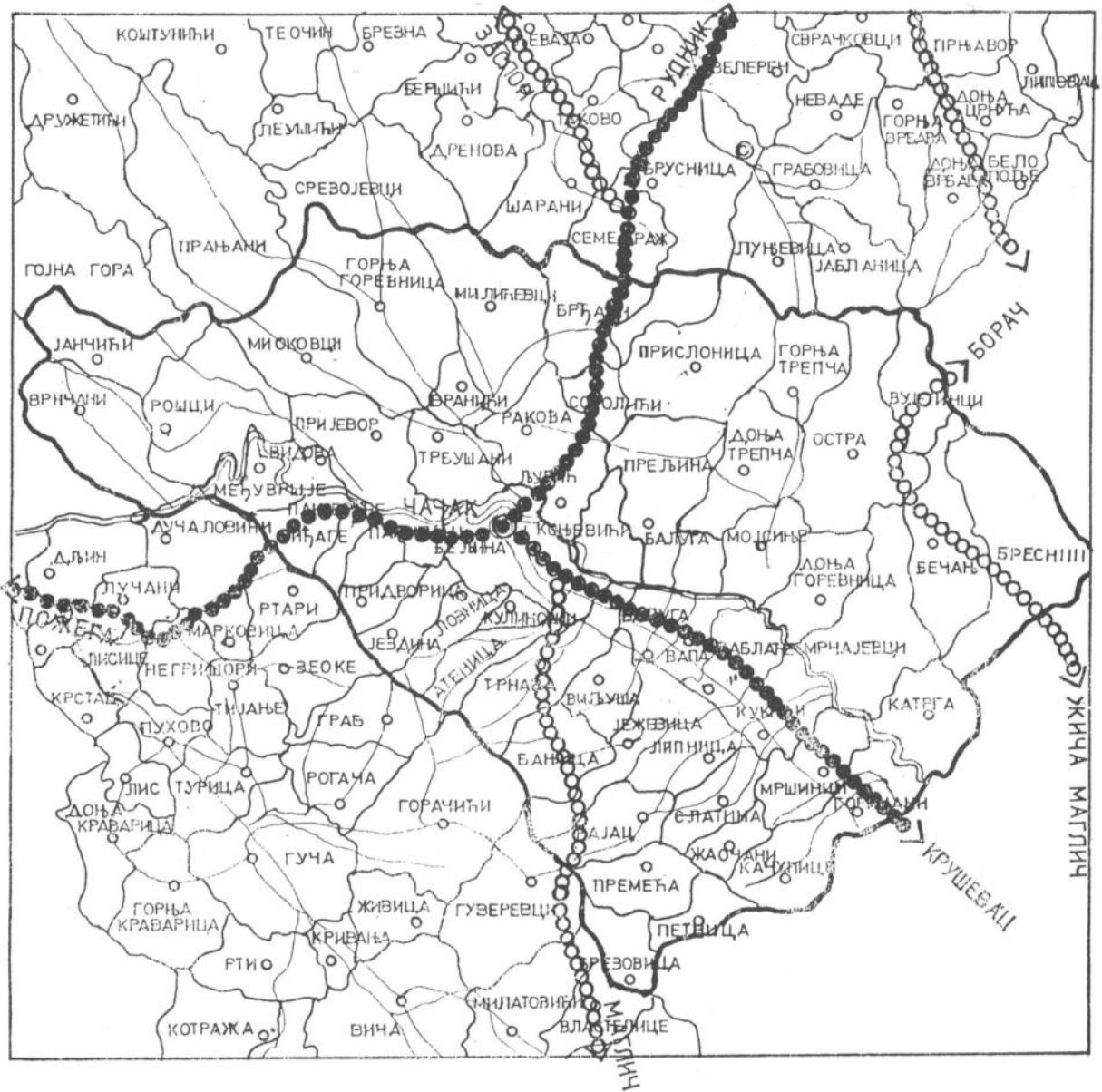
Après la libération des territoires occupés par les Turcs, on vit commencer non seulement la réparation et la reconstruction des routes existantes, mais aussi la construction de nouvelles, comme, par exemples celles qui menaient à Kraguievatz et à Gorgni Milanovatz. C'est au début des années 70 du siècle passé que l'aménagement et la construction des routes sur ce territoire se fit de plus en plus intense: c'était à la veille de la guerre du Yavor, lorsque cette région prit aussi une importance stratégique.

Au début du XX^e siècle furent tracées une nouvelle route vers la ville d'Oujitzé et celle menant vers le Dragatchévo. En même temps on réparait et on reconstruisait aussi d'autres routes.

Les voies ferrées, construites au début du XX^e siècle relièrent cette région à Stalatch, Saraïévo et Belgrade, en transformant la ville de Tchatchak en un noeud ferroviaire important.

