

HUMÁNNOGEOGRAFICKÝ POLOHOVÝ POTENCIÁL PREŠOVA V HISTORICKOGEOGRAFICKOM KONTEXTE

Robert IŠTOK

Abstract

This paper analyzes positional potential of the city of Prešov from the point of view of human geography. The author draws in the historical development of the city in this context. He also considers the role of various factors related to the geographic position which have influenced the creation of the city and its economic transformation. The paper also deals with the perspectives of the city of Prešov in the context of political and economic changes after 1989 and their influence on the city's positional potential.

Key words: *geographical position, position potential, development potential.*

ÚVOD

Poloha mesta predstavuje v urbánnej geografii dôležitý sídelný znak a jej hodnotenie tvorí základnú oblasť jej výskumu. Podrobná a objektívna analýza polohy umožňuje správne interpretovať demografický ako aj ekonomický vývoj mesta vo vzťahoch k užšiemu či širšiemu vymedzenému okolitému priestoru. V tomto kontexte je potrebné zdôrazniť, že poloha nielen určujúco ovplyvnila vznik mesta, ale zároveň výrazne vplývala na jeho ďalší vývoj a teda aj na formovanie jeho demografickej a ekonomickej štruktúry v priebehu historického vývoja. Nevyhnutné je preto analyzovať politicko-spoločenské a ekonomické zmeny, ktoré vplývali na polohu mesta, najmä tie z nich, ktoré mali určujúci dopad na jeho vývoj. Tieto zmeny vznikajú a prebiehajú v regióne, ktorého je mesto centrom, ale aj v širšom vymedzenom priestore (napr. v prípade slovenských miest Slovensko alebo stredná Európa).

S problematikou analýzy polohy mesta úzko súvisí hodnotenie humánno-geografického polohového potenciálu a jeho vývoja, ktorým sa zaoberáme v kontexte Prešova v našej štúdii. Naš príspevok zároveň považujeme za určitý vstup do predmetnej problematiky, pretože jeho zameranie nepresahuje základnú úroveň

RNDr. Robert IŠTOK, CSc.

*Katedra geografie a geokológie Fakulty humanitných a prírodných vied Prešovskej univerzity
ul. 17. nov. 1, 081 16 Prešov*

hodnotenia humánnogeografického polohového potenciálu mesta. Pod termínom humánnogeografický polohový potenciál chápeme celkovú schopnosť resp. spôsobilosť sociálno-ekonomického rozvoja mesta, určenú jeho geografickou polohou. Historický prístup k tejto problematike umožňuje na základe kvalitatívnych zmien geografickej polohy mesta analyzovať vývoj jeho humánnogeografického potenciálu. Vzhľadom na obsah tejto problematiky a význam jej výskumu je pochopiteľné, že v obdobiach transformácie politicko-spoločenských a ekonomických štruktúr sa zvyšuje záujem geografov o hodnotenie polohy miest a tým aj ich polohového potenciálu. Tak je tomu aj v súčasnosti na Slovensku. Výsledky analýz odrážajú fakt, že kým niektorým mestám prináša kvalitatívna zmena ich polohy viacero podnetov pre rast ich významu a sociálno-ekonomický rozvoj, iné mestá tieto podnety strácajú alebo ich polohový potenciál ostáva uchovaný v nezmenenej konfigurácii.

POLOHA PREŠOVA

Urbánna geografia definuje geografickú polohu mesta ako jeho vzťah ku geografickým javom priestoru, v ktorom mesto leží (Mládek, J., Bašovský, O., 1989). Geografická poloha mesta sa skladá z troch zložiek, ktoré môžu byť interpretované ako tri druhy geografickej polohy. Vymedzujeme ich na báze kvality javov, ku ktorým mesto priradujeme. Aj v kontexte Prešove rozlišujeme:

