

ROUTE 66 KAO TURISTIČKA ATRAKCIJA

Zorica, Iva

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:771555>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
EKONOMSKI FAKULTET-ZAGREB
PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ
ODJEL POSLOVNA EKONOMIJA**

Iva Zorica

„ROUTE 66 KAO TURISTIČKA ATRAKCIJA“

Završni rad

Zagreb, 2021.

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
EKONOMSKI FAKULTET-ZAGREB
PREDDIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ
ODJEL POSLOVNA EKONOMIJA**

„ROUTE 66 KAO TURISTIČKA ATRAKCIJA“

Završni rad

Kolegij: Poslovanje poduzeća u putničkom prijevozu

Mentor: doc.dr.sc. Petra Barišić

Student: Iva Zorica

JMBAG autora: 0067577079

Zagreb, 2021.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. PREDMET I CILJ RADA	2
1.2. STRUKTURA RADA	3
2. TURISTIČKE ATRAKCIJE	4
2.1. TURISTIČKE ATRAKCIJE I ODRŽIVI TURIZAM	4
2.2. KULTURNO-POVIJESNE TURISTIČKE ATRAKCIJE	6
3. POVIJESNI PREGLED ROUTE 66	8
3.1 ZAŠTO ROUTE 66?	9
3.2. ROUTE 66 I NACIONALNI REGISTAR POVIJESNIH MJESTA	11
3.3. OTAC ROUTE 66	12
4. OBLIKOVANJE KORIDORA ROUTE 66	15
4.1. ROUTE 66 U VRIJEME VELIKE GOSPODARSKE KRIZE	21
4.2. ROUTE 66 U RATNOJ I I POSLIJERATNOJ AMERICI	25
4.3. RAZVIJANJE POSLOVA CESTOM U PORASTU I HOTEL ALBERTAS	27
4.4. ZAMJENA ROUTE 66	31
4.5. RETROSPEKTIVA ROUTE 66	35
5. TURISTIČKI POTENCIJAL I ZANIMLJIVOSTI ROUTE 66	39
5.1. ZAŠTO PUTOVATI ROUTE-OM 66?	40
5.2. NEOBIČNE ATRAKCIJE UZ CESTU	43
6. POZNATI UGOSTITELJSKI OBJEKTI NA ROUTE 66	48
6.1. PRIRODNE ZNAMENITOSTI NA ROUTE 66	50
6.2. MISTIČNE RUŠEVINE NA ROUTE 66	51
6.3. KULTUROLOŠKI STEREOTIPI ROUTE 66	52
7. PRIMJER PAKET ARANŽMANA „DOŽIVITE CESTU ROUTE 66“	54
8. ZAKLJUČAK	59
LITERATURA	61

Ime i prezime studenta/ice

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____

(vrsta rada)

isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Student/ica:

U Zagrebu, _____

(potpis)

1. UVOD

Tema rada je *Route 66*¹ kao turistička atrakcija. Turizam, prema Tomljenović (2001) je skup pojava koje proizlaze iz boravka ljudi u mjestima izvan njihovog prebivališta. Takvi odnosi i pojave rezultat su čovjekovih aktivnosti vezanih za promatranje, doživljavanje i komunikaciju u prirodnim i sociokulturnim prostorima. Turističke atrakcije, prema Čavlek et al. (2011) definiramo kao sva sredstva koja se mogu privesti nekoj korisnoj svrsi u turizmu, pri čemu ti resursi moraju imati visok stupanj privlačnosti kako bi svojim karakteristikama privukli određeni segment turističke potražnje koji se naglašava kao temeljno obilježje turističkih resursa. S druge strane neophodno je naglasiti da su turističke atrakcije glavni resurs na kojem se razvija turizam, jer bez turističkih atrakcija ne bi bilo turizma, ali bez turizma ne bi bilo ni turističkih atrakcija.

Atrakcije, nisu neiscrpne i podložne se degradaciji i nestanku. Jasno je kakve su posljedice za turističku destinaciju slijedom uništenja ili nestanka atrakcije. Bez atrakcija, prirodnih ili stvorenih od strane čovjeka nema turizma, stoga je od izuzetne važnosti racionalno i održivo upravljati te pomno planirati slijed turističkog razvoja. Kultura u užem smislu podrazumijeva sve oblike ljudskog izražavanja pomoću kojih čovjek prezentira svoje iskustvo, ideje i viđenje. Prema navedenom kultura je prostor, objekti, ljudi i aktivnosti koje imaju svojstva obogaćivanja čovjekove osobnosti, širenja vidika, podizanja opće kulturne razine i razvijanja komunikacije.

Turizam kulturne baštine, navodi Jelinčić (2008) odnosi se na sve što turistička destinacija, država ili grad ima zanimljivo i čini je različitom, bilo to umjetnost, kultura, povijest ili sve zajedno. Kulturni turizam, prema definiciji Svjetske turističke organizacije (*WTO*)² je kretanje ljudi zbog osnovnih kulturnih motivacija, poput studijskih tura, umjetničkih i kulturnih tura, putovanja na festivale i druge kulturne događaje, obilazak povijesnih predjela i spomenika, putovanja zbog učenja prirode, folkloru ili umjetnosti te hodočašća. U tom se turizmu zadovoljavaju potrebe za različitim kulturnim iskustvom i traženjem mogućnosti za

¹ Route 66 ili Majka cesta, dužine 3.939 km prolazi kroz tri vremenske zone i nekada je bila glavna cesta ili žila kucavica Amerike, dostupno na: <https://www.putoholicari.rtl.hr/route-66-prica-o-pravoju-americi-23020/> (05.04.2021.)

² Svjetska turistička organizacija (akr.od engl. *World Tourism Organization*) je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda osnovana s ciljem praćenja, reguliranja i razvijanja turizma u svijetu, dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocsImages//arhiva//UNWTO_info.pdf (05.04.2021.)

povećanjem kulturne razine, znanja, iskustva i susreta. Američka autocesta 66 ili *Route 66*³ ne postoji ni na jednoj modernoj karti, a izgradila je Ameriku. Generacije Amerikanaca tom cestom putovali su u bolju budućnost, a danas njome uglavnom voze oni koji tragaju za boljom prošlosti. To je jedina autocesta koja je stekla status američke kulturne ikone te je poznata u cijelom svijetu. Prema Caton i Santos (2007) cesta je inspirirala bezbroj umjetnika, slikara i pjevača, od Nat King Colea do Rolling Stonesa i Depeche Moda te zauzima važno mjesto u djelima književnika Jacka Kerouca i John Steinbecka.

Ruta 66 službeno je uspostavljena 1926. godine te se protezala od Chicaga do Los Angelesa, prolazeći kroz države Illinois, Missouri, Kansas, Oklahomu, Texas, New Mexico, Arizonu i Californiju postajući prvi svezemenski put od srednjeg zapada do zapadne obale sa otvaranjem jugozapadu put migrantima, vojnicima i turistima koji žele putovati automobilima, ističu Caton i Santos (2007). Danas, budući se neki segmenti ceste ruše zbog zanemarivanja, ruta 66 prima na tisuće turista iz cijelog svijeta. Cesta je naglašeno šarena sa raznim primjerima neobične Amerike, uključujući lokalne motele i restorane, muzeje, suvenirnice i druge razne zanimljivosti uključujući osebujne reklamne i arhitektonske motive. Putujući prvom cestom koja je povezala američki istok i zapad može se upoznati i „ona druga“ Amerika s miljama i miljama krajolika od kojeg zastaje dah, bez ljudi koji su novim cestama otišli za boljim životom.

1.1. PREDMET I CILJ RADA

Predmet istraživanja ovog rada odnosi se na istraživanje rute 66 kao turističke atrakcije te njene povijesne važnosti za Ameriku. U radu će se analizirati turističke atrakcije kao pojam, te istražiti važnost kulturnog turizma za turističku destinaciju na primjeru rute 66. Dodatna pozornost će se posvetiti povijesnom pregledu rute 66, turističkom razvoju rute, turističkom potencijalu i zanimljivostima te poznatim ugostiteljskim objektima na ruti. Na primjeru paket aranžmana prezentirati će se sami doživljaj živopisne ceste. Cilj rada obuhvaća istraživanje važnosti turističkih atrakcija i kulturnog nasljeđa za turističku destinaciju na primjeru rute 66, te njen povijesni značaj za razvoj kulturnog turizma i potencijala same turističke destinacije.

³ U daljnjem tekstu ruta 66.

1.2. STRUKTURA RADA

U prvom poglavlju turističke atrakcije, objašnjen je pojam atrakcije, važnost kulturno-povijesnih atrakcija u turizmu s naglaskom da su turističke atrakcije temeljni resurs svake turističke ponude koji određuje uvjete i strukturu njene turističke ponude te generalno razvoja turizma uopće. Opisane su kulturno povijesne atrakcije sa posebnim naglaskom na materijalnu i nematerijalnu kulturnu baštinu te održivo upravljanje kulturnim resursima.

U drugom poglavlju, povijesni pregled Route 66, dat je pregled razvoja i nastanka rute 66, opis rute u Nacionalni registar povijesnih mjesta te opis samog nastanka stvaranja rute 66 i početak izgradnje ceste.

Poglavlje oblikovanje koridora Route 66, opisuje probleme rute 66 i lokalnih zajednica za vrijeme velike depresije i gospodarske krize, zatim za vrijeme Drugog svjetskog rata, odnosno o cvjetanju rute 66 u postratnom razdoblju. Također, u ovom poglavlju biti će opisani poslovi koji su se postupno počeli razvijati uz cestu, nastanku raznih ugostiteljskih i smještajnih objekata duž rute te trenutka kada je Kongres oslućio zamjeniti rutu 66 drugim cestama te će se prikazati retrospektiva rute 66 od njenog nastanka do zamjene u osamdesetim godinama prošlog stoljeća.

Šesto poglavlje turistički potencijal i zanimljivosti Route 66, objašnjava zbog čega se turisti i putnici odlučuju za putovanje rutom 66 te opisuje neobične atrakcije uz cestu.

U sedmom poglavlju poznati ugostiteljski objekti na Route 66, dat je pregled prirodnih znamenitosti na ruti 66, zatim pregled mističnih ruševina i ostaci gradova i djelatnosti na nekadašnjoj ruti 66 te opisani kulturološki stereotipi vezani za samu rutu.

Zadnje, osmo poglavlje primjer paket aranžmana „Doživite cestu Route 66“ opisan je primjer putovanja duž rute 66 od Chicaga do Los Angelesa u 17 dana.

2. TURISTIČKE ATRAKCIJE

Uspoređujući se sa ostalim privrednim sektorima, prema Jelinčić (2008) turizam bez sumnje ima veliki značaj, budući ne samo da donosi profit, već je za mnoge zemlje izvozni proizvod, generator zapošljavanja i stvaranja novih radnih mjesta i nesumljivo zadire u socijalni, psihološki, ekološki i kulturni aspekt života. Navedene pojave rezultat su čovjekovih aktivnosti vezane za promatranje, doživljavanje i komunikaciju u prirodnim i sociokulturnim prostorima. Nephodno je spomenuti i pojam održivog turizma jer sam po sebi turizam je multidimenzionalna aktivnost koja uključuje čitav niz pojedinaca, poslova, organizacija i lokaliteta koji su međusobno povezani kako bi svojim klijentima ponudili iskustvo putovanja. Uključuje različite sektore poput atrakcija, aviokompanija, hotele, putničke agencije i operatore, kongrese i slično.

2.1. TURISTIČKE ATRAKCIJE I ODRŽIVI TURIZAM

Prema definiciji Svjetske zdravstvene turističke organizacije, *UNWTO*⁴ (1998) održivi turizam podrazumijeva upravljanje resursima ostvarajući ekonomske, socijalne i estetske potrebe na način da se poštuje kulturološki integritet, osnovni ekološki procesi, biološka raznolikost i sustavi na kojima se temelji život, stvara dobrobit i blagostanje cjelokupnoj populaciji, uzimajući u obzir potrebe i turista i domaćina. Prema Vujiću (2005) postoje četiri principa na kojima se zasniva koncept održivog turizma, a to su: ekološka, ekonomska, društvena i tehnološka održivost. Ekološka održivost jamči usklađenost razvoja s očuvanjem i održavanjem osnovnih ekoloških procesa, biološke raznolikosti i bioloških resursa.

Društvena održivost jamči usklađenost razvoja s očuvanjem kulture i sustava vrijednosti ljudi na koje taj razvoj utječe te trajno održavanje i isticanje identiteta lokalne zajednice. Ekonomska održivost se zasniva na ekonomski učinkovitom razvoju i upravljanju resursima na način da se resursi mogu koristiti, za sadašnje i buduće generacije. Primjena koncepta održivog razvoja, prema Čavlek i at al. (2011) je sociopolitički izazov u kojem različiti interesi i vrijednosti određuju značenje održivog razvoja i stvaraju put implementaciji kriterija održivog razvoja. Prema Kušen (2002) turističke atrakcije temeljni su resurs svake turističke ponude koji određuje uvjete i strukturu njene turističke ponude te generalno razvoja turizma uopće. Njihova

⁴ Svjetska turistička organizacija (akr. od engl. *World Tourism Organization*) je specijalizirana agencija Ujedinjenih naroda osnovana s ciljem praćenja, reguliranja i razvijanja turizma u svijetu. Vodeća je međunarodna organizacija u području putovanja i turizma., dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocsImages//arhiva//UNWTO_info.pdf (11.04.2021.)

bit određena je turističkim potrebama, motivima i aktivnostima, bez obzira da li su dio nekog prostora ili je njihova pojavnost strogo prostorno određena. Iz navedenog razloga razvoj turizma poglavito ovisi o identifikaciji, zaštiti i valorizaciji turističkih atrakcija u turističkoj destinaciji. Što je bogatstvo resursa raznovrsnije, veće su mogućnosti kvalitete proizvodnje dobara odnosno pružanja usluga. Činjenica je da danas u svijetu postoji veliki broj zemalja koje su bogate raznovrсноšću resursa, ali se njima zbog nepovoljnih tendencija u razvitku, nedostatka stručnog osoblja, neodgovarajuće tehnologije, nedostatnih sredstava za investiranje ne koriste adekvatno. S druge strane, veliki broj zemalja oskudijeva u zalihama prirodnih resursa, ali primjenom znanja, tehnologije i kapitala ostvaruju veliku i kvalitetnu proizvodnju proizvoda i pružanja usluga uvozeći neophodne prirodne resurse iz zemalja koje njima obiluju.

Neosporna je činjenica, prema Čavlek at al. (2011) da su danas zbog velike proizvodnje zaliha mnogi resursi pred iscrpljenjem, odnosno zalihe najtraženijih resursa vrlo su ograničene. Zbog toga, već danas se upotrebljavaju mnoge zamjenske, umjetne sirovine u proizvodnji dobara, odnosno umjetno se stvaraju sadržaji u pružanju usluga, poput umjetnih otoka, vodenih parkova i slično. Prema Richards (1997) turistička bi atrakcija, ako želi ostvariti očekivanja posjetitelja, trebala stvarati dojam ponude kulturne i rekreativne avanture. Pod pojmom turističkih atrakcija podrazumijevaju se sva prirodna i društvena dobra koja se mogu turistički valorizirati, odnosno sve pojave, objekti i događaji koje posjetitelji obilaze tijekom svog boravka u turističkoj destinaciji navodi Čavlek at al. (2011).

Budući da se razvoj turizma temelji na masovnosti turističkih kretanja u okviru kojih se velikim intenzitetom iskorištavaju prirodni i društveni resursi, osobito izgradnjom prometne infrastrukture i turističkih receptivnih kapaciteta dodatno se narušava i degradira određeni prostor. Stoga je izuzetno važno planirati određene mjere i postupke zaštite turističkog prostora, poglavito u ekološkom kontekstu. U suprotnom, ukoliko se naruše temeljna obilježja resursa, ne samo da će se smanjiti stupanj atraktivnosti, već će nestati turizma. Supstitucija izvornih atrakcija i pojava u autohtonom prostoru nije moguće, točnije umjetnim nadomještanjem nije moguće postići identičan stupanj atraktivnosti. Turistički resursi, navode Čavlek at al. (2011) prema postanku dijele se u dvije skupine: prirodne i društvene resurse. Prirodni resursi su ukupnost svih prirodno-zemljopisnih uvjeta koji mogu utjecati na proizvodnju te na ekonomski razvoj jedne zemlje. To su dobra koja nalazimo u našem okruženju, poput klime, planina, vode, flore i faune. Potrebno je naglasiti podjelu resursa na obnovljive (one koji se regeneriraju, primjerice voda) i neobnovljive resurse (oni koji se nepovratno troše, primjerice rudna bogatstva). Društvene resurse čini čovjek, stupanj obrazovanja populacije, kulturna baština,

kulturno-povijesni objekti i ustanove, urbanizacija i slično. Turizam iskorištava prirodne i društvene resurse za ispunjenje očekivanja turista. Prirodni resursi utječu na fiziološke funkcije čovjeka poput odmora ili oporavka, a društveni resursi ostavljaju trag na čovjeka, odnosno zadovoljavaju njegove kulturne potrebe.

2.2. KULTURNO-POVIJESNE TURISTIČKE ATRAKCIJE

Prema Jelinčić (2008) kultura uključuje duhovnu i materijalnu razinu, način života zajednice te njihov kontinuirani proces. Pojam kulturne baštine vezan je u pojam kulturnog turizma, kao jedan od najvažnijih resursa. Turizam i kultura prema Geić (2002) međusobno korespondiraju, a stupanj njihove ovisnosti ovisi o razini dostignutog stupnja kulturno-civilizacijskog razdoblja. U konvenciji za zaštitu svjetske kulturne i prirodne baštine (1972) baština je definirana: kulturna baština odnosi se na spomenike, skupine građevina i lokaliteta koji imaju povijesnu, estetsku, arheološku, zanastevnu, etnološku ili antropološku vrijednost. Kako je Konvencija na snazi još od navedene godine i nije se znatno mijenjala, a s vremenom je došlo do promjene u istraživanju baštine i *UNESCO*⁵ se prilagodio novim uvjetima te uvodi termin nematerijalne baštine⁶ (na 32. sjednici Generalne konferencije *UNESCO*-a prihvaća definiciju nematerijalne kulturne baštine koja postaje sastavni dio Konvencije).

Nematerijalna baština, navodi Jelinčić (2008) je kulturna baština koju nazivamo i živućom kulturnom baštinom te se manifestira u slijedećim domenama: usmena tradicija, izričaj i jezik, scenska umjetnost, društvena praksa, rituali i svečanosti, znanja i praksa o prirodi i svemiru i tradicijski obrti. Prenošenjem s generacije na generaciju zajednice ponovno stvaraju nematerijalnu kulturnu baštinu u suglasju sa okolinom u kojoj žive, u interakciji s prirodom te povijesnim uvjetima u kojima žive. Nematerijalna kulturna baština predstavlja identitet naroda i osigurava im kontinuitet življenja. Očuvanjem nematerijalne kulturne baštine promiče se i razvija kulturna raznolikost te ljudska kreativnost (*UNESCO Intangible Heritage* 2003). Kulturno-povijesni resursi podrazumijevaju sačuvane ostatke prošlih civilizacija i njihova tehnološka dostignuća, spomenike i objekte, urbanističke cjeline, umjetnička ostvarenja i drugo. Osnovni motiv zbog kojeg brojni turisti posjećuje navedene resurse je njihova razina umjetničke vrijednosti, povijesno značenje, estetske i druge vrijednosti (Čavlek et al. (2011).

⁵ UNESCO je specijalizirana agencija UN-a za intelektualna i etička pitanja na području obrazovanja, znanosti i kulture, osnovana 16. studenog 1945. godine. *UNESCO* čine 195 država članica i 10 pridruženih. Sjedište Organizacije je u Parizu. Aktivnosti Organizacije provode se i kroz šezdesetak ureda i instituta diljem svijeta, dostupno na: [https://min-kulture.gov.hr/unesco-16291/16291\(12.04.2021.\)](https://min-kulture.gov.hr/unesco-16291/16291(12.04.2021.))

⁶ U originalu „*Intangible Cultural Heritage*“ (nematerijalna kulturna baština).

Budući da su mnogi društveni objekti ili veće prostorne cjeline od iznimnog kulturnog i znanstvenog značaja, većina njih je pod zaštitom *UNESCO*-a, kako bi se sačuvala njihova izvornost na buduće generacije. Prema Jelinčić (2008) turizam kulturne baštine treba shvatiti kao sveobuhvatan pojam koji se ne odnosi samo na materijalne, odnosno izgrađene oblike oblike kulture, već uključuje i način života receptivne zajednice. Pojam održivog turizma nalazi plodno tlo upravo u kulturnom turizmu, jer u skladu sa trendovima u svjetskom turizmu, zadovoljava potrebe sadašnjih turista, turističkih destinacija i svih sudionika u turizmu, a istovremeno čuva i povećava potencijal za upotrebu turističkih resursa u budućnosti, bez ugrožavanja budućih generacija i njihovih potreba.

Kulturni turizam nije samo način uprihodovanja novih sredstava kroz turističku djelatnost, već ima i društvene, prostorne i kulturne utjecaje, o čemu posebno treba voditi računa prilikom planiranja. I na kraju, uloga Međunarodnih organizacija poput *UNESCO*-a, Europske unije, Svjetske turističke organizacije i sličnih, osobito je važna u postavljanju osnova za razvoj turizma kulturne baštine, jer navedene organizacije propisuju određena pravila i na taj način asistiraju u kreiranju državnih politika u području kulturnog turizma ili nude konkretnu financijsku pomoć.

