

COLLOQUE INTERNATIONAL - 13 AU 15 JUIN 2012 - UNIVERSITÉ LAVAL, QUÉBEC

# ROUTES TOURISTIQUES ET ITINÉRAIRES CULTURELS, ENTRE MÉMOIRE ET DÉVELOPPEMENT

TOURISM, ROADS AND CULTURAL ITINERARIES: MEANING, MEMORY AND DEVELOPMENT  
RUTAS TURÍSTICAS E ITINERARIOS CULTURALES: ENTRE LA MEMORIA Y EL DESARROLLO



RÉSUMÉS ABSTRACTS • RESÚMENES

## **Atelier de Parcs Canada : Préparation d'un guide patrimonial intitulé : « Le Richelieu : route de mémoires »**

*André Charbonneau et Alain Gelly, Parcs Canada, Canada*

Parcs Canada prépare actuellement un guide patrimonial intitulé : « Le Richelieu : route de mémoires », dont la publication est prévue pour le printemps 2012. Cet ouvrage s'articule essentiellement sur les marques tangibles de la mémoire, les repères physiques ou encore les désignations, classements ou citations officielles qui meublent l'espace public de ce territoire, défini par le bassin versant de la rivière Richelieu. Il répertorie également les lieux témoin de la mémoire. Enfin, il identifie des événements et des personnages qui ont fait l'objet d'un geste commémoratif depuis plus d'un siècle par divers groupes sociaux et paliers gouvernementaux.

Nous vous proposons donc la présentation d'un atelier de discussion sur les différentes perspectives que suscite la production d'un tel guide. Cinq intervenants sont pressentis.

Michel FILTEAU, Agent Partenariat et engagement, au nom de l'unité de gestion de l'Ouest du Québec de Parcs Canada, présentera les objectifs poursuivis par le client qui est gestionnaire de plusieurs lieux de mémoire le long de ce couloir. Il évoquera également l'expérience d'un premier guide déjà produit répertoriant les lieux historiques nationaux du Canada, situés sur l'île de Montréal. Il insistera sur la démarche constante de consultation avec les intervenants du milieu dans la production de ce genre d'ouvrages. André CHARBONNEAU, historien principal au Centre de services du Québec de Parcs Canada, l'un des coauteurs du guide, s'attardera sur « les faiseurs de patrimoine » comme vecteur des repères mnémoniques qui sont identifiés dans le guide. Il présentera la ligne éditoriale du guide en ce qui a trait au départ à la définition de la zone géographique et par la suite au choix des points d'ancrage patrimoniaux retenus. Alain GELLY, historien au Centre de services de Québec du Parcs Canada, coauteur de l'ouvrage, présentera le guide en tant que tel : sa conception, l'organisation du matériel, les différents modes d'utilisation du guide, en termes de parcours thématiques ou d'itinéraires culturels en tant que tels. Il dira un mot sur les enjeux d'histoire et de mémoire inhérents à l'écriture de court texte de nature historique pour un lecteur grand public. Éric FOURNIER, tourisme Montérégie, articulera son exposé sur les attentes et les objectifs poursuivis par Tourisme Montérégie qui ont motivé entre autres ce choix de s'inscrire comme partenaire principal de Parcs Canada pour la production du présent guide. Il nous expliquera comment cet ouvrage s'inscrit dans la panoplie des outils de promotion et de développement touristique de la région.

Claude MORNEAU, Vice-président Éditions des Guides de voyage Ulysse présentera la perspective d'un éditeur de plusieurs guides touristiques et sa vision quant à la distribution du présent guide. Il nous entretiendra sur les enjeux de marketing au regard de la clientèle visée par ce guide à caractère spécialisé.

Bref, Le Richelieu – route de mémoires s'articule sur la construction mémorielle, à travers le temps, de l'histoire de la vallée du Richelieu. Il prend son originalité dans le fait qu'il offre une lecture différente de plusieurs « moments » historiques qui se sont déroulés dans ce secteur géographique central pour l'évolution géopolitique, sociale et économique du Canada. Il est fondé sur les « jalons » de la mémoire du territoire. Il se veut rassembleur pour les communautés locales dans leur rapport au passé; il est également un outil à la disposition des touristes patrimoniaux ou culturels. Espérons qu'il saura générer de nouvelles appropriations mémorielles du territoire.

## **Atelier de la Commission franco-québécoise sur les lieux de mémoire communs**

Pour la Commission franco-québécoise sur les lieux de mémoire communs, l'histoire commune entre Français et Québécois se manifeste et se décode, entre autres, à travers les repères historiques et mémoriels que sont les lieux de mémoire.

La fréquentation de tels lieux dans le cadre d'activités ludiques et touristiques constitue un moyen important d'appropriation et de connaissance de l'histoire.

Pour enrichir l'offre touristique par des propositions de lieux de mémoire significatifs, les partenaires de la Commission ont contribué à :

- connaître et identifier des lieux de mémoire significatifs (inventaires et recherches);
- diffuser l'information pertinente (publications sur supports papiers et électroniques);
- proposer la mise en tourisme de sites en fonction de circuits géographiques;
- explorer les intérêts des publics afin de mieux définir la présentation de l'offre touristique.

Les initiatives de la Commission sont originales, d'une part, parce qu'elles sont largement le fait de bénévoles et, d'autre part, parce qu'elles visent à valoriser la connaissance d'une histoire commune ou partagée entre deux communautés qui ont un rapport différent à cette mémoire. Il est intéressant de souligner également que ces initiatives sont fondées sur un thème (une histoire commune) plutôt que sur un territoire spécifique.

Ces diverses initiatives visent notamment à intéresser et alimenter les professionnels du tourisme afin que les connaissances développées soient prises en relai par les opérateurs et décideurs du milieu touristique. L'Atelier vise ainsi à faire connaître les travaux réalisés :

### **1. CONNAÎTRE ET FAIRE CONNAÎTRE LES LIEUX DE MÉMOIRE**

1.1. Marc St-Hilaire (U. Laval) : les inventaires

1.2. Janine Giraud –Héraud (CFQLMC-France) : les publications « Ces villes et villages »

### **2. PROJETS PILOTES DE MISE EN TOURISME**

2.1. Pascale Marcotte (UQTR): le tronçon Québec-Trois-Rivières

2.2. Yves Laliberté (CFQLMC-Québec) : le partenariat avec les musées

### **3. LES PUBLICS INTÉRESSÉS PAR LE TOURISME MÉMORIEL**

3.1. Manuelle Aquilina (U. de Bretagne) : l'intérêt des publics pour la mémoire franco-québécois.

## **001 « Sur les pas des soldats ». Chemins et sentiers de mémoire : itinéraires touristiques et mémoire collective des lieux traumatiques.**

*Anne Hertzog, Université de Cergy Pontoise, France.*

Depuis quelques décennies, s'intensifient les processus de mise en tourisme des sites mémoriels des deux guerres mondiales sur le territoire français. L'une des modalités privilégiée est la création de « chemins », « sentiers » et autres « circuits de mémoire » à différents niveaux d'échelle. Certes, cette pratique n'est pas nouvelle puisque 1919, les premiers guides touristiques (comme les guides Michelin) fonctionnent sur le principe du circuit et de la visite itinérante des champs de bataille.

Ces itinéraires correspondent à une volonté de structurer un espace touristique ; ils s'apparentent aussi à une construction d'un sens historique et mémoriel assigné au territoire. En cela, l'itinéraire est une des modalités de la patrimonialisation des espaces de conflits par certaines catégories d'acteurs. Certains d'entre eux – Chemin de Mémoire du Nord Pas de Calais, Sentier de mémoire dans les Vosges, Circuit du souvenir dans la Somme - marquent ainsi l'implication grandissante des acteurs publics locaux dans la valorisation de ce passé douloureux. A partir de quelques cas d'itinéraires inventés pour visiter les champs de batailles du nord et de l'est de la France, nous souhaitons analyser les logiques qui sous-tendent leur tracé entre enjeux identitaires, politiques, économiques et enjeux d'aménagement. Ces nouveaux tracés témoignent des recompositions tant mémorielles que territoriales (nouveaux cadres institutionnels, nouveaux territoires d'aménagement, ouverture européenne...) : ils traduisent un nouveau rapport aux champs de bataille – voire au territoire tout entier – les marquant comme des « destinations touristiques ».

La structuration de circuits selon différentes logiques rend surtout visible un territoire imaginé par un travail de mise en relation entre les lieux ; itinéraires et jalonnement peuvent ainsi s'interpréter comme une mise en exposition et une mise en récit d'un territoire. Mais l'itinéraire peut aussi se lire comme une mise en espace – territorialisation – d'un discours historico-mémoriel. A partir de l'analyse de quelques « chemins de mémoire », il s'agira donc de confronter les narrations de la guerre et leur mise en scène spatialisée, à travers les choix d'intégration ou au contraire la marginalisation de tel ou tel lieu, les dispositifs de mise en exposition et les discours mobilisés en amont et *in situ*. La convocation de l'imaginaire du chemin de pèlerinage voire du « chemin de croix » comme référentiel symbolique du « sentier de mémoire » sera discutée.

L'invention de nouveaux itinéraires fait intervenir toute une série d'acteurs et produit des cohabitations inédites entre acteurs et entrepreneurs de mémoire. Le tracé d'un itinéraire se fonde en effet sur une mise en réseau d'acteurs issus de sphères différentes, amenés à coopérer : historiens, professionnels du tourisme ou de la culture, acteurs issus du monde associatif, acteurs de l'aménagement, responsable de parcs naturels régionaux, habitants... Ces coopérations qui suscitent des rapports de force et des conflits, ne créent-elles pas également des interactions et des échanges conduisant à l'hybridation des pratiques et des représentations des territoires ? En quoi l'itinéraire manifeste-t-il la capacité d'un espace à devenir « territoire de mémoire » ? Au total, et selon les espaces, l'itinéraire traduit-il une volonté de promouvoir des mémoires partagées ? Ou juxtapose-t-il des mémoires fragmentées, voire concurrentes ? Fait-il interagir des mémoires nationales et locales ? En quoi l'itinéraire inventé traduit-il les interactions entre acteurs locaux porteurs ou promoteurs des mémoires des conflits : faut-il y voir la territorialisation d'une mémoire collective ? Je poserai donc la question de l'itinéraire sous l'angle du lien entre mémoire et territoire ; ma présentation sera ainsi l'occasion de relire en géographe certaines catégories utilisées par les historiens comme celle de « terroir mémoriel », « mémoire périphérique/centrale » ; je proposerai, pour ma part d'envisager l'itinéraire comme le produit d'un « système mémoriel territorialisé » mobilisant différents imaginaires.

## **002 Patrimoine géologique et tourisme transfrontalier dans le massif pyrénéen: évaluation et analyse touristiques de la Route Géologique Transpyrénéenne de la vallée d'Aspe (France) et du Haut Aragon (Espagne).**

*Christel Venzal, Université de Pau et des Pays de l'Adour, France*

On assiste ces dernières décennies, d'une part à une course à la mise en récit des lieux patrimoniaux et d'autre part à une recherche systématique d'une plus grande participation du citoyen, de l'habitant à leur animation et leur fonctionnement. Dans cette optique, l'aménagement du territoire vu au travers de la question des routes touristiques, prend la place d'une proposition faite aux visiteurs d'une découverte ludique, didactique et inédite de territoires plus ou moins éloignés des axes principaux de circulation. Il est intéressant d'analyser, d'étudier et de chercher à comprendre les multiples processus qui contribuent à la production et à la diffusion des images de ces routes touristiques. On glisse par l'étude de la route touristique d'un aménagement fonctionnel, construire et penser les routes pour les déplacements des personnes et des marchandises, vers un aménagement plus ouvert sur de nouveaux usages. Dans lequel, l'habitant mais aussi le touriste sont invités à produire du sens. Car un modèle de construction et d'animation où l'aménagement soumis principalement à l'emprise de l'image, ou de la vue imprenable, finit par produire un fonctionnement réduit. La mise en œuvre d'une route touristique permet de s'interroger sur l'attractivité des territoires. Pourquoi et comment un territoire est-il ou (re)devient-il touristiquement attractif? Comme le rappelait Rachid Amirou, la demande de voyage et de tourisme se fondent sur trois éléments : les sociabilités, un imaginaire et un espace réel ou virtuel. Cet espace est révélé ou à venir, naturel ou artificiel et il s'offre spontanément ou est mis en scène (R. Amirou, 2003)<sup>1</sup>. Le talent des concepteurs d'une route touristique s'exprime ainsi dans leur capacité à intégrer les dimensions locales aux plans culturel, historique et social. Les actions d'aménagement accompagnent la promotion touristique de la route révélant les modes de valorisation du territoire et de son image. Tenant compte de notre expérience de recherche sur les aménagements et la mise en œuvre de routes « géotouristiques », notamment sur le territoire de la Réserve Naturelle Géologique de Haute-Provence (C. Venzal, 2010)<sup>2</sup>, nous avons choisi de proposer une étude et une analyse touristiques de la « Route Géologique Transpyrénéenne de la vallée d'Aspe (France) et du Haut Aragon (Espagne) ». Comme le précise, la page d'introduction du site internet qui lui est entièrement consacré, cette route transfrontalière a été réalisée conjointement par l'association française GéolVal et les associations espagnoles GeoAmbiente et GeoTransfert. Elle permet de parcourir en 200 kilomètres, les 400 millions d'années de l'histoire de la formation des Pyrénées. L'itinéraire comporte vingt-cinq sites aménagés avec des panneaux explicatifs bilingues (français et espagnol) permettant une lecture didactique des paysages et des roches. Les concepteurs de cette route la compare à une « bande dessinée de 200 kilomètres » qui permet d'illustrer la formation des Pyrénées : du dépôt des sédiments dans des mers aujourd'hui disparues jusqu'au creusement des vallées par les gaves, en passant par la déformation des roches et l'action des glaciers. Afin de mener un diagnostic de cette route géologique, nous avons utilisé une grille d'évaluation selon trois dimensions : aménagement touristique, économie et accessibilité. Nous avons choisi différents critères et indicateurs tels que la signalétique, l'implantation des sites, les parkings, les niveaux de fréquentation, la qualité d'interprétation et le niveau de proposition de TIC. Enfin, nous avons porté toute notre attention sur le mode de gouvernance, de promotion et d'animation de cette route géologique menant de Belair jusqu'à Riglos en passant par deux portes d'entrée du territoire des Pyrénées (Oloron et Jaca).