1. Kartografickú (matematickogeografickú) polohu, zohľadňujúcu vzťah mesta ku geografickým súradniciam (geografickej šírke a dĺžke). Prešov leží približne na 49°00' s.š. a 21°15' v.d. (pre kostol sv. Mikuláša v strede mesta sa udáva poloha 48°59'53,5" s.š. a 21°14'28,9" v.d., Karniš, J. in Sedlák, I. a kol., 1965). Kartografickú polohu pokladáme za trvalú.
2. Fyzickogeografickú polohu, vyjadrujúcu vzťah mesta k fyzickogeografickým javom priestoru, v ktorom mesto leží. Tu je potrebné zdôrazniť najmä výhodnú bránovú polohu Prešova, teda jeho polohu na rozhraní rôznych fyzickogeografických celkov (a tým aj odlišných hospodárskych oblastí). Táto poloha je relatívne stála.
3. Humánnogeografickú polohu, ktorá zohľadňuje vzťah mesta k humánnogeografickým javom priestoru, v ktorom sa mesto rozprestiera. Pre Prešov je v tomto kontexte významná poloha na styku pohoria a nížiny a z toho vyplývajúca obranná poloha a tiež výhodná dopravná poloha na križovatke komunikácií. Práve faktory humánnogeografickej polohy sú tou zložkou polohového potenciálu, ktorá sa v dôsledku politicko-spoločenských zmien v čase mení a spôsobuje, že humánnogeografický potenciál mesta chápeme ako dynamický faktor.

Pre charakteristiku polohy mesta je významné aj zohľadnenie kvantitatívneho hľadiska (veľkosti priestoru, v ktorom posudzujeme geografickú polohu mesta) rozoznávame mikropolohu, mezopolohu a makropolohu. Mikropoloha dáva mestu vplyvom osobitých fyzickogeografických a socioekonomických daností individualizujúce črty, vplývajúce o.i. na vzhľad mesta a konfiguráciu jeho intravilánu, ale

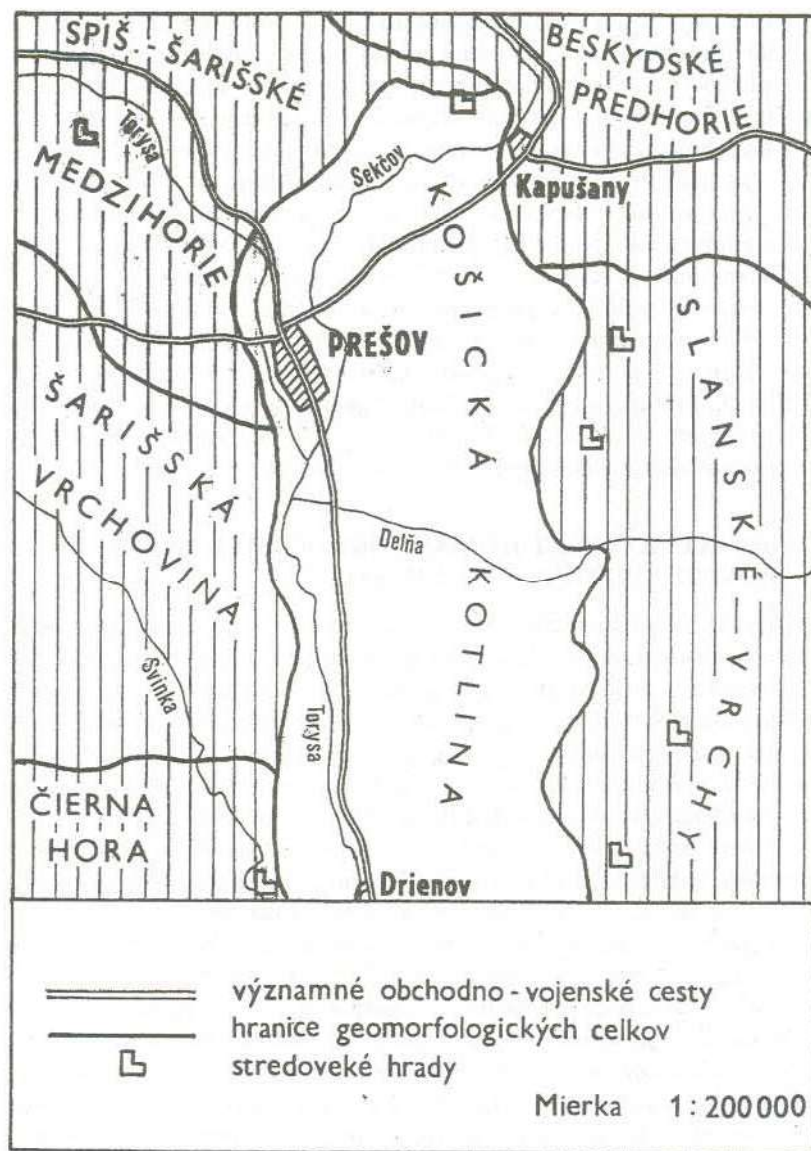
tiež na jeho priestorovú a ekonomickú štruktúru. V kontexte humánnogeografického polohového potenciálu a rozvoja mesta majú rozhodujúci význam makropoloha a mezopoloha. Makropolohu ako vzťah mesta ku geografickým javom veľkého územia môžeme v prípade Prešova interpretovať v kontexte strednej Európy. Charakteristická je tu poloha Prešova v jej východnej časti na významných tranzitných dopravných cestách európskeho významu. Mezopoloha Prešova sa chápe ako vzťah mesta ku geografickým javom Slovenska, resp. východného Slovenska. Významná je centrálna poloha Prešova v rámci východoslovenského regiónu, preto sú sféry jeho vplyvu a tiež zázemie rozsiahle.