3. POVIJESNI PREGLED ROUTE 66

Prema Dedek (2002) u studenom 1926. godine puštena je u promet cesta koja je povezivala daleka američka prostranstva od Chicaga prolazeći Kansasom, Missourijem, Oklahomom, Texasom, Novim Meksikom i Arizonom sve do sunčane Californije i Los Angelesa. Kad je otvorena, ruta 66 predstavljala je pravo čudo graditeljstva. Duljine od čak 3.940 kilometara, ta cesta je u tridesetim godinama prošlog stoljeća odigrala značajnu ulogu za američke obitelji koje su masovno zbog boljih uvjeta života selile na zapad. Ruta 66 mijenjala je tri vremenske zone, privikavala se na različite klime i pejzaže, utjecala na ljude koji su njome prolazili i mijenjala živote na njihovim putovanjima. Ruta 66 ili Majka cesta kako je amerikanci još zovu, bila je glavna ulica, arterija života Amerike. Ruta 66 prolazi kroz osam saveznih država, od istočne do zapadne obale. Put vodi od Chicaga u državi Illinois, kroz Springfield, St. Louis, Joplin, Tulsa, Oklahoma City, Amarillo, Albuquerque i Santa Fe, Gallup, Winonu, Flagstaff, Kingsman i Barstow, San Bernadino do Los Angelesa u Kaliforniji (slika 1).

Slika 1. Karta *Route 66*



Izvor: <https://www.britannica.com/topic/Route-66>, (15.04.2021.)

Iako je Ruta 66 službeno otvorena 1926. godine kada su Javne ceste pokrenule numerirani sustav autocesta u Sjedinjenim državama, cesta 66, prema Cassity (2004) bila je već korištena kao dio lokalne, državne i nacionalne cestovne mreže. Iako je sezala kroz već spomenute države, nije bila potpuno asfaltirana prije više od desetljeća nakon otvaranja. Mnogi trgovci na ruti tražili su spas za distribucijom svojih proizvoda i usluga, te je autocesta bila aktivno promovirana u svojim ranim godinama postojanja, osobito jer je bila vremenski prihvatljivija od ostalih cesta istok-zapad. Kako je cesta postajala sve prometnija u nacionalnom prometu, kolnici su unaprijeđeni i poboljšana im je infrastruktura Također, počela su nicati druga popratna poduzeća uz cestu poput benzinskih crpki, hrane i smještaja čineći u konačnici

putovanje znatno atraktivnijim. Sve više ljudi i turista putovalo je rutom 66 što je rezultiralo rastom javnih i privatnih poduzeća. Ruta 66, navodi Banić Grubišić (2011) tema je brojnih knjiga i pjesama, televizijskih emisija i marketinških aktivnosti. Popularna kultura autocestu je učinila besmrtnom, posebno roman *The Grapes of Wrath* iz 1939. godine, američkog nobelovca Johna Steinbecka. Radnja knjige bazirana je na preseljenju obitelji iz Oklahome na zapad u doba *Velike depresije*.⁷ Pjesma *Get your kicks On Route 66* koju je skladao 1946. Bobby Trouop i televizijska emisija *Route 66* koja se emitirala od 1960.-1964. godine. Logotip Rute 66 možemo vidjeti u cijelom svijetu, na raznim predmetima i u različitim kontekstima.⁸ U popularnoj mašti Route 66, navodi Carden (2006) je puno više od ceste, ona predstavlja ikonu pop kulture, određeni američki proizvod, povijest i kulturnu baštinu te sredstvo za prizivanje vizije slobode, pustolovine kroz otvorenu cestu i vremena kada je život bio jednostavniji.

3.1 ZAŠTO ROUTE 66?

Prema Bačelić Grgić (2015) Ruta 66 otvorena je 11. studenog 1926. godine i ove godine proslaviti će 95 godina postojanja. Rutu 66 zovu još i *Mother road* odnosno cesta majka, povezuje kako je već navedeno osam država od istoka do zapada Amerike. Službeno cesta je duga 3.940 kolometara (slika 2). U Chicagu u ulici Adams nalazi se znak koji obilježava početak Rute 66, a znak o završetku ceste nalazi se na plaži Santa Monica u Los Angelesu. Svojim otvaranjem cesta je postala žila kucavica države, povezujući istočni dio sa zapadnim dijelom države, donoseći prosperitet krajevima kroz koje je prolazila. Ruta 66 u vrijeme svog procvata bila je žila kucavica za tisuće prodavaonica, benzinskih postaja, hotela i motela koji su danas vrlo često samo muzejski eksponati i meta fotoaparata turista na cesti. Značaj ceste zorno prikazuje i citat iz knjige *U potrazi za Amerikom*⁹ (Geert Mak): „tisuće prašnjavih kamiona je 66-icom svakodnevno prevozilo sve i svašta: poljoprivredne strojeve iz Detroita za Houston, voće i povrće iz Sallinas Valleya za Chicago, obitelji iz Oklahome za Fresno, tenkove i vojnike

⁷ Velika depresija od 1929.-1933. godine bila je jedan od najznačajnijih događaja u američkoj ekonomskoj povijesti. Nijedna gospodarska kriza u mirnodopskim razdobljima modernoga doba prije ili poslije nje nije bila tako duboka. U spomenutih nekoliko godina ukupna proizvodnja pala je za trećinu, a na vrhuncu krize nezaposlenost je obuhvatila četvrtinu radne snage, dostupno na: <https://arhivanalitika.hr/blog/fed-i-velika-depresija/> (12.04.2021.)

⁸ Na primjer, logo ceste nalazi se na starinskim plakatima u knjižarama, na majicama koje se prodaju na tržnici, na raznim kutijama koje se prodaju u suvenirnicama, raznim web stranicama i slično.

⁹ Legendarni pisac John Steinbeck je 23. rujna 1960. sa svojim psom Charleyjem krenuo na putovanje američkim kontinentom. Želio je ponovo upoznati svoju zemlju i zemljake. Točno pedeset godina kasnije, u točno isti sat, i Geert Mak se našao pred Steinbeckovom starom kućom. Bio je to početak ponovnog istraživačkog puta, ali sad s pogledom iz 2010. godine. dostupno na: <https://library.foi.hr/lib/knjiga.php?B=20&sqlx=83955&ser=&sqlid=20&sqlnivo=&css=&H=&U=821.112.5> (12.04.2021.).

srednjeg zapada u luke Pacifika, hipije iz Illionoisia i Texasa u San Francisco“. Treba spomenuti ponovno i one koji su doprinijeli promociji Rute 66. Poput američkog pisca Johna Steinbecka sa romanom Plodovi gnjeva (*The Grapes of Wrath*), a on je zaslužan i za nadimak Route Mother road. Apsolutno svjetskoj slavi ceste omogućio je i televizijski show „Route 66“ koji se prikazivao šesdesetih godina prošlog stoljeća sa Martin Milnerom i Georgeom Maharisom u glavnim ulogama (Cassity, 2004).

Slika 2. Izgled Route 66



Izvor: <https://www.putoholicari.rtl.hr/route-66-prica-o-pravoj-americi-23020/>, (15.04.2021.)

Promociji rute doprinio je i pijanist Bobby Troup koji je sa suprugom Cinthiom upravo po Ruti 66 putovao prema Hoolywoodu u želji za ostvarenjem američkog sna. Putovali su u starom Buicku deset dana i do Los Angelesa skladali refren uspješnice „Get your Kicks on Route 66“. Za najnoviju reklamu Route 66, 2006. godine zaslužan je Disneyev crtić Cars (automobili). Jedna od zanimljivosti Rute 66 su brojne visoke statue različitih likova, ali i različitih predmeta koji su postavljeni šesdesetih godina kao znamenitosti uz cestu ili uz restorane kako bi na taj način privukli goste. Jedna od statua je Gemini Giant u Wilmingtonu koji je dobio ime po svemirskom programu Gemini, a u ruci drži srebrni raketni brod, dok mu maska na licu podsjeća na onu za zavarivanje. Zanimljiva je i Bunyons statua u Atlanti, radi se o ogromnoj statui čovjeka koji drži hot dog. Ruta 66 je domaćin i najveće natkrivene kočije na svijetu kojom upravlja Abraham Lincoln u Livingstonu (Dedek, 2002).

Cesta je službeno zatvorena 27. lipnja 1985. godine kada je istok zemlje povezan sa zapadom službenom državnom cestom, ističe Cassity (2004). Otvaranjem nove autoceste istok-zapad polako je počelo odumiranje legendarne Rute 66. Nije potrebno naglašavati da je Ruta 66 simbolička povijesna cesta koja je postala vrlo popularno turističko odredište. Caton i Santos (2007) navode da je Ruta 66 jedinstven primjer kulturne mitologije isprepletene oko jedne nefunkcionalne ceste koja postaje turističko odredište. Danas Ruta 66 čini povijesnu cestu koja nudi gotovo prisan pogled na vožnju samom povijesnom cestom. Putujuća cesta omogućuje turistima i vozačima izravan pristup do lokalne arhitekture uz cestu, povijesnih mjesta kako

prije, tako i za vrijeme automobilske ere, udaljenih gradova, povijesnih gradskih krajolika i prirodnih pejzaža.

3.2. ROUTE 66 I NACIONALNI REGISTAR POVIJESNIH MJESTA

Ruta 66, prema Cassity (2004) ima izuzetno bogatu i složenu povijest koja seže puno dalje od bilo koje druge ceste, kao arterija prijevoza, agent društvene transformacije i kao ostatak američke prošlosti koji se proteže na dvije trećine kontineta. Cesta otkriva proces povijesnih promjena koji je transformirao život mnogih ljudi i zajednica počevši od vremena kada je autocesta prvi put službeno otvorena 1926. godine, sve dok nije zamijenjena novom autocestom u Arizoni, 1984. godine. Cesta nije samo povezivala istok i zapad, već prošlost i sadašnjost. Tijekom godina Ruta 66 postala je legenda u američkoj kulturi i fokus ne samo velike nostalgije i romantike, već kao izvor inspiracije za televiziju, zabavu, filmove, književnost i grafičku umjetnost.

Nacionalni registar povijesnih mjesta¹⁰ je registar u Sjedinjenim američkim državama u kojem se čuvaju dobra od povijesnog značaja s obzirom na lokalnu, državnu ili nacionalnu povijest. Da bi imovina bila prihvatljiva za Nacionalni registar mora ispunjavati barem jedan od četiri glavna kriterija registra. Podaci o arhitektonskim stilovima, povezanosti s različitim aspektima društvene povijesti te trgovine i vlasništva sastavni su dijelovi nominacije za registar. Svaki obrazac za nominaciju sadrži opisni dio u kojem je potrebno detaljno opisati i obrazložiti zašto je neko dobro povijesno značajno. Cassity (2004) navodi četiri kriterija:

- kriterij A- događaj (vlasništvo mora biti povezano sa američkom poviješću),
- kriterij B- osoba (mora biti povezana sa značajnim ljudima Amerike),
- kriterij C- dizajni ili gradnja (odnosi se na karakteristike zgrade koja po svojoj gradnji ima veliku umjetničku vrijednost ili rad majstora),
- kriterij D- informacijski potencijal (imovina čije svojstvo može doprinijeti važnim informacijama iz povijesti).

Znamenitosti uključuju nacionalna povijesna mjesta, nacionalne povijesne parkove, nacionalne vojne parkove ili spomenike. Primarna primjena Rute 66 odnosi se na kriterije A i C, odnosno cesta je od povijesnog značaja i njena gradnja ima veliku povijesnu vrijednost. Povijesni

¹⁰Nacionalni registar povijesnih mjesta (*National Register of Historic Places*) je registar u Sjedinjenim Državama koji uključuje mjesta, zgrade, građevine i predmete koje se zbog svog povijesnog značaja smatraju vrijednima očuvanja, dostupno na: <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/index.htm> (12.042021.)

kontekst za nominiranje Rute 66 nastoji prevazići tražene kriterije kako bi se proširilo razdoblje važnosti same ceste te njenu uporabu i razdoblje važnosti, sve dok nije zatvorena u osamdesetim godinama prošlog stoljeća. Kriteriji se odnose na samo na povijesni koncept, već uključuje velike promjene u zajednicama, migracije stanovništva, prijevoz, distribuciju i rekreaciju. Rutom 66 prevozilo se preko milijun automobila godišnje i bila je ključna za lokalno stanovništvo i ekonomski razvoj. Sredinom dvadesetog stoljeća autocesta je postala turističko odredište, iznjedriviši postojanje nekoliko motela, restorana i drugih atraktivnih objekata uz cestu. Zatvaranjem ceste, odnosno uvođenjem nove autoceste postojeća Ruta 66 počela je propadati, a neki od gradova uz cestu postali su gradovi duhova.

Razumijevanje povijesnog značaja Rute 66 je zapravo vrlo eksplicitna, budući da se cesta s vremenom oblikovala i mijenjala. Pogled na početak i stvaranje autoceste i nostalgiju za davnim vremenima sasvim je legitimno i prije svega ima evolucijski kontekst, primjerice benzinska crpka ili segment ceste iz 1929. godine uvelike se razlikuje od kolodvora ili ceste iz 1939., 1949. ili 1959. godine, ističe Cassity (2004). Zapravo, može se konstatirati kako Ruta 66 kao povijesno mjesto u Nacionalnom registru povijesnih mjesta ima široki spektar značenja, jer postoji niz okolnosti koji objašnjavaju razne iznimne događaje tijekom svih godina postojanja i funkcije ceste te sve što se dogodilo njenim zatvaranjem. Svako mjesto ima svoju priču, onu jedinstvenu priču, koja nije istražena do kraja, a očekivanja su kao i kod drugih povijesnih interpretacija da će to isto značenje vremenom se revidirati i prikazati rutu 66 izuzetno značajnom kako i zaslužuje.

3.3. OTAC ROUTE 66

Tajnik riznice Thomasa Jeffersona, Alber Gallatan, 1808. godine, navodi Cassity (2004) predložio je veliki projekt izgradnje ceste koja bi se protezala od Cumberlanda do Virginije. Bio je to projekt za kojeg se Gallatan zalagao godinama i njegov prijedlog odobrio je Američki Senat 1802. godine, koji je rekao da će izgradnja takve ceste zapravo ukloniti planine i prepreke te ujediniti stanovništvo u njihovim interesima. Radilo se o hrabroj viziji jedinstvenosti i povezanosti udaljenih zajednica u komunikaciji, trgovini i raznim drugim uslugama. Izgradnja nacionalne ceste kasnila je uzrokovana nedostatkom proračuna, političkim protivljenjem i sporim metodama gradnje. Iako je tadašnji predsjednik James Madison odobrio izgradnju ceste, ipak 1817. godine stavio je veto na gradnju i obustavio financiranje. Usprkos mnogim preprekama za gradnju, nacionalni put dovršen je do Virginije, a zatim proširen dalje do unutrašnjosti kontinenta. Cesta je do 1839. godine bila makadamirana do Columbusa u Ohio-

u, ali nakon toga kolnik je bio isprekidan. Mostovi su građeni u najrazličitijim stilovima, izrađeni od kamena, drveta, željeza, a kasnije i od čelika. Ta gradnja bila je svojevrsno čudo i u to vrijeme unaprijeđeno je inženjersko znanje Amerike prije samog početka Građanskog rata. Budući se cestarina naplaćivala, glavni korisnici ceste bila je javnost koja putuje, a prijevoznici tereta, roba i usluga izbjegavali su plaćanje cestarine i naplatne kućice, birajući alternativne besplatne ceste. Neke ceste poput Rute 66 ostavile su jasan trag na fizički i kulturni pečat nacije. Nakon Ohioa cesta se nastavila do Indiane i napokon sredinom stoljeća dosegla do Illionsa. Više od pola stoljeća nacionalna cesta bila je zanemarivana, međutim dolaskom automobila nastaju komercijalni hoteli, seoske trgovine, konobe, gostionice i druge turističke kuće. Cesta je u konačnici povezana sa razvojem prijevoza te je potaknula izgradnju drugih cesta, mostova i željezničkih pruga koje su bile u izravnoj ili neizravnoj konkurenciji sa cestom Ruta 66.

Također, treba napomenuti kako su svi razgovori o povezivanju nacije dovedene u jednu cjelinu te je cesta doista bila žila kucavica povezivanja, transporta i trgovine te je na neki način još više udaljila one koji nemaju koristi od ceste od onih koji su imali. Prije nego što je *Građanski rat*¹¹ ovu podjelu doveo do krize, neki elementi osnovnog obrazca izgradnje ceste već je bio postavljen. Možda najveći izazov, prema Cassity (2004), a vezan je za prijevoz u devetnaestom stoljeću ima veze sa pitanjem povezivanja privlačnih zemalja jugozapada i zapadne obale sa istokom države. Osim pitanja vanjske politike i činjenice da su na zapadnoj obali već bili naseljeni ljudi koji su tu živjeli stoljećima unazad, pritisci za širenje nacionalnih granica te političke i ekonomske infrastrukture povećao se stvaranjem novih cesta izvan tada civiliziranih dijelova zemlje. U svim slučajevima ceste su se protezale do teritorijalne granice i sudarale se sa potraživanjima Španjolske, Meksika i Velike Britanije s jedne strane i malobrojnim stanovništvom i tradicijom domorodaca koji su bili oduševljeni američkim komercijalnim i kulturnim ponašanjem koje su upoznali, s druge strane.

U ranoj fazi širenja cestovnog prijevoza u Sjedinjenim državama, trgovina nije imala samo oslobađajući učinak na lokalno gospodarstvo i kulturu, već čak i određenu transformaciju. Iako su se Amerikanci odvažili i odlazili u španjolsku provinciju Novi Meksiko kao lovci i trgovci, činili su to protiv njihovih vlasti te vrlo često trpjeli gubitak robe ili slobode za posljedicu. Tek 1821. godine nakon proglašenja neovisnosti Španjolske otvorena je trgovina između Santa Fea i Sjedinjenih Država, navodi Cassity (2004). Odmah nakon uslijedila je i napredna trgovina iz

¹¹ Američki građanski rat (1861.-1865.), sukob između sjevernih država federalne Unije Sjedinjenih Američkih Država s 11 odcijepljenih južnih članica, koje su činile Konfederaciju SAD-a. Izbijanje sukoba vrhunac je desetljećima dugih nesuglasica oko doktrine o pravima država, trgovine i ropstva, ali i bitnih društveno-kulturnih vrijednosnih različitosti, dostupno na: <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=2214> (13.04.2021.)

Missourija koji su utovarivali vagone proizvedene robe za tržište Santa Fea. Duž ceste rasla su poduzeća, trajekti i mostovi preko kojih se prelazilo i trgovalo, počelo se trgovati poštaricama i kovačnicama, te drugim srodnim poslovima sve u svrhu privlačenja putnika. Vrlo brzo, postaje jasno da se ovdje ne radi o običnoj cesti, autocesti, nego o super cesti, jer je u to vrijeme bila izuzetno prometna i predstavljala je značajan izazov za ekonomiju i kulturu stanovnika regije. Takva masovnost i prometnost dovela je do poremećaja u tradicionalnim izvorima hrane koja je izazivala napetost i nerazumijevanje proizašle iz različitih kultura i perspektiva svakodnevnog života. Unutar spleta okolnosti odnosi između bijelaca i indijanaca u vrlo kratkom razdoblju kretali su se od suradnje i uzajamne pomoći do nepovjerenja, napetosti i sukoba. Nasljeđe *Oregonske staze*¹² u kontaktu između urođenika i bijelaca ispunjena je tragedijom i dalekosežnim posljedicama i nakon zatvaranja Rute 66 život nikada neće biti kao prije, ističe Dedek (2002).

Put do Oregona potvrđuje moćnu i svrhovitu instituciju društvenih i ekonomskih promjena te je to također bio put koji slijedi sustav pošte na kočijama, a zatim i Pony Express u svojoj osamnaestomjesečnoj karijeri u 1860. godini, te da bi ga zamijenio telegrafski sustav 1861. godine koji je upravljao tankom žicom nanizanom na stupovima uz stazu te omogućio širenje transportnog sustava i revoluciju tehnologije i komunikacije u Europi. Širenjem i izgradnjom novih cesta, prema Cassity (2004) Oregonska staza gubi na značaju, telegrafska linija preseljena je na jug te je pojačani promet stazom potkopan i stvorena je zamjenska staza 1867. godine. Izgradnja željeznica nije predstavljala samo tehnologiju budućnosti već i društvenu snagu budućnosti na načine koji su nadilazili njezin utjecaj na lokalna gospodarstva.

Tvrtke koje su sudjelovale u izgradnji predstavljale su ključni, sofisticirani sustav ekonomske organizacije i marketinških kapaciteta. Gradovi su se počeli razvijati, te je željeznica povezivala prugom od Santa Fea, preko Arizone i Novog Meksika sve do Californije, a 1885. godine pruga je kontinuirano imala vezu između St. Luisa i Tihog oceana, ističe Cassity (2004). Navedene promjene nisu bile samo stvar izgradnje i bržeg prijevoza do zapadne obale, već je ovaj proces imao dalekosežne implikacije koje je forsiralo ljude u društvo definirano prioritetima tržišnog kapitalizma te prilagodbi koja je mnogima bila neugodna. Klasne divizije zamjenjivale su sve više sektorske divizije kao uporište napetosti unutar Američkog društva, a pored toga pojavio se zapad, a posebno jugozapad, sa jasnim pogledima prema jugu kao dio nacije koji je zaostao negdje pored puta u budućnosti.

¹² Oregonska staza je stara 2.170 milja trgovačka ruta koja se protezala od istočnog dijela SAD-a do zapadne obale. Prolazila je kroz nekoliko današnjih država, uključujući Kansas, Wyoming, Oregon, Idaho i Nebrasku. Ruta je započela iz grada Independence, Missouri i završila u Oregon City, a također je služila i kao važna emigracijska ruta, dostupno na: <https://www.nps.gov/oreg/planyourvisit/maps.htm> (13.04.2021.)

4. OBLIKOVANJE KORIDORA ROUTE 66

Dok je često, navodi Cassity (2004) prosudba ruralnog stanovništva bila ozbiljano teška, pogrešno je shvaćena u protivljenju procesa društvenih promjena u kojem je život postajao sve manje osoban, a sve više standardiziran. Autoritet je uklonjen od pojedinca zbog protivljenja većim porezima koje je rezultiralo ponorom američkog društva u kontekstu da su jedni željeli poboljšane ceste, a slučajno su živjeli u gradu i one koji su se opirali, a slučajno su živjeli na selu. Na početku dvadesetog stoljeća, poslovni interesi usklađeni su sa komercijalnim poljoprivrednim operacijama i formiranih privatnih organizacija koje su kreirale svoj plan izgradnje ceste. Gotovo u svakoj državi privatne organizacije lobirale su od sudnice do državnih institucija za izgradnju i bolje ceste.