Toutes ces communications, d'abord les routes et, plus tard, le chemin de fer, exercèrent une grande influence sur le développement non seulement de la ville de Tchatchak, mais aussi de toute la région. Le long des routes, après la libération de la Serbie de l'occupation turque, le développement des agglomérations fut accéléré: de nombreux bâtiments d'habitation vinrent s'ajouter aux mairies, églises et cafés, si bien que certains villages, tels que Mrčajevtzi, Prélina et Lioubitch devinrent de petites villes.

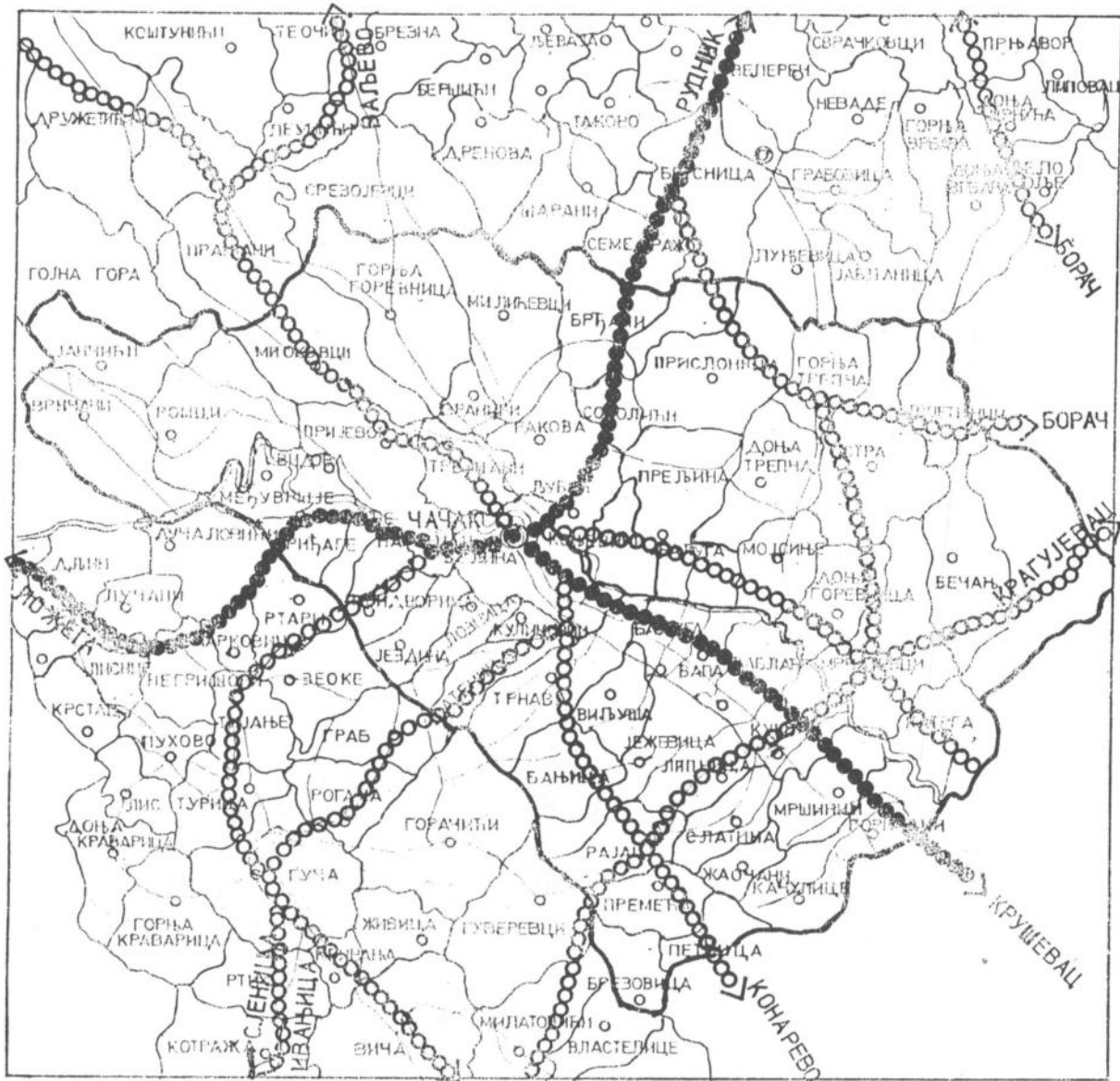
Miloš Radovanović, architecte



ЛЕГЕНДА

- НАСЕЉА
- ГЛАВНИ ПУТЕВИ