Charakterizovať polohový potenciál mesta a jeho vývoj je pomerne zložitý problém. Vplývajú na neho faktory všetkých druhov polohy, ktoré sa vzájomne ovplyvňujú a ktoré je potrebné skúmať v rozličných časových prierezoch. Často je náročné vymedziť úlohu jednotlivých druhov geografickej polohy pri vzniku mesta a rovnako aj pri jednotlivých fázach jeho vývoja. Tak je tomu aj v prípade analýzy humánnogeografického polohového potenciálu Prešova.

HISTORICKÝ KONTEXT HUMÁNNOGEOGRAFICKÉHO POLOHOVÉHO POTENCIÁLU PREŠOVA

Rozhodujúcu úlohu pri vzniku Prešova a jeho premene na mesto hrali viaceré faktory geografickej polohy. Zdôrazniť treba najmä bránový charakter polohy mesta na rozhraní odlišných fyzickogeografických (a teda aj hospodárskych) celkov – kotliny a pohorí. V zmysle súčasného geomorfologického členenia ide o Košickú kotlinu a Šarišskú vrchovinu resp. Spišsko-šarišské medzihorie. Na východe sa k týmto kontrastným územiám pripájajú Slanské vrchy. Tieto geomorfologické podmienky, ovplyvňujúce ďalšie fyzickogeografické faktory mali značný vplyv pri výbere územia pre osídlenie už v mladšom paleolite, vznik trvalých sídelných foriem, spojených s najstarším obdobím slovanského osídlenia v Karpatskej kotline a na ich postupnú transformáciu na mesto, datovanú od 12. storočia. Pre rozvoj Prešova ako prirodzeného obchodného a remeselného centra znamenala bránová poloha výrazný polohový potenciál pre rozvoj obchodu, založenom na výmene surovín a produktov z rozličných hospodárskych oblastí. Košická kotlina disponuje priaznivými klimatickými a pôdnymi podmienkami pre rozvoj poľnohospodárstva. Morfologicky výrazné povrchové tvary v jej severnej obrube a prevažne južná sklonitosť územia priaznivo ovplyvnili klímu Prešova a jeho okolia. V tejto súvislosti treba spomenúť aj vplyv ústia viacerých dolín pozdĺž Torysy a jej prítokov, ktoré sa sem tiahnu z horného Šariša. Tieto doliny sa stali prirodzenou trasou pre budovanie ciest, ktorých križovatka vznikla neďaleko Prešova (pozri mapu 1).