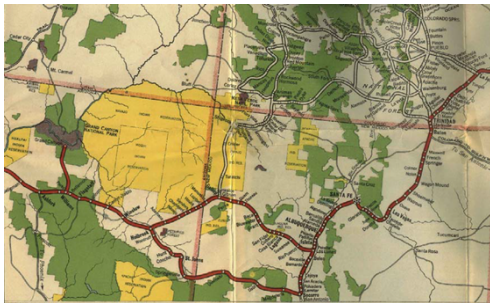
Strukturna promjena se dogodila kada su države formirale posebne odjele za nadzor izgradnje i održavanje cesta u njihovoj nadležnosti. Pažnja koje su ceste dobile povećana je u svim dijelovima države. Poticaj privatnih promocija cesta organizirali su razni klubovi, a 1910. godine svaka organizacija promovirala je određenu rutu prema planovima organizatora. Privatne udruge prikupljale bi sredstva, a ponekad i osigurala i volontersku pomoć za poboljšanje dionice ceste koju su lokalni građani, a i tvrtke vidjeli kao dragocjenu za vlastiti komercijalni uspjeh. Cestu su često dodatno činili atraktivnom ukrašavajući je po stupovima, stijenama i kućama, islikavali i obilježavali različitim logotipima i amblemima. Nekoliko od cesta i pratećih organizacija posebno su značajne. Najstarija od svih organizacija i cesta bila je Nacionalna cesta starih staza.¹³

Nacionalna cesta starih staza, prema Lowe (1924) protezala se zapadno od Wahingtona do Illinois, pa preko Missourija, prateći put Santa Fe, nastavljajući stazom preko Kanzasa koja je prolazila jugoistočni Colorado u Novi Meksiko na putu do Santa Fea. Put nije bio nov, nego djelomično i prastar, a organizacija je odredila konačnu rutu ceste koja će sezati prema jugozapadu te započela aktivnu kampanju 1915. godine obilježavanja ceste čak i izvan nje.

¹³ Nacionalno udruženje cesta starih staza osnovano je u Kansas Cityju u travnju 1912. godine kako bi promoviralo poboljšanje transkontinentalne staze od Baltimorea do Los Angelesa, s podružnicama za New York i San Francisco. Ime ceste označavalo je da je slijedilo nekoliko povijesnih staza Nacije, uključujući Nacionalnu cestu i Stazu Santa Fe (veći dio ceste, od istoka Kolorada, postao je SAD 1926. godine), dostupno: <https://www.nps.gov/oreg/planyourvisit/maps.htm> (16.04.2021.)

Nacionalna cesta starih staza, od St. Luisa do Los Angelesa, često je bila oskudna, ali je uživala sve veću institucionalnu potporu i vidljivost u nacionalnom tisku, ističe Dedek (2002). Putovanje navedenom cestom (slika 3) bila je prava avantura, a onima manje naklonjenima avanturi uz željeznički sustav postojali su hoteli za pouzdan smještaj u Novom Meksiku, Gallupu, Arizoni, Winslowu, Grand Canyon, Barstowu u Kaliforniji i slično. Gradovi su se natjecali da li će put prolaziti kroz njihove zajednice, postupno se počeo stvarati cestovni sustav, a građani su doslovno gradili propuste, orali i uklanjali kamenje kako bi pritisli svoje županije za osiguravanje mostova u nadi da će osigurati poboljšanje ceste.

Slika 3. Karta koja prikazuje dio Nacionalne ceste starih staza, 1924.



Izvor: J. M. Lowe, Nacionalne stare staze, National Old Trails Road Udruga, 1924.

Novi Meksiko uspostavio je važnu mrežu cesta koja će postati osnova za transportni sustav u desetljećima koja dolaze. Najpoznatija od svih organizacija cesta bila je *Lincoln Highway*¹⁴, koja je bila izuzetno ambiciozna i iza koje su stajala financijska sredstva prije nego su se odlučili za određenu rutu. Linkolnova cesta fizički je rođena u Indianapolisu, a duhovno u Detroitu, gradovima kojima se poznata cesta nikada nije niti približila. Idejni začetnik prijedloga ceste koja je dobila ime nakon Abrahama Lincolna bio je Carl Fisher iz Indianapolisa, tvorac Indianapolisa čija je tvrtka proizvodila farove za automobile, te su se okrenuli proizvođačima iz Detroita i njihovim dobavljačima nadajući se da će uvidjeti korist za vlastitu industriju prema njegovom planu (Lowe, 1924).

Ubrzo su pristizale prve donacije za izgradnju ceste navodi Cassity (2004), a unutar mjesec dana imala je preko milijun dolara. Organizacija za članove je imala časnike, bankare i odvjetnike, a radilo se o drugačijoj ligi od običnog promotora cesta. Henry Ford odbio je dati svoj doprinos jer je vjerovao kako udruga ne bi trebala graditi cestu privatnim novcem, već bi

¹⁴ Linkolnova autocesta bila je prva transkontinentalna cesta za automobile u Sjedinjenim Državama, otvorena 1913. godine. Dužine preko 3.000 milja između New Yorka i San Francisca. Udruženje autocesta Lincoln, izvorno stvoreno za promicanje autoceste i dobrih cesta općenito, danas je posvećen očuvanju ovog važnog dijela američke povijesti, dostupno na: <https://www.lincolnhighwayassoc.org/> (16.04.2021.)

trebala educirati javnost o tome zašto bi se javni fondovi trebali koristiti za izgradnju ceste, a taktika je vrlo brzo usvojena. U tadašnje vrijeme, udruga nije ni odabrala rutu za predloženu cestu. Unatoč tome, a možda i zbog toga, udruženje Lincolnova cesta pronašlo je potporu ne samo u zajednicama kojih bi se dotaklo, već i šire u cijeloj zemlji. Kada je organizacija napokon odabrala rutu (slika 4) koja je sezala iz New Yorka do San Francisca, prelazeći New York, New Jersey, Pennsylvaniju, Ohio, Indianu, Illions, Iowu, Nebrasku, Wyoming, Utah, Nevadu i Kaliforniju, naišla je na financijske probleme u izgradnji ceste, a zatim je strategija promijenjena, crtajući je prema sugestijama Henryja Forda, ističe Cassity (2004).

Slika 4. Karta koja prikazuje rutu Linconove ceste



Izvor: http://lincolnhighway.jameslin.name/by_state/, (17.04.2021.)

Budući da je ideja korištenja betona za ceste bila relativno nova, i nije u potpunosti dokazana, a također i skuplja od šljunka, udruga je predložila građevinske uzorke betona za kolnike u svakoj državi. Osim toga, svaka automobilska industrija i srodne industrije vidjele su korist od sponzoriranja autocete Lincoln. Dva desetljeća kasnije udruga Lincoln je jasno objasnila kritičnu grupu svoje vizije budućnosti na čemu se temeljio njihov doprinos. Automobil je bez vrijednosti bez dobre ceste, a cesta je ograničene vrijednosti bez automobila (Cassity, 2004). Otkriće automobila i izgradnja ceste zajedno su produljili raspon prosječnog života. Smanjili su vrijeme koje se provede na putovanjima, a emancipirali su čovjeka od provincijalizma. Pružili brzo i lako sredstvo za izravan kontakt sa udaljenim zajednicama, otvorili posao i uživanje, velika prostranstva zemlje, educirali o rekreaciji te omogućili život u zdravijem okreženju.

U konačnici u članstvo udruge, prema Dedek (2002) bili su uključeni predsjednik General Motorsa Will Durant, Edsel Ford iz Ford Motorsa, Frank Seiberling iz Goodyear za gume, kao i druge tvrtke za cement i slično. Tim ljudima i tvrtkama bio je zajednički interes vezan za promociju prodaje automobila, kao što je udruga i priznala autocesta i motorno vozilo ovisni su jedni o drugima za uspjeh, navodi Cassity (2004). Uz vidljiva putovanja po kontinentu, članovi i publicisti svečano su ulazili kotačima u Atlantski ocean prije nego bi krenuli na zapad, a zatim

po završetku putovanja pokvasili se u vodama Tihog oceana. Usputno bi bili organizatori sastanaka kako bi zajednicama na putu promovirali blagodatni povećane trgovine i prikazivali praktičnost svoje vizije. Oni su, zapravo lobirali u Kongresu za saveznu potporu proširenja i nadogradnje ceste, te je taj napor postigao djelomični uspjeh kada je Kongres donio Zakon o cestama za pomoć iz 1916. godine, ističe Cassity (2004). Na domišljat način, organizacija bi povremeno osiguravala novac državama koje su tada mogle iskoristiti svoje postojeće resurse, poput inženjera, umjesto trgovine, te na taj način osigurale saveznu potporu i svakako iskoristile svaki dolar koji su tvrtke uložile. Promet se dramatično povećao na autocesti Lincoln. Međutim, putnici nisu uvijek pronašli ono što su očekivali. Veliki dio ceste nije bio popločan, a smještaj je bio ograničen. Ponekad bi presijecali zemlju, prelazeći kopnom prateći teren kroz jarke za navodnjavanje, otvarajući i zatvarajući vrata, prateći stazu što su bolje mogli. Takav status autocesta u državi bilo je u vrijeme najavljenog izlaganja u San Franciscu koje bi dovelo tisuće automobila širom zemlje, a napisao je časopis Motor Magazine objašnjavajući da bi budući vozači trebali ukloniti strah od opasnosti i nepremostivih prepreka.

Dvije važne točke jasne su u razmatranju uloge privatno sponzoriranih i imenovanih cesta iz 1910. godine. Jedna se odnosi na identifikaciju i imenovanje rute koja se u određenoj mjeri odražavala na opću kvalitetu ceste. Kako u pogledu stanja tako i u pogledu usmjeravanja. Druga točka je imenovanje rute koje je stvorilo veći pritisak i raspodjelu resursa za poboljšanje rute, nego što je već bilo (Cassity 2004). Tijekom 1915. godine demonstrirana je dramatična revolucija u prometu i unaprijeđenju cesta. Lokalne organizacije sve svoje napore usmjeravale su ka sve impresivnijim rezultatima, pokazavši svu svoju lobističku snagu na nacionalnoj razini. Prema Cassity (2004), stvaranjem Američkog udruženja državnih dužnosnika za autoceste 1914. godine uključene su rasprave za financiranje saveznih država. Udruženja su imala različite ciljeve i prioritete, ali su dijelili barem jedan zajednički interes, a odnosio se na poželjnost financiranja cesta od strane saveznih država. U Kongresu je vladao poseban interes za popravljanjem cesta te su se uspostavljale besplatne dostave u pošte koje su zahtijevale prohodne ceste.

Nadalje, rastom lobiranja i pritiska raznih organizacija, 1916. godine donesene su mjere koje su postale i zakon. Pojedini kvartovi protivili su se saveznoj pomoći razvoju autocesta, poput Albany u New Yorku. Zagovornici mjera predviđali su ružičastu budućnost za područja koja su zaostala, te predviđjela da će vlada postati moćan agent za podizanje sela iz prašine i blata, dajući poljoprivrednicima pristup novom tržištu, djeci bolje obrazovanje uz razvijene ceste, a svakako bi se poboljšao i društveni život populacije. Zakon o saveznim cestama za pomoć bio

je kompromis, a ujedno i pokazatelj da nisu svi favorizirali saveznu pomoć za izgradnju cesta. Zapostavljeni jug, koji je obično bio izostavljen iz programa razvoja cesta, također je bio skeptičan prema takvom programu. Kompromisna mjera zakona prvi put je tražila sustavni program pomoći državama za izgradnju cesta u smislu organizacije agencija za autoceste koje bi zaprimale financijska sredstva i zahtijevale predaju planova javnih cesta na odobrenje Ministarstva poljoprivrede, a samim time zabranio bi državama naplaćivanje cestarine i naknada za korištenje cesta koje se financiraju iz saveznih fondova ističe Dedek (2002). Sjedinjene Države bile su na rubu ulaska u Prvi svjetski rat, a promet na cestama se povećao zbog ratne mobilizacije te se osobito povećala količina prijevoza tereta te su se vršili pritisci na vladu kako bi se osigurale bolje ceste. To je bio važan događaj iz dva razloga. Jedan se odnosio na rat koji je pokazao da željezničke pruge same po sebi nisu dovoljne za prijevoz tereta, a drugi što je za prijevoz bila potrebna bolja cesta nego što su je do sada imali automobilisti.

Ceste su morale izdržati puno veća opterećenja, te je ta okolnost 1919. godine dovela do važne istrage stvarnog stanja cesta, osobito ceste Lincoln. Autocesta Lincoln bila je najrazvijenija ruta, ali se za prijevoz mogao koristiti samo lagani kamion, te je zapadni dio države bio izuzetno nepraktičan dok se ceste dodatno ne razviju. Ceste nisu bile namijenjene za vuču teških kamiona, te se dogodio zakret koji je tada ceste manje vezao za turizam, a više za promet kamiona, čije su prednosti naravno i turisti iskoristili. Zakon o saveznoj pomoći iz 1921. godine revidirao je sustav iz 1916. godine i izmijenio zahtjev za potrebom raspodjele resursa za izgradnju mreže cesta povezanih sa drugim državama, navodi Cassity (2004). Prioritet su imale one ceste koje su zajedno tvorile mrežu, međutim organizacija te mreže ostala je izvan vladinih dvorana, odnosno u rukama privatnih organizacija koje su promovirale vlastite ceste. Iako se Zavod za javne ceste između 1921. i 1923. godine uključio u savezni sustav pomoći, to još uvijek nije bio obrazac planiranja daljnjeg razvoja cesta. Ovo povijesno razdoblje može se nazvati zlatnim dobom izgradnje cesta (Dedek, 2002).

U Sjedinjenim Državama pojavio se novi poticaj za razvoj i širenje autocesta koja je otkrila i veliku ulogu naftne industrije koja je postala učinkovit partner proizvođačima automobila i graditeljima cesta. Nova konstrukcija gradnje kretala se u nekoliko smjerova odjednom. Jedan od važnih aspekata sustava savezne pomoći je taj što je tadašnji Zavod za javne ceste surađivao sa državnim odjelima za autoceste koji bi utvrdio koje će se nove rute graditi. To je sada značilo kako privatne organizacije više nisu mogle određivati koje će se rute razvijati ili poboljšavati, a da se ne govori i o financijskim sredstvima za takvu izgradnju cesta. Povećanje putovanja motornim vozilima, dao je signal za daljnji razvoj cesta i potaklo daljnju potražnju.

Već, 1922. godine bilo je jasno da Zavod za javne ceste radi na glavnom planu izgradnje novog sustava autocesta i da se radi mreža cesta koje su povezane i zamijeniti će pojedinačno promovirane ceste. Lincolnova autocesta, iako reklamirana i označena kao najduža cesta na svijetu, propadala je, a Nacionalna cesta starih staza bila je u usponu. Tadašnji ministar poljoprivrede Howard M. Gore, 1925. godine imenovao je Odbor za međudržavne ceste koji je odlučio odbiti ne samo imena cesta već i saslušati predstavnike organizacija autocesta iz straha da se ne postigne nepravednost prema drugim organizacijama (Cassity, 2004). Nakon niza sastanaka u raznim okruzima zemlje, razvijena je okvirna mapa koja je pokazala da su različite autoceste uključene u američki sustav, a primarno pitanje bilo je samo numeriranje cesta. Takav projekt nikada prije nije poduzet, nikada sličan napor nije učinjen za pojednostavljenjem putovanja automobilom.

Ključ projekta bio je odabir i identifikacija glavnih putnih mreža, od kojih je svaka bila označena jednim brojem, a ti brojevi poredani u uzorku sa parnim cestama koje vode prema istoku i zapadu i neparnim koje vode sjeveru i jugu. Brojevi su označeni s najmanjim na sjeveru i zapadu, a najvišim brojevima ruta na jugu i istoku. Glavne rute koje su se protezale preko kontinenta završavale bi brojem nula. Ovim razvojem događaja pokrenut je još jedan kutak nacionalnog sustava autocesta te je ostalo još samo nekoliko detalja za razradu. Za konačan dogovor proći će još godina dana, autocesta Lincoln razbijena je na nekoliko numeriranih cesta te je to bio fatalan udarac i gotovo kraj za sve već imenovane autoceste. I druga udruženja cesta su također prosvjedovala, ali je jasno bilo da je novi sustav blizu pokretanja. U raspravama o nazivu rute i dodjeli broja, prvotno brojem 62, međutim glavni inženjer autoceste je primjetio da broj 66 nije dodijeljen nijednoj ruti (Dedek, 2002).

Prema Cassity (2004), 1926. godine prihvaćen je novi sustav numeriranja cesta, uključujući i novu autocestu 66 koja se po mnogo čemu razlikovala ne samo zbog broja već i dijagonalne staze i raspona od Chicaga do Los Angelesa. Sela i gradovi duž ovog uskog koridora sada su bile povezane, ne samo ambicioznim privatnim organizacijama koje su oglašavale cestu i poticale lokalne vlasti za njeno održavanje, već je tu cestu sponzorirala vlada Sjedinjenih država, istovremeno povezujući sa trgovačkim i naseljenim centrima duž prometnog pravca, a također i vizijom budućnosti koja je obećavala zaustavljanje usamljenosti, izolacije, udaljenosti od tržišta i nedostatka pristupa socijalnim mogućnostima koja je obećavala zbližavanje ljudi. Nakon više od stoljeća prijedloga, planova i izgradnje, Sjedinjene Države napokon su imale javni sustav autocesta.

4.1. ROUTE 66 U VRIJEME VELIKE GOSPODARSKE KRIZE

Oznaka *Route 66* te davne 1926. godine nije odjednom otvorila vrata prijevoza omogućujući željnim putnicima uskakanje na autocestu i brzo putovanje između Chicaga i Los Angelesa. Prema Dedek (2002) kada je autocesta 66 službeno otvorena u studenom navedene godine i kada su vijesti o ruti postale javne u proljeće 1927. godine američka autocesta 66 slijedila je ceste koje su već postojale i koje su često bile dio mreže privatnih cesta. Iako je cesta vukla značajne prednosti iz prošlosti, u tadašnje vrijeme bila je tek nešto malo više od autoceste samo po imenu, a u svojim najranijim godinama počeli su se uočavati elementi društvene transformacije. Iako se činilo da cesta nudi obećanje nacionalnog jedinstva i erozije izolacije, i dok se cesta brzo povezivala brzinom i pogodnošću transkontinentalnog putovanja onima koji su si mogli priuštiti fenomen automobilskeg turizma, a dok su drugi manji gradovi takvu promjenu doživljavali na manje spasonosan način.

Pojava ceste 66 jednima je donijela uzbuđenje i entuzijizam, a drugima nemir i nevolje. Povijesna i geografska slika ceste u slijedećim desetljećima doživjeti će duboku evoluciju, koja će se vremenom neprestano mijenjati i dramatično razlikovati u različitim dijelovima država kroz koje je prolazila. Najrazvijeniji dio rute, a ujedno i najasfaltiraniji bili su dijelovi u starijim državama poput Illinoisa, gdje je i započela cesta i predstavljala je neke od najnaprednijih trasa. Za razliku od prethodno spomenutih putnika na Linconovoj cesti koji su svečano ulazili kotačima u Atlantski ocean prije odlaska na Tihi ocean, prvi putnici autoceste 66 nisu koristili takav ritual, ali su mogli zamijeniti jezero Michigan za Atlantik. Ruta 66 znakovito je prešla svog proslavljenog preteču, Lincoln Highway, koji je sada bio daleko prozaičnija američka cesta, te ruta 66 nije pionir nove prometnice, ali će to postati predstavljajući tako vrhunac snažnih sila koje su djelolovale više od jednog stoljeća i još važnije počivala na viziji budućnosti (Cassity, 2004).

Tijekom 1928. godine započeto je sa kampanjom za asfaltiranje ceste na onim dijelovima gdje nije bilo tvrde podloge te se također posvetilo promoviranju svijesti putnika o prednostima korištenja rute 66. Na cestama su organizirani različiti događaji koji su privlačili veliki broj sudionika i putnika, čime je cesta povezala ljude ne samo do slijedećeg grada, već i do svijeta. Napori na promociji ceste, prema Dedek (2002), nisu bili vezani samo za događaje, već i na nekonvencijalne načine. Neke od promocija uključivale su i distribuciju literature koja potiče putovanje i istaživanje ceste, čineći tako cestu šire poznatom povezujući je sa nacionalnom publikom. U roku od nekoliko godina od otvaranja ceste 66, država je zapala u ekonomsku

depresiju¹⁵ koja je mjerilo ekonomske oskudice i koji će kasnije preoblikovati veći dio američkog društva i kulture. Također, velika gospodarska kriza ostaviti će traga i na ruti 66. Depresija je izazvala velike proturječnosti, kako kulturne tako i ekonomske percepcije i aktivnosti građana povezanim sa cestom. Istodobno poteškoće izazvane depresijom, povećale su putovanja ljudi na ruti emigrirajući na zapadnu obalu, a taj promet ironično je omogućio pojavu malih poduzeća uz cestu u nadi da će dobiti uporište u gospodarstvu kao dio rastućeg automobilskeg uslužnog sektora.

Štoviše, buduće da je veliki broj ljudi ostao bez posla, pokretanje saveznih programa za olakšavanje rada iznjedrilo je nacionalne infrastrukture i posebne ceste. To je potaknulo širenje aktivnosti izgradnje ceste duž rute 66 koja je cestu doslovno zacementirala u nacionalni prometni sustav. Osima toga, cesta je postala sastavni dio nacionalne psihe i nosila je ne samo kontinuirani tijek prometa, već i kulturne ikone teških i očajnih vremena. Štoviše, za vrijeme depresije, prema Cassity (2004), odvijale su se suptilne promjene dok su turisti otkrivali jugoizapad preko rute 66 i kao neumoljiva autoprijevoznička industrija započeli su gradnju nove željeznice postavljajući novi beton na cesti između Los Angelesa i Chicaga. Kada je država službeno ušla u razdoblje ekonomske depresije nakon pada burze 1929. godine veliki broj stanovnika već tada je bio u poteškoćama, osobito u ruralnim područjima kroz koja je prolazila cesta jer su cijene poljoprivrednih proizvoda konstantno padale.