---

<sup>1</sup> AMIROU R. (2003). "De l'image à l'imaginaire : phénoménologie du sujet touristique", in : SPINDLER J. " Le Tourisme au XXIe siècle ", Paris, *L'Harmattan édit.*, coll. Tourisme et sociétés, p.177-198.

<sup>2</sup> VENZAL C. (2010). "Les partenariats au coeur de la stratégie d'introduction du géotourisme en France. Analyse de l'expérience de la réserve naturelle géologique de Haute-Provence", *Revue Téoros Géotourisme / Tourisme et femmes*, n°29:2, p. 67-76.

## **006 Des pistes chamelières à la « Route de la Soie » : « fixer » les itinéraires de l'Anatolie orientale au XIXe siècle**

*Ségolène Débarre, Laboratoire Géographie-Cités/CNRS, France*

Route emblématique des échanges entre l'Orient et l'Occident qui cristallise, depuis 2011, sous l'impulsion de la Chine, de nouveaux intérêts économiques, la route de la Soie est devenue un emblème mémoriel de la richesse créée par les circulations humaines. L'expression a connu un tel succès que l'on en a souvent oublié son origine : c'est dans les cahiers du géographe allemand Ferdinand von Richthofen, professeur à l'Université de Berlin qu'il faut aller chercher pour en retrouver les racines. En cette fin de XIXe siècle, le tourisme triomphant partait à la conquête de l'Orient, le guide Joanne ou, son concurrent, le guide Baedeker, en poche. Mais les touristes étaient encore peu nombreux à s'aventurer à l'intérieur des terres anatoliennes sur les routes de l'Asie : la « route » de la Soie n'était en effet encore qu'un agrégat de pistes chamelières que seuls commerçants, savants et militaires se risquaient à emprunter. Et le « Grand Tour » restait alors limité aux rives de la Méditerranée comme le montrent les itinéraires proposés par les guides de l'époque et rapportés par les récits de voyageurs.

A partir d'archives conservées à la Bibliothèque d'État et au *Geheimes Staatsarchiv Preussischer Kulturbesitz* de Berlin, cette communication s'intéressera aux efforts entrepris par les voyageurs allemands - en collaboration avec les Ottomans -, pour pénétrer plus loin à l'intérieur des terres afin de satisfaire leur curiosité touristique ainsi que leurs appétits économiques, politiques et archéologiques. En Anatolie orientale, de Trébizonde à Erzeroum, les voies de circulations souffraient d'un long enneigement hivernal et d'un relief très escarpé que seuls les guides locaux les plus aguerris étaient à même d'affronter. Les cartes dont disposaient alors les voyageurs allemands étaient très approximatives. Les pistes empruntées par les caravanes variaient selon les saisons et les empreintes laissées par les animaux s'étendaient souvent sur une superficie de plus de cent mètres de large. Les diplomates et les militaires européens en poste dans l'Empire ottoman faisaient régulièrement des voyages dans l'arrière pays pour repérer les itinéraires les plus fiables et les cartographier. Depuis les années 1850, en Prusse, un cours de « géographie spéciale » préparait les officiers appelés « à opérer en pays étranger à l'étude de terrains inconnus » : les officiers allemands avaient donc été sensibilisés, pendant leurs études à Berlin, à l'observation des conditions locales et des pratiques afférentes.

Les recherches allemandes et ottomanes dans ces régions éloignées de Constantinople mêlaient des intérêts complexes et parfois contradictoires : économiques, mais aussi stratégiques en particulier vis-à-vis du contrôle des populations nomades et de la « pacification » de tribus kurdes rebelles au pouvoir impérial. L'observation des pistes et des itinéraires vernaculaires devait permettre d'approfondir la connaissance de ces régions d'un point de vue géographique, anthropologique et linguistique. À l'heure où les tensions frontalières turco-arméniennes font de certaines de ces routes « des chemins qui ne mènent nulle part », l'histoire de ces pistes et des circulations qui les animaient, paraît être un enjeu mémoriel autant qu'un patrimoine régional à construire.

## 015 Street Flowers – Urban Survivors of the Privileged Land.

Mike Collier, University of Sunderland, UK

Walking is an inherently itinerant, embodied and potentially social practice. By foregrounding these engaged cultural ‘activities’, my work adopts them as a methodology, stimulating my own practice as an artist and collaborator with other artists, philosophers, natural historians and the public. This results in a social exchange of knowledge which then feeds back into my work.

One part of my practice is ephemeral – the walk; and for some participants the work ends here. That’s fine. However, the research undertaken during the walks (the species seen, the knowledge shared of each plant or bird’s history - often linked to place-specific personal, social and sometimes political events) is then assimilated and reflected upon by me to make permanent art-works for exhibition in galleries and semi-permanent on billboards.

Much of my work is based around the concept (framed by Edward S. Casey) of *Absorptive Mapping* - mapping that is done from the lived bodies’ standpoint; that is from its concrete experience of existing and moving on the earth and tracing out its trajectory. I see my work in phenomenological terms as a form of abstract mapping – using colloquial names of flora and fauna to ‘map’ a journey, as these words often reflect a closer relationship to the land than the scientific nomenclature usually used (extremely useful/essential though this classification clearly is in basic scientific research).

My practice in recent years has straddled the *performative* and *ephemeral* (through the walk) and the *permanent* through the work I subsequently make in my studio and show in a gallery. For this paper and talk, I would like to explore further the relationship between

- The walk, the historical and contemporary social and physical landscapes we walk through, the way in which flora and fauna map our histories and the way that the naming of flora fauna charts a wider move in society from an embodied relationship with our world to one which is discreet and deterministic and
- The resulting art-work shown in spaces with a loaded history (Galleries) and the walk taken around the gallery to view the work

The information/field work I will draw upon for this paper will be based around an event I am about to participate in - Street Flowers – Urban Survivors of the Privileged Land. In March 2012, I will be undertaking a new walk (actually a ‘meander’) in Sunderland for the AV festival – an International Festival of Contemporary Art in the N.E. England. This walk, or meander, (and the resulting work) is part of a series of projects I am developing called Street Flowers – Urban Survivors of the Privileged Land and takes place on the reclaimed banks of the River Wear - an area that just 60 years ago was the world’s busiest centre for shipbuilding. This walk will take place early in the morning when the sounds and smells are at their sharpest in the urban environment.

## **019 Chemins de la transformation de soi : diffusion des connaissances par les voyages d'études à l'étranger – de l'homo faber à l'homo peregrinus academicus**

*Biagio Avena, Federal Institute of Education, Science and Technology of Bahia, Brazil*

Thème de recherche : Itinéraire et lieux de mémoire : du tangible à l'intangible, et vice-versa

Les voyages et le tourisme sont des canaux privilégiés pour la diffusion des connaissances et pour que cette compréhension se fasse il faut considérer soit les aspects psycho-sociaux, historiques, économiques et culturels soit la production des connaissances qui sont à la base d'un bon comportement d'accueil . La formation pour les voyages est une alternative pour la transformation du processus d'accueil dans les espaces de voyages, tourisme et loisirs. Les chercheurs de ces domaines mettent en lumière l'importance des voyages dans la transformation des sujets, montrant différents aspects de leurs sens et contributions. Il n'y a aucun sujet sans les expériences et il n'y a pas de sujets au delà des expériences personnelles et professionnelles sans formation, sans éducation. La formation du sujet est complexe et multi référentielle et on considère que la formation de soi est un aspect important et qu'il faut s'y investir tout au long de la vie. Cette formation reçoit diverses contributions, dans différentes situations existentielles, ainsi que du travail personnel, de la réflexion, du développement d'une fonction critique. Certes, les questions relatives à l'expérience d'apprentissage, de formation et d'éducation par les voyages – EAFEV – jouent un rôle important, même plus important et essentiel, dans la formation des sujets, parce que toutes les expériences que les voyages et le tourisme rendent possible sont complexes, multi référentielles et illimitées. L'activité des voyages et du tourisme pourraient concilier la réalité extérieure avec les besoins et les désirs de l'être humain. L'approfondissement de ces réflexions a abouti à la découverte d'un corpus considérable d'oeuvres qui ont étudié les contributions des voyages à l'être humain, à la recherche et aux sciences en général. La formation de soi est un processus complexe et multi référentiel et le voyage est une école de vie, une possibilité d'auto-co-hetero-eco-formation. En outre, il est important de réfléchir à la possibilité de mettre au point une éducation transpersonnelle et transdisciplinaire, qui permette la connaissance de soi et l'autotransformation. Ainsi, s'ébauchent quelques chemins pour la transformation de soi. Dans cette communication seront présentées des réflexions et des analyses sur les voyages d'études à l'étranger, les considérant comme des canaux privilégiés pour la diffusion des connaissances. Sont présentés également les hypothèses et les objectifs atteints dans le développement de cette recherche. Au cours de ces réflexions et de ces analyses, le voyage est présenté comme un processus de formation, un phénomène humain, historique et multi dimensionnel qui considère les dimensions humaines, techniques, cognitives, affectives, sociales, politiques et culturelles. À cette fin, l'objectif central a été d'élaborer et de présenter une étude sur le processus de formation par les voyages comme des canaux de diffusion des connaissances. À leur tour, les objectifs spécifiques ont développé des réflexions sur quelques EAFEV ayant pour axe le processus de transformation du sujet par les voyages.

Mots-clé: Voyages et tourisme; éducation en tourisme; expériences d'apprentissage, de formation et d'éducation par les voyages ; diffusion des connaissances.