Takto sa pri vzniku a vývoji Prešova výrazne uplatnila priaznivá dopravná poloha. Cez dnešný Prešov a jeho blízke okolie viedli dôležité cesty už v praveku, ktoré sa prevažne opierali o údolia riek. Spomína sa najmä cesta údolím Torysy a Popradu, ktorá spájala Karpatskú kotlinu a oblasť severne od Karpát. Podobné trasy viedli dolinami Tople a Ondavy a pravdepodobne existovalo aj spojenie



Mapa 1. Dopravná a bránová poloha Prešova

Mape 1. Communication and Gate position of Prešov

údolia Torysy a Tople cez dnešné Kapušany (Sedlák, I. a kol., 1965). Tieto cesty si zachovali svoj význam až do stredoveku.

Prešov teda vznikol na križovatke starých vojensko-obchodných ciest, ktoré viedli na juh do Košíc a Potisia, na západ cez Branisko na Spiš, na severozápad

údolím Torysy do Krakova a Poľska, na severovýchod dolinou Sekčova do Bardejova a Haliče a napokon tiež vetvou od Kapušian do doliny Tople na Zemplín, odkiaľ sa dalo dostať cez terajší Duklianský priesmyk do Haliče. Táto dopravná uzlová poloha výrazne ovplyvnila funkciu Prešova ako obchodného centra, sprostredkovateľa diaľkového obchodu s Poľskom, Potisím a Sedmohradskom. Križovatka významných obchodných ciest ovplyvnila aj osídlenie tohto územia nemeckými kolonistami, ktorých aktivita sa zameriavala na rozvoj obchodu a remesiel.

Táto priaznivá geografická poloha vytvorila predpoklady pre dynamický rozvoj Prešova, ktorý získaval postupne popredné postavenie medzi okolitými sídlami na tomto dopravne a strategicky exponovanom území v rámci Uhorska. Jeho význam pre uhorský štát zvýrazňovali viaceré hrady, ktoré boli postavené na okolitých vrchoch (v okruhu 20 kilometrov to boli hrady Šovár, Bodoň, Brestov, Kysak, Obišovce, Sokol, Lipovce, Kapušiansky hrad, Radvanovce, Medzianky, Zbojnícky hrad a Šarišský hrad, Uličný, F., 1990).

O. Bašovský (1963) zdôrazňuje polohu Prešova v „osovej zóne“ východného Slovenska, prebiehajúcej z Košickej kotliny cez údolie Torysy, Popradskú a Hornádsku kotlinu. Tu ležali najvýznamnejšie obchodné a remeselnícke centrá celého regiónu východného Slovenska (Košice, Prešov, Sabinov, Kežmarok, Levoča), okrem Bardejova a banských miest v Slovenskom rudohorí. Polohový potenciál, čerpajúci z polohy na významných tranzitných trasách, umožňoval rozvoj týchto miest, ktoré z neho profitovali počas celého obdobia stredoveku.

Rovnako Prešov počas celého obdobia prosperity, ktoré trvalo do 17. storočia, výrazne čerpal zo svojej geografickej polohy, ktorá pozitívne vplývala na rozvoj remeselníckych a obchodno-trhových tradícií. Na ne nadväzovalo získanie viacerých privilégií, a to najmä práva skladu (v roku 1538), ale tiež presun administratívneho centra Šarišskej stolice z neďalekého Šarišského hradu do Prešova (v roku 1647). V 16. a 17. storočí bol Prešov z hospodárskeho hľadiska rovnocenným partnerom významných slovenských miest.

Hospodársky úpadok mesta, ktorý začal už v priebehu 17. storočia, bol zapríčinený viacerými historickými udalosťami, a to najmä tureckým vpádom do Karpatskej kotliny, vnútornými bojmi o moc v Uhorsku, ako aj protihabsburskými povstaniami. Priamy vplyv na nepriaznivý vývoj mala aj geografická poloha: Prešov ležal v oblasti mocenských bojov a bol jedným z jadier protihabsburského odboja. Nepriaznivý vplyv mala aj politická nestabilita v južnej časti zázemia prešovského tranzitného obchodu (v Potisí a v Sedmohradsku) po tureckom vpáde. Severojužné priestorové väzby v strednej Európe, ktoré pozitívne ovplyvňovali rozvoj Prešova, boli oslabené aj objavením Ameriky a postupnou transformáciou hlavných dopravných smerov na európskom kontinente, naväzujúcich na zaoceánsky obchod. Hospodárska základňa Prešova sa konsolidovala až na konci 18. storočia.