Troškovi zajmova i kredita za strojeve za rad kod većih gospodarstvenika je bila gotovo pred hipotekom, a dohodak je bio poprilično smanjen. Kombinacija povećanih troškova i smanjenog dohodka snažno je djelovala na poljoprivrednike koji su bili pod ogromnim pritiskom tražeći druge mogućnosti za opstanak i svijetliju budućnost. Za vlasnika farme koji se suočio sa povećanim troškovima proizvodnje, nakon eliminiranja nepotrebnih troškova, uključujući primjerice i novac za obrazovanje djece, zatim za odjeću i hranu, često ih je ta potreba tjerala u banku za predujam kredita koji je prije ili kasnije rezultirao dugom odnosno u konačnici teret se povećavao, hipoteke se naplaćivale, porezi su ostali nepodmireni i konačan rezultat su bile ovrhe navodi Cassity (2004). Smanjivali su se troškovi i dalje, otpuštali su se radnici koji su pomagali u proizvodnji, te su isti napuštali farme i tražili poslove u obližnjim gradovima. Odbačeni ljudi sa farmi hrlili su u gradove, tražeći posao ili lutajući cestama tražeći oglase za

¹⁵ Velika gospodarska kriza bila je najgora gospodarska propast ikad u povijesti SAD-a koja se proširila na gotovo cijeli industrijalizirani svijet. Kriza je započela u kasnim 20-tim prošlog stoljeća i trajala desetljeće. Mnogo je čimbenika utjecalo na stvaranje krize; glavni uzrok velike gospodarske krize bila je kombinacija nejednake distribucije bogatstva tijekom dvadesetih godina i ekstenzivna špekulacija na tržištima, dostupno na: https://hrcaak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=115564 (17.04.2021.)

posao. Nisu samo poljoprivrednici bili natjerani na autocestu, i trgovci su se suočavali sa sličnim pritiscima, kupovna moć je opadala i oni su zatvarali svoja vrata, u to vrijeme smanjio se i broj banaka. Uz nemilosrdan proces čišćenja sela i malih gradova od njegovih stanovnika ubrzo je dodan još jedan element koji je dodatno zakomplicirao već postojeću tešku situaciju. Naime, suša zajedno sa erozijom vjetra prouzrokovala je prirodne katastrofe koje su najviše dominirale u Oklahomi i Tekasasu. U mnogim mjestima Crveni križ je hranio i pomagao ljude pogođenim siromaštvom. Zbog svih navedenih nedaća i prirodne katastrofe horde migranata nalazile su se na ruti 66 tražeći zaposlenje i bolju budućnost. Egzodus ljudi koji su za boljim sutra tražili spas prema zapadu putujući rutom 66 došli su između 1935. i 1940. godine u Californiju automobilom ili kamionom, a procjenjuje se da ih je bilo više od pola milijuna (Cassity, 2004.)

Godine 1935. administracija Franklina Roosevelta stvorila je agenciju za preseljenje koja je bila zadužena za pomoć poljoprivrednicima i obiteljima koji su živjeli u ruralnim područjima. Kroz različite programe obnovljala su se zemljišta i uspostavljali kampovi za radnike migrante, a jedan dio programa bio je i stvaranje jedinice fotografa koji su lutali zaleđima i dokumentirali uvjete u kojima su ljudi živjeli, istovremeno kadrovi njihovih fotografija uhvatili su puno više, i zabilježili povijest rute 66. Fotografije agencije za preseljenje pružile su sveobuhvatnu dokumentaciju o migraciji ljudi iz opustošenih poljoprivrednih područja doline Mississippija usredotočene prvenstveno na iskustva ljudi koje su ih nagnale na migracije sve do Californije. Osim toga, fotografije su, poput ljudi koji su putovali, postale dijelom rute 66, a nakon objavljivanja fotografija u nacionalnim novinama i časopisima, odavala je svojstvenu nadu za boljitkom i prema zapadu, prema nadi za boljem sutra. Fotografije, ponekad se nisu mogle baš identificirati prema točnim lokacijama, ali svakako su jasno pokazale značajke ceste 66 (Dedek, 2002).

U zbirkama fotografija zabilježene su benzinske crpke, kafići, mostovi, zgrade i mnoga druga obilježja života koja se mogu naći na cesti. Poanta fotografija bila je prikazivanje pravog lica Amerike u nevolji, lice nacije u krizi, lice ponosnih građana u borbi za boljim životom u najtežim okolnostima. U tom procesu fotografi su zapravo uhvatili i lice rute 66 te ostvarili važan dokumentirani zapis povijesnog konteksta autoceste svakako u ključnim trenucima. Fotografije su pretvorile autocestu u literalni uređaj koji ju je oživio. Ruta 66 postala je američka institucija prije nego što je već spomenuti John Steibeck 1937. godine putovao cestom istražujući je za pisanje svog romana, navodi Cassity (2004). Nazivajući rutu 66 matičnom cestom, autocesta je postala socijalna institucija koja je imala sposobnost mijenjati

ostale dijelove društva te održavati trendove u društvu. Tijekom 1930-ih uobičajeno je bilo vezivanje rute 66 za velike migracije, ali istodobno se cesta asfaltirala uz sve tada propisane standarde, poboljšavali su se kolnici, osiguravali mostovi, mijenjale trase za što boljom i prometnijom cestom, te atraktivnijom za putnike, ali i za tvrtke koje su se smještale duž ceste. Daljnji niz promjena vezan je za nagli porast turističkog prometa, budući se putovalo radi rekreacije, ali i zbog kulturne baštine. Za vrijeme upravljanja Franklina Roosevelta, cesta se popravljala zajedno sa poduzećima koja su ovisila o cesti (Dedek, 2002).

Ogromne količine novca uložene su u izgradnju autoceste te se na taj način pomagalo do tada nezaposlenima kojima je posao bio prijekopotreban. Takav program obnove javnih cesta bio je jedan od najznačajnijih postupaka za vrijeme depresije, jer se nije zapošljavala samo radna snaga, nego su se nabavljali i materijali za gradnju, te osiguravala egzistencija svima u popratnim industrijama. Novi naglasak na izgradnji cesta rezultirao je izgradnjom novih kolnika, zajedno sa mostovima i prolazima, a 1938. godine posljednja praznina na ruti 66 bila je popločana asfaltom. Opseg prometa je rastao, gradnja i razvoj ceste dovodio je sve više putnika, a bez obzira na depresiju ljudi su putovali i težili za odmorom. Fenomen turizma, ističe Cassity (2004) složen je zbog svojih socijalnih i psiholoških korijena u suvremenoj društvenoj organizaciji i treba izbjeći razumjeti aktivnosti kao praznu rekreaciju, čak i kada je pasivna, jer turist u interakciji sa okolinom zauzima stav i ostavljuje kontakt s posjećenom zemljom i ljudima.

Povijesni kontekst rute 66 je neupitan iz više razloga, turisti sa istoka tražili su nova mjesta za istraživanja, a zapad je svojim različitim prirodnim i kulturnim obilježjima bio izuzetno privlačan. Turisti duž rute 66 nisu se samo vozili područjem kojim je cesta prolazila, već su na ta područja donosili svoje vlastite potrebe i očekivanja. Iskustva su ih primijenila, ali su promijenili i područje interakcijom s njim, stvarajući tržište ne samo hrane, smještaja ili plina, već i lokalne kulture, često komercijalizirajući tradiciju, običaje, umjetnost i prirodne znamenitosti. Santa Fe¹⁶ i Grand Canyon¹⁷ u to vrijeme već su bili popularne turističke atrakcije, a novonastali nacionalni spomenici i parkovi stvorili su mnoge mogućnosti

¹⁶ Santa Fe u Novom Meksiku je malo mjesto u Sjedinjenim Američkim Državama sa fascinantnim ostacima španjolskog kolonijalnog života. Nedaleko od meksičke granice, osunčani grad je talionica nasljeđa, sa svime što se nudi od klasične američke umjetnosti do indijskih kulturnih centara, pa čak i autentičnih rančeva, dostupno na: https://www.santafenm.gov/about_santa_fe.(17.04.2021.)

¹⁷ Grand Canyon je klanac strmih litica koji je milijunima godina dubila i izdubila rijeka Colorado u američkoj saveznoj državi Arizoni, i sastavni je dio istoimenog nacionalnog parka, jednog od najstarijih u SAD-u. Jedan je od 58 nacionalnih parkova Sjedinjenih Američkih Država i UNESCO-va je svjetska baština te se smatra jednim od sedam svjetskih čuda prirode, dostupno na: <https://www.nps.gov/grca/index.htm> (17.04.2021.)

posjećivanja obalnih područja u potrazi za prirodnim ljepotama. Duž cijele rute 66 autoprijevozna industrija proširila je svoje poslovanje i napravila ogroman prodor na tržište. Ruta 66 suptilno je povezivala industriju i proizvodnju uz cestu, otvarala razne mogućnosti za poslovanje i transformirala društvene odnose koje je generirala ona sama.

4.2. ROUTE 66 U RATNOJ I I POSLIJERATNOJ AMERICI

Utjecaj Drugog svjetskog rata te događaji koji su doveli do rata, kao i oni koji su uslijedili nakon završetka rata na različite načine utjecao je na ljude, poduzeća i zajednice. Iako je ruta 66 generirala znatan vojni rast, a time i gospodarski procvat, na mnogim točkama duž cijele države poslovi su patili tijekom rata. U jednom od naizgled mnogih proturječnosti i ironije povijesti rute 66, obrazac povećanog korištenja autoceste od strane zajednica tijekom vremena nakon 1941. godine je preokrenulo. Dramatična ekonomska ekspanzija Drugog svjetskog rata duž ceste bila je popraćena smanjenom uporabom autoceste zbog vojnog roka, omjera benzina i guma te dramatično manje putovanja stanovništva. Iako je cesta postala važna ikona tijekom depresije, asocijacije su se transformirale u poslijeratnom razdoblju, jer je cesta predstavljala prosteritet i bijeg od siromaštva u bolje krajeve. Prisutne turističke atrakcije uz cestu odražavale su socijalni i kulturni krajolik povezan sa lancima motela, benzinskih crpki i kafića u privatnom vlasništvu navodi Cassity (2004).

Drugi svjetski rat različito je utjecao na ljude, a uzroci su se odvijali u isto vrijeme. Jedan uzrok povezan je sa vojskom, a drugi sa civilnom uporabom i gradnjom, ali oboje su se približili nastavku trendova koji su se prije mogli uočiti u strukturi društva. Još jedan uzrok povezan je sa demografskim i ekonomskim pomakom koji će imati posljedice u narednim desetljećima. Čak i prije rata, potencijalni značaj autoceste postao je jasan, ruta 66 bila je najvažnija cesta u Missouriju za vojsku. Prije ulaska u rat, Sjedinjene Države uložile su novac i počele graditi postrojenja raznih vrsta i privatnom industrijom koja se odvijala duž ceste. Kada su se Sjedinjene države počele mobilizirati izgrađene su vojne baze koje su se nalazile neposredno uz rutu 66. Dogodio se izraziti vojni zaokret, a tijekom rata, prema Cassity (2004) bila su izgrađena dva pogona na autocesti koja su prema nekim izvještajima bila jedna od najvećih i najsofisticiranih pogona za streljivo na svijetu. Svaka od izgrađenih vojnih baza i instalacija dala je značajan doprinos ratu, a jasno i lokalnim gospodarstvima. Osim zračnih baza i avionskih pogona, mnoga postrojenja bila su ogromna skladišta municije, a ruta 66 bila je značajan transportni element, mjesto presudno za uspjeh misije svih aktivnosti. Ne bi bilo prenaplašeno smatrati rutu 66 koridorom vojnih aktivnosti u Drugom svjetskom ratu. Rat je

također iznjedrio i migracije, posebno i rastuću avionsku industriju na zapadnoj obali. Međutim, neke zajednice nisu preselile na obalu već u gradove ili čak premjestile posao tako da se on sada nalazio na ruti 66, gdje su izgledi za uspjeh bili puno veći, nego na selima gdje su do tada bili i spajali kraj s krajem. Rezultat takvog preusmjeravanja, s farme u grad, iz malih gradova u veće gradove, od Oklahome do Californije i Teksasa dogodila se značajna preraspodjela demografije zemlje. Međutim, problem je bio što se u to vrijeme nije dogodila veća uporaba ceste, migracije su bile kratke, uglavnom ograničene na početak rata, a onda je nestala.

Umjesto toga, opseg prometa se dramatično smanjio, razina depresije za posljedicu imala je povećanu proizvodnju i zaposlenost, te zaustavljanje proizvodnje automobila, a povećanje izgradnje vojnih kapaciteta. U svakom slučaju navedeni omjer nije bio dovoljan za kompenziranje pada u turističkim putovanjima. Uzimajući u obzir samo asfaltirane ceste u državi, prema Dedek (2002) prosječan broj vozila smanjio se za trećinu od 1940. do 1944. godine, a poduzeća uz cestu su dramatično patila. Bez stalnog prometa, poduzeća su se zatvarala i selila u veće gradove kako bi pronašli posao u ratnoj proizvodnji ili se selili u Californiju gdje je industrija ratne opreme cvjetala. Smještajni kapaciteti su također vodili borbu za preživljavanjem pretvarajući se u trajno ili privremeno stanovanje vojne baze. Industrija prijevoza kamionima zavladała je tijekom depresije te prešla na novu razinu autoprijevozničkih tvrtki.

Gradnja benzinskih postaja i kapaciteta brze hrane i motela nakon rata dramatično se povećala kako bi zadovoljila putne potrebe nacije koja je tek izašla iz krize i rata. Drugi svjetski rat duž rute 66 pakazao je značaj ceste kao trgovačke arterije, čak i kao arterije rata, a ironija je bila u tome što su tvrtke povezane sa cestom, izravno ili neizravno uvijek osjećale kako blagostanje tako i poteškoće koje je ona donosila. U svakom slučaju simbolika je bila moćna i neporeciva. Promjene koje su uslijedile u poslijeratnom razdoblju rezultirale su pojavom mnogih poznatih tvrtki na cesti. Prema Cassity (2004), u proljeće 1946. godine cesta je odmah na početku prve sezone teških putovanja prolazila kroz prvotno kampiranje uz cestu, razgledavanje vode i jezera, jahanje konja te se sve spremalo na promjenu. Neviđeni broj ljudi krenuo je na cestu, a rezultat toga su tvrtke koje su počele cvijetati i mijenjati se. Jedan od pokazatelja promjene bilo je povezivanje ceste sa komercijalnom kulturom. U to vrijeme već spomenuti *Jack Rittenhouse*¹⁸ krenuo je na svoje poslijeratno putovanje rutom 66 i napisao prvi vodič kroz

¹⁸ *Jack Rittenhouse* napisao je prvi vodič ove vrste u punoj dužini čuvene Rute 66, od Chicaga do Los Angelesa. Prvi je put objavljen 1946. godine. Cesta 66 sada je dio američke povijesti, a ovaj je vodič koristan onima koji žele

cestu 66. Zatim Bobby Troup, tekstopisac i njegova supruga Cynthia otišli su u Californiju i napisali tekst i glazbu za pjesmu Nat Kinga "Get Your Kicks on Route 66"¹⁹ te su ubrzo radijski valovi bili zasićeni optimističnom melodijom koja je pozivala ljude na putovanje najboljom cestom navodi Krim (1998). Glazba i riječi snažno su mamile ljude da krenu na put i udare nogama po ruti 66, uzmu godišnji odmor i dožive oslobođenje drugačijeg putovanja i iskustva.

4.3. RAZVIJANJE POSLOVA CESTOM U PORASTU I HOTEL ALBERTAS

Otvaranjem rute 66 1926. godine, prema Dedek (2002), značajan dio ceste imao je gotov sustav za pružanje smještaja i obroka putnicima na autocesti. Promet koji je uključivao migrante i turiste koji su putovali prema zapadu zahtijevao je predah s urbanog istoka, a industrija autoprijevoza prevozila je sve veći teret gdje su prometnice bile neophodne, a komercijalna uslužna infrastruktura rasla je i evoluirala zajedno sa cestom. Nacionalna cesta starih staza slijedila je željezničku prugu Santa Fe te uspjela privući mrežu institucija koje je uspostavila tvrtka *Fred Harvey*²⁰ gradeći blagovaonice i hotele.

Smještajni kapaciteti su bili raskošni sa uslužnim osobljem koji su privlačili putnike iznad prosječnih mogućnosti, nisu često bili baš na cesti, ali je lokalitet objekata bio pomno odabran. Alternativa hotelima bili su kampovi koje su gradovi pružali posjetiteljima, a isto tako putnici sa autoceste 66 tražili su i gorivo za svoje automobile čiji je asortiman zaista bio velik. Promet je bio sve veći, a na početku je opskrbljivao hotele i benzinske postaje, ali ubrzo je u gradove dolazila sve veća klijentela sa sve većim očekivanjima i potrebama što je promijenilo formulu poslovanja te su se pojavila nova poduzeća koja će usluživati kupce i njihove potrebe (Cassity 2004).

slijediti staru cestu umjesto vožnje međudržavnim autocestama koje su je zamijenile, dostupno na: <https://www.barnesandnoble.com/w/a-guide-book-to-highway-66-jack-d-rittenhouse/1000319899> (18.04.2021.)

¹⁹ „Get Your Kicks on Route 66“ popularna je ritam i blues pjesma, koju je 1946. godine skladao američki tekstopisac Bobby Troup. Tekst pjesme slijedi put američke rute 66 (US 66), koja je prešla zapadne dvije trećine SAD-a od Chicaga, Illinois, do Los Angelesa u Kaliforniji. Pjesma je postala standard, s nekoliko obrada koje su se pojavile na ljestvicama ploča, dostupno na: <https://learningenglish.voanews.com/a/route-66-get-your-kicks-americas-mother-road-trip-travel/1352583.html> (18.04.2021)

²⁰*Fred Harvey*, imigrant iz Engleske posjedovao je restorane, hotele, kioske i blagovaonice na trasi željezničke pruge Sante Fe. Partnerstvo s Atchisonom, Topekom i Sante Feom uvelo je mnoge nove turiste na američki jugozapad čineći željeznička putovanja udobnim i avanturističkim, dostupno na: <https://www.legendsofamerica.com/66-harveyhouse/> (18.04.2021)

Opća depresija nije bila u poslovnim planovima mnogih, ali opet imala je neobičnu anomaliju, sve više ljudi bilo je na cestama. Turistički kampovi također brzo su se transformirali, a cesta nije samo privlačila pustolovnog putnika koji je uživao u putovanjima, nego i ljude koji su bili u potrazi za održivom egzistencijom. Obitelji koje su se našle bez domova i bez posla koristile se se istim cestama, ponekad koristeći konje i kola, a ponekad automobile i nisu uvijek bili dobrodošli. Širenje i izgradnja motela diljem rute 66 generiralo je dodatne motele i motelske jedinice, ali oni su bili više funkcionalni nego stilski i dizajnirani, ističe Cassity (2004). Čimbenici poput sanitarija igrali su važnu ulogu, a oni su se u to vrijeme odnosili na centralno smještajno kupalište, umjesto zasebnih kupaoonica sa odvojenim jedinicama.

Duž cijele rute 66 postojao je obrazac gradnje motela sličnih jedni na druge, ovisno o preferencijama njihovih vlasnika ili graditelja, a velika većina ih danas više ne postoji. Poput motela, tako su i benzinske stanice pretvorene u benzinske crpke, koje su pružale puno više od punog spremnika benzina, a zbog širenja lanca benzinskih postaja, sve je više neovisnih operatera bilo prisiljeno napustiti posao. Na taj način neovisni operateri bili su u mogućnosti utjecati na državne zakone koji zabranjuju lance benzinskih postaja, pa su naftne tvrtke pribjegavale podmetanju posjedujući stanice, ali dajući ih u zakup drugim najmodavcima i izmicale zakonu o trgovini lancima. U marketinškim planovima naftne tvrtke, prema Cassity (2004) koristile su nekoliko načina za privlačenje kupaca na ruti 66. Jedan je bio širenje na nova područja, čak i rijetko naseljena područja gdje bi promet mogao opravdati novu stanicu a koristiti se postojećim opskrbni vodovi, drugi način se odnosio na proširenje usluge koja se pružala, a treća na generiranje identiteta kroz sve standardniju konstrukciju.

Tamo gdje su bile benzinske pumpe, bio je motel, a sve vjerojatnije i restoran u blizini povezan sa još nekim tvrtkama ili kampovima. Restorani i kafići u centrima, ali i na periferijama grada nisu bili izgrađeni da potraju, nerijetko su takve zgrade preživjele u prošlom stoljeću. Međutim, ono što se zasigurno može reći je činjenica da su kafići i štandovi za hamburgere imali svoju individualnost i posebnost. Trendovi u društvenoj organizaciji bili su jasni i često pozitivni, velike pompe izazivale su izgradnje novih pločnika koji su povezivali gradove, zatim dostupnost novih marki dolaskom novih tvrtki i stvaranjem novih usluga. Problemi prošlosti, izolacija, razdvajanje i nejednakost i beznadna budućnost riješiti će se u korist čitave zajednice. Znakovi promjene bili su jasni, automobil, taj agent promjene i znak budućnosti prožeo je život zajednica u kojima je vladalo vrijeme konja i kola. Automobile su sada proizvodile određene tvrtke, a naftne tvrtke sve više su dominirale proizvodnjom i distribucijom nafte. U motelima, benzinskim crpkama, kafićima te mnoštvu drugih tvrtki na ruti 66 od Chicaga do Santa Monice,

neovisni poduzetnik je zaostao u razvoju, pa su tako zajednice koje su se radovale vezama sa vanjskim svijetom trpjele istu sudbinu koja je zadesila njihove rođake na selu koji su se iseljavali u Californiju. Jedina razlika je bila ta što se nisu morali preseliti da bi bili raseljeni. Parkovi su se također mijenjali, osiguravali su parkirna mjesta za turiste, te zamijenili promatranje vode orijentalnim atrakcijama. Duž cijele rute 66, prema Cassity (2004) takvi parkovi su bili potreba ili luksuz, ovisno od očekivanju turista, a zapravo su se odlično uklapali u opća očekivanja turista dovodeći ih u društveni i ekonomski svijet lokalnog stanovništva. Moteli su dizajnirani tako da turiste podsjećaju na njihove domove, a parkovi su nudili poznate oblike opuštanja i rekreacije.