## **020 Itinéraire par les sens et les contributions des voyages à la (trans)formation de soi**

*Biagio Avena, Federal Institute of Education, Science and Technology of Bahia, Brazil*

Thème de recherche : Itinéraire et lieux de mémoire : du tangible à l'intangible, et vice-versa

Les voyages et le tourisme présentent un grand potentiel formatif et éducatif au Brésil et dans le monde. Toutefois leur importance a encore besoin d'être comprise. Pour autant, il faut considérer soit leurs aspects psycho-sociaux, historiques, économiques et culturels, soit la production de connaissances qui collaborent à un comportement d'accueil convenable. L'éducation en tourisme est une alternative pour la transformation des procédés d'accueil dans des espaces de voyage, de tourisme et de loisir. Et l'accueil est l'élément capable d'unifier les sens du voyage et du tourisme. Cette étude, dans l'intersection de l'éducation, du voyage et du tourisme, aborde les expériences d'apprentissage, de formation et d'éducation par les voyages – EAFEV – afin de contribuer à la formation des enseignants, des professionnels et des voyageurs confrontés à d'autres cultures et à une possible (trans)formation d'eux mêmes. Pour aider à l'élaboration d'une pédagogie du voyage, du tourisme et de l'accueil, un itinéraire d'études et de réflexions est présenté pour esquisser dans le futur une proposition pédagogique qui intègre des savoirs, des connaissances et des pratiques en rapport avec les EAFEV ; aborder, identifier et étudier les EAFEV ; élaborer une cartographie de l'enseignement et de la recherche dans ces champs ; récupérer, socialiser et diffuser le contenu d'oeuvres pas encore disponibles au Brésil ; contribuer à la réflexion sur le changement de la formation/éducation en tourisme (au Brésil et à l'étranger). L'approche multi référentielle dans la perspective d'un bricolage méthodologique a rendu possible l'étude des voyages, du voyageur, du tourisme et du touriste, ainsi que la formation et l'éducation en tourisme. Pour cela une recherche étendue de la littérature nationale et internationale dans ces domaines a été développée. Une cartographie a été élaborée en utilisant des catégories analytiques : recherche en tourisme ; formation par le voyage ; éducation par le voyage ; formation pour le voyage ; éducation pour le voyage ; formation en tourisme ; et éducation en tourisme. Les catégories « désir » et « voyage » sont aussi utilisées. Il a été vérifié que les chercheurs de ces domaines relèvent l'importance des voyages conduisant à la transformation du sujet en soulignant plusieurs aspects de leurs sens et contributions dans les champs de la Culture, de l'Anthropologie, de la Philosophie, de l'Histoire, de la Littérature et de la Mythologie. Il a été examiné le besoin d'une modification de la formation des sujets qui permet leur auto-connaissance et la construction d'un comportement soutenable. Il a été indiqué le besoin de comprendre l'importance des EAFEV et leurs sens et contributions à la (trans)formation du sujet-voyageur ; de considérer les équipements et les services touristiques en tant qu'espaces d'apprentissage et les professionnels des voyages, du tourisme et de l'accueil en tant qu'agents pédagogiques ; d'utiliser le Plan Conceptuel élaboré comme une base pour la réflexion des enseignants et des coordinateurs pédagogiques en soulignant les aspects fondamentaux à considérer dans l'organisation des programmes de formation avec le but de surmonter les lacunes identifiées dans la formation débattue dans cette étude.

Mots-clé: Voyages et tourisme; éducation en tourisme; expériences d'apprentissage, de formation et d'éducation par les voyages ; Brésil et France ; Pédagogie des voyages, du tourisme et de l'accueil.

## **022 Los caminos del paisaje agavero: Acciones público - privadas en la institucionalización del turismo en la comarca tequilera**

*Lucía González Torreros y José Luis Santana Medina, Universidad de Guadalajara, México*

El debate que se propone en este texto parte de tres referentes principales de análisis. En primer lugar accedemos a la vertiente teórica que ofrecen las principales premisas del Nuevo Institucionalismo; el objetivo es presentar los elementos que contribuyen en la definición del proceso de institucionalización de la actividad turística en el Paisaje Agavero y las Antiguas Instalaciones Industriales del Tequila, declarado como patrimonio de la humanidad por la UNESCO en 2006. Se subraya el hecho de que son las instituciones, explicadas como las reglas del juego y diseñadas por los actores sociales en conjunto, las que definen el devenir de la actividad turística.

En segundo lugar se expone un breve contexto teórico - conceptual sobre el paisaje y el patrimonio y su relación con el turismo por ofrecer una base que permite plantear los elementos que se han considerado relevantes en el caso objeto de nuestro análisis: el proceso de turistización en la región del Paisaje Agavero, particularmente en uno de los municipios que han dado origen a la Denominación de Origen del Tequila (Tequila, Jalisco, México) y punto clave del itinerario de la Ruta del Tequila. Dicho proceso responde a lógicas de origen público y privado que involucran al ámbito regional y municipal. El juego turístico, impulsado por fuertes inversiones, ha hecho evidentes algunas prácticas que responden a lógicas de mercado que nacen en el seno de la misma industria tequilera.

## 026 'Can I Live' on Beale Street? Envisioning sustainable tourism in the Birthplace of the Blues

*Cathryn Stout, Saint Louis University, USA*

Earning approximately \$30 million in sales annually, Beale Street is a world famous destination for music tourists who pilgrimage to Memphis, Tennessee to visit the „Birthplace of the Blues.. But before it became a part of the American sonic landscape, Beale Street served as a middle passage in the African American voyage from resident alien to first-class U.S. citizen. This research follows the road.s journey from „Negro Main Street. to an international tourism hub, and examines what some Memphis residents have gained and lost during this journey. I argue that there is a palpable disconnect between many Memphians and the former town center because developers failed to incorporate the principles of sustainable tourism in the Beale Street revitalization efforts in the 1980s. As late bluesman Rufus Thomas succinctly stated in 1992, “Beale Street is tourist now. It.s not for the people who live here.” Using interdisciplinary methods, this narrative on tourism is told from the perspective of the host community and encompasses historical records, oral history, and music criticism.

Founded in 1841, Beale radically changed during the American Civil War when the Union Army established a camp on the road near the Mississippi River. The abolition of slavery during the war breached the levees that once confined black Southerners to rural plantations, and many of these freedmen and women flooded into urban areas like Memphis. To deter miscegenation, city leaders sanctioned Beale Street as a black borderland, and from 1865 to 1968, the local road served as a porous border between black and white Memphians. The segregated strip was a mix of commercial and residential properties. Here, black Memphians who were more than slaves but less than citizens practiced the tenors of American democracy like property ownership, associationalism, capitalism, freedom of expression, and politics. Beale was the place where human rights icon Dr. Martin Luther King Jr. led his last march. His 1968 assassination, just blocks away from Beale, was one of the reasons for the street.s demise.

After years of neglect, in 1983, real estate developer John Elkington christened the new Beale. This reinterpretation—filled with faux juke joints and souvenir shops— aligned with Elkington.s vision of a center for music tourism with no racial barriers, “real or imaginary.” In 2010, after legal battles over profits from the publically-owned street, the city ended its management contract with Elkington and created a committee which is planning the road.s next phase. This regime change offers an intervention point to improve local civic engagement on Beale by implementing a sustainable tourism agenda. The sustainable tourism movement aims to create attractions that meaningfully incorporate the culture and history of a locale, and use the resources of the attraction to provide opportunities for economic and human development for those in the host community. Following this paradigm, I offer critical recommendations towards sustainable tourism on Beale, and conclude that the long-term viability of Beale Street depends on the city.s ability to balance the interests of visitors with the needs of the host community.

## **029 Full-Circle” Around The Earth: Maya Lin’s Vietnam Veterans Memorial As Cinematographic Image**

*Tienfong Ho, Bryn Mawr College*

Maya Lin's Vietnam Veterans Memorial requires the beholder to experience the duration of walking through the memorial, invoking the memory of past durations, both here and elsewhere. The beholder calls forth the continuous flow of time when walking through the memorial and that of a history in the process of becoming.

Embedded in the VVM are a sequence of any-instants-whatever that are at once both depersonalized and remarkable, and that mark time according to the deaths of narratable selves, i.e. the ends of each individual's life story. If a film camera creates an image that marks time by taking a photo once every 1/24 of a second, then Lin's memorial marks time with an inscription of a name every time a soldier died. It commemorates the individual via the remarkable and depersonalized instant of death, and denotes his or her symbolic contribution to a universal meaning. Since national memorials stop time by immortalizing an individual or event, the unique life-story (a Bergsonian duration occurring between life and death) is frequently elided in memorial discourse.

The VVM is in itself already its own Other Vietnam Veterans Memorial. Repeating doubly the event of subject formation and internal alterity as enigmatic signifier, it manifests the condition given by Trinh T. Minh-ha, “other than myself, my other self,” inscribing a geographical signification of “elsewhere, within here.” The walk-through experience as rite of passage transforms us into perpetual foreigners, setting adrift essentializing interpretations of what the grounds of America’s capital may or may not signify.

### **030 El itinerario natural y cultural “Circuito de los Cuatro Refugios” Aportes para el desarrollo del turismo sostenible de Bariloche. (Argentina)**

*Verónica Skvarca, Liliana Valeria Pierucci, Vanesa Córdoba, Universidad Nacional de Río Negro, Argentina*

El Parque Nacional Nahuel Huapi, ubicado al noroeste de la Patagonia andina argentina, posee un Sistema de Refugios y Sendas de Montaña, con bienes patrimoniales naturales y culturales de alto valor paisajístico e inmaterial. Dentro de este sistema, el Circuito de los Cuatro Refugios, vincula los hitos que representan las construcciones de los Refugios Frey, Jakob, Laguna Negra y López, conformándose en referentes icónicos de un sistema socio-territorial, y formando parte de la “cultura de montaña” existente en la región. Incluye las sendas propiamente dichas, las áreas complementarias de acampe, así como el particular entorno natural y la carga inmaterial. Este circuito lineal, posee doble acceso desde cualquiera de sus extremos, desde el Refugio Frey o desde el Refugio López, luego de una caminata de cuatro horas aproximadamente.

El documento propone al “Circuito de los Cuatro Refugios” como modelo vivo de transferencia de buenas prácticas en materia de turismo sostenible y como factor de desarrollo local. Se realiza un diagnóstico contextual del proyecto, la identificación del bien seleccionado como referente de la identidad socio-territorial y presenta una propuesta para poner en valor los bienes mencionados.

Se propone un modelo de planificación que busca estructurar, promover e implantar un nuevo producto turístico cultural-natural en base a este particular bien patrimonial.

Se plantean los objetivos generales y específicos y la importancia de un proceso de manejo. Se presenta una alternativa para gestionar racionalmente el capital natural y el acervo local, para que la comunidad pueda continuar beneficiándose de los bienes y servicios de este ecosistema de forma racional y perdurable. Se propone una serie de acciones de participación ciudadana para su valorización como patrimonio local y como recurso turístico, con la idea de generar un compromiso ético que promueva una gestión territorial equilibrada. También se analiza el perfil productivo de la ciudad y los enunciados del desarrollo sustentable y de la Carta del Turismo Sostenible. Se evalúan, según los marcos actuales, los factores endógenos y se propicia la implementación de un Plan de Gestión Turístico, -a considerarse en un Plan de Desarrollo Local Territorial-, que atienda a la apropiación de ese patrimonio y que brinde herramientas de transferencia ambiental a través de la educación y la arquitectura (a través de las intervenciones humanas), ponderando la difusión de la información a todos los usuarios. El trabajo incluye una posible promoción de este Circuito.

A modo de conclusión, se considera que se hace necesario plasmar estos conceptos en un Plan de Desarrollo Local Sustentable, que genere conciencia y refuerce la identidad socio-territorial de los residentes, generando inquietudes ambientales en los visitantes. Así, el patrimonio -natural, cultural, inmaterial, paisajístico- se vislumbra como un elemento clave, a la hora de la planificación y del desarrollo sustentable de los territorios.

En los anexos, se amplían los tópicos como la historia del Parque Nacional Nahuel Huapi, de los Refugios y de las actividades de montaña; los Marcos normativos; los aspectos relevantes del Plan de Manejo del Parque Nacional; Encuestas de perfil y gasto del turista y un breve glosario relacionado con Patrimonio y Actividades de montaña.

## **032 Trouver sa route ou se perdre dans le vignoble? Les routes du vin, une géographie multidirectionnelle, la difficile alliance du tourisme et du vin.**

*Sophie Lignon-Darmaillac, UFR de Géographie, Paris-Sorbonne, Labo ENEC, France*

Les routes du vin sont généralement les premiers éléments structurant les vignobles touristiques. Pour autant, elles ne répondent pas aux mêmes objectifs et dessinent des itinéraires plus ou moins identifiables. Les premières routes ont tracé des itinéraires cohérents, qui d'un point de départ à un point d'arrivée, permettent un itinéraire continu de cave en cave (en Alsace, dans la Napa Valley...). Plus récemment, de nouvelles routes ont tenté de relier toutes les exploitations ouvertes au public au sein d'une même appellation (vallée du Rhône, Argentine ...). La route n'est plus un itinéraire clairement dessiné, mais un réseau d'opportunités de visites que le touriste doit sélectionner. Certaines routes ne sont jalonnées que d'exploitations viticoles, d'autres au contraire, s'enrichissent d'offres de nature très différentes, musées, éléments patrimoniaux divers, sites paysagers ... Certaines sont clairement balisées, d'autres non. Au-delà de ces routes, des sentiers viticoles viennent parfois se greffer à l'axe principal d'une route des vins, invitant à poursuivre la visite du vignoble, à pied, à vélo, à cheval! Une telle profusion d'itinéraires est pensée parfois par des acteurs du tourisme, parfois par des éditeurs de guides touristiques, parfois par des interprofessions viticoles. Pour chacun de ceux qui les dessinent, les routes du vin s'inscrivent entre mémoire et développement, mémoire de sociétés vigneronnes qui ont construit des paysages exceptionnels, mais aussi développement d'activités viticoles en crise en favorisant les ventes directes, ou en faisant naître une nouvelle offre touristique par des parcours sportifs ou ludiques, culturels ou gastronomiques.