Výrazným zásahom do geografickej polohy a tým aj do hospodárskeho vývoja mesta bola výstavba železníc v Uhorsku. Ako píše J. Hromádka (1943), „prvé železničné trate, ktoré sa potom stali hlavnými traťami, sa odchýlili od starých

ciest, čo malo neblahý vplyv na mestá tu položené. Zakrpateli, kým bývalé mestecká sa zásluhou železnice povzniesli. Týmto zmenami vznikli zaujímavé dvojice miest s rozličným vývinom: Poprad získava proti Kežmarku, Spišská Nová Ves proti Levoči, Košice poškodili Prešov.“

Košicko-bohumínska železničná trať, vybudovaná v rokoch 1869 až 1872, viedla mimo Prešova. Mesto bolo na ňu napojené v roku 1870 a postupne sa stalo železničným uzlom vybudovaním trati do Plavča a Tarnova (v roku 1873) a do Bardejova (v roku 1893). Jeho význam sa zvýšil v roku 1943 sprevádzkovaním železnice z Kapušian do Strážskeho. Hoci Prešov neležal na hlavnej železničnej trati, dopravná poloha mesta sa koncom 19. storočia nepochybne zlepšila, čo pozitívne ovplyvnilo aj humánnogeografický polohový potenciál mesta. Paradoxne to nemalo pozitívny vplyv na jeho hospodársky rozvoj. Príčinou bol zvýšený prílev lacných továrenských výrobkov, dopravovaných železnicou. Nedostatočný rozvoj priemyslu v meste v tomto období možno okrem toho odôvodniť aj periférnou polohou Prešova v kontexte Rakúsko-Uhorska a tiež nízkym stupňom rozvoja podnikateľských aktivít prešovských obyvateľov. Napriek tomu sa budovaniu železníc pripisoval značný význam pre budúci rozvoj mesta. Miestni podnikatelia podporovali viaceré nerealizované projekty železničných tratí (do Zborova, Krompách, Margecian resp. na Zemplín), vybudovaním ktorých si mal Prešov upevniť a rozšíriť trhové zázemie.

Prešov vstúpil do 20. storočia v čase svojej hospodárskej stagnácie, ktorá pokračovala aj počas trvania medzivojnovkej Československej republiky. Po skončení prvej svetovej vojny bol Prešov centrom dvoch protičeskoslovenských vystúpení (separatistický pokus V. Dvorcsáka resp. vyhlásenie Slovenskej republiky rád). Vo vymedzení hraníc nového štátu sa Prešov ocitol v nevýhodnej humánno-geografickej polohe. Hlavné dopravné línie Československej republiky viedli v súlade s tvarom jej územia západovýchodným smerom. Severovýchodné dopravné línie, ktoré boli prioritným faktorom rozvoja mesta, stratili svoj význam najmä vznikom nových politických hraníc s Poľskom a Maďarskom. Vzťahy s týmito štátmi boli v medzivojnovom období pomerne napäté, čo sťažovalo obchodnú výmenu v tomto smere. Prešov sa tak ocitol v periférnom postavení, pretože výkonná dopravná spojnica s centrálnymi a hospodársky rozvinutými časťami štátu (košicko-bohumínska železnica) sa mestu vyhýbala.

Význam Prešova vzrástol až počas vojnovkej Slovenskej republiky. Mesto sa stalo najvýraznejším centrom východnej časti štátu a po viedenskej arbitráži v roku 1938 prevzalo funkcie Košíc. Odrazilo sa to na lokalizácii významných správnych ako aj spoločensko-kultúrnych inštitúcií. Prešov sa stal sídlom Šarišsko-zemplínskej župy, zaberajúcej podstatnú časť východného Slovenska. Napriek tomu nedošlo k výraznejšiemu hospodárskemu rozvoju mesta.