Možda nigdje turističko tržište, prema Dedek (2002) nije bilo intenzivnije i razvijenije nego na jugozapadu zemlje, pogotovo u Novom Meksiku, Arizoni, Teksasu i Oklahomi čije su atrakcije uz cestu bile sastavni dio turističkog iskustva, do te mjere da su mlađe generacije nakon Drugog svjetskog rata dolazile želeći biti definirajući elementi rute 66. Često obilježje uz cestu bili su i zoološki vrtovi, gdje su poduzetnici imali asortiman egzotičnih životinja, ponekad autohtonih, a često i domaćih. Turizam se mijenjao i promjene u društvu bile su u velikom porastu, a turizam zabave je kulminirao. Promjene u društvu uključivale su pojavu televizije, izgradnju gradova i predgrađa, povećanje potrošnje, ali se i mijenjalo tržište zabave. Često je svaka promjena imala izravan ili neizravan utjecaj na rutu 66. Jedan od pokazatelja bila je i pojava kina, usmjerenih i orijentiranih na turiste koji su željeli zabavu i rekreaciju. Drive-in kina postala su također sastavni dio rute 66, a najveći razvoj dolazi sa tematskim parkovima sredinom 1950-ih godina. Zabavni sadržaji promovirali su povijest, egzotiku i iskustvo te predstavljali novi val zabavnih parkova koje su turiste mamilili sa autoceste i iz automobila, a nove turističke meke koristile nacionalno oglašavanje i nastojale namamiti turiste u svim dijelovima zemlje, ističe Dedek (2004).

Stare tvrtke, parkovi, zalogajnice i restorani povlačili su se u drugi plan, a poduzeća koja su posluživala obroke i gostila umornog putnika pružajući mu zabavu, sada su bile korporativni lanci u natjecanju sa televizijskom zabavom. Nova generacija odnosila se prema poslu sasvim drugačije i imala su potpuno druga usmjerenja, Tamo gdje su rani vizionari cesta vidjeli da im donose kupce za njihovo poslovanje i tržišta za prodaju robe koju su uzgajali ili izrađivali, a moderna trgovačka mreža imala je sasvim druge prioritete u integriranju lokalnog u nacionalno. Putujući rutom 66 mnogim ljudima donosila je ugodna sjećanja i sretnu nostalgiju dok razmišljaju o pustolovinama nazivajući poslijeratno razdoblje „zlatnim godinama“. Posebno nakon Drugog svjetskog rata cijelo iskustvo prožima karakter otvorene ceste i zajednice,

postignutih snova bez obzira na društveno stajalište. Naslijeđe rute 66 ima i više od toga, jer bilo je puno onih čija su iskustva bila opterećena teškoćama i migracijama navodi Dedek (2002). U prvom redu oni koji su živjeli u zajednicama kroz koje su turisti prolazili, njihovo iskustvo je bilo drugačije. Osobito ako su drugačije izgledali od turista, to nije uvijek bilo spasonosno rješenje. Putovanje rutom 66 nesumnjivo uključivalo je veliku raznolikost putnika, međutim neophodno je spomenuti da su sredinom stoljeća postojale okolnosti koje su se borile protiv produljenog putovanja ljudi koji nisu bijelci, a kombinacija klase i boje značila je drugačije okolnosti svakodnevnog života za Afroamerikance, bilo da se radi o iskustvu, obrazovanju, prilikama za posao, glasovanju, prigodama za stanovanje, zdravstvenoj skrbi ili prijevozu. Gotovo svaki aspekt života bio je doslovno odvojen, često zakonski potreban. Cassity (2004) ističe da se njihov status i iskustvo na ruti 66 razlikovalo od iskustava bijelaca na istoj cesti, na način da je bilo stvari koje novac nije mogao kupiti, odnosno između Chicaga i Los Angelesa nije se mogla unajmiti soba, nije se moglo jesti u restoranu ili zalogajnici bez obzira koliko novca imali.

Lociranje restorana i smještaja moglo se pokazati zastrašujućim zadatkom, a afroamerički putnici obično bi morali pronaći odvojenu zajednicu u kojima su im usluge prehrane i smještaja bile dostupne i to uglavnom kojim upravljaju drugi Afroamerikanci. Tržište za afroamerikance, prema Cassity (2004), bilo je skromno, a blizu Luthera u Oklahomi benzinskom postajom upravljala je afroamerička obitelj na ruti 66. Benzinska postaja mogla je pružati usluge i bijelcima i crncima obzirom na povezanost stanice s radom u uslužnoj djelatnosti. Smještaj je bio skuplji od benzina. U Springfieldu postojalo je nekoliko turističkih terena koji su služili afroameričkom putniku uključujući i onaj koji je započela gospođa Irv Logan, Alberta Ellis odnosno Albertas Hoteli (slika 5).

Slika 5. Albertin hotel u Springfieldu



Izvor: <https://www.ky3.com/content/news/Route-66-History-Albertas-Hotel-in-Springfield-Mo-490150421.html>
(19.04.2021.)

Hotel Albertas više ne postoji, ali ostala je jedna kabina na kojoj stoji poruka da crnci nisu dobrodošli u motele samo za bijele. Telefonski imenici imali su podatke i popise ustanova te evidenciju zasebnih uvjeta putovanja i okolnosti za afroamerikance duž rute 66. U međuvremenu, ostaci ironične slike progone one koji su zainteresirani za rutu 66, a Nat Cole u svojoj popularnoj pjesmi poziva ljude da udare nogama na ruti 66, a kad je Cole proputovao rutu 66 proveo je noć u Springfieldu u Missouriju i odsjeo u hotelu Albertas, ističe Dedek (2002). Hotel Albertas je jedini služio afroamerikancima u doba segregacije, ugostio je mnoge poznate osobe, a imao je kozmetički salon, brijačnicu i blagovaonicu. Hotel je zatvoren sredinom 1960-ih godina, a danas je teško pronaći bilo kakav trag iz tog vremena.

4.4. ZAMJENA ROUTE 66

U isto vrijeme kada se ruta 66, nakon Drugog svjetskog rata punila automobilistima, a naizgled je bila uspješna i izvan najluđih snova svojih promotera i organizacija, taj isti uspjeh potkopao je buduće postojanje ceste. Ogroman porast prometa prouzrokovao je dodatni pritisak na cestu te se cesta proširila i podijelila, a ubrzo zamijenjena je potpuno novim sustavom prometnica. Najočitiiji problem s kojim se suočila ruta 66 nakon Drugog svjetskog rata bio je taj što je prometa bilo znatno više od predviđenog, što je izazivalo veliku gužvu. Ruta 66 snosila je poseban teret zbog svoje istaknutosti i najboljim vremenskim uvjetima između Chicaga i Californije. Rat je cestu ostavio u lošem stanju, najviše jer su njome prometovala vojna vozila. Nakon toga odgađani su neophodni popravci i održavanje ceste, a kolnici se nisu obnavljali. Prijevoz tereta bio je teži, kako po tonaži, tako i u broju kamiona, a turistički promet premašio je predratni nivo prometa koji su bili brojniji i ujedno teži, širi i brži, navodi Cassity (2004).

Mostovi na ruti bili su preuski, a sigurnost prometa upitna. Kako se promet razvijao tako su se događale i nesreće. Asfaltiranje ceste omogućilo je brže kretanje prometa, ali kako se brzina povećavala, vjerojatnost i težina sudara povećavali su se. Dokazi o nezgodama i katastrofama mogu se naći u svakoj zajednici uz cestu 66. Nakon rata činilo se da su nesreće povezane ne samo sa brzinom i uskom cestom, već i količinom vozila koja koriste cestu. Kada je, ističe Cassity (2004), 1952. godine kamion udario u most u blizini Lagune u Novom Meksiku usmrтивši pri tome vozača i uništivši most, promet je bio zaustavljen i preusmjeren. Netko je nakon toga na mjesto nesreće stavio bijeli križ, nesreće su se nastavljale i situacija se pogoršavala, a opasna raskrižja izgledala su poput groblja. Početkom pedesetih godina prošlog stoljeća, u lobističkoj kampanji, već spomenuta u prethodnim poglavljima organizacija *Lincoln Highway* ulagala je velike napore za izgradnjom betonskih cesta i promjene porezne strukture,

tako da se više financira izgradnja i održavanje ceste nadajući se da će se cesta pretvoriti u četvertračnu autocestu koja bi mogla izdržati još više prometa i podleći pritiscima za još boljom izgradnjom i poboljšanjem ceste. Indikativnije promjene dogodile su se na nekim drugim mjestima duž rute 66, cesta je proširena, često i u četiri trake, ali je pomaknuta trasa autoceste. Takve promjene zaobišle su ne samo prateće tvrtke na ruti već i gradove. Promjene su dolazile u različitim oblicima kako su države nastavile graditi nove prometnice, osobito na krajevima autoceste 66 u Illinoisu i Californiji gdje su se gradile nove ceste te je postalo očigledno da se radi o zamjeni autoceste 66. Zajednicama su dana obećanja da će nova cesta slijediti staru rutu, za novu poboljšanu cestu, međutim inženjeri su izravnavali rutu i pomaknuli je dalje od grada, nakon čega su uslijedili prosvjedi, ali bez uspjeha. Preuređena cesta s naplatom cestarine i drugi podijeljeni putevi predviđali su novi nacionalni sustav autocesta u zemlji (Dedek, 2002).

Tek 1956. godine usvojeni su zakoni o financiranju ceste, s obzirom na vojnu važnost, na izravne koristi koje bi mogli ostvariti različite skupine proizvođača, ideja o sustavu autocesta podržana i gotovo se univerzalno vjerovalo da je promjena neophodna. Ideja je bila opipljiva, a potencijal ogroman. Cesta bi se završila do 1969. godine, do kada bi već bila uspostavljena mreža autocesta od 40.000 milja. Pozitivna strana ideje bila je ostvarenje sna za automobiliste, a negativna strana novog sustava bila je borba tvrtki uz cestu protiv novog sustava u strahu za budućnost i poslovanje. Dio problema bio je u tome što će cestovna mreža preoblikovati ne samo poslovne mogućnosti duž rute 66 već i državno tkivo. Kongres 1957. godine izglasao je novi program autoceste, a najvažnije što se može pretpostaviti u vezi sa navedenom akcijom je da zapravo nisu znali što rade (Cassity, 2004).

U slijedećih petnaest godina nesumljivo će saznati, ali tada će već biti prekasno za popravke štete raznih krajeva, ne samo za učinkovitu organizaciju industrije i prijevoza koju je prouzrokovao neuravnoteženi program. Izgradnja nove autoceste je započela, a nitko nije sumnjao da će ruta 66 početi blijediti poput pustinjske fatamorgane. Novi sustav u Missouriu kad je izgrađena obilaznica oko Libanona i malo po malo, komad po komad, milja na kilometar, međudržavne ceste, njih pet između Chicaga i Santa Monice izronile su iz rute 66, ističe Cassity (2004). Stvarna zamjena rute 66 nije bila trenutna, predloženi raspored izgradnje međudržavnog sustava cesta protezao se sve više i više, a posljednji dio rute 66 koji je ustupio novom kontroliranom putu, izvan Williamsa u Arizoni otvoren je 1984. godine, gotovo tri desetljeća nakon donosenih aktova za izgradnju međudržavnih pravaca. Zagovornici i promoteri rute 66 borili su se protiv pozadinske akcije, ne slijedeći viziju budućnosti, već

pokušavajući zadržati ono što su imali. Veliki dio bitke bio je usmjeren na stvaranje poslovnih petlji kroz gradove koje je cesta zaobolazila kako bi za tvrtke bilo barem neke nade. Osobito u 1960-im i 1970-im godinama kada je građevinska ekipa preuzela posao, a svaki odjeljak bio dovršen, još jedan dio rute 66 je prekinut, a stotine tvrtki uz cestu zaobiđene. Prema Cassity (2004), ruta 66 postupno, ali neumoljivo zamijenjena je novom četvertračnom cestom sa kontroliranim pristupom. Zamjena motela i zalogajnica u lokalnom vlasništvu uz cestu morala su sada raditi prema standardima nacionalnog susatava, a nekada na ruti 66 ranije generacije pokušavale su dovesti lokalno i izvorno svakom turistu i posjetitelju. Sada su putnici mogli napustiti svoj dom, a da nije tako izgledalo zbog istovjetnosti smještaja na cesti. Niti nacionalna televizijska emisija koja se temeljila na cesti pod naslovom „*Route 66*“²¹ nije mogla spasiti autocestu niti poštivati njezin društveni i kulturni identitet.

Emisija nije bila o određenoj cesti i određenim mjestima, već je prikladno, simbolički, obzirom na kulturne promjene koje su se tada dogodile, prikazan nedostatak prostornog identiteta kojem je legendarna cesta pripadala. Ona nije pripadala samo ljudima koji su uz cestu živjeli i radili, pripadala je turistima i putovanjima koja se pamte cijeli život, emisija je odavala značenje da cesta 66 pripada naciji, odnosno da je cesta Amerika. Budući da je zamjena rute 66 bila postupan, dugotrajan i nedramatičan trenutak koji se protezao kroz tri desetljeća, ne može se reći da je proces promjene bio bezbolan i nježan, ističe Cassity (2004). Stanovnici i vlasnici poduzeća kada je nova cesta zamijenila staru imali su razorne posljedice na lokalna gospodarstva. Izgradnja međudržavnih cesta i zaobilaznje zajednica i poduzeća kojima je ruta 66 bila komercijalni krvotok očito je potkopao veliki dio infrastrukture koja se razvila uz cestu, a mnogi su vidjeli u osobnom smislu kraj jednog razdoblja, čak i kraj načina života.

Ruta 66 nije nestala, i dalje se koristila, cesta koja se dramatično razvila od svog rođenja 1920-ih godina, preko depresije, Drugog svejetskog rata, do procvata poslijeratnog turističkog procvata, a zatim kroz borbu s međudržavnim cestama koja ga je nastojala zamijeniti i ušla u novu fazu postojanja, koja će cestu prikazati drugačijom i jedinstvenom. Nastale su brojne organizacije povijesne rute 66, a sredinom 1990-ih Nacionalna povijesna federacija Route 66

²¹ U glavnim ulogama Georgea Maharisa (kojeg je naknadno zamijenio Glenn Corbett) i Miartina Milnera, televizijska emisija fokusirala se na dvojicu mladića i Corvette koja putuju cestom. No, "Ruta 66" emitirala se od 1960. do 1964. godine i prošla je neke velike zaobilaznice kroz ostatak zemlje, sa samo malim brojem emisija s Route 66 ili zajednicama duž autoceste, dostupno na: <https://www.putoholicari.rtl.hr/route-66-prica-o-pravo-americi-23020/> (19.04.20212.)

koordinirala je aktivnosti vezane za cestu. Novim zagovornicima rute 66 pridružio se sve veći broj automobilista i motorista koji su smatrali da je putovanje legendarnom cestom izuzetno povijesno i kulturno iskustvo. Konvergencija različitih jedinica pokazala se moćnom i radila je na stvaranju očuvanja ceste kao institucije na način da je izazivala nostalgična sanjarenja i znatiželju. Taj se narodni pritisak povećao kada su državni uredi za očuvanje povijesti počeli ispitivati kolnike ceste uzimajući u obzir sve kulturne i povijesne resurse. Privatne organizacije u svakoj državi kroz koju je prolazila ruta 66 sve su više promovirale očuvanje i prepoznatljivost rute 66 radeći zajedno na identificiranju i očuvanju resursa od neposredne degradacije i uništenja. Američki kongres 1999. godine donio je program očuvanja koridora rute 66 u sklopu Nacionalnog parka Santa Fe u Novom Meksiku (Dedek, 2002).

Između 2001. i 2004. godine navedeni program sudjelovao je u gotovo pedeset projekata koji su nominirali rutu 66 u nacionalni povijesni registar, zamjenjivali krovove na ugroženim objektima, provodili obnovu na neonskim natpisima, sponzorirali programe usmjerne povijesti, prikupljali podatke koji će biti neusporedivo vrijedni za buduće generacije na cesti. Rezultat različitih napora bio je ponovno oživaljavanje institucije rute 66, njenih kolnika i zgrada, kao i javnosti o svijesti nasljeđa ceste u zemlji. Prema Dedek (2002), muzeji su usredotočeni na rutu 66, objavljuju se vodiči za trase autoceste 66 koje postoje za svaku državu, također pojavila se i prava kućna radionost suvenira, kalendara, fotografija, knjiga i videozapisa s rute 66. Na ovaj način apetit putnika može biti u potpunosti zadovoljen, ali gotovo uvijek i povećan, baš kao što je i cesta 66 učinila u svom vrhuncu slave. Iskustvo je to koje privlači na rutu 66 turiste iz cijele države i svijeta.

Turisti dolaze automobilom, autobusom, a ponekad i motociklom iznajmljenim u Chicagu za putovanje. Još jedan rezultat interesa mogao bi biti baš kao i sa izvornom cestom, razvojem tvrtki diljem ceste stvoriti će se simbioza putovanja cestom, a što više vozača bude putovalo cestom, nastat će više komercijalne infrastrukture. U trenutnoj provedbi procesa, komercijalna infrastruktura ne predstavlja samo neka nova poduzeća, već nastavak ili oživljavanje starih poduzeća, nastavljanje poslova koji bi potpuno izbljedili da nisu komercijalno održivi s turističkim prometom kulturne baštine, ističe Dedek (2002). U potresnoj ironiji, poduzeća na ruti 66 postali su muzeji sami po sebi, privlačeći ljude ne samo zbog svojih usluga i proizvoda, već zbog sposobnosti pomoći turistima dotaknuti dio prošlosti koji se često ne čini samo vrijednim, ne samo posebnim, već boljim od sadašnjosti. U tom osjećaju ruta 66 ostaje živa, ispunjavajući prvotno obećanje da će okupiti ljude i odvesti iz stazom snova. Tamo gdje su

nekada ti snovi bili buduće nade i mogućnosti, bijeg od strahova te istraživanje i otkrivanje, snovi o ruti 66 sada su usmjereni na prošlost, a ne na budućnost.

4.5. RETROSPEKTIVA ROUTE 66

Utjecajni američki tjednik *The Literary Digest* 1923. godine potaknuo je svoje čitatelje na putovanje autocestom koja se protezala diljem kontineta. Te ceste uglavnom su bile neasfaltirane, ali unatoč svim nedostacima takvo putovanje bilo bi vrijedno, navodi Cassity (2004). Putovanje cestom je lekcija iz geografije koja će trajati do kraja života, istovremeno asocirajući na Abrahama Lincolna, Nacionalnu cestu, Španjolske staze i druga obilježja identificirana s povijesnim događajima, postignućima, ličnostima, krajolicima i kulturnim zbivanjima. Tri godine, prije imenovanja rute 66, ista preporuka i danas vrijedi, gotovo devet desetljeća kasnije i tri desetljeća nakon što je posljednja dionica rute 66 zatvorena.

Istraživanje rute 66 znači privući izvanredan skup resursa koji doprinose otkriću kulturnih i društvenih promjena kroz povijest. Ruta 66 prošla je vrijeme koje povezuje i premošćuje glavne konture dvadesetog stoljeća. Selo je povezala sa gradom, preživjela je dubinu ekonomske depresije, rat, pa zatim opet ušla u prosperitet te donijela sa sobom put preseljenja sa farmi u grad, sa srednjeg zapada na pacifičku obalu i pružila bijeg od siromaštva i strašnih vremena u neka bolja i drugačija. Cesta je poduzetnicima pružila mogućnosti otvaranja vlastitog posla, oslobodila snage neovisnosti, ali i pružila nadu u snove koji su kasnije slomljeni. Putovanje cestom iz vremena kada su zgrade imale prepoznatljive karakteristike i identitet svog vremena do standardizirane komponente korporativnog brendiranja. Relikvije zgrada i napuštenih dijelova ceste čekaju istraživanje i shvaćanje turista iz cijelog svijeta.

U promatranju zgrada, navodi Dedek (2002), bilo u Illinoisu, Missouriju, Oklahomi, Teksasu, Novom Meksiku, Arizoni ili Califoniji, one su vrlo atraktivne i privlače pozornost svojim dizajnom, materijalima i funkcijom. Zastati i zamišljeno istraživati stare zgrade znači zaviriti u neko prošlo vrijeme društvene organizacije koje se razlikuje od onoga što se danas smatra neizbježnim i superiornim. Putujući automobilom možete vidjeti ostatke benzinske crpki pored ceste koje su u razdoblju nakon Drugog svjetskog rata sa svojim uniformiranim poslužiteljima servisirali automobile, prali aute i naravno posluživali obroke u restoranu zgrade. Danas, moteli više ne postoje, ostalo je prazno zemljište, a može se naslutiti da su se tu nekada zaustavljali putnici na odmaranje. Kada je međudržavna cesta odvela promet i okrenula kurs, stajališta, kafići i moteli su imali velike gubitke u poslovanju. Nisu samo kafići, benzinske crpke i moteli

ti koji odaju ključ prošlosti, i mostovi sa ogromnim lukovima su zadivljujući. Koliki je značaj mostova bio u vrijeme prelaska putnika koji su tada putovali Nacionalnom cestom starih staza prije rođenja rute 66. Osjećaj ljepote i trajnosti mostova nepogrešiv je kada se razmišlja o migracijama ljudi koji su koristili cestu za svoj bijeg od propasti. Vožnjom rutom 66, dužine 2.400 milja, uz velike iznimke u urbanim područjima gdje je razvoj često progutao znakove prošlosti, cesta je transkontinentalni hodnik arhitektonskog i inženjerskog trijumfa, pravi muzej na otvorenom, bez interpretacije američkog života u prošlom stoljeću (Cassity, 2004). Relikvije uspjeha i neuspjeha, ponosa i očaja, nade i noćne more, složenog i skromnog, ukusnog u neukusnog, svi su oni tu uz rutu 66. Polazište razumijevanja većeg povijesnog značaja autoceste je priznanje da se sama cesta uvijek mijenjala, razvijala na svom putu, materijalno i u svom dizajnu. Kada je ruta 66 formalno otvorena, zaživjela je, njegovana energijom svojih promotora i ojačana snovima trgovaca.