En étudiant la restructuration des territoires viticoles à travers l'aménagement de routes des vins, l'on se demandera si toutes ces routes favorisent l'essor du tourisme, et dans ce cas, si elles assurent la promotion d'un tourisme vitivinicole ou tout simplement d'un tourisme local ou régional. En étudiant diverses routes des vins à travers l'Ancien et le Nouveau Monde, nous nous interrogerons sur leur rapport aux terroirs, sur leurs retombées économiques, sur leur apport à la notoriété d'une région, sur la nécessité ou non, de tracer des routes du vin pour développer l'oenotourisme.

### **033 Two World Heritage Sites; One Fortified Border: Connectivity and Separation between Paquimé and Chaco Culture World Heritage Sites.**

*Richard Shieldhouse, Strategic Partners & Associates, USA*

The proposed research will compare two World Heritage sites on both sides of the US-Mexico border, Paquimé, in Chihuahua, and Chaco Culture, in New Mexico. Both sites are commonly believed to be ancient ceremonial centers of the Anasazi, located 630 km apart and along the same longitude.

This similarity provides a basis for drawing comparisons between management of the Mexican and US site, in terms of presentation, preservation, tourism, visitor experience, etc.

The research will touch on many of the themes for the Conference. Perhaps the best fit will be “Forbidden Pathways and Crossing Boundaries.” Increased violence on the Mexico-United States frontier and stricter limits on trans-border travel effectively thwart any kind of tourist route connecting the two sites (and the related Mesa Verde National Park in Colorado).

The two case studies, which comprise a logical yet currently impractical tourist route, will provide a comparison between World Heritage practices in the US and Mexico, within a framework of the seven aspects of authenticity outlined in the 1996 Declaration of San Antonio (identity, history, materials, social value, stewardship, etc.) and within the context of preservation, presentation and sustainability. Results will evaluate Paquimé and Chaco Culture with a common set of indicators and attempt to discern any potential impact from developing a tourist route between them. Amplifying the theme of “Forbidden Pathways and Crossing Boundaries,” research will identify practical limitations to implementing a tourist route between the sites. The study will also investigate current Mexican and U.S. tourist routes that include either World Heritage site and consider how they might be affected if obvious linkages between these places of Outstanding Universal Value are implemented.

Research will entail site visits to the State of Chihuahua and New Mexico. A Mexican collaborator is being sought, with a goal of having a joint product reflecting points of view from both sides of the frontier.

### **036 Entre tradition et modernité : témoignages du voyage autour de la péninsule gaspésienne (1929-1963)**

*Jacinthe Archambault, Université du Québec à Montréal, Canada*

The road now followed the ocean very closely with high cliffs on the other side. The day was very calm and the ocean quite smooth. The sun was hot and the passing cars would stir up great clouds of dust which would settle on my bare back mixing with Madame Rubinstein, the sunburn oil which Ezra had applied generously.

Entre Manche-D'Épée et Cap-Chat, vendredi 29 juin, Scrapbook, *Gaspé 1945*, (Série Burton, Merrill and Rogers, Centre d'Archives de la Gaspésie)

Américains, Canadiens anglais et Canadiens français, hommes et femmes, les voyageurs nous laissent par leurs écrits - correspondance, carte postale, récit de voyages publiés et non publiés - ainsi qu'à travers les images qu'ils produisent et conservent - films, photographies, albums - des témoignages du voyage qui parlent de la région gaspésienne ou, plus précisément, de cette Gaspésie qui est vue, vécue et ressentie. Inspirée des apports et des manques de l'historiographie régionale (notamment le chantier des histoires régionales piloté par l'INRS) et de l'historiographie récente du tourisme (entre autres, les travaux de Patricia Jasen, Karen Dubinsky, Michael Dawson, James Murton, Ian McKay et Nicole Neatby), cette communication vise à mieux comprendre les discours des touristes qui ont visité la célèbre péninsule durant les trente années qui séparent la grande crise du début des années 1960. À travers le regard du voyageur sur la Gaspésie, ses paysages et ses habitants, nous cherchons à comprendre le sens des multiples représentations d'identité qui se jouent – s'inventent et se réinventent – au cœur même du processus touristique. Quelles images les voyageurs se font-ils de la région et de la population gaspésienne? Quel est le regard posé par les touristes sur les Gaspésiens et leur identité? L'accent sera mis ici sur le contraste entre une vision très traditionnelle de la Gaspésie (vision axée notamment sur le courant antimodernisme et sur l'idée de Folk) et une vision où la modernité n'est pas exclue du discours (soit pour l'ériger en point de comparaison, soit parce qu'on la perçoit aussi comme une réalité gaspésienne). Ainsi appréhendée, l'étude des représentations identitaires devient un outil de compréhension du réel et des enjeux sociaux, culturels et économiques du tourisme qui animent la région.



### **038 Locals' perception of World Heritage tourism in a transatlantic comparison**

*Kristina Svelds, Åbo Akademi University, Finland*

As World Heritage sites (WHS) can be regarded as important attractions for Contemporary 'Grand Tours' this paper presents one part of an international World Heritage study. The paper describes a transnational World Heritage site, the High Coast/Kvarken Archipelago (Sweden/Finland) in comparison with a single cultural WHS the Old Town Lunenburg (Canada). The entire study is being carried out in four countries (Finland, Sweden, Peru and Canada) during 2011 and 2012. The study was initiated by Professor E. Wanda George from Mount Saint Vincent University, Halifax (Canada). Other researchers participating in the study are Dr. Elizabeth Halfpenny (University of Alberta Canada), Dr. Alberto Martorell (Universidad San Martín de Porres Lima, Peru) and Doctoral candidate Kristina Svelds (Åbo Akademi University, Finland). Together these researchers have developed a joint project to research and compare six UNESCO World Heritage sites. The objective of the comparative study is to examine local inhabitants' perceptions of their communities after having been designated as World Heritage Sites. The main focus is on the local residents' perceptions of tourism development, changes in local conditions and knowledge of UNESCO and the World Heritage concept. In this paper, I will outline the cultural differences and itineraries between three WHS regarding the local inhabitants' views on tourism. I will discuss the results of the study that was conducted in the High Coast (Sweden), Kvarken Archipelago (Finland) and in Old Town Lunenburg (Canada). With a dividing watercourse and distance of only 70 km between the two Nordic regions that comprise the WHS, the study shows dissimilarities regarding views on the World Heritage concept. Variations also show between the transatlantic site in Canada and the transnational sites in the Nordic countries. The study was distributed to 1 500 households in each WHS and the response rate was 34 % in the High Coast, 27 % in Kvarken and 13 % in Lunenburg. Questions in the survey questionnaire were clustered 2(2) around the following themes: 1. general questions concerning UNESCO, 2. tourism in correlation to the UNESCO World Heritage concept, 3. locals' opinions about their communities, 4. local impacts of tourism, 5. local opinions, priorities and possibilities about influence and contribution to the designation, and 6. local influence of the World Heritage status. In order to provide specific local information, additional questions were added to the survey. These specific notions from each country will be presented in the paper. Although as neighboring countries, Sweden and Finland may seem to follow the same cultural itinerary regarding World Heritage, the study shows that local perceptions are not always similar. Earlier studies show that World Heritage strategies at different levels (regional and national) in Sweden and Finland also differ. The study also shows that the length of time a site has been designated a World Heritage Site and their geographical settings (rural or rural/urban) are variables that influence the locals' perceptions. This is obvious comparing the transnational WHS to the WH Old Town Lunenburg.

### **039 Itinéraire culturel et clientèle britannique dans le Sud Ouest de la France : l'impact des compagnies aériennes « low cost».**

*Jocelyne Napoli, Université Paul Sabatier, France*

La France est la deuxième destination des touristes britanniques. Ils se précipitent au-delà de leur frontière pour parcourir les routes de France, sillonnant les départementales et les régions avec passion, à la rencontre des différentes cultures régionales « so charming », de la beauté des vieilles pierres, du climat ainsi que l'art de vivre français. Certains viennent chaque année et finissent par poser leurs valises pour vivre définitivement leur « French dream », développant ainsi les résidences secondaires.

L'intérêt historique des anglo saxons pour le Sud-Ouest ne se dément pas depuis Aliénor d'Aquitaine. De nombreuses régions françaises sont désormais desservies par les compagnies « low cost<sup>3</sup> » dans des aéroports dits secondaires<sup>4</sup> proposant des liaisons quasi quotidiennes avec Londres-Stansted, Liverpool et Nottingham-East Midlands ou encore Southampton rendant nos régions encore plus prisées grâce à ses dessertes. Les prix compétitifs du transport, le climat doux et ensoleillé favorisent la fréquentation de ces touristes qui souhaitent voyager à la découverte de nouveaux paysages, à la recherche d'authenticité, de culture et de gastronomie régionale.

Le marché européen des «low cost» est relativement récent mais il est en forte progression, favorisé par la libre circulation dans une Europe élargie. Selon l'UAF<sup>5</sup>, le flux touristique sur les aéroports français a progressé de 1.3% cette année par rapport à 2010 et la part des compagnies à bas-coûts continue d'augmenter pour représenter 19,6% du trafic de l'ensemble des aéroports métropolitains.

Le phénomène « low-cost » est ancré dans la pratique des britanniques. Un quart de ceux qui favorisent l'accessibilité de la destination en termes de transport aérien fait référence au fait que la destination soit desservie par une compagnie « low-cost ». Les Britanniques préfèrent multiplier des voyages plus courts et les espacer tout au long de l'année.

Thomas Jefferson déclarait « Tout homme a deux pays, le sien et la France », pourquoi la France est-elle si appréciée des Britanniques ? Le développement des compagnies aériennes à bas coûts a-t-il accéléré la fréquentation des britanniques dans certaines régions et plus particulièrement dans le sud de la France ? Quelles sont les attentes de la clientèle britannique ?

Mots clés : tourisme ; britannique ; low cost ; régions ; itinéraires ; routes touristiques ; France ; Sud Ouest ; développement économique.

---

<sup>3</sup> A bas coûts

<sup>4</sup> En dehors des grandes villes.

<sup>5</sup> L'Union des Aéroports Français

## 040 “Jamais notre population n’avait été témoin d’un tel spectacle” La Fête de l’air pancanadienne de 1931

*Rénald Fortier, Musée de l’Aviation et de l’Espace du Canada, Canada*

Le Colloque international *Routes touristiques et itinéraires culturels, entre mémoire et développement* offre de nombreuses avenues de recherche à quiconque s’intéresse à l’histoire de l’aviation. En effet, le transport aérien joue depuis longtemps un rôle crucial dans l’économie mondiale. Par le passé, toutefois, l’aviation faisait beaucoup moins partie de la vie de tous les jours. Au début des années 1930, par exemple, la plupart des gens préféraient encore le confort des trains à la vitesse - toute relative - des avions. Les paquebots effectuaient par ailleurs l’ensemble des liaisons océaniques.

Au cours des années 1920 et 1930, plusieurs Canadiens déploient des efforts soutenus pour amener leurs concitoyens à s’intéresser à l’aviation. Ils croient en effet que l’avion peut jouer un rôle important dans le développement économique du pays. Alors que commence l’automne de 1930, quelques passionnés croient avoir trouvé le moyen d’attirer l’attention du commun des mortels : une fête de l’air pancanadienne qui parcourrait le Canada d’un océan à l’autre pendant l’été 1931. La dite fête ne serait pas une course qui couronnerait un gagnant. Elle servirait plutôt à promouvoir l’intérêt des Canadiens pour l’aviation sous toutes ses formes.

Le projet soulève l’enthousiasme au sein de la vingtaine d’aéro-clubs dispersés dans huit des neuf provinces canadiennes. Le passage de la fête de l’air leur permettrait en effet de se faire connaître sous leur plus beau jour et ce tant auprès des gens de l’endroit que des visiteurs venus assister au superbe spectacle aérien préparé par le comité organisateur. La publicité générée par son passage permettrait par ailleurs de financer les activités des aéro-clubs et d’attirer des nouveaux élèves. La fête de l’air serait à bien des égards un événement touristique ambulante. Les divers éléments des présentations (voltige, comédie, attaque simulée, parachutistes, etc.) plairaient en effet à bien des publics.