Nová politická orientácia československého štátu po oslobodení prispela k zlepšeniu geografickej polohy mesta. Úzke vzťahy so Sovietskym zväzom transformovali periférny význam východného Slovenska na jeden z kľúčových regiónov Československa, ležiaci na spojnici politického a ekonomického centra štátu s jeho najvýznamnejším zahraničným politickým a hospodárskym partnerom. Odrazilo

sa to aj na vývoji Prešova. Získaný humánnogeografický polohový potenciál mesta sa odrazil na jeho sociálno-ekonomickom rozvoji. V meste a v jeho blízkom okolí (Veľký Šariš) boli vybudované nové priemyselné závody, značný rozvoj zaznamenali aj terciárne aktivity (vysoké školstvo). V meste bola realizovaná rozsiahla bytová výstavba, pričom sa jeho intravilán intenzívne rozširoval najmä severným (pravý breh Torysy) a východným smerom (ľavý breh Sekčova). Tento vývoj sa odrazil na prudkom raste počtu obyvateľov mesta. V roku 1950 mal Prešov 28 728 obyvateľov, kým v roku 1991 už 87 765 obyvateľov a stal sa tretím najväčším mestom na Slovensku. Prešov bol prirodzeným centrom severovýchodného Slovenska a túto funkciu nestratil ani po územno-správnej reorganizácii v roku 1960, keď prestal byť sídlom kraja.

PROGNÓZA VÝVOJA HUMÁNNOGEOGRAFICKÉHO POLOHOVÉHO POTENCIÁLU PREŠOVA

Vývoj u nás po roku 1989 nepochybne ovplyvnil a ovplyvňuje humánnogeografickú polohu mesta a tým aj jeho humánnogeografický polohový potenciál. Proklamovaná orientácia Slovenska na integráciu do európskych štruktúr (Európska únia), zintenzívnenie ekonomických kontaktov so západoeurópskymi krajinami bude vplývať aj na formovanie regionálnej štruktúry Slovenska. Zároveň však zostanú zachované aj väzby východným smerom – na Ukrajinu a Rusko. Na rozvoji východoslovenského regiónu a tým aj Prešova sa tieto faktory odrazia v blízkej budúcnosti.

J. Musil (1992) v súvislosti s ďalším vývojom v postkomunistických krajinách strednej Európy predpokladá, že „mestá, ležiace v západných častiach krajín a na dopravných trasách, vedúcich na západ, porastú rýchlejšie, než tie, ktoré ležia vo východných regiónoch.“ V kontexte s týmto tvrdením možno predpokladať rýchly rozvoj miest v západnej časti Slovenska, najmä Bratislavy (Korec, P., Galasová, S., 1994). Pre východné Slovensko, ako aj Prešov, by sa rozvojovým stimulom mohla stať tranzitná poloha medzi východnou a západnou Európou.

Prešov leží v regióne, kde počas histórie prevládala severojužný smer pohybu. Bolo to dané geomorfológiou (údolie Torysy a Košická kotlina), čo sa odrazilo nielen v orientácii hlavných komunikácií a na konfigurácii tranzitného obchodu, ale tiež v smere sídelnej osi, prebiehajúcej od severu na juh. Takto boli orientované aj brány stredovekého opevneného Prešova. Hlavnou osou mesta bola stará obchodná cesta z Košíc cez Prešov na Sabinov a Plaveč do Poľska, na ktorej sa vyvinulo aj vretenovité námestie.

Dominancia severojužného smeru bola po prvej svetovej vojne utlmená vznikom nových politických hraníc a napätými vzťahmi so susednými štátmi. Jeho význam sa nepodarilo obnoviť ani po druhej svetovej vojne napriek zmeneným politickým podmienkam a ekonomickej integrácii Československa a susedných štátov v rámci Rady vzájomnej hospodárskej pomoci.

S renesanciou severojužného komunikačného smeru môže byť spojený aj rozvoj Prešova v ďalších desaťročiach. Podmienkou je modernizácia týchto komunikácií:

už uskutočnená elektrifikácia železničnej trate do Plavča a do Poľska a rekonštrukcia cestných komunikácií v návaznosti na vybudovanú diaľnicu Prešov – Košice. Značný vplyv na túto alternatívu bude mať napochybne vývin v tejto časti Európy v súvislosti s integráciou Maďarska, Poľska a Slovenska do Európskej únie, resp. zefektívnením spolupráce v rámci CEFTA.