- СПОРЕДНИ ПУТЕВИ
- ГРАНИЦА ЧАЧАНСКОГ ПОДРУЧЈА

КАРТА ПУТЕВА
У СРЕДЊЕМ ВЕКУ

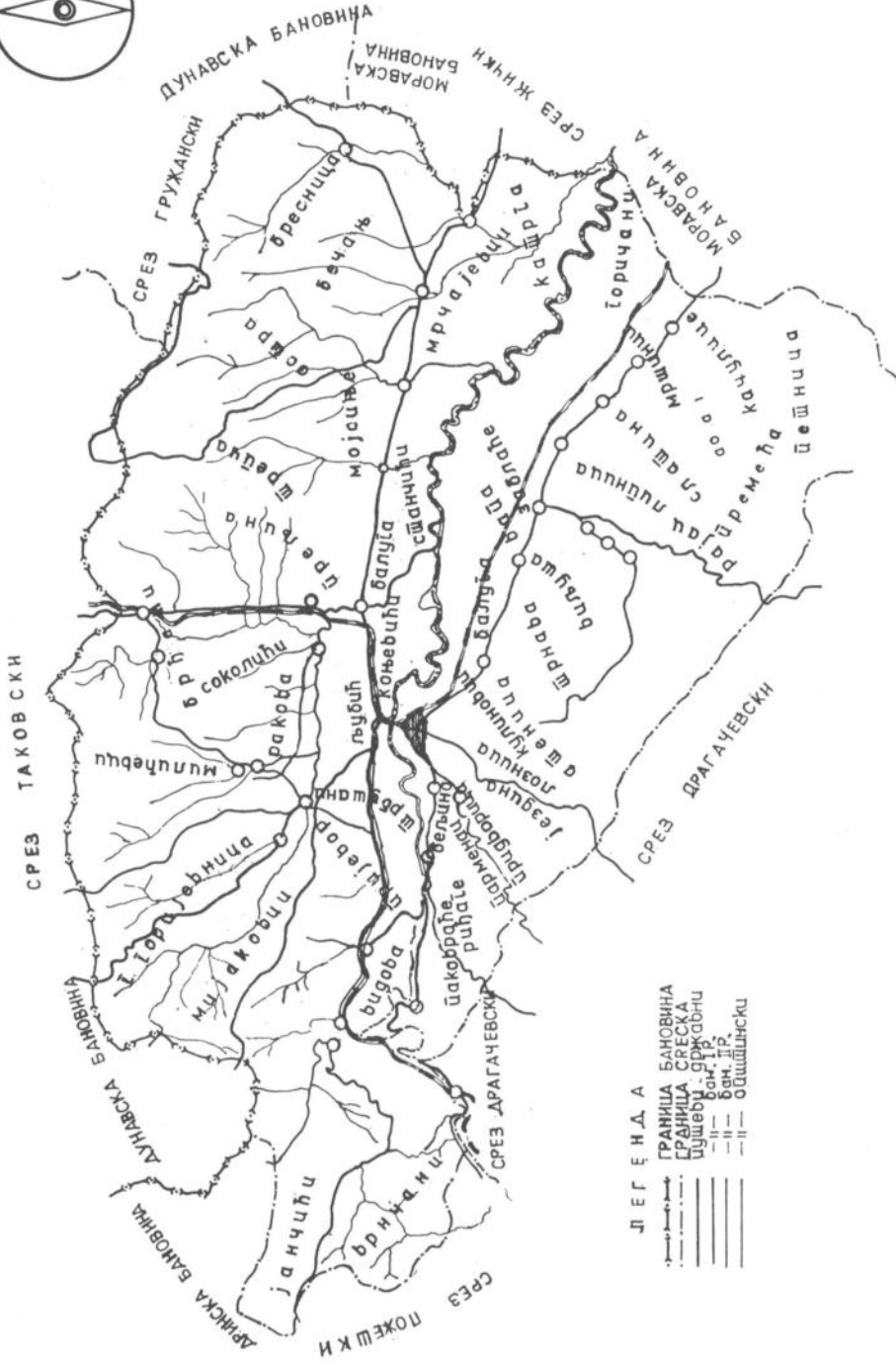
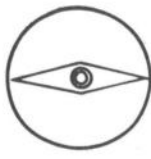


ЛЕГЕНДА

- НАСЕЉА
- ГЛАВНИ ПУТЕВИ
- СПОРЕДНИ ПУТЕВИ
- ГРАНИЦА ЧАЧАНОКОГ ПОДРУЧЈА

КАРТА ПУТЕВА
У ТУРСКОМ ПЕРИОДУ

КАРТА ПУТЕВА
У СРЕЗУ ЉУБИЋСКОМ И ТРНАВСКОМ



- Л Е Г Е Н Д А
- +—+— ГРАНИЦА БАНОВИНА
 - +—+— ГРАНИЦА СРЕЗА
 - +—+— ПУТЕВИ
 - +—+— ВОЈВОЂИ
 - +—+— ВОЈ. ПР.
 - +—+— ОШТИНСКИ

ИСТОРИЈСКИ АРХИВ ЧАЧАК 3
ОБЛАСНИ ОДБОР РАШКЕ ОБЛАСТИ
ТЕХНИЧКО ОДЕЉЕЊЕ ЧАЧАК 1923-29.

ИЗРАЂЕНО ПРЕМА КАРТАМА ТЕХНИЧКОГ ОДЕЉКА
ПРИ НАЧЕЛСТВУ СРЕЗА ТРНАВСКОГ У ЧАЧКУ