Cesta bila asfaltirana ili ne, stopila se sa sve dostupnijim automobilima stvarajući mogućnost veće mobilnosti u zemlji nego ikada prije, navodi Cassity (2004). Cijelo to vrijeme duž ceste nicala su tvrtke, benzinske crpke, turistički kampovi, tereni, moteli, restorani i hoteli namijenjeni za potrebe turista na kotačima. Krična formulacija bila je što je usluga bolja na cesti i što je lakše putovati, to će biti više prometa, a što je više prometa bilo, time su se otvarale veće mogućnosti za tvrtke uz cestu. Dvadesetih godina dvedesetog stoljeća automobilisti koji su tjednima prelazili cestu, pojačavali su lokalni promet, a u roku od samo nekoliko godina stotine tisuća migranata počele su ispunjavati cestu.

Zajedno sa migracijama, autocesta 66 stekla je status elementa nacionalne kulture, poput romana, a onda je film temeljen na knjizi „*The Grapes of Wrath*“²² donio cesti univerzalni i neizbrisivi profil u svijesti nacije. Ruta 66, za razliku od bilo koje druge ceste, postala je ne samo prometna ruta, već i kulturna ikona. Ruta 66 nije bila samo cesta, već je bila Amerika u pokretu. Migracije su također, stvarale nova poduzeća na cesti i nove poslovne prilike. Količina prometa osiguravala je stalni protok kupaca, a ono što je bilo primjetno je činjenica da je za otvaranje benzinske crpke ili motela bio potreban minimalni kapital ili za napraviti zalogajnicu sa sendvičima dovoljno je bilo posjedovati osam stolica za šankom, ističe Cassity (2004).

²² Plodovi gnjeva (engl.: *The Grapes of Wrath*) je roman američkog pisca Johna Steinbecka objavljen 1939. godine. Roman je nagrađen Pulitzerovom nagradom za roman 1940 godine. Iste godine snimljen je i istoimeni film u režiji Johna Forda s Henryem Fondom u jednoj od glavnih uloga, dostupno na: <https://www.britannica.com/topic/The-Grapes-of-Wrath> (20.04.2021.)

Ogromne državne subvencije uložene kroz izgradnju i održavanje ceste, učinile su tvrtke uz cestu profitabilnim, a procvat malog poduzetništva predstavlja neporecivo obilježje rute 66. I konačno važno je napomenuti da mnoge zgrade duž rute 66, često samo njihove ruševine, nose nijemo svjedočenje snova i prilika lokalnih poduzetnika. Još jedan aspekt poslovanja rute 66 bila je razlika u odnosu na prethodnike u zajednici. Tamo gdje su seoska i gradska poduzeća bila integrirana u strukturu zajednice, poduzeća uz cestu i njihova specijalizacija učinili su ih ovisnima o prometu na cesti. Takva ovisnost imala je implikacije u smislu nestabilnosti pod utjecajem vanjskih sila koja se posebno očitovala tijekom Drugog svjetskog rata. Rat je promijenio dinamiku prijevoza duž rute 66, proizvodnja automobila je prestala, turizam se odvijao na kapaljku, a migracije su postupno bile smanjene. Dok su specifična lokalna gospodarstva napredovala zbog smještaja obrambenih postrojenja i vojnih baza u blizini, cesta je proširena i preuređena kako bi udovoljila potrebama transporta vojske.

Nakon rata i depresije, cesta je poprimila civilno lice pretvarajući mobilnost rute 66 u popularni i ugodni dio života i putovanja. Ruta 66 bila je sinonim za odmor, istraživanje, barem kada je u pitanju turist bijelac. Neviđeni opseg prometa ispunio je cestu 66 i ponovno oživio poduzeća duž njenog koridora te pokrenuo nova poduzeća i turističko poslovanje. Prema Cassity (2004), sredinom 1950-ih neovisna poduzeća povezana sa rutom 66 bili su standardizirani lanci motela, restorani brze hrane i benzinske postaje. Opterećena turističkim prometom i industrijom autoprijevoza sa uskim kolnicima u dvije trake, ruta 66 bila je nedostatna za promet koji se sve više stvarao. Pritisци da se cesta proširi i premjesti rezultirali su zamjenom ceste i obilaznicama koje su na kraju iznjedrile novi sustav prometnica države donesen 1956. godine. Stvarna zamjena ceste dolazila je polako, ali postupak je bio neumoljiv i sa sobom je donio revolucionarnu promjenu u stanju kontrolinga i pristupa. Zajednice i poduzeća koje su nekada bile na ruti 66 sada su bile isključene i postupno su venule i zatvarale se.

Napredak zemlje bio je neravnomjeran, sve do 1984. godine kada je posljednji segment rute 66 u Arizoni zamjenjen autocestom *Will Rogers*²³. Neki dijelovi ceste i dalje se koriste kao državna ili lokalna cesta, a drugi dijelovi su napušteni i bili su u lošim uvjetima. Zgrade na cesti često su puste i tihe, a putnike i dalje mami na putovanja. Ruta 66 odražava naslijeđe kulturne baštine koja je sama po sebi proizvod snaga promjene i modernizacije oslobodila i promijenila socijalni, kulturni i ekonomski krajolik područja kroz koje je izgrađena. Ironija

²³Američka ruta 66 ili američka autocesta 66 (US 66 ili ruta 66), poznata i kao autocesta Will Rogers, glavna ulica Amerike ili Matična cesta, bila je jedna od izvornih autocesta u američkom sustavu autocesta, dostupno na: <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/index.htm> (20.04.2021.)

koja neprestano zaokuplja rutu 66 je ta da je poput mnogih drugih cesta i tehnoloških dostignuća osmišljena kako bi zbližila ljude, ali zapravo ih je sve više odvajala jedne od drugih. Bilo da je razdvajala siromašne od bogatih, migrante od stanovnika, trgovce od farmera, seljake od građana, cesta je umjesto ujedinjenja podijelila društvo navodi Cassity (2004). U samoj fizičkoj snazi ruta 66 u neposrednoj blizini utjecala je na ljude koji su radili i živjeli na njoj i može se reći da je reorganizirala odnose i život zajednica koje se doticala. Mnogim ljudima koji su putovali rutom 66 cesta je put kroz vrijeme koja povezuje prošlost i sadašnjost od Chicaga do Los Angelesa. Legija povijesnih resursa duž ceste, benzinske postaje i ostaci motelskih jedinica, arhaični mostovi i uski putevi imaju dublje značenje i služe kao poveznica između modernog društva i onog prethodnog čiji su se prioriteti znatno razlikovali. Pristupljeno iz ovakve perspektive, takvi povijesni izvori otkrivaju ne samo put kojim su Sjedinjene Države krenule tijekom dvadesetog stoljeća, već i temeljna značenja gdje su došle i odakle.

5. TURISTIČKI POTENCIJAL I ZANIMLJIVOSTI ROUTE 66

Ruta 66 doista uživa međunarodnu pozornost više od bilo koje druge povijesne američke autoceste. Od svog zatvaranja 1984. godine, ruta 66 predstavlja američku cestovnu i automobilsku kulturu u cjelini između 1920-ih i 1960-ih godina. Ruta 66 uživa dvije vrste povijesnog značaja, prvo primarna je cesta između Chicaga i Los Angelesa, a kao drugo simbol je američke auto kulture. Danas putnici iz cijelog svijeta kada posjete Sjedinjene države žele učiniti nešto drugačije osim odlaska u Disneyland. Na primjer, japanski turist želi vidjeti i putovati rutom 66. Osim interesa stranaca, popularnost rute narasla je kroz mnoge aktivnosti udruženja za očuvanje povijesne rute 66. Prema Dedek (2002) povijesno udruženje Route 66 sastavilo je vodič popisa ostataka rute 66 u kojem se mogu pronaći moteli, kafići, benzinske crpke i mjesta koja su postojala desetljećima ranije.

Također, 1990. godine Michael Wallis objavio je knjigu „*Route 66 The Motor Road*“ koja se smatra, možda najčitanijom knjigom o ruti 66. Uz cestu 66 osnovani su muzeji koji uključuju povijesnu izložbu, istraživačku knjižnicu, info centar i suvenirnicu. Organizacije koje upravljaju rutom 66 favoriziraju turizam zbog načina na koji gledaju na cestu, entuzijasti tu istu cestu doživljavaju kao kulturnu ikonu, a stručni ljudi za kulturnu baštinu na cestu gledaju kao na koridor koji sadrži povijesne krajolike kojima je potrebna katalogizacija i sustavno očuvanje. Fokus većine marketinga za rutu 66 razvijen još 1926. godine sa logom štita koji se nalazi na cijeloj ruti. Crno bijeli štit postao je zaštitni znak rute 66, a u posljednjih deset godina koristi se za označavanje raznih proizvoda koji su vezani za putovanja, navodi Cassity (2004). Proizvodi uključuju satove, vrećice, bočice za sol i papar, majice, nakit, prostirke, telefonske kartice i kopče za remen.

Slika 6. Ranč Cadillaca u Amarillu



Izvor: <https://www.lonestartravelguide.com/route-66-cadillac-ranch-amarillo-tx/> (20.04.2021.)

Ruta 66 promovira se kroz razne publikacije, knjige, promotivne brošure, internet stranice te na raznim događajima poput sajмова i vožnji automobilima. Ruta 66 je dobar primjer kako prošlost može biti ispitana s različitih gledišta i dati pri tome različite interpretacije. Ranč Cadillaca (slika 6) na ruti 66 u blizini Amarilla primjer je različitih načina interpretacije promatrača. Ranč se sastoji od deset vintage Cadillaca zabodenih u pšeničnom polju u Teksasu. Dizajneri su tako stare Cadillace doživljavali kao vrhunski američki automobil, a rutu 66 kao najznačajniju američku cestu. Oglašivači su aute koristili kao simbol pada američke automobilske industrije, a ranč apstraktno simbolizira ulogu automobila na cesti i američkoj kulturi. Pojedinci u nostalgiji ruti 66, prema Cassity 2004), povezuju i sa Harley Davidsonom, noćnim večerama, kožnim jaknama i lutanjima. Popularnost rute 66 nije rezultat povezanosti s određenim povijesnim događajima, već idejama koje autocesta simbolizira. Povijesni kontekst rute 66 povezan je cestom, mostovima, raznim benzinskim postajama, garažama, restoranima, zalagajnicama, motelima, turističkim igralištima, stajalištima i parkovima koji su se nizali uz cestu od Chicaga do Los Angelesa.

5.1. ZAŠTO PUTOVATI ROUTE-OM 66?

Na ruti 66 turisti mogu vidjeti osim ceste, mostove, benzinske crpke, garaže, restorane, motele, turističke urede, putničke stanice, odredišta za rekreaciju i parkove uz cestu. Kada se 1926. godine otvorila ruta 66, autocesta se oslanjala na već postojeće ceste od kojih su mali dijelovi bili asfaltirani. Neki su već bili dijelovi privatnih autocesta i mreže, osobito Nacionalna cesta starih staza na dionici od Las Vegasa, New Mexica do Los Angelesa, zatim poštanska cesta koja je nekada bila poznata kao Beale Road, preko Novog Meksika do Oklahoma Citya, prema Kansasu i Missouriju do St. Louisa i na kraju se povezala sa Chicagom. Nakon službenog proglašenja saveznom cestom postala je javna odgovornost koja podliježe nacionalnim standardima, koordinaciji i zahtjevima (Cassity, 2004).

U razdoblju od pola stoljeća u kojem je ruta 66 služila naciji, trasa se razvila toliko da su se kolnici nekoliko puta dramatično promijenili u gradnji i položaju. Kolnici su prolazili kroz različite faze inženjeringa, udovoljavajući različitim standardima prometa, pomicala je smjer, često se smanjivala u zavojima, a kao posljedica toga zaobišla je neke zajednice, naselja i tvrtke koje su ovisile o prometu ceste. Proces razvoja ceste donio je šire kolnike, uspravniju cestu, a tragom promjena, uključujući i zamjenu, ostaci ceste ostali su napušteni, nepristupačni i neupotrebljivi. Segmenti ceste koji su ostali iz razdoblja povijesnog značaja dragocjeni su artefakti koji služe za crtanje promjenjive društvene dinamike povezane s rutom 66. Promjene u

segmentima često otkrivaju i materijalnu tehnologiju, socijalne i ekonomske varijable koje su generirale kolnik i nadograđivale ga. Promjene na cesti povezane su sa porastom prometa, zbog migracija, ali i povećanja turističkih kretanja u postratnom razdoblju. Cesta je imala dramatične posljedice na ljude i zajednice koji su živjeli i radili uz cestu, kada se put trgovine promijenio. Jednima se oduzimalo, a drugi su dobivali i obrtno. Ruta 66 nalazi se u registru povijesnih mjesta što je iznimno privlačno turistima koji tragaju za razgledavanjem i upoznavanjem kulturne baštine. Povijesni podaci, poput inženjerstva, planova, starih karti i fotografija potvrđuju da su dijelovi kolnika povezani sa rutom 66. Izvorni dijelovi ceste, nagiba i mostova kasnije su zamijenjeni, a neki segmenti na ruti 66 nikada nisu niti bili asfaltirani (Dedek, 2002).

Mostovi na ruti 66 tvore integralne dijelove autoceste i imaju različita arhitektonska značenja. Na cesti mostovi su doživjeli razne promjene, nove elemente tehnologije, materijala i dizajna, od drvenih koji su nekada postojali duž rute 66 do mostova čeličnih nosača i betonskih temelja, do armirano-betonskih lučnih mostova s više raspona. Ruta 66 sadrži neke od spektakularnih primjera mostova, poput skromnog, ali gracioznog duginog mosta u Kansasu, jedinstvenog mosta Chain of Rocks u St. Louisu i starog lučnog mosta preko rijeke Colorado u Arizoni, ističe Cassity (2004). Mostovi na ruti 66 odražavaju okolnosti koje su dovele do određene strukture i podrijetla, bilo u povećanju prometa, ubrzavanjem migracija, izgradnjom novog kolnika, a također odražavaju socijalne dislokacije zbog kojih su mostovi zanemareni ili čak napušteni, padom prometa, promjenom trase, depresijom, ratom ili izgradnjom nove autoceste. Zbog velikog povijesnog značaja na ruti 66 moguće je identificirati glavne konture razvoja komercijalnih operacija gdje su putnici kupovali benzin, a kasnije i čitav spektar maziva, guma, baterija i ostalih potrepština za vozila.

Primarni oblici benzinskih pumpi uključuju stanicu pored puta koja je dozirala benzin, a zatim garažu, vikendicu, kuću sa nastrešnicom, a kasnije je to bila i trgovina za servisiranje automobila. Na svim popratnim aktivnostima na ruti 66 benzinske crpke su se s vremenom pridružile postojećim poduzećima servisirajući automobile i svaka je od njih bila važna na ruti 66. Benzinske crpke na ruti 66, prema Cassity (2004), presudne su za društvenu dinamiku svoga doba, a materijali, projekti i mjesta tih postaja odražavaju okolnosti koje su dovele da određena zgrada bude takva kakva jest, bilo zbog porasta prometa, promjene kolnika, vala migracije ili porasta turizma na kraju rata. Izgradnja alternativne autoceste često je značila smrt postojećim stanicama koje su ovisile o ruti 66. Takve stanice odražavaju svoj status neovisne operacije ili konstrukcije povezane sa naftom, a zatim i promjene koje su se dogodile kada su tvrtke mijenjale izgled stanica iz marketinških svrha. Benzinske postaje na ruti 66 danas su

često prazne ili se više ne koriste kao benzinske crpke, dok neka mjesta rade, često preuređena u druge svrhe. U nekim su se slučajevima kulturni resursi duž rute 66 znatno pogoršali, tako da su ostale samo ruševine ili su privremeno radile, poput kampova. Takvi resursi mogu pružiti informaciju u vezi sa evolucijom ceste, i njezinim utjecajem na naciju proučavanjem suvremenih arheoloških naslaga na licu mjesta. Neophodni dio potporne konstrukcije za putovanje zemljom na ruti 66 bio je automehaničar koji je mogao servisirati automobil kako bi pružio redovito održavanje i popravio ga, ako je bio pokvaren. Garaže, benzinske crpke, zalogajnice i moteli izuzetno su važni za povijest rute 66 ističe Cassity (2004).

Osobito nakon Drugog svjetskog rata, trgovci su sve više koristili garaže kao sastavni dio poslovanja, često ostajući otvoreni dvadeset četiri sata dnevno kako bi pomogli automobilistima u nevolji na cesti. Kafići i zalogajnice na ruti 66 imaju također povijesni značaj koji su na početku često bili dodatak benzinskoj pumpi. Nakon Drugog svjetskog rata, prema Dedek (2002), zalogajnice i kafići povezuju se sa motelima te sa hranom, smještajem i gorivom. Kafići i zalogajnice u gradovima počeli su izgledati moderno sa svjetlijim, staklenim fasadama i većim natpisima. Veliki broj kafića i restorana uz cestu u četrdesetim i pedesetim godinama rezultiralo je širenjem lanaca, ponekad povezanih s motelima, koje su iza sebe ostavili manje modernizirane tvrtke. Jedan od rezultata bio je specijalizacija za hamburgere ili sladoled te je s vremenom i to specijalizirano područje postalo carstvo brze hrane. Objekti za objedovanje uz cestu ponekad su bili povezani sa rekreacijskim objektima.

Potreba za smještajem bila je popratni razvoj porasta automobilskih putovanja, iako su razne vrste kamp kućica na cestama tradicionalno služile potrebama putnika. Kao i kod restorana i benzinskih postaja, povijest motela iz dvadesetog stoljeća usko je povezana sa rutom 66, a promjene tijekom vremena u broju dostupnih smještaja čine značajan dio društvene zajednice transformacija koje su se desile vremenom. Potreba za smještajem bila je popratni razvoj porasta automobilskih putovanja, iako su razne vrste kućica na cestama tradicionalno služile potrebama putnika, ali i broj autokampova se povećavao. Autokamperi su posebno bili vezani za ruralna područja zemlje gdje su autokampovi nastajali kao rezultat pada poljoprivrednih cijena i povećanja troškova poljoprivredne djelatnosti. Turistički kampovi postajali su sve češći uz cestu ne samo kod putnika već i kod obitelji koja je svoj prihod htjela povećati uz trgovinu. Iz kabinskog kampa turizam se prometnuo u vikendice, zatim u terene za automobile, gostionice i na kraju hotele uz cestu. Neovisni i neobični u dizajnu i uređenju, turistički kampovi, a zatim turistički tereni, ostali su popularne početne prilike poduzetnicima koji su svoj vrhunac poslovanja doživjeli nakon Drugog svjetskog rata, navodi Cassity (2004).

Motelsko okruženje se promijenilo kada je kapitalizacija postala veća, a porast dominacije modernog korporativnog lanca motela koji karakterizira ujednačenost unutar svakog lanca cvjetale su duž rute 66. Ruta 66, autentično ili umjetono uvijek je bila povezana sa autohtonim kulturama. U postratnom razdoblju na ruti 66 pojavilo se mnoštvo turističkih atrakcija, a kada je autoceta zamijenjena većina atrakcija ostala je u ruševinama koje su nekada cvjetale uz autocestu. Atrakcije na ruti 66 odražavaju okolnosti koje su dovele do određene zgrade, čije se stvaranje često prati prometom koji je rezultirao oznakom autoceste ili novog pločnika, a također i njegov ciklus prosperiteta i rasta može se povezati s valom migracija te širenjem turizma na kraju rata.

Povijest atrakcija također odražava socijalne dislokacije koje su mogle zatvoriti posao, kao što je pad prometa koji je posljedica promjena na ceti, posljedica depresije i rata, promjena u industriji, kulturnih promjena i na kraju izgradnje alternativne dostupne rute koja povezuje iste točke koje opslužuje bivša cesta. Parkovi uz cestu i izletišta na početku bili su od velikog značaja za putnike jer su pružali mogućnost odmora, prehrane ili kampiranja. Kako se cesta razvijala, a promet povećavao te gradila infrastruktura, odmorišta su postajala sve manje važna za putnika. Oni parkovi i izletišta koji su ostali na ruti 66 ističu se kao preživjeli iz ranijeg vremena, a odlikovali su se sporijim i kraćim putovanjima tijekom dana i skromnijim očekivanjima od smještaja, navodi Cassity (2004). Materijali i dizajni tih mjesta i objekata odražavaju okolnosti putovanja na ruti 66 kada je putovanje bilo kretanje od točke A do točke B. Odmorišta su obično imala skromne sadržaje za sjedenje, odmaranje i jelo, sa nekoliko stolova i vegetacijom u blizini koje je stvaralo iluziju prepoznatljivosti da se umorni putnik zaustavi. Društvene promjene i vrijeme nisu bili naklonjeni tim odmorištima i parkovima, a njihova zastarjelost promjenom ceste i načinom putovanja te se sve manje ulagalo u takve vrste turističkih atrakcija.