L’Aviation royale du Canada (ARC) manifeste elle aussi un grand intérêt pour le projet. En effet, les militaires réalisent que de nombreux Canadiens ignorent que leur pays possède une armée de l’air. Des présentations spectaculaires de voltige augmenteraient la visibilité de l’ARC et aideraient au recrutement. Quelques sociétés canadiennes d’importance telles qu’Imperial Oil et Macdonald Tobacco espèrent elles-aussi tirer profit de la fête de l’air en plaçant leur nom sur un des avions. General Motors of Canada, quant à elle, s’engage à prêter des voitures à des pilotes et représentants d’aéro-clubs.

La Fête de l’air pancanadienne effectue son premier spectacle le 1<sup>er</sup> juillet 1931, le jour de la Fête du Dominion. Elle prend fin le 12 septembre, après avoir attirée des foules considérables. Dans plus d’un cas, des milliers d’Américains se sont déplacés pour assister à une présentation.

La fête de l’air pancanadienne de 1931 est un événement crucial dans l’histoire de l’aviation au Canada. Mieux encore, c’est la plus importante activité aéronautique ayant eu lieu au pays entre 1918 et 1939. Sa contribution au développement de l’aviation au Canada mérite d’être soulignée.

## 041 “Breaking All Water Records” Le concours de fiabilité du magazine *Aero and Hydro*

Rénald Fortier, *Musée de l'Aviation et de l'Espace du Canada. Canada*

Le Colloque international *Routes touristiques et itinéraires culturels, entre mémoire et développement* offre de nombreuses avenues de recherche à quiconque s'intéresse à l'histoire de l'aviation. En effet, le transport aérien joue depuis longtemps un rôle crucial dans l'économie mondiale. Par le passé, toutefois, l'aviation faisait beaucoup moins partie de la vie de tous les jours. Au début des années 1910, par exemple, pour ainsi dire personne ne songeait à abandonner le confort des trains au profit de la vitesse - toute relative - des avions. Les paquebots effectuaient par ailleurs toutes les liaisons océaniques.

Au cours des années qui précèdent la Grande Guerre, plusieurs personnes en Europe et en Amérique du Nord déploient des efforts soutenus pour amener leurs concitoyens à s'intéresser à l'aviation. Ils croient en effet que l'avion peut jouer un rôle important dans le développement économique de la planète. A l'automne 1912, quelques passionnés d'aviation américains croient avoir trouvé le moyen d'attirer l'attention du commun des mortels vers un nouveau type de machine volante, l'hydravion à coque. Ils proposent la tenue, vers juillet 1913, d'un concours de fiabilité, un rallye aérien en quelque sorte, entre Chicago et Détroit, des villes situées sur les rives de deux des Grands Lacs. Les défis à surmonter et la distance à franchir, environ 1 425 km, soit Paris - Varsovie, sont à ce point impressionnants qu'ils confirmeraient une fois pour toute la fiabilité des hydravions des avions à coque et leur supériorité par rapport aux bateaux à moteur.

L'hebdomadaire *Aero and Hydro* ouvre ses pages au projet. La réaction des hommes d'affaires, politiciens et journalistes locaux ne se fait pas attendre. Ils réalisent fort bien qu'un tel concours, tenu alors que la saison touristique bat son plein, pourrait attirer des foules considérables - et générer des revenus substantiels. Les compagnies maritimes, chemins de fer et hôtels révisent leurs brochures et offrent des forfaits. A leurs yeux, le concours de fiabilité d'*Aero and Hydro* est un magnifique événement touristique ambulante.

Le départ se tient le 8 juillet 1913, à Chicago. Tout ne va pas pour le mieux. Cinq des douze participants manquent à l'appel. Un des pilotes présents a par ailleurs brisé son hélice, un second est malade et un troisième s'est écrasé le 7 juillet. Pis encore, un violent orage s'abat sur Chicago. Forcé d'atterrir par un bris mécanique, le premier hydravion ayant quitté Chicago est détruit par les vagues. Son équipage est indemne. Au cours des jours suivants, les pilotes de trois autres hydravions se voient dans l'obligation d'abandonner en cours de route. Un seul équipage continue de voler. Il se pose à Détroit le 18 juillet.

S'il est vrai que le concours de fiabilité d'*Aero and Hydro* n'a pas eu le succès escompté, il n'en demeure pas moins la plus importante activité aéronautique impliquant des hydravions à s'être déroulée aux États-Unis avant la Grande-Guerre. Sa contribution au développement de l'hydraviation américaine mérite d'être soulignée.

## **046 Les itinéraires du patrimoine urbain horloger de La Chaux-de-Fonds et du Locle : instruments de valorisation culturelle d'une région UNESCO**

*Nicolas Babey et François Courvoisier, Haute école de gestion ARC, Suisse*

La Suisse est un petit pays de 41'000 km<sup>2</sup> mais qui comporte 10 sites inscrits sur la Liste du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Parmi les derniers arrivés, depuis 2009, figure un site situé en Suisse francophone dont le caractère exceptionnel n'apparaît pas de prime abord : les villes presque jumelles de La Chaux-de-Fonds et du Locle, situées dans l'arc jurassien, pour leur patrimoine urbain horloger.

La « labellisation UNESCO » a mobilisé beaucoup d'énergie et d'enthousiasme, non seulement de la part des professionnels du tourisme et des collectivités publiques (communes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, canton de Neuchâtel, avec le soutien de la Confédération helvétique), mais aussi de mouvements citoyens qui ont vu là l'occasion de redécouvrir leurs villes et de les faire connaître aux visiteurs. C'est d'ailleurs d'un mouvement citoyen, les « Rencontres de décembre », qu'est partie au début des années 2000 l'idée d'initier une demande de reconnaissance au Patrimoine mondial de l'UNESCO. La réalisation d'un Espace de l'urbanisme horloger à La Chaux-de-Fonds, ainsi que de parcours libres balisés et de visites guidées au Locle et à La Chaux-de-Fonds sont des instruments parmi d'autres du *marketing mix* pour valoriser un patrimoine urbanistique horloger datant du XVIII<sup>ème</sup> siècle. En effet, suite à un terrible incendie en 1794, le centre ville de La Chaux-de-Fonds a été complètement reconstruit sur un concept urbanistique en damier, ce qui vaut à cette ville le surnom de « New York suisse ».

Entre bilan d'activités et réflexion prospective, notre article s'articulera autour de la structure suivante : une première partie sera consacrée à une brève revue de littérature sur la problématique du management et du marketing urbain, sur l'impact d'une inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO, ainsi que sur l'importance d'itinéraires patrimoniaux qui balisent des centres villes historiques. Une deuxième partie, présentée selon la méthodologie de l'étude de cas, basée sur l'observation et des entretiens semi-dirigés, mettra en lumière les expériences et le vécu des initiateurs des itinéraires patrimoniaux réalisés en villes du Locle et de La Chaux-de-Fonds, à l'exemple de parcours permanents, pédestres, en bus et en « petit train », ainsi que de manifestations temporaires comme les Journées du patrimoine horloger et les Journées de la Métropole horlogère. Cette partie sera étayée par des témoignages d'habitants des deux villes ainsi que par ceux de visiteurs ayant emprunté ces parcours patrimoniaux. Un benchmarking avec d'autres villes inscrites au patrimoine mondial de l'UNESCO, telles que Québec, Bordeaux et Berne, est également prévu.

Une troisième et dernière partie sera consacrée à une réflexion prospective sur le devenir de la mobilité touristique dans les deux villes suisse de La Chaux-de-Fonds et du Locle, ainsi qu'ailleurs, en lien avec l'apparition de nouvelles technologies d'information (par exemple la réalité augmentée sur tablette de type iPad ou Samsung) et le développement très rapide de nouveaux moyens de locomotion urbains plus écologiques (vélos électriques, véhicules solaires, etc.). Ces nouveaux objets urbains, associés à de nouveaux usages des villes et des régions, représentent à la fois des opportunités de prestations nouvelles dans le domaine de la valorisation touristique du patrimoine, notamment sous forme d'itinéraires, mais soulèvent également une série de problèmes potentiels : normes légales en matière de routes et de véhicules, conflits entre usagers, enjeux organisationnels, gestion de l'information, rentabilité des investissements, etc. La conclusion de l'article proposera deux types de recommandations : les meilleures pratiques à préserver et à développer ; les futurs usages touristiques en lien avec l'innovation, et les conditions techniques, juridiques, économiques et organisationnelles de leur mise en œuvre.

## **050 "The 18th Century Road Warrior: Life on the Road as seen in American Travel Accounts in France, 1780-1815"**

*William L. Chew III, Vesalius College, Belgium*

In recent years, historians have rediscovered the ego-document in all its forms – the letter, journal, or memoir, etc. – as a truly rich source for the study of everyday life. This has particularly been the case for life on the road, i.e. the study of travel and tourism. Unfortunately, the more traditional – and certainly highly relevant – preoccupation with social and political conditions as revealed in such accounts, has detracted from the study of actual material conditions, scorned by some academics as too banal to be worthy of scholarly attention. It is high time the fundamentals of lived travel reality in pre-railroad Europe, on the cusp of modernity, as it were, be re-validated.

I propose to do this by examining the letters, autobiographies, travel journals and account books, published and manuscript, of some 50 American travelers, relating their sojourns in France ca. 1780-1815, with a particular eye to the existential factors determining lived experience. I shall begin by providing a short sociological and geographical overview of “who traveled when, where, and why,” largely based on archival research in the Parisian police records of the Archives de France, detailing entries of foreigners during the period. The results will briefly be compared with the distribution of extant accounts. The bulk of my paper shall then focus on the “how,” i.e. the realities “on the road,” to include the road network itself (density, conditions) the diligence vs. private mode of travel (schedules, costs, comfort, rate of travel), public transportation in Paris, typical accidents and delays, the irritations of dealing with postilions and coachmen, dangers and obstacles during the overland journey (natural obstacles and dangers, locked city gates, thieves, burglars, and highwaymen, wartime inconveniences) and some closing notes on the popularity and use of a slow, but comfortable alternative, domestic waterways. The result, I hope, will be a vivid recreation of, in Ranke’s words, “wie es gewesen.

### **053 Les *Petites Cités de Caractère* bretonnes : Paradigme d'un tourisme et d'une urbanité renouvelés**

*Colette Vallat, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, France*

A l'origine spécifiquement balnéaire, le tourisme connaît en Bretagne de nouvelles orientations, fait que l'on examinera parallèlement à l'inauguration d'infrastructures de communication rapides à la mise en place de la réduction du temps de travail, à la modification de la répartition des jours ouvrés, à la variation des rythmes sociaux dans les régions émettrices ou encore à l'évolution des représentations collectives de la campagne

L'objectif de cette communication cherche à montrer comment de nouveaux équipements (TGV) conduisent à de nouvelles pratiques touristiques qui, elles mêmes, ont une incidence sur le traitement du paysage construit et comment l'enjeu économique que représente les flux et orientations nouvelles du tourisme produit du développement local, fixe de nouveaux types de populations qui vivent un nouveau rapport à des paysages urbains tout à la fois hérités et profondément modifiés. Ces modifications sont le premier maillon d'une chaîne de réactions qui font d'anciens bourgs ruraux des entités autres ni banlieue, ni station touristique ni tout à fait ville.

La démonstration sera menée à partir du cas de petites villes de moins de 5000 habitants (essentiellement bretonnes : Combourg, Bécherel, Jugon-les-Lacs, Montcontour, Quintin, Chatelaudren, Pontrieux, Guerlesquin, Le Faou, Locronan, Pont-Croix, Lizio, Malestroit, Rochefort-en-Terre, La-Roche-Bernard, Léhon) qui développent une nouvelle forme de tourisme urbain et culturel dans un cadre spécifiquement agreste. Réunies et soutenue par l'association des *Petites Cités de Caractère* elles organisent des manifestations culturelles et des activités sportives. Toutes s'appuient sur cette nouvelle orientation pour activer leur développement local en réhabilitant leur patrimoine architectural rural en gîtes et chambre d'hôtes, en transformant le commerce banal en ateliers artisanaux tenus par de néo-ruraux, en cherchant des financements tant locaux qu'Européens.

Ces communes, reliées par un réseau tangent de voies rapides, ont attiré non seulement des visiteurs, mais les améliorations architecturales (réhabilitations, création de ZPPAUP), les embellissements esthétiques (fleurissement, charte des couleurs) qu'exige l'obtention du label ont eu pour conséquence de fixer une population étrangère souvent retraitée (achat de maisons secondaires par les Anglais). Ces anciennes places fortes, butes féodales, siège d'abbaye ou place de commerce connaissaient, avant leur adhésion à l'association, une activité économique très endormie, elles jouissent désormais d'activités peu banales (café-librairies, galeries d'art, festivals) qui font naître un peuplement cosmopolite inattendu, qui les insèrent dans un réseau mondial (Bécherel est *Cité du Livre d'Europe*) tout en ayant l'ambition de dynamiser la vie et la population locales.