Smer západ – východ je z hľadiska Prešova dimenzovaný polohou mimo hlavnej železničnej trate, vedúcej cez Kysak a Košice. Popri jej význame je západovýchodné komunikačné prepojenie cez Prešov iba druhoradé a nekompaktné. Zdá sa, že aj v tejto perspektíve získajú viac Košice, ležiace na križovatke oboch smerov, najmä po zamýšľanom posilnení významu prepojenia od západu na východ cez juhoslovenské kotliny.

Určité rozvojové možnosti by pre Prešov poskytoval rozvoj cezhraničnej spolupráce, či už v inštitucionalizovanej podobe (Euroregión Karpaty) alebo cestou bilaterálnych dohôd (najmä s Poľskom a Ukrajinou). Pre takúto zmluvu je však nevyhnutná priaznivá politická atmosféra.

ZÁVER

V príspevku sme sa pokúsili načrtnúť základné hodnotenie vývoja humánno-geografického polohového potenciálu Prešova. Štúdia teda nemá aspiráciu na úplnú a vyčerpávajúcu analýzu tejto problematiky. Získané poznatky možno zhrnúť do nasledovných záverov:

V období hospodárskej prosperity mesta (do 17. storočia) jeho humánno-geografický polohový potenciál výrazne ovplyvňovali najmä:

- bránový charakter polohy na rozhraní dvoch odlišných fyzicko-geografických celkov a
- priaznivá dopravná poloha mesta na križovatke významných dopravných ciest.

Tieto faktory našli odraz v rozvoji remeselných a obchodno-trhových aktivít, následne pozitívne vplývali na rast mesta, získanie privilégií a neskôr aj významnej administratívnej funkcie (sídlo stolice).

Obdobie hospodárskeho úpadku a neskôr stagnácie (od 17. storočia do polovice 20. storočia) spôsobili viaceré faktory, negatívne ovplyvňujúce humánno-geografický polohový potenciál mesta. Šlo najmä o zoslabenie významu severojužných väzieb, ktoré vytvárali od vzniku určujúci predpoklad jeho rozvoja. Okrem toho sa Prešov v rámci habsburskej monarchie dostal do periférnej polohy, ktorú pozitívne neovplyvnilo ani napojenie na železničnú sieť v druhej polovici 19. storočia. Rozpad Rakúsko-Uhorska a vznik Československej republiky a nových hraníc iba zdôraznili periférnu polohu mesta a podstatné obmedzenie významu severojužných dopravných línii.

Rozvoj mesta po roku 1945 súvisel s posilnením jeho humánno-geografického polohového potenciálu v súvislosti s rastom významu východného Slovenska ako kontaktného regiónu s najvýznamnejším politickým a hospodárskym partnerom Československa. V kontexte industrializácie východoslovenského regiónu zaznamenal hospodársky rozvoj i Prešov, čo sa odrazilo aj na prudkom raste počtu jeho obyvateľov, roziahlej bytovej výstavbe a rozvoji terciárnych aktivít.

Zmeny po roku 1989 ovplyvnili a budú ovplyvňovať humánnogeografický polohový potenciál Prešova. Pozitívny vplyv v tomto kontexte pripisujeme renesancii významu severojužného komunikačného smeru v návaznosti na integráciu Slovenska a susedných postkomunistických štátov do západoeurópskych štruktúr (EÚ) resp. na zintenzívnenie spolupráce v regionálnom meradle (CEFTA, cezhraničná spolupráca).

Problematika posúdenia humánnogeografického potenciálu v kontexte rozvoja Prešova môže byť predmetom širších diskusií, a to ako v jeho historických dimenziách, tak aj v perspektíve vývinu v budúcnosti.