5.2. NEOBIČNE ATRAKCIJE UZ CESTU

Putovanje rutom 66 uključuje povijesni uvid zemlje. Prema Caton i Santos (2007) postojeće brošure o putovanjima obično naglašavaju cestu kao mjesto na kojem turisti mogu naučiti nekoliko aspekata američke povijesti, uključujući evoluciju prakse izgradnje ceste, povijest američke migracije na zapad i promijenjivu formu američkog urbanog područja. Budući da je ruta 66 koridor, a ne jedno mjesto, sastoji se od manjih regionalnih lokalnih jedinica svaka sa zasebnom poviješću. Cesta 66 pruža turistima priliku intimnijeg doživljaja krajolika, jer danas cesta nije krcata ljudima kao nekada i samim tim omogućuje turistima opuštanje i uživanje u

svim aspektima vožnje cestom. Osim malog prometa ruta 66 je jedinstvena među autocestama budući da prolazi kroz mjesta iznimno bogate povijesti i prirodne raznolikosti koja seže od Chicaga do Los Angelesa. Ruta 66 obuhvaća sedam različitih regija prirodnih resursa, a svaka posjeduje vlastitu klimu, topografiju, tlo, vegetaciju i životinjske vrste. Turisti koji putuju rutom 66 koja traje okvirno dva tjedna, doslovno otkrivaju kako se krajolik dramatično mijenja i to na dnevnoj bazi, ističu Caton i Santos (2007). Ruta 66 posjeduje širok asortiman nevjerojatnih i zabavnih atrakcija. Posebno se ističe Grand Canyon koja je omiljena turistička atrakcija na putovanju. Početkom dvdesetog stoljeća bili su vrlo atraktivni parkovi gmazova, karnevali, cirkusi i zabavni parkovi poput muzeja i ranča gmazova koje su i danas vrlo popularne. Neke od atrakcija je već spomenuti ranč Cadillaca u Amarilli ili ogromna betonska skulptura Blue Whale u Oklahomi.

Slika 7. Statua Paula Bunyana u Atlanti



Izvor: <https://www.the-route-66.com/muffler-men-on-route-66.html> (25.04.2021.)

Ruta 66 je prepuna atrakcija poput statue Paula Bunyana u Atlanti (slika 7) sa velikim hotdogom u ruci koja je visoka gotovo šest metara. Izvorno, statua je dizajnirana za oglašavanje kafića u Arizoni.

Slika 8. Ručno izrađen vagon u Lincolnu



Izvor: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (25.04.2021.)

Ručno izrađen pokriveni vagon u Lincolnu u Illinoisu (slika 8) ušao je u Guinnessov svjetski rekord kao najveći svjetski pokriven vagon. Ručno je izrađen od strane Davida Bentleya 2001. godine kao spomenik koji je obilježio 75. obljetnicu rute 66.

Slika 9. Boca ketchupa Catsup u Collinsvillu



Izvor: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (25.04.2021.)

U Collinsvillu na ruti 66 nalazi se bočica ketchupa Catsup (slika 9) koja je zapravo vodeni toranj, visoka 52 metra kao najveća boca na svijetu. Izvorni most Rocks Bridge u Madisonu izgrađen je 1927. godine, ali je od tada zamijenjen i popravljen. Poznat je po tome što je 1981. godine korišten u filmu „Bijeg iz New Yorka“.

Slika 10. Povijesni znak početka rute 66



Izvor: <https://www.route66guide.com/illinois-route66.html> (26.04.2021.)

Ruta 66 možda nema službenu početnu i završnu točku, ali u Chicagu, u ulici Adam E 99 E turisti mogu pronaći povijesni znak „Begin Route 66“ i pozirati za fotografiju (slika 10). Povijesno kazalište Theatre Drive-in u Kartagi otvoreno je 1949. godine i vrlo je atraktivno mjesto za turiste koji putuju rutom 66. Kazalište je ponovno otvoreno 1998. godine i danas je potpuno funkcionalno. Servisna stanica Cucamonga u Californiji izvorno je otvorena 1915. godine, a ponovno je otvorena kao muzej 2015. godine, odnosno točno 100 godina kasnije. Crpka je besprijeckorno obnovljena i prikazuje promjenu koja se dogodila tijekom više od jednog stoljeća. U Baxter Springsu u Kansasu nalazi se benzinska postaja (slika 11), koja je

1930. godine imala marketinšku strategiju uklapanja u gradski krajolik sa izgledom kao kuća kako bi lokalnom stanovništvu i turistima pružala osjećaj povjerenja (Petanjek, 2015).

Slika 11. Benzinska postaja Baxter Springs u Kansasu



Izvor: <https://www.theroute-66.com/baxter-springs.html> (26.04.2021.)

Već spomenuti nacionalni park Grand Canyon (slika 12) nije atrakcija na ruti 66, ali je zapravo na sat vremena od rute 66, a nudi i smještaj unutar parka, što je jedinstveno budući da se može spavati odmah pored ovog nevjerojatnog prirodnog čuda.

Slika 12. Nacionalni park Grand Canyon



<https://www.smartertravel.com/planning-a-trip-to-the-grand-canyon/> (27.04.2021.)

Na kraju putovanja rutom 66, Santa Monica u Los Angelesu smatra se službeno zapadnim završetkom rute 66, zvani kraj staze. Na kraju rute stoji znak kao jedan od napečatljivijih atrakcija cijelog putovanja (slika 13).

Slika 13. Kraj putovanja rutom 66 u Santa Monici



Izvor: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (27.06.202.)

Danas turisti na popularnoj ruti 66 mogu osjetiti prošlost i vratiti se nekoliko desetljeća unazad, spavati u starim motelima i vidjeti mnoštvo atrakcija. Cijela ruta 66 može se proći za okvirno dva tjedna, a najbolje vrijeme za putovanje je od početka svibnja do kraja rujna, budući da cesta prolazi kroz planinske predjele koji u zimskom razdoblju mogu biti zaleđeni.

6. POZNATI UGOSTITELJSKI OBJEKTI NA ROUTE 66

Ruta 66 ili majka cesta izgradila je Ameriku. Generacije Amerikanaca njome su putovale u bolju budućnost, a danas njome voze uglavnom oni koji tragaju za boljom prošlosti. Putujući prvom cestom koja je povezala američki istok i zapad, može se upoznati ona druga Amerika, sa miljama i miljama krajolika od kojeg zastaje dah, ali bez ljudi koji su nekim novim cestama otišli za boljim životom. Za turiste putovanje kulturnom rutom 66 može se reći da je to putovanje života. U ovom poglavlju prikazati će se neki od ugostiteljskih objekata koji su vrlo atraktivni, a pojedini su funkcionalni i danas (Petanjek, 2014).

Slika 14. Caffè Ariston u Litchfieldu



Izvor: <https://www.route66news.com/2018/06/23/ariston-cafe-soon-new-owners/> (28.04.2021.)

Primjerice Ariston Caffè u Litchfieldu (slika 14), koji je otvoren 1924. godine i smatra se najstarijim restoranom na ruti 66, još je uvijek otvoren i poslužuje jela turistima. Hotel Big Chief, stari hotel otvoren je 1928. godine kao hotel sa 62 kabine za goste. Kabine su srušene, ali ostao je restoran koji je i danas u funkciji. Prodavaonica Williams u Rivertonu otvorena je 1925. godine i danas radi i popularno je turističko odredište, a prodavaonica je poznata kao jedna od najstarijih prodavaonica na ruti 66. Rock Caffè u Stroudu otvoren je 1939. godine, a nekoliko puta je transformiran, navodi Petanjek (2014). Nakon Drugog svjetskog rata pretvoren je u autobusnu postaju za hrtove, a nakon požara 2008. godine u restoran sa hamburgerima.

Slika 15. Motel Blue Swallow u Meksiku



Izvor: <https://buyoya.com/blue-swallow-motel-route-66-tucumcari-new-mexico/> (29.04.2021.)

Nadalje, motel Blue Swallow u Tucumcariu u Meksiku (slika 15) sa neonskim svjetlima je vintage motel otvoren neposredno prije početka Drugog svjetskog rata, obnovljen je 2007. godine i dio je programa očuvanja rute 66 (Bačelić-Grgić, 2015).

Slika 16. Motel Wigwam u Arizoni



Izvor: <https://www.route66news.com/2017/03/04/deep-background-wigwam-motel-holbrook/> (29.04.2021.)

Motel Wigwam u Holbrooku (slika 16), jedan je od tri preživjela hotela Wigwam grupacije u Sjedinjenim američkim državama što ga čini jednim od najvećih ikona rute 66. Ispred motela parkiran je stari automobil stvarajući savršen retro osjećaj za noć na autocesti 66.

Slika 17. Aztec hotel u Californiji



Izvor: https://www.nps.gov/nr/travel/route66/aztec_hotel_monrovia.html (30.04.2021.)

Od mnoštva atrakcija i velike kolekcije hotela po kojem je poznata ruta 66 važno je istaknuti još Aztec Hotel u Monroviji (slika 17), dizajniran u majanskom stilu. Ovaj hotel u potpunosti je obnovljen 2000. godine (Bačelić-Grgić, 2015).

6.1. PRIRODNE ZNAMENITOSTI NA ROUTE 66

Prirodne znamenitosti na ruti 66, pema Petanjek (2014) mogu oduševiti apsolutno sve prolaznike, a nebo kroz Teksas je nevjerojatno, nema ničega osim beskrajnih polja i ceste. Predjeli Novog Meksika ostavljaju bez teksta, riječ je o potpunoj slobodi o kojoj mnogi pričaju kada opisuju rutu 66, osim predivne prirode, gotovo miljama nema nikoga na cesti, a slike krajolika koji se izmjenjuju na putu su fasinantne. Malo dalje od rute 66 nalazi se državni park kanjona Palo Đuro izvan Amarilla, savršeno mjesto za odmor i postavljanje šatora za noćenje. Kanjon ima nevjerojatan pogled, pješačku stazu sa mogućnošću jahanja i savršena je oaza nedaleko od autoceste. Mjesto Santa Fe, je najstariji američki glavni grad i jedan je od najposebnijih za turiste, jer cijeli grad izgleda kao mjesto iz bajke.

Slika 18. Meteorski krater u Arizoni



Izvor: <https://www.visitarizona.com/directory/meteor-crater-natural-landmark-galleries-museums/> (01.05.2021)

Mjesto Meteor City u Arizoni (slika 18), u kojem se prije 50 000 godina asteroid sudario sa Zemljom, stvarajući krater, duljine gotovo dva kilometra, turistima i posjetiteljima oduzima dah. Standing on the Corner park je javni park u Winslowu u Arizoni, otvoren 1999. godine, u spomen na pjesmu „Take It Easy“ koji su snimili Eaglesi. Park je okružen zidom od opeke, s prozorima u koje se može gledati. Svaka cigla ima donatora i priču koja opisuje svoju naklonost prema Winslowu u Arizoni (Petanjek (2014)).

Slika 19. Painted Desert u Arizoni



Izvor: <https://pixels.com/featured/1-painted-desert-national-park-panorama-bob-johnston.html> (02.05.2021.)

Prema Petanjek (2014) Painted Desert (slika 19) i Petrified Forest National Park su mjesta koja doslovno ostavljaju bez daha. Radi se o području gdje se može vidjeti nataložen pjesak milijunuma godina u svim mogućim bojama. I još jednom važno je istaknuti nevjerojatni Grand Canyon koji nije tehnički dio rute 66, ali je vrlo blizu i neizostavni je dio prirode koji svaki turist koji putuje rutom 66 mora posjetiti.

6.2. MISTIČNE RUŠEVINE NA ROUTE 66

Za doživjeti povijest i kulturnu baštinu na putovanju rutom 66 neizostavan je povijesni i rudarski muzej Litch u Galeni koji posjeduje impresivnu zbirku rudarskih artefakata. Bridgeport u Oklahomi, prema Dežulović at al. (2008), je gotovo grad duhova, budući da ima svega nekoliko stanovnika, ali još uvijek ima što ponuditi putnicima rute 66 kao što su ostaci pošte, spremnici za vodu i slično. U gradu Foss također u Oklahomi još uvijek su neke kuće naseljene. U Fossu se može vidjeti zatvor izgrađen 1918. godine koji izgleda poput kutije od čeličnih šipki te ruševine benzinske postaje Kobel. Grad Montoya u Novom meksiku prepun je ruševina i napuštenih zgrada.

Neke od atrakcija su most iz 1936. godine i drevno groblje. U Galeni u Illionsu postoji i povijesna četvrt pod nazivom *Route 66 Historic District of Galena*. Zgrade su od crvene cigle i odaju jednu dozu mistike. Tijekom bitke u građanskom ratu u Kansasu često su se koristile utvrde za pratnju vagona. Fort Blair je poznat po zloglasnom masakru u Baxter Springsu što ga čini povijesnim stajalištem rute 66. Spomenik ruti 66 u Tucumcari izgrađen je u spomen na slavne dane rute 66, a nalazi se odmah ispred kongresnog centra u Tucumcari. Oatman je uspavani bivši rudarski grad u crnim planinama okruga Mohave u Arizoni. Vožnja do grada može biti pomalo zastrašujuća, ali kada se stigne do divljih magaraca i šarmantnih mještana lako je shvatiti koliko je vrijedno za svakog putnika (Dežulović at al., 2008).

Slika 20. Grad Calico Ghost Town u pustinji Mojave



Izvor: <https://parks.sbcounty.gov/park/calico-ghost-town-regional-park/> (03.05.2021.)

Nekoć živahni rudarski grad Calico Ghost Town u pustinji Mojave (slika 20), proizvodio je više od 20 milijuna dolara u srebru, danas je napušten grad duhova. Kada je srebro izgubilo na vrijednosti, stanovništvo je napustilo grad i otišlo, ostavljajući iza sebe ono što je danas park posvećen očuvanju malog dijela povijesti, ističu Dežulović et al. (2008).

6.3. KULTUROLOŠKI STEREOTIPI ROUTE 66

Duž rute 66 postojalo je puno plemenskih zajednica koje su živjele i radile pored autoceste. Protežući se od Chicaga do Californije više od polovice rute presijeca indijska zemlja. Promatrajući krajolik na ruti 66 može se razumjeti identitet rasnih stereotipa i indijskog kiča. Urođenički način života američkih indijanaca kroz gotovo pola stoljeća stvorio je dio mistike i privlačnosti rute 66. Prije službenog zatvaranja autoceste 1984. godine, ruta 66 povezana je sa pustinjama, indijancima i kaubojima, velikom depresijom i milijunima izletnika koji su svojim automobilima kretali se rutom 66 tražeći avanturu na otvorenoj cesti, navodi Dedek (2015). Ruta 66 je brand koji se u posljednjih dvadeset godina koristi u marketinške svrhe u rasponu od plavih traperica, majica, piva do automobila. Ruta 66 uživala je dominaciju kao primarna autocesta i kamionska ruta od 1926. do 1956. godine te je postupno zamijenjena međudržavnim pravcima u 1980.-im godinama.

Međutim, prema Dedek (2015) ruta 66 ostala je zauvijek fiksna u povijesti i znanosti američke države. Ruta 66 koliko ima pozitivnih toliko ima i negativnih strana svoje povijesti poput predrasuda i nedostataka prava žena i ljudi druge boje kože. Kako je popularnost automobila rasla, a obitelji putovale cestom, željeznica je sve više gubila na značaju, te su sa svim tim promjenama došli hoteli, restorani, benzinske crpke i kulturne atrakcije. Sloboda na ruti 66 nije bila za svakoga, tijekom većeg dijela povijesti, hoteli i zalogajnice nisu zadovoljavali potrebe

„nebijelaca“. Također, vrlo neobično je bilo da žene same bez pratnje putuju rutom. Iako je ruta 66 ili majka cesta poznata uglavnom po svojoj neobičnoj arhitekturi uz cestu, trgovinama, zalagajnicama i benzinskim crpkama njena veza sa američkim indijancima nezamjenjiva je i dio njenog identiteta koja je vrlo često pogrešno interpretirana, ističe Dedek (2015).

Slika 21. Gostionica i spa u Santa Feu u Novom Meksiku



Izvor: <https://www.santafe.org/> (05.05.2021.)

Kultura američkih indijanaca bila je toliko popularna da se čak i arhitektura u gradovima poput Santa Fea, promijenila kako bi se prilagodila elementima španjolske kolonijalne arhitekture (slika 21.) Nacionalna fascinacija američkim indijancima zadržala se i tijekom 1920.-ih godina. Kada je 1926. godine ruta 66 puštena u promet, a njeni marketinški trikovi, poput ikona indijanaca bili su vrlo istaknuti. Dok su oglasi uz cestu davali vidljivost brojnim plemenima smještenim u blizini, oni su zapravo bili netočni stereotipi, ističe Dedek (2015). Primjerice, između dvadesetih i pedesetih godina prošlog stoljeća, različita plemena prikazana su kao “egzotične zanimljivosti“ netaknute suvremenim svijetom. Promotivni materijali prikazivali su lijepo odjevene bijele turiste sa elegantnim automobilima pored zastarjelih slika američkih indijanaca, stvarajući kontrast između moderne tehnologije i „primitivnog indijanaca“. Putnici na rutu 66 nagrnuli su u milijunima želeći vidjeti plemena uz cestu, a veliki dio prometa i turizma osigurale su tvrtke duž rute 66.

Kada su turisti posjećivali plemena u Novom Meksiku, često su prisustvovali privatnim događajima poput ceremonija i plesova, a mnogi su čak pokušavali fotografirati te događaje što je bilo tada, a i danas je, nepoštivanje članova plemena. Iako su takve interakcije bile neželjene i osjetljive, povećani turizam doista je pružao neke određene mogućnosti za kulturnu razmjenu između članova plemena i onih koji to nisu. Ruta 66, prema Dedek (2015), otvorila je putovanja između različitih plemena, a često su znali upriličiti i razne svečanosti otvorene za javnost koje su sadržavale ples uz logorsku vatru, prikazivanje rukotvorina, konjskih utrka i

parada, a neke ceremonije tradicionalno prikazuju se i danas. Povijesni i kulturni značaj rute 66 može se vidjeti i dan danas posjećujući plemena i njihove zajednice. Današnji turist na ruti 66 može doživjeti različita kulturna iskustva, odsjesti u hotelima wigwam, kupovati u trgovinama i suvenirnicama koje još uvijek obilježavaju rutu 66 odražavajući tako neprecizne i gotovo uvredljive stereotipe. Očuvanjem rute 66 i složene povijesti američkih indijanaca koji su tamo živjeli davno prije otvaranja ceste očuvati će se i povijest, kultura i značaj rute 66 za generacije koje dolaze.

7. PRIMJER PAKET ARANŽMANA „DOŽIVITE CESTU ROUTE 66“

U ovom poglavlju kreirati će se putovanje i uputiti se na najpoznatiju svjetsku turu „Route 66“. Zasiurno na ovom putovanju turisti mogu doživjeti nezaboravno iskustvo i saznati zbog čega je ova autocesta imala toliki utjecaj na američku kulturu. Ruta 66 nekada je bila najvažnija cesta u Americi, a sada je tu kao podsjetnik na slavnu rock prošlost. Cesta koja povezuje istok i zapad duga je 3.939 kilometra, prolazi kroz tri vremenske zone i spominje se u mnogim pjesmama poznatih bendova, između ostalog i Rolling Stonesa. Ruta 66 mnogim je migrantima služila kao put u bolju budućnost prema zapadu. Danas je ruta 66 uglavnom turistička atrakcija, a mjesta kroz koja put prolazi prilagodila su se turistima, i uz nju i danas se nalaze mnogi hoteli, restorani, suvenirnice i muzeji. Aranžman je moguće realizirati u trajanju od 17 dana, svakako sa nekom od putničkih agencija koje organiziraju ovakve vrste aranžmana.²⁴ Prijedlog programa obuhvaća slijedeće:

1. DAN (ZAGREB-CHICAGO)

Sastanak putnika u zračnoj luci u Zagrebu dva sata prije leta. Let je sa presjedanjem u jednoj od europskih metropola do Chicaga. Po slijetanju i obavljanju graničnih formalnosti susret sa hrvatskim pratiteljom putovanja. Transfer do hotela. Smještaj u hotel i večernja šetnja gradom. Noćenje.

2. DAN (CHICAGO – PONTIAC – SPRINGFIELD)

Doručak. Napuštanje Chicaga, prva stanica na ruti 66 je grad Pontiac gdje se može vidjeti čudesna Glavna ulica sa uličnim muralima koji prikazuju Route 66, Pontiac automobile te

²⁴ Paket aranžman je izrađen prema uzoru na paket aranžmane poznatih putničkih agencija u Republici Hrvatskoj.

lokalnu kulturnu i političku povijest. Murali su kolekcija radova više od 150 umjetnika pod imenom Waldogs koji su u ljeto 2009. u samo četiri dana, oslikali zbirku 18 murala, prema Dedek (2015). Zatim se kreće prema jugu rutom 66 do čuvenog Springfieldea, glavnog grada države Illinois. Najpoznatiji stanovnik Springfieldea je Abraham Lincoln, posjetiti će se Lincolnov Dom, nacionalni povijesni lokalitet, kuću u kojoj je živio sa svojom suprugom, Mary Todd Lincoln, od 1844. do 1861. godine kada je postao američki predsjednik. Springfield je također dom corndoga (varijantu popularnog hot doga s kukuruzom) i drive-thru restorana. Dolazak u hotel. Noćenje.

3. DAN (ST. LOUIS)

Doručak. Napuštanje Springfieldea, a samo je par sati vožnje do St. Louisa u državi Missouri. St. Louis je jedan od najvećih gradova u SAD-u sa više od 2,8 miliona stanovnika. Osnovan je 1746. godine, postao je glavna luka na rijeci Mississippi, a bio je domaćin i Olimpijskih igara 1904. godine, navodi Cassity (2004). Gateway Arch (ili velika zapadna vrata) obilježava naseljavanje američkog zapada i mjesto sa kojeg su bezbrojni pioniri krenuli u osvajanje divljeg prostranstva. Zaustavljanje kod čuvenog Ted Drewers-a, turističke atrakcija rute 66 gdje se preporuča probati a Concrete milkshake, izuzetno gust i ukusan frape od ledene kreme sa vanilijom. U slobodno vrijeme izlazak u grad i otkrivanje njegovog živahnog noćnog života. Dolazak u hotel. Noćenje.

4. DAN (BRANSON)

Doručak. Branson je dom Dolly Parton's Dixie Stampede, atrakcije koja je kombinacija kazališta, gastronomije te vrhunskih jahača na konjima. Country glazba je za Branson ono što je kocka za Las Vegas. S više od 50 kazališta sa raznolikom ponudom zabavnih programa Branson je najbolje mjesto u Missouriju gdje možete osjetiti snažnu dozu čiste Amerike, navodi Petanjek (2014). Dolazak u hotel. Noćenje.