Cadre urbain renouvelé (effacement des réseaux de distribution, attention portée au décor), population brassée (indigènes, visiteurs, néo-ruraux, étrangers) ces toutes petites villes ou ces gros bourgs ruraux longtemps oubliés ne sont-ils pas le paradigme d'une nouvelle façon de vivre le tourisme?

## **054 Routes culturelles et patrimoines au Guizhou (Chine, province aux multiples ethnies**

*Françoise Ged, Observatoire de la Chine contemporaine – Cité de l'Architecture et du Patrimoine, France*

La Chine développe une stratégie culturelle et touristique majeure depuis le début du XXI<sup>e</sup> siècle, en s'appuyant sur les différents registres internationaux en vigueur. A ce titre les « routes culturelles » sont un enjeu important, support au développement économique des provinces intérieures, au partage d'expériences, entre organismes chinois et avec des institutions étrangères. Elles ont pour objectif affiché la mise à l'honneur de la culture après des décennies de rejet ou de mépris, ainsi que l'organisation et la canalisation d'un tourisme intérieur en plein essor, d'emblée un tourisme du nombre en Chine au vu de la population concernée.

Ainsi, des itinéraires d'échanges et de transports inter-régionaux ou internationaux comme la route (terrestre) de la Soie, le Grand canal – ouvrage commencé au Ve siècle avant J.C., qui relie Hangzhou et Pékin sur presque 2000 km font l'objet d'investissements importants du gouvernement central, de rapprochements entre chercheurs des pays asiatiques, mais aussi des routes moins connues, comme celles que nous rencontrons au cours de nos programmes de coopération dans la province du Guizhou, au sud-ouest de la Chine.

Les études que nous menons grâce à nos partenaires shanghaiens sur la province du Guizhou, peuplée de nombreuses ethnies (dong, miao, buyi, ...) minoritaires parmi la population chinoise han, portent sur la protection et la mise en valeur du patrimoine matériel et immatériel, particulièrement fragiles dans cette région pauvre, montagneuse et peuplée ; celle-ci s'ouvre désormais à d'autres modes d'échanges avec la mondialisation de l'économie et la construction d'infrastructures de transport rapide. La demande du Bureau de la culture du Guizhou sur le patrimoine a pour corollaire l'amélioration des conditions de vie et l'ouverture de la province vers l'extérieur, qu'il s'agit d'articuler avec la préservation de patrimoines matériels et immatériels rendus d'autant plus fragiles qu'ils relèvent de sociétés non chinoises, de pratiques sociétales en voie de disparition et d'attentes d'une modernisation en accord avec les images diffusées par les médias.

Parmi les lignes directrices portées par le Bureau de la culture de la province, les routes culturelles ont un rôle à jouer comme celle du « fleuve Chishui » élément naturel libre de tout aménagement hydro-électrique et culturel au titre des échanges qu'il a permis au cours des siècles , ou la « route du Sel » qui passe par le Tibet, le Sichuan, le Yunnan et le sud-est asiatique.

L'objet de cette communication est de présenter ces routes culturelles en projet au Guizhou, d'identifier leurs vocations dans le cadre de la valorisation et de la protection du patrimoine menées dans cette province : pourquoi apparaissent-elles importantes maintenant, quelles en sont les identités partagées par les différentes populations qui l'habitent, quels en sont les acteurs réels ou potentiels ? Outre la vocation touristique et économique, peut-on y voir la recherche de nouvelles pratiques de gouvernance, de transmission, de valorisation ?

Cette communication a pour support le travail de terrain mené sur place dans le cadre des partenariats engagés entre la Cité de l'architecture et du patrimoine, le ministère français de la Culture et de la Communication, l'université Tongji et le Centre de formation et de recherche sur le patrimoine mondial (Asie-Pacifique) à Shanghai.



## 055 Une route des parfums et des substances aromatiques

*Dominique Frère et Laurent Hugot, Université de Bretagne Sud, France*

L'hygiène, la beauté et la santé sont des préoccupations quotidiennes qui concernent toutes les sociétés humaines, des origines jusqu'à nos jours. La toilette et les soins du corps représentent des pratiques individuelles et collectives profondément ancrées dans un patrimoine culturel et technique où les pratiques religieuses et profanes, les connaissances empiriques et les techniques artisanales n'ont cessé d'évoluer au cours du temps. Les recherches scientifiques menées par des équipes anglo-saxonnes, italiennes, grecques et françaises ont montré que les recettes et les pratiques culturelles liées aux parfums et cosmétiques, de la Préhistoire jusqu'à l'époque moderne, étaient beaucoup plus variées et originales qu'on pouvait le penser. A partir de l'âge du Bronze se sont mises en place de véritables routes du commerce du parfum où transitaient les matières premières odorantes sous différentes formes ainsi que les flacons et boîtes emplis de substances parfumées complexes aux dimensions cosmétiques et médicinales. Ces routes terrestres et maritimes ont permis de diffuser des pratiques culturelles liées aux soins corporels et aux odeurs et ont favorisé des transferts technologiques ainsi que des échanges commerciaux, religieux et biologiques. Des actions d'archéologie expérimentale permettent de mettre en valeur les gestes traditionnels d'extraction et de production des matières premières tel que le gemmage dans le cadre de la résine de pinacée ou le filtrage du miel selon les techniques anciennes. La reconstitution de crèmes et huiles parfumées à partir de l'exploitation de végétaux aux vertus odorantes et médicinales oubliées, permet de faire revivre olfactivement un patrimoine immatériel en grande partie disparu. La cosmétique, sous sa forme ancienne et moderne, représente, à différentes échelles, une dimension économique mais aussi patrimoniale (patrimoine matériel que sont les milliers d'objets liés à la toilette, à la santé et à la beauté et patrimoine immatériel que sont les recettes médicinales et cosmétiques mais aussi les mythes, les croyances et les savoirs attachés à diverses espèces végétales). La présentation des pratiques culturelles et techniques liées à la cosmétique, à la pharmacopée et à l'hygiène, doivent permettre de révéler non seulement des faits de culture matérielle mais aussi les dimensions symboliques attachées à différents matériaux naturels utilisés. C'est un monde de valeurs, de croyances, de connaissances et de modes de comportements liés aux odeurs et aux soins du corps qui peut être proposé à des publics très divers sous une forme vivante et originale. En effet, les « odeurs font partie du savoir car l'odorat est un sens fusionnel qui nous met en contact avec le monde de façon directe » (Annick Le Guéner). .Existents des musées consacrés au parfum, à son histoire et à ses techniques, des ateliers pédagogiques reconstituant les différentes techniques de fabrication des parfums (à l'abbaye de Chaalis par exemple), un conservatoire des parfums (osmothèque de Versailles). De même sont organisées des expositions temporaires sur le parfum et la cosmétique comme en Italie « I profumi di Afrodite », en Belgique « La rose et l'encens » (que nous avons initiée), en France « Bain et miroir ». Notre projet est différent puisqu'il consiste en la création d'une « route des parfums et des substances aromatiques » qui ne vise pas à fonder de nouvelles structures mais à mettre en place un réseau d'institutions intéressées par la réalisation d'activités pédagogiques et scientifiques autour de la thématique de la cosmétique et de la pharmacopée traditionnelles. Qu'il s'agisse du jardin botanique d'une abbaye ou d'un institut, d'un musée d'archéologie, d'un musée d'histoire régionale, d'un musée d'ethnologie, d'un musée d'histoire naturelle, d'un site d'interprétation historique, d'un site archéologique, d'une entreprise de cosmétologie, d'un laboratoire privé ou public de recherche scientifique, d'un institut de botanique, d'une école d'horticulture..., nous proposons la mise en place d'ateliers pédagogiques et scientifiques autour des parfums et des cosmétiques naturels dans leurs dimensions techniques et culturelles. L'approche à la fois scientifique et patrimoniale de la cosmétique naturelle rencontre les aspirations d'acteurs économiques soucieux de donner du sens à leur activité et de l'inscrire dans une dimension à la fois environnementale et culturelle et d'acteurs culturels auxquels nous proposons un projet original à l'interface des sciences analytiques et expérimentales et du patrimoine historique et technique.

## **064 Le tourisme à double sens : les cérémonies militaires canadiennes à l'étranger**

*Jean Martin, Ministère de la Défense nationale, Canada*

Les Forces canadiennes présentent chaque année des cérémonies officielles dans plusieurs pays étrangers, qu'il s'agisse de la commémoration d'une bataille, de l'inhumation d'un soldat ou de l'inauguration d'un monument. L'Europe est le plus souvent le théâtre de ces cérémonies, la France la Belgique et l'Italie surtout, là où les Canadiens ont combattu pendant les deux guerres mondiales, mais on en voit aussi régulièrement se tenir en Asie (Hong-Kong et la Corée, notamment) de même que dans des régions beaucoup plus près de notre actualité, comme l'Afghanistan. D'importance variable, ces cérémonies impliqueront toujours un certain nombre de militaires en uniforme, souvent soutenus par plusieurs employés civils de divers ministères fédéraux. Elles se dérouleront en public, devant des foules parfois très importantes. La population locale percevra ainsi une image du Canada qui est souvent la seule, ou à tout le moins la première, qu'elle aura du pays. Pendant ces cérémonies, ce sont les visiteurs locaux qui deviennent les touristes dans un petit Canada, réduit dans son espace autant que dans sa définition. Même si c'est une image plutôt singulière du pays que l'on peut voir dans ces cérémonies, leur statut officiel lui conférera une apparence d'authenticité aux yeux de certains.

Les participants canadiens à ces cérémonies sont cependant, eux aussi, des touristes dans le pays qu'ils visitent. Sans compter qu'ils entraînent à leur suite un nombre parfois important de Canadiens venus assister aux événements qui sont organisés. Comment s'effectue cette rencontre entre le Canada et les différents pays d'accueil de ces cérémonies? Quelle est l'image que le gouvernement canadien tente de projeter et de quelle façon s'adapte-t-elle aux différents contextes dans lesquels s'inscrivent ces cérémonies? Comment les populations locales interprètent-elles l'image qui est projetée du Canada et de quelle façon cette image les renseigne-t-elle sur ce qu'est vraiment le Canada? De leur côté, les militaires canadiens qui participent à ces cérémonies et leurs accompagnateurs s'intéressent-ils aux pays visités pour autre chose que la projection de la mémoire officielle à laquelle ils participent? Ce projet veut tenter de répondre à ces questions par l'analyse des pratiques du ministère de la Défense nationale du Canada en matière de cérémonies militaires à l'étranger. On observera notamment le circuit de ces cérémonies à travers le monde au cours des dernières années, de même que celui qui est exécuté par les participants pendant leur séjour à l'étranger. Les participants militaires profitent notamment de ces cérémonies pour effectuer des visites de champs de batailles qui les mèneront dans des régions très nettement circonscrites : les plages de débarquement canadiennes en Normandie; les sites des grandes batailles canadiennes de la Première Guerre mondiale autour d'Ypres, en Belgique, en Artois et dans la Somme; la vallée de la rivière Liri, en Italie, etc.

Cette recherche veut montrer que, dans une large mesure, ces cérémonies militaires, même si elles se déroulent à l'étranger, sont d'abord conçues pour un public canadien et tiennent très peu compte des attentes et des perceptions des populations locales. L'image qu'elles transmettent du Canada est ainsi sujette à une interprétation ambiguë de la réalité du pays. De même, quelques initiatives individuelles mises à part, le programme de visite des participants canadiens pendant leur séjour à l'étranger fait très peu de place à la culture et à l'histoire du pays d'accueil, l'intérêt portant presque exclusivement sur la mémoire du Canada dans ce pays. Ces cérémonies doivent par conséquent être analysées davantage comme une projection temporaire du Canada à l'étranger, qui s'effectue sans réelle prise de contact avec le pays d'accueil.

## **065 Figuig : oasis marocaine au patrimoine de l'Humanité. Patrimoine matériel et immatériel, chemins de mémoire et routes touristiques.**

*Jean-Pierre Vallat, UMR ANHIMA Sorbonne Paris Cité, France*

Depuis 2003 les autorités du Maroc et de l'Unesco ont confié à l'Université Paris Diderot et à l'École Nationale Supérieure d'architecture de Paris Val de Seine en collaboration avec l'École Pratique des Hautes Études, la mission archéologique et patrimoniale du conseil général de Seine-Saint-Denis, les ONG italienne et espagnole, le soin de coordonner les dossiers de - classement au patrimoine de l'Humanité, - classement en urgence dans le cadre du « péril » encouru par ce site.