Literatúra:

1. BAŠOVSKÝ, O. (1963): Genéza, funkcie a perspektívy miest Východoslovenského kraja. Acta GGUC, Geographica Nr.6, Bratislava.
2. BUČEK, J. (1995): Mesto, štát a územie. Acta FRNUC, Geographica Nr. 36, Bratislava.
3. HOCHMUTH, Z., LACOVÁ, A., MATLOVIČ, R. (1994): Vlastiveda Prešova. Prešov.
4. HROMÁDKA, J. (1943): Všeobecný zemepis Slovenska. Bratislava.
5. KOREC, P., GALASOVÁ, S. (1994): Geografická poloha Bratislavy v nových hospodárskych podmienkach. Geografický časopis, 46, 1.
6. MATLOVIČ, R. (1990): Príspevok k historickej geografii Prešova. Spravodaj VoSGS XVIII.-XIX. Prešov.
7. MENCL, V. (1938): Středověká města na Slovensku. Bratislava.
8. MIHÁLY, M., KARNIŠ, J. (1971): Geografia Prešova. Problémy geografického výskumu. Bratislava.
9. MLÁDEK, J., BAŠOVSKÝ, O. (1989): Geografia obyvateľstva a sídiel. Bratislava.
10. MUSIL, J. (1992): Změny městských systémů v postkomunistických společnostech střední Evropy. Sociologický časopis, 28, 6.
11. SEDLÁK, I. A KOL. (1965): Dejiny Prešova I, II. Košice.
12. ULÍČNÝ, F. (1990): Dejiny osídlenia Šariša. Košice.
13. URBANOVÁ, N. (1986): Prešov. Pamiatková rezervácia. Bratislava.
14. VOTRUBEC, C. (1980): Lidská sídla, jejich typy a rozšíření ve světě. Praha.

Práca vznikla v rámci grantového projektu VEGA:

Transformácia priestorovej štruktúry urbánnej krajiny Prešova ako výsledok celospoločenských zmien v ostatnom decéniu.

Vedúca projektu: Doc. RNDr. Eva Michaeli, CSc.

**PREŠOV'S POSITIONAL POTENTIAL FROM THE POINT OF VIEW
OF HUMAN GEOGRAPHY AND IN HISTORICAL
AND GEOGRAPHICAL CONTEXT**

Robert IŠTOK

Summary

The position of the city represents an important settlement sign in urban geography. The objective analysis of the city's position enables the author to analyze the demographic and economic development of the city in relation to its environment. Evaluation of the human-geographic positional potential of the city is closely connected with the analysis of the city's position. The term positional potential refers to the socio-economic development of the city influenced by its location.

During the period of transformation of socio-political and economic structures a growing interest of geographers in the analysis of the city's position and their positional potential can be observed. This happens in Slovakia, too. This study deals with the issues of the positional potential of the city of Prešov from the human geography point of view. The emphasis is on the city's historical context, current situation and perspectives.

Several factors related to its geographic position have played a crucial role at the establishment of Prešov and its transformation into a city. It was especially its geographical position on the border of the basin and the mountains (so-called „gate position“), which have influenced the transformation of Prešov into a centre of bussiness and crafts. The city has also had a very advantageous transportation position – as the important crossroads. These positive factors have influenced the development of the city which had been rapidly developing untill the turn of the 17th and 18th centuries. After the period of stagnation and decline, the human geographic potential of the city improved since Prešov became connected with the main railway route. In the period between the wars (1918-1939), Prešov lost its important position since the importance of the north-south communication routes was diminished. The city gained its importance during the period of the Slovak State (1939-1945). It was because it has taken some functions of the city of Košice as the centre of the eastern part of the country. Political orientation of Czechoslovakia after 1945 has contributed to the improvement to the geographic position of the city. This positional of the city has positively influenced the development of its industry and terciary education.

Human geographic positional potential of the city of Prešov was perspective of the city can be seen in the context with the bussiness contacts with Ukraine and Russia. It will also be influenced by the growing importance of the north-south communication routes. International cooperation represents further possibilities for the development of the city of Prešov, too.

Recenzenti: Doc. RNDr. Pavol Korec, CSc.
RNDr. René Matlovič, PhD.