5. - 6. DAN (OKLAHOMA CITY)

Doručak. Oklahoma, sa najduljom rutom slavne autoceste od svih ostalih država, meka je za sve ljubitelje „majke svih cesta“. Oklahoma je glavni i najveći grad države. Ostanak dva dana. Može se cijeli dan provesti otkrivajući neke od mnogih gradskih kulturnih atrakcija. Posjetit

muzej starih motocikala (*Route 66 Vintage Iron Motorcycle Museum*) i povijesno kino Coleman Theatre izgrađeno u kasnim 20-tim, vremenu nijemog filma. Prema Dedek (2015), Oklahoma je i ulaz u zemlju kauboja pa ne postoji bolji uvod u divlji zapad od posjeta muzeju kauboja i baštine zapada (*National Cowboy and Western Heritage Museum*). Nastao je 1955. godine kao dvorana slavnih kauboja i muzej, a s vremenom je proširio opseg te obuhvatio i zapadnjačke i indijanske umjetničke radove i artefakte kao i povijesne fotografije. Grad Oklahoma je odlično mjesto i za pogledati baseball utakmicu (uz raniju najavu). Preporuka je prošetati među mnogim vozilima sa hranom rasutim po cijelom gradu i kušati lokalne okuse po razumnim cijenama. Smještaj u hotel. Dolazak u hotel. Noćenje.

7. DAN (AMARILLO)

Doručak. Amarillo u državi Teksas je slijedeća destinacija, no prije nego se napusti Oklahoma posjetit će se i „službeni“ Route 66 muzej kako bi saznali više o legendama koje se vežu za cestu kojom se putuje. Kraće zaustavljanje u *Lucilles Service Station & roadhouse*, tipičnom tradicionalnom restoranu uz rutu 66. Nastavlja se put prema Big Texan ranch na poznati teksaski steak (neobavezno). Ako možete pojesti odrezak od 72-oz (dva kilograma) za manje od sata, dobit ćete ga besplatno! Dolazak u hotel. Noćenje.

8. DAN (ALBUQUERQUE)

Doručak. Nastavlja se put cestom 66 obilaskom *Cadillac Ranch-a*, gdje je 10 oldtimera okomito ukopano u zemlju. Vlasnici potiču grafite, možete uzeti sprej i ostaviti svoj trag. Nakon kratke vožnje dolazi se u Midpoint Caffé, koji je poznat po kavi i pecivima, a nalazi se na pola puta između Chicaga i Los Angelesa. Zaustavljanje kod neobične suvenirnice Tucumcari Post and Curios, a zatim se vožnja nastavlja kroz kanjon Tijeras koji presjeca južne stjenovite planine (*Rocky Mountains*) od istoka prema zapadu, ističe Dedek (2015). Dolazak u hotel. Noćenje.

9. DAN (GALLUP)

Doručak. Vožnja uz dolinu Rio Puerco (jedan od pritoka rijeke Rio Grande) do Natpisne stijene (*Inscription Rock*) koja se nalazi nasuprot El Morro nacionalnog spomenika gdje se mogu vidjeti petroglifi domicilnih Indijanaca. Prelaženje Continental Divide na putu za Gallup.

Zaustavljanje u El Rancho hotelu, djeliću povijesti koji uz mnogobrojne poznate goste ubraja i John Wayn-a i Katherine Hepburn. Noćenje.

10. - 11. DAN (GRAND CANYON/ FLAGSTAFF- SEDONA (dva noćenja u okolici NP))

Doručak. Nastavak putovanja do Nacionalnog parka Peintfield Forest poznatom po fosilima i okamenjenom drveću koje stvara raznobojne slojeve stijena. Prolaz kroz Winslow gdje se nalazi mjesto opjevano u pjesmi Eaglesa "*Standing' on the corner in Winslow, Arizona*". Iako se ne nalazi na originalnom putu rute 66, a nalazi se u blizini, nastavak do Grand Canyon, ultimativnog simbola pustinjačkog jugozapada kojeg se ne propušta. Ovo nevjerojatno čudo prirode teško je dokučiti. Osigurano je dovoljno vremena za istražiti park u vlastitom tempu. U slobodno vrijeme preporuča se panoramski let helikopterom nad kanjonom koji pruža perspektive koje je nemoguće doživjeti pješice. Osmjelite se pješčiti od staze Bright angel do točke Platoa ili prošećite uzduž laganijom zapadnom rutom i uhvatite shuttle bus do Hermits Resta. Nastavite dan gledajući „*The Grand Canyon Experience*“ zadržavajući IMAX film i uživajte u spektakularnom zalasku sunca nad jednim od svjetskih čuda prirode. Noćenje.

12.-13. DAN (LAS VEGAS (dva noćenja u Las Vegasu))

Doručak. Slijedi na ruti 66 povijesni gradić Seligman koji sa Snow Cap restoranom čini posebno mjesto, naročito jer je potpuno ispunjen čistom Amerikom. Slijedi La Vegas i ako želite iskušati svoju sreću došli ste na pravo mjesto jer nigdje drugdje na svijetu nećete naći toliko casina. U Las Vegasu uživat ćete u obilasku grada gdje možete otkriti neke neobičnosti tipične za ovaj grad kao i naučiti nešto o šarenoj povijesti grada. Ostaje vrijeme za kupnju u posljednjem trenutku i opuštanje uz bazen prije noćnog provoda usred sjajnih svjetala grada i vrhunskih predstava svjetske klase. Noćenje.

14. DAN (LAS VEGAS – LOS ANGELES / SANTA MONICA)

Doručak. Uživajući u Kaliforniskom suncu nastavlja se putovanje rutom 66 preko velike pustinje Mojave do grada Los Angelesa. Pozdravljanje sa epskim američkim putovanjem i sa novim prijateljima uživanje u atmosferi Santa Monice. Prijava u hotel. Noćenje.

15. DAN (LOS ANGELES)

Doručak. Dan rezerviran za ragled „grada anđela“, drugog po veličini grada u SAD-u, sa više od 10 milijuna stanovnika. Obilazak Downtowna ili središta grada, sa poznatom i vrlo specifičnom Walt Disney operom, Hollywood bulevar sa Stazom slavnih, moderni Beverly Hills i ulica prepuna luksuznih trgovina – Rodeo Drive, vile poznate po hollywoodskim zvijezdama. Vožnja kroz poznate četvrti poput kineske i korejske. Slobodno vrijeme tijekom dana na određenim lokacijama. Završetak dana usponom iznad grada, kod Griffith parka na kojem je i istoimena zvjezdarnica i gdje se ljudi okupljaju kako bi uživali u prekrasno osvijetljenom gradu koji se odavde pruža na dlanu. Noćenje.

16. DAN (LOS ANGELES – ZAGREB)

Slobodno vrijeme za prikupljanje dojmova, kupovinu zadnjih suvenira i zajedničko druženje do transfera prema zračnoj luci.

17. DAN (ZAGREB)

U jutarnjim satima dolazak u jednu od europskih destinacija, te presjedanje na let za Zagreb. Dolazak u Zagreb u popodnevnim satima.

Navedeni paket aranžman moguće je realizirati tijekom cijele godine za individualne i grupne posjetitelje. Međutim zbog zimskih uvjeta na nekim dijelovima rute 66 preporuča se posjeta turistima u razdoblju od svibnja do rujna u godini. Prijevoz putnika rutom 66 organiziran je autobusom.

8. ZAKLJUČAK

Predmet ovog rada odnosi se na istraživanje rute 66 kao turističke atrakcije te njene povijesne važnosti za Ameriku. Kroz rad dodatna pozornost posvećena je povijesnom pregledu rute 66, turističkom razvoju rute, turističkom potencijalu i zanimljivostima te poznatim ugostiteljskim objektima na ruti. Na kraju rada na primjeru paket aranžmana prezentirane su lokacije živopisne rute 66. Nakon razvoja željezničke pruge na južnom Pacifiku koja je prevozila turiste na jugozapad oko 1900. godine, počele su se razvijati egzotične slike regije osmišljanje za privlačenje potencijalnih turista. Mnoge od tih slika, prema Dedek (2002) prikazivale su stereotipne indijance, kauboje i meksičke Amerikance u slikovitim prikazima njihove kulture i arhitekture. Nakon otvaranja rute 66, 1926. godine, automobil je postao dominantni način turističkog putovanja u regiji.

Kako se krajolik mijenjao od zemljanih do asfaltiranih, autokampova, motela i benzinskih postaja tvrtke uz cestu koristile su znakove, oglase, razglednice i arhitekturu za privlačenje vozača i turista. Zbog svojih popularnih asocijacija na kulturu i krajolik jugozapada ruta 66 postala je poznata. Marketing, književnost, pjesme i televizija ojačali su identitet rute 66. Povijest rute 66 ispunjena je ironijom od početka do kraja. Baš kao što su teška vremena u državi donijela umjerenu razinu prosperiteta za mnoge tvrtke i operatore duž ceste dok je trajala depresija, tako se nakon Drugog svjetskog rata promet povećao i stvarao gužve, što je u konačnici rezultiralo zamjenom ceste. Ukidanjem ovog važnog kolnika, autocesta je stekla još privlačniji i svake godine sve veći broj turista širom svijeta. Turisti rutu 66 identificiraju sa američkim identitetom i prošlošću i svakodnevno slijede milje ceste u traganju za sjećanjem, doživljajem, avanturom i razumijevanjem.

Tijekom desetljeća pregršt slika i koncepata bilo je povezano sa rutom 66 uključujući nevolje migranata, američku slobodu i mobilnost, nevinost i mladost i nostalgiju za izgubljenom Amerikom. Čak i onog trenutka kada su međudržavne ceste zaobišle rutu 66, a autocesta praktički nestala, u osamdesetim i devedestim godinama prošlog stoljeća za mnoge amerikance, europljane i azijate cesta je dobila novo, nostalgično značenje. Nostalgija je primarna motivacija za posjetom rute 66 i cesta ima na tisuće obožavatelja, od kojih mnogi pripadaju udruženjima koji pomažu očuvanju ceste. Za mnoge ruta 66 predstavlja ostatak starih dobrih vremena, kulturne promjene, put migracije, put borbe i egoističnog krajolika. Ruta 66 stekla je slavu jer je predstavljala koncept divljeg zapada, indijanaca i otvorene ceste koja je kasnije

postala ikona predstavljajući nostalgiju, slobodu i domoljublje. Iako ruta 66 danas opstaje više kao simbol nego kao autocesta, tisuće povijesnih mjesta opstaju duž starog puta. Mnogi hoteli, moteli, zalogajnice i benzinske postaje su nestale ili danas nisu funkcionalne, a mnoge građevine i krajolici su ugroženi. Za učinkovito čuvanje i opstanak lokalne zajednice stručnjaci moraju razvijati planove očuvanja povijesne rute 66. Alati poput Nacionalnog povijesnog registra i lokalnih povijesnih kvartova nužni su za očuvanje preostalih segmenata ceste u spriječavanju rušenja i podizanju svijesti o očuvanju krhkih resursa povezanih sa cestom.

Za pomoć turizmu koji stvara određene prihode ekonomski depresivne rute 66, gradovi i povijesne oznake ceste, izložbe i muzeji pored puta te turistički vodiči mogu pridonijeti unaprijeđenju rute 66 i usmjeriti turiste na mnoge zanimljive i atraktivne lokacije. Čak i nakon službenog zatvaranja ruta 66 ostaje kao linearna zajednica od Chicaga do Los Angelesa, odnosno put koji turiste vodi do fascinatnih kulturnih i prirodnih krajolika srednjeg zapada, gornjeg juga, velike ravnice i jugozapada Amerike. Sačuvana i zaštićena ruta 66 funkcionirati će i dalje kao kulturni artefakt koji može djelovati obrazovno u svakom kontekstu, te pružiti razne mogućnosti proučavanja američke kulture tijekom razdoblja kada je cesta bila u uporabi, a danas je ruta 66 povijesno uzbudljiva avantura bogata kulturnim značenjem i referencama.

LITERATURA

KNJIGE:

1. Bačelić Grgić I., (2015.) Samo za taj osjećaj- putešestvije Europom i Azijom do Južne Amerike, Zagreb:Intergrafika.
2. Banić Grubišić A., (2011.), Route 66- the pop Cultural trip to the west, Journal of the Geographical Institute Jovan Cvijić, SASA 2021, Volume 62, Issue 1, Belgrade, str. 103-123, dostupno na: <http://www.doiserbia.nb.rs/Article.aspx?ID=0350-75991100001B#.YHMx6x8zbIV> (10.04.2021.)
3. Cassity M., (2004.) Route 66 Corridor National Historic Context Study, Oklahoma: National Park Service, Santa Fe, New Mexico, dostupno na: <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.174.1846&rep=rep1&type=pdf> (09.04.2021.)
4. Caton. K & Santos, C.A. (2007.) Heritage Tourism of Route 66: Deconcrusting Nostalgia. Journal of Travel Research 45 (4), str. 371-386., dostupno na: <https://journals.sagepub.com/doi/abs/10.1177/0047287507299572> (10.04.2021.)
5. Carden, R.A., (2006) Sign of Times: An Examinatin of the Self-Concept and Emitional Motivation of Travelers on Route 66: Journal of Travel and Tourism Marketing 2 (2), 51-62.
6. Čavlek N., et al. (2011.) Turizam, ekonomske osnove i organizacijski sustav, Zagreb, Sveučilište u Zagrebu: Školska knjiga.
7. Dedek P. B, (2002.) Journeys on the Mother Road: Interpreting the Cultural Significance of U.S. Route 66, U.S.A: Faculty of Middle Tennessee State University, dostupno na: <https://jewlscholar.mtsu.edu/handle/mtsu/3828> (10.04.2021.)
8. Dedek P. B., (2015) Hip to the trip, University Press Audiobooks, New Mexico.
9. Dežulović, B, et al. (2008.) Naša putovanja, Zaprešić, Pula: Fraktura, Sa(n)jam knjige u Istri.
10. Geić S (2002), Turizam i kulturno- civilizacijsko naslijeđe, Split, Veleučilište u Splitu.
11. Petanjek R. (2014.) Slane banane, Krapina: Singnalprint.
12. Richards B. (1997), Marketing turističkih atrakcija, festivala i posebnih događaja, Zagreb, Potecon d.o.o.
13. Tomljenović R., (2001), Kultura: pokretačka snaga urbanog turizma- aplikacije iskustva zemalja u tranziciji, Turizam: Međunarodni znanstveno- stručni časopis, 49 (2)

14. Jelinčić D A., (2008.), Abeceda Kulturnog turizma, Zagreb: Meandar Media
15. Lowe J. M., Nacionalne stare staze, Cesta: velika povijesna autocesta Amerike, Kansas City, Mo.: National Old Trails Road Udruga, 1924.
16. Kušen E., (2002.), Turizam i prostor klasifikacija turističkih atrakcija, Institut za turizam, Zagreb, str. 1-13., dostupno na: <https://hrcak.srce.hr/10801> (11.04.2021.)
17. Krim. A. (1998.) „Get Your Kicks on Route 66“ A Song Map of Postwar Migration., Journal of Cultural Geography 18 (1), str. 49-60., dostupno na: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/08873639809478312>
18. Mak. G. (2016.), Putovanje bez Johna: u potrazi za Amerikom, Sarajevo: Buybook.
19. Rittenhouse J.D. (1946), A Guide Book to Highway 66, dostupno na: <https://www.barnesandnoble.com/w/a-guide-book-to-highway-66-jack-d-rittenhouse/1000319899> (18.04.2021.)
20. Vujić V., (2005), Održivi razvoj turizma, Rijeka: Fakultet za turistički i hotelski menadžment Opatija
21. World Travel Organization (1995) The states role in protecting and promoting culture as a factor of tourism development and proper use and exploitation of the National cultural heritage of sites and monuments of tourism, WTO, Madrid, str.6

MREŽNI IZVORI:

1. Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage (2003), dostupno na: http://portal.unesco.org/en/ev.phpURL_ID=13649&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=-471.html (10.04.2021.)
2. UNESCO Intangible Heritage (2003), dostupno na: http://portal.unesco.org/en/ev.php-URL_ID=13649&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=-471.html (11.04.2021.)
3. Svjetska zdravstvena organizacija (UNWTO 1998), dostupno na: <https://www.unwto.org/sustainable-development> (12.04.2021.)
4. Putoholičari, Dokumentarna serija Route 66 Priča o Pravoj Americi (2020.), HRT 1. Zagreb, dostupno na: <https://www.putoholicari.rtl.hr/route-66-prica-o-pravo-americi-23020/> (11.04.2021.)
5. United Nations World Heritage Convention Concerning Protection of the World Cultural and Natural Heritage (1972), dostupno na: <https://en.unesco.org/> (10.04.2021.)

6. Narodne novine (2017.), Zakon o pružanju usluga u turizmu, Zagreb: Narodne novine 130/2017, 2982, dostupno na: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2017_12_130_2982.html (11.04.2012.)
7. Darko Oračić (2018), Velika depresija, Ekonomski lab, dostupno na: <https://arhivanalitika.hr/blog/fed-i-velika-depresija/> (12.04.2021.)
8. Ministarstvo turizma (2015), Svjetska turistička organizacija, dostupno na: https://mint.gov.hr/UserDocsImages//arhiva//UNWTO_info.pdf (11.04.2021.)
9. National Register of Historic Places (1966), dostupno na: <https://www.nps.gov/subjects/nationalregister/index.htm> (12.04.2021.)
10. Leksikografski zavod Miroslav Krleža (1950.), Američki građanski rat, dostupno na: <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=2214> (13.04.2021.)
11. National Park Service (1916), Oregon National Historic Trail, dostupno na: <https://www.nps.gov/oreg/planyourvisit/maps.htm> (13.04.2021.)
12. Lincoln Highway Association (1913), dostupno na: <https://www.lincolnhighwayassoc.org/> (16.04.2021.)
13. City of Santa Fe, dostupno na: https://www.santafenm.gov/about_santa_fe (17.04.2021.)
14. Legends of America (2003), dostupno na: <https://www.legendsofamerica.com/66-harveyhouse/> (18.04.2021.)
15. Get Your Kicks on Route 66 (2014), dostupno na: <https://learningenglish.voanews.com/a/route-66-get-your-kicks-americas-mother-road-trip-travel/1352583.html> (18.04.2021.)
16. Britannica, The Grapes of Wrath, dostupno na: <https://www.britannica.com/topic/The-Grapes-of-Wrath> (20.04.2021.)
17. The Route 66, The Complete Online Route 66 Travel Guide, dostupno na: <https://www.theroute-66.com/muffler-men-on-route-66.html> (25.04.2021.)
18. Top World Traveling, 66 stvari koje treba vidjeti na Route 66, dostupno na: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (25.04.2021.)

POPIS SLIKA:

- Slika 1. Karta Route 66, dostupno na: <https://www.britannica.com/topic/Route-66>, (15.04.2021.)

Slika 2. Izgled Route 66, dostupno na: <https://www.putoholicari.rtl.hr/route-66-prica-o-pravoj-americi-23020/>, (15.04.2021.)

Slika 3. Karta koja prikazuje dio Nacionalne ceste starih staza, 1924., dostupno na: J. M. Lowe, Nacionalne stare staze, National Old Trails Road Udruga, 1924.

Slika 4. Karta koja prikazuje rutu Linconove ceste, dostupno na: http://lincolnhighway.jameslin.name/by_state/, (17.04.2021.)

Slika 5. Albertin hotel u Springfieldu, dostupno na: <https://www.ky3.com/content/news/Route-66-History-Albertas-Hotel-in-Springfield-Mo-490150421.html> (19.04.2021.)

Slika 6. Ranč Cadillaca u Amarillu, dostupno na: <https://www.lonestartravelguide.com/route-66-cadillac-ranch-amarillo-tx/> (20.04.2021.)

Slika 7. Statua Paula Bunyana u Atlanti, dostupno na: <https://www.theroute-66.com/muffler-men-on-route-66.html> (25.04.2021.)

Slika 8. Ručno izrađen vagon u Lincolnu, dostupno na: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (25.04.2021.)

Slika 9. Boca kečapa Catsup u Collinsvillu, dostupno na: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (25.04.2021.)

Slika 10. Povijesni znak početka rute 66, dostupno na: <https://www.route66guide.com/illinois-route66.html> (26.04.2021.)

Slika 11. Benzinska postaja Baxter Springs u Kansasu, dostupno na: <https://www.theroute-66.com/baxter-springs.html> (26.04.2021.)

Slika 12. Nacionalni park Grand Canyon, dostupno na: <https://pixels.com/featured/1-painted-desert-national-park-panorama-bob-johnston.html> (02.05.2021.)

Slika 13. Kraj putovanja rutom 66 u Santa Monici, dostupno na: <https://hr.topworldtraveling.com/articles/lifestyle/66-things-to-see-on-route-66.html> (27.06.2021.)

Slika 14. Caffè Ariston u Litchfieldu, dostupno na: <https://www.route66news.com/2018/06/23/ariston-cafe-soon-new-owners/> (28.04.2021.)

Slika 15. Motel Blue Swallow u Meksiku, dostupno na: <https://buyoya.com/blue-swallow-motel-route-66-tucumcari-new-mexico/> (29.04.2021.)

Slika 16. Motel Wigwam u Arizoni, dostupno na: <https://www.route66news.com/2017/03/04/deep-background-wigwam-motel-holbrook/> (29.04.2021.)

Slika 17. Aztec hotel u Californiji, dostupno na: https://www.nps.gov/nr/travel/route66/aztec_hotel_monrovia.html (30.04.2021.)

Slika 18. Meteorski krater u Arizoni, dostupno na: <https://www.visitarizona.com/directory/meteor-crater-natural-landmark-galleries-museums/> (01.05.2021.)

Slika 19. Painted Desert u Arizoni, dostupno na: <https://pixels.com/featured/1-painted-desert-national-park-panorama-bob-johnston.html> (02.05.2021.)

Slika 20. Grad Calico Ghost Town u pustinji Mojave, dostupno na: <https://parks.sbcounty.gov/park/calico-ghost-town-regional-park/> (03.05.2021.)

Slika 21. Gostionica i spa u Santa Feu u Novom Meksiku, dostupno na: <https://www.santafe.org/> (05.05.2021.)