Une telle perspective reconnaît la valeur du site pour ses qualités exceptionnelles sur le plan du patrimoine matériel, paysager et immatériel, mais a aussi des répercussions économique, sociale, touristique évidentes. Si Oujda l'aéroport le plus proche de Figuig n'est qu'à une heure de vol de la capitale française, l'oasis de Figuig est à 400 km soit plus de 6 heures d'Oujda, par une route étroite traversant le désert.

Ce travail associe diverses disciplines : architectes, urbanistes, historiens, anthropologues, archéologues, spécialistes des textes hébreux, arabes, espagnol ancien, géographes, informaticiens.

### L'Afrique du nord et le Maroc dans le classement de l'Unesco

Pour comprendre la légitimité de demande de classement de l'oasis de Figuig au Patrimoine de l'Humanité, il faut aborder les cinq pays d'Afrique du nord que sont d'ouest en est le Maroc (8 sites), l'Algérie (7 sites), la Tunisie (8 sites), la Jamahiriya arabe libyenne (5 sites), l'Égypte (7 sites) Ces 35 sites sur le millier de sites classés par l'Unesco représentent un pourcentage ridicule si l'on considère leur histoire, leur population, leur superficie. Le Maroc a obtenu le classement de huit sites, mais la répartition géographique est très déséquilibrée au profit de l'ouest. La province de l'Oriental est donc totalement délaissée ce qui accentue les déséquilibres entre les cultures mises ainsi en valeur. Cette situation alourdit la pression touristique sur une partie du Maroc déjà très défigurée par le tourisme de masse dans les grandes villes de Marrakech, Fès, Tétouan, comme dans les plus petites comme Essaouira ou Assila. D'ailleurs, les comités de l'Unesco n'ont pas manqué de dire qu'Essaouira présentait toutes les caractéristiques d'un site menacé de déclassement.

Le classement de l'oasis de Figuig serait donc le moyen de participer au développement régional et à l'encouragement d'un tourisme respectueux des populations et non invasif.

### La spécificité de l'oasis de Figuig

Le patrimoine de l'oasis est à la fois matériel (modes de construction traditionnels en terre, palmier, enduits à la chaux et au sable..., architecture des mosquées, marabouts et maisons, hammams, structures des rues et des places), immatériel (récits des habitants, des anciens, de chaque fraction, tribu, communauté, activités artisanales, commerciales, chants, légendes) et environnemental autant que sociétal (eau, palmeraie, jardins), donnant ainsi tout son sens à la notion de « paysage culturel ». Il représente diverses cultures et diverses religions : berbère, arabe, musulmane, juive, chrétienne. Il est le carrefour d'échanges multiples, empêchés aujourd'hui par la frontière entre Maroc et Algérie mais que tribus et familles continuent à maintenir.

La mise en place de protections, la proposition d'un plan de gestion et de conservation et de restauration, la construction d'outils de gestion nécessitent cependant une vigilance que pour l'instant, ni la municipalité ni l'État n'offrent. Un très riche patrimoine est aujourd'hui menacé, quelque soit l'époque de son édification et la culture qu'il représente.

## **066 Les itinéraires culturels, moyens de valorisation des ressources territoriales pour un développement local et humain.**

*Aicha Knidiri, Université Cadi Ayyad, Maroc*

Le Maroc par sa nature physique très contrastée, son emplacements et ses richesses culturelles, naturelles et historiques à choisit de faire du tourisme un levier économique. Le pays, c'est diriger vers le tourisme, en créant des projets qui procurent des emplois d'exécution mais sans jamais introduire vraiment les richesses des régions rurales et sa population dans cet élan. Selon l'observatoire du tourisme marocain, grâce à un ensemble de politiques et d'actions touristiques décidées comprenant une stratégie de développement bien structurée, la libéralisation du transport aérien et de nouveaux efforts de promotion, le tourisme international a fortement progressé au Maroc. D'après les chiffres de 2010, ce secteur a permis une croissance économique de 4,6% mais le développement humain n'a pas accompagné cette progression mais au contraire continue de diminuer et le Maroc se trouve à la 130ème place. Ce développement économique, n'est pas synonyme de progrès humain car il ne permet pas le développement de services à hautes valeurs ajoutées, tel la santé, l'éducation et l'égalité social. D'où l'importance pour le Maroc de revoir ses stratégies économique et essentiellement dans le domaine du tourisme –le levier économique- et cela dans le but d'assurer une bonne répartition de ses retombés sur le territoire. Le pays doit profiter des opportunités qu'offrent ces nouvelles tendances du secteur touristique et en même temps faire face aux nouvelles contraintes du marché.

Les circuits touristiques dans les régions rurales des alentours de Marrakech, la capitale touristique du royaume, constituent le principal produit touristique. Ils sont en respect avec les spécificités et la fragilité de l'environnement montagnard, toutefois l'organisation de ces circuits se fait principalement depuis l'Europe et connaît une spéculation dû au grand nombre d'intermédiaires. Cela induit à la réduction des retombés économiques sur la population locale rurale en faveur du réseau urbain de Marrakech et des tours opérateur européens. Aussi, ces circuits n'exploitent pas vraiment les vraies richesses de ces régions, ils n'ont pas pu valoriser les ressources, surtout culturelles qui sont folkloriser ou dénaturer. Néanmoins, par son passé riche en histoire et conte, Marrakech peut bien exploiter ses trésors rurales dans le tourisme culturel et cela en créant des itinéraires bien étudiés qui en plus de leurs retombés monétaire, favorisent l'échanges humain, l'ouverture à l'autre et l'épanouissement personnel. Ces régions font partie de l'histoire de notre pays, une histoire qu'on peut faire revivre pour nous dans des itinéraires culturels inclus même dans les manuels de l'éducation national. Les itinéraires culturels se présentent donc comme une industrie économique locale, qui tout en valorisant les ressources locales dans leur globalité, permettra des échanges rechercher autant bien par les touristes que par la population locale. Toutefois, cela n'est pas une tache facile ni dans le choix et la mise en œuvre de ces itinéraires, ni dans leur promotion, ni dans la coordination entre les différents acteurs. Toute action arbitraire finira par payer cher à la population d'accueil, ainsi qu'au territoire qui sont sensé profiter de cette économie afin de sortir de leur situation délicate, vulnérable et isolée. Le papier essayera de répondre aux questions suivantes : pourquoi ces régions rurales n'ont pas pu inclure leur culture au sein de ces circuits ? Comment mettre en œuvre des itinéraires culturels ? Mais avant qu'est ce qu'un itinéraire culturel ? Comment peut-il être intégré dans une politique territoriale durable ? Comment les ressources territoriaux, tel la culture, les savoirs faire, les produits de terroirs, de ces zones rurales et de la marge seront valorisés au sein de ces itinéraires?

## 067 « Les routes des marabouts : des lieux de recueils transfrontaliers au sein des parcs nationaux tunisiens »

*Selma Zaiane-Ghalia, Université de Moncton, Canada*

Les déplacements ont toujours fait partie de la vie des populations avant même la définition des frontières. Aussi loin que l'on puisse remonter dans l'histoire, l'homme a eu besoin de se rattacher à des croyances qui ont fait que certains lieux ont gagné en importance sur le plan culturel, voire religieux. Plusieurs parcs nationaux tunisiens comportent des lieux saints, soit par le fait même de l'existence de constructions abritant des tombeaux de saints hommes « *Sidi* » ou de femmes de foi « *Lella* », les *Marabouts ou Zaouia*, soit par le fait des croyances qui rapportent qu'en ces lieux avait été un homme saint ou une femme de foi.

Ainsi, au parc national de l'Ichkeul, reconnu patrimoine mondiale de l'UNESCO et réserve de la biosphère, plusieurs visiteurs venaient d'Algérie pour un pèlerinage aux sources d'eau sulfureuses, tels que les sources de Sidi Abdelkader et Sidi Ben Abbes. La légende dit que la montagne de l'Ichkeul abriterait 40 marabouts. Les pèlerinages de printemps ont été rapportés par plusieurs auteurs. Cependant, en 1996 l'accès aux sources a été interdit par décision du ministère de la santé. Ce qui a eu un impact important sur la route de pèlerinage pour les algériens, s'ajoutant aux difficultés antérieures résultants des conditions géopolitiques aux frontières.

Le parc national d'El Feïdja, situé aussi sur la frontière algérienne, abrite plusieurs lieux de mémoire liés aux populations algériennes. Toutefois, aussi bien par le fait des évolutions géopolitiques transfrontalières que par le fait même de la création du parc national qui a restreint les droits d'usage, ces lieux n'ont pu être aussi librement visités que par le passé.

Le parc national de Zaghouan, comporte lui aussi des lieux saints importants. Il s'agit de la *Zaouia de Sidi Bougabrine* qui renferme le tombeau de l'homme saint avec le puits de Sidi Belhassen Chedli qui serait décédé en Egypte ; ou encore de la *Zaouia de Sidi Médien*. Sans oublier l'important Mausolée de Sidi Taya qui se trouve à l'entrée du parc national, ou encore *Zaouia Sidi Ali Azzouz*, le Saint patron de la cité, dont l'architecture du bâtiment est de style andalous et l'intérieur couvert de stucs confirmerait encore ses origines.

Le parc national de Bouhedma, réserve de la biosphère, renferme aussi plusieurs lieux saints visités par un nombre important de personnes venant d'outre frontières, de la Lybie en particulier.

La révolution tunisienne qui a culminée le 14 janvier 2011, n'a pas épargné les parcs nationaux. La population locale des zones limitrophes des parcs, a rapidement manifesté son mécontentement quant à la rigidité des barrières mises en place et à la réglementation instaurée au niveau des parcs nationaux sans tenir compte des droits ancestraux. Quelle sera l'avenir de ces lieux saints, de ce patrimoine tant matériel qu'immatériel, et des routes des lieux saints?

## **068 La route des loisirs le long de la Marne : itinéraires routiers et fluviaux à l'Est de Paris au début du XXème siècle.**

*Levet-Labry Eric, Schut Pierre-Olaf, Université Paris-Est Marne-La-Vallée, France*

La popularisation des moyens de transports au début du XXème siècle, leur rapidité et leur diversité (Bertho-Lavenir 1999) offrent aux citadins l'accès à un espace de loisir proche tendant "à satisfaire un besoin culturel de la civilisation industrielle" (Boyer 2005). Parenthèse dans le temps citadin (Baubérot & Bourillon, 2009), cet espace leur donne la possibilité de s'évader des villes industrielles et polluées en favorisant un retour à la nature, vu comme un espace sanitaire et un lieu de régénération (Csergo 1995), tout en se cultivant et en découvrant le patrimoine culturel (Drouin 2008). L'excursion hebdomadaire, en train, à bicyclette, en automobile ou en canoë, devient possible à partir de Paris et s'organise, à l'Est, le long de la Marne. Cet excursionnisme, entendu comme un déplacement de loisirs en dehors de l'agglomération urbaine, sans hébergement hors du domicile (Herbin 1983, OMT 1995) se structure grâce à l'action de sociétés d'encouragement telles que le Touring Club de France (TCF), "fondé pour développer le tourisme", ou le Canoë Club (CC), "société d'encouragement du tourisme nautique", qui, constituées autour de la sociabilité à l'image des Grands Cercles du XIXème siècle (Agulhon 1977, Grévy 2003), recrutent leurs adhérents dans les classes aisées. Ces sociétés participent à la mise en place de routes terrestre et fluviale, sur environ cinquante kilomètres, entre Paris et Meaux créant ainsi les conditions favorable à l'émergence d'un excursionnisme parisien le long de la Marne. La création de ces parcours répond à l'institutionnalisation de pratiques telles que le cyclisme et le canoë. Ainsi, le TCF et le CC participent à l'entretien des réseaux routiers et fluviaux et à la création de voies de communication qui permettent aux parisiens de s'éloigner de la capitale pour vivre une aventure en toute sécurité. Un travail important est fait concernant la signalisation visant à sécuriser la pratique et orienter les voyageurs. Les aménagements de voirie ou de rivière poursuivent le même objectif. Le TCF et le CC travaillent aussi à implanter des points de fixation sur les itinéraires pour que les excursionnistes de l'Est parisien puissent découvrir les contées traversées, s'arrêter dans des restaurants où ils retrouvent le confort de la vie citadine et, aussi, identifier des garages leur permettant de mettre à l'abri leur moyen de locomotion. Ainsi, non seulement les parcours sont répertoriés et tracés, mais des étapes et haltes sont définies pour que les excursions restent des moments de découverte et de plaisir. Il s'agit de montrer que la mise en itinéraire d'excursions, à partir de Paris, par le TCF et le CC induit une transformation de l'Est parisien tant au niveau de l'aménagement du territoire et des voies de communication que de la structure économique avec, par exemple, la localisation des réparateurs de bicyclette ou l'implantation des constructeurs de canoë sur les bords de Marne. Les sources utilisées sont issues de la *Revue mensuelle du Touring Club de France* de 1898 à 1914 et du fond d'archives du Canoë Kayak Club de France et notamment des *Bulletins mensuels du Canoë Club* rendant compte des activités de la société nautique et des *Récits de croisière* centrées sur les excursions menées par les membres du club aux environs de Paris et particulièrement sur la Marne. Les fonds photographiques permettront de localiser les curiosités naturelles et patrimoniales remarquables. Il devient, ainsi, possible de découvrir l'émergence d'une organisation touristique visant à favoriser la création de routes terrestre et fluviale liées à l'excursionnisme dans l'Est parisien. Une localisation cartographique des infrastructures d'accueil et des aménagements économiques ou de loisir complètera notre propos. Les premiers résultats indiquent que les aménagements de voies de communication terrestres ou nautiques favorisent le développement des excursions à partir de Paris en gommant les difficultés. Concomitamment les structures d'accueil sont identifiées. Les hôtels, restaurants et garages à bateaux sont référencés et participent au maillage touristique alors que se développe parallèlement une économie liée à l'excursionnisme, économie autorisant le développement des moyens de transport tels que la bicyclette et l'automobile, les canoës à moteur. Il en est de même des constructeurs de bateaux qui se sont installés en bords de Marne. Il semble donc que le développement des routes touristiques favorise les excursions dans l'Est de Paris, le long de la Marne et participent à une transformation du territoire tant physique qu'économique.

## **069 Les marges patrimoniales ou comment appréhender les espaces définis par les périphéries des routes touristiques et des itinéraires culturels? Quelques réflexions à travers les routes de montagne**

*Xavier Bernier, Université de Savoie, France*

Les routes touristiques et les itinéraires culturels ont des trajectoires patrimoniales souvent complexes, fondées notamment sur les types d'appropriation du patrimoine routier, le niveau de patrimonialisation ou la variété des outils mis en oeuvre. Cette communication, qui s'appuie sur des exemples de routes de montagne, s'intéresse aux espaces définis par leurs périphéries et défend l'hypothèse de marges patrimoniales. Elle propose notamment d'envisager des gradients d'éloignement patrimonial et donc une réflexion sur la distance à la route touristique et à l'itinéraire culturel.

On peut ainsi aborder la diffusion spatiale du patrimoine routier (voir par exemple la mise en place de « variantes » comme pour la Route des Grandes Alpes en France ou l'appropriation d'un environnement patrimonial comme pour les Chemins de St-Jacques de Compostelle ou pour la Quebrada de Humahuaca en Argentine). Selon des schémas analogues à ceux décrits pour les grands axes de circulation, les routes touristiques et les itinéraires culturels donnent parfois lieu à des « effets tunnels », avec des formes de cloisonnement territorial plus ou moins marquées. Les angles morts et les isolats révélés par ces réseaux de routes peuvent ainsi donner lieu à des études « en creux » du patrimoine. Par exemple, le très faible niveau de patrimonialisation et de mise en tourisme de la route et du col de Nüfenen (plus haut col routier suisse) n'est-il pas redevable de la trop grande proximité géographique des très exposées routes de la Furka et du Gothard ? Certains espaces périphériques des routes touristiques semblent ainsi se trouver dans l'ombre de celles-ci ou à tout le moins dans un à-côté spatial, un rebord territorial qu'il s'agira d'appréhender dans toute sa complexité. Les routes touristiques et les itinéraires culturels révèlent ainsi en creux ce que l'on pourrait qualifier de « blancs patrimoniaux ».

Ces marges patrimoniales peuvent être entretenues comme telles quand il s'agit d'espaces protégés. On pense ici au syndrome du « sapin président » et de la route des sapins (Jura / France) ou encore à la boucle routière « en huit » qui autorise une circulation automobile importante dans le parc national de Yellowstone (Etats-Unis). La concentration spatiale des flux touristiques garantit ici en quelque sorte la préservation de ces espaces intermédiaires. Certaines marges ne parviennent toutefois pas à exister au-delà de la route. Citons par exemple ici le cas de la route de Pikes Peak (Colorado–USA), située dans un écart touristique et qui « fonctionne » essentiellement lors de la course de côte mondialement connue et avec des retombées économiques somme toute limitées. Ces marges cherchent aussi parfois à se structurer en réseau pour échapper au statut de confettis patrimoniaux. C'est le cas de telle « route des fromages » ou telle « route de la lavande » dont l'existence relève surtout du marketing territorial. Leur organisation témoigne de la volonté de capter une partie des flux touristiques, quitte à ce qu'ils soient seulement résiduels. Selon les situations, on peut dire qu'on a affaire ici à du presque patrimoine ou à du patrimoine fabriqué par la route. Le statut de marges patrimoniales peut a contrario constituer une plus-value en termes de marketing touristique et culturel. A l'écart des fréquentations significatives, elles peuvent bénéficier du passage d' « itinéraires bis » ou constituer des bases arrière pour l'hébergement ou pour des pratiques touristiques alternatives.

Nous proposons donc d'envisager ici la variété des situations selon une approche typologique et la mise en oeuvre de modèles graphiques.

## **074 « La route des vins et l'émergence de l'oenotourisme en Bourgogne dans l'entre-deux-guerres ».**

*Olivier Jacquet et Gilles Laferté, Chaire UNESCO «Culture et Traditions du Vin», Université de Bourgogne, France*

A la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, les guides excluent totalement la gastronomie et la vigne des visites qu'ils proposent aux touristes de passage en Bourgogne. Seuls les sites naturels, montagneux de préférence, et les monuments médiévaux, attirent l'attention des voyageurs. Très influencés par la peinture « ruraliste » du XIX<sup>e</sup> siècle et par le romantisme « médiévalisant » de l'époque, les visiteurs contournent les vignes pour admirer, en premier lieu, les paysages « sans hommes », ceux des combes, et les sites historiques tels Dijon ou Beaune. La gastronomie et le vin sont alors perçus et vendus, à ce moment là, comme des produits de luxe aristocratiques et internationaux – c'est-à-dire territorialement désincarnés. L'ancrage territorial des vins de Bourgogne est d'ailleurs, à ce moment là peu marqué et le négoce, qui vinifie, élève et commercialise toute la production locale. Il joue autant sur sa marque privée que sur certains noms géographiques réputés pour vendre ses vins d'assemblage.

Au tournant du XX<sup>e</sup> siècle, la transformation des normes de production et de commercialisation des vins en faveur d'un système d'appellations d'origine combinée à la réinvention culturelle des folklores régionaux et aux volontés républicaines de valoriser les petites patries au sein de la grande patrie Française, vont bouleverser les représentations régionales.

La mise en place d'un folklore régionaliste et son inclusion dans la rénovation des objets du tourisme après guerre incluant le folklore et la gastronomie permettent désormais à la région de se constituer une image valorisant son industrie alimentaire. Ce mouvement renverse l'imaginaire aristocratique des vins bourguignons pour un univers vigneron. La stéréotypisation de la Bourgogne se fait autour de son économie viticole. Le paysage typique, élément de la check-list identitaire régionaliste, devient viticole, espace productif désormais distinctif comme mise en scène artisanale de la production de luxe.

Dès lors, durant l'entre-deux-guerres, se met en place un folklore commercial visant à survaloriser une production viticole de la Bourgogne ancrée dans le terroir, normée autour d'appellations géographiques strictement délimitées. Des mises en scènes commerciales et « folklorisantes » telles que la Paulée de Meursault ou les Chapitres de la Confrérie des Chevaliers du Tastevin attirent alors les élites gastronomiques parisiennes et les journalistes du monde entier autour d'un nouvel univers de sens. S'y développent avec emphase des discours de l'authentique, du national, du rituel pour célébrer le vin de Bourgogne comme un vin éternel, un vin de vigneron, un produit rustique et campagnard non vicié par l'urbanité « malsaine » et l'industrie dévastatrice des villes.

Face à la crise économique qui touche plus directement l'économie exportatrice des vins fins à la cheville des années trente, le problème pour la filière viticole, comme pour l'ensemble de l'économie française, se concentre désormais sur la commercialisation. La volonté propagandiste est alors nationale, dopée sur le marché des vins par l'espoir de la réouverture des marchés fermés depuis la prohibition, initiée par la puissance publique et conforme à la spécialisation de l'économie exportatrice française qui se positionne prioritairement sur les produits de luxe. Mais la spécificité du marché des vins fins bourguignons est de s'approprier les concepts folkloristes républicains pour réinventer l'univers de sens du produit. Les multiples initiatives qui découlent de ce renversement de modèle aboutissent à la création d'une nouvelle réalité touristique pour la Bourgogne, désormais visitée pour ses vignes et ses vins, réalité qui se concrétise, en 1937, par la création, en Bourgogne, de la toute première route touristique vitivinicole.



## 079 Marcher sur un chemin de mémoire pour reconfigurer un sens

Jacques Caroux et Pierre Rajotte, Université de Sherbrooke, Canada

Saint-Jacques-de-Compostelle est l'un des lieux sacrés de pèlerinage de la chrétienté qui suscite, depuis les années 1980, un nouvel engouement. Selon les statistiques du site de la cathédrale de Compostelle, le nombre annuel de fréquentations du « Chemin » est passé de 120 pèlerins en 1982 à plus de 270 000 pèlerins en 2010. Tout comme les Américains et les Européens, les Québécois sont de plus en plus nombreux à pérégriner sur le *Camino*. À titre d'exemple, l'Association québécoise des pèlerins et amis du Chemin de Saint-Jacques, qui comptait une centaine de membres à sa fondation en 2000, est passée à près de 3000 membres en 2010. L'ampleur du phénomène s'inscrit aussi dans le nombre de mises en récits de cette marche pèlerine. Avec la fin du XX<sup>e</sup> siècle voit le jour une nouvelle pratique d'écriture à laquelle s'adonnent, bien souvent en dilettantes, des marcheurs qui souhaitent témoigner de leur expérience. Pour la période allant de 1995 à 2011, nous avons recensé et entrepris d'étudier 33 récits québécois édités concernant le pèlerinage à Saint-Jacques de Compostelle.

Après la désaffection certaine d'une forme historique de religion (même si le religieux n'est pas aussi facilement évacuable, comme le montrent les analyses d'Emile Durkheim puis celles de Marcel Gauchet) comment expliquer que le Chemin de Compostelle fasse à nouveau marcher ? Comment les pèlerins d'aujourd'hui parcourent-ils ce chemin millénaire, ce lieu de mémoire qui occupe une place singulière dans l'imaginaire occidental ? Visent-ils à reproduire un modèle d'interprétation et d'usage convenu, ou parviennent-ils à investir cette voie sacrée d'un sens nouveau et actualisé ? Rappelons que déjà au XII<sup>e</sup> siècle, le clerc poitevin Aymeri Picaud indiquait dans son *Guide du pèlerin* ce qu'il fallait voir et éprouver sur le Chemin des Étoiles. Les marcheurs ne pourraient-ils atteindre le cœur du *Camino* qu'à travers le rappel d'un récit archétypal et l'évocation de références historiques et livresques ? Leur défi consiste en effet à parcourir cet itinéraire culturel en se situant, consciemment ou inconsciemment, par rapport aux traces de ces configurations de sens, le mot sens étant pris ici dans sa double signification. Taras Grescoe (2005) a bien compris cet enjeu en décidant de faire le chemin de Compostelle « en sens contraire », c'est-à-dire de l'océan Atlantique jusqu'à la frontière française. Qu'en est-il dans la trentaine de récits de marcheurs québécois à Compostelle ? Leur pèlerinage leur offre-t-il l'occasion de tenter de reconfigurer du sens, une identité narrative (Paul Ricoeur), de réactiver des valeurs et des représentations sur les plans tant individuel que collectif, de reprendre le contact avec un passé et une culture en y imprimant leurs singularités, leurs doutes et leurs aspirations ?

Comme nous pourrions le voir, les réponses que fournissent les pèlerins à ces questions sont assez paradoxales. En effet, pour pouvoir accéder au sens du Chemin, plusieurs semblent préalablement devoir faire, sur ce même Chemin, l'expérience de l'errance, du non-sens et, arrivés au lieu « saint », de l'absence fondatrice. Assaillis par le doute en cours de route, ils réalisent que face au cénotaphe, au « tombeau vide de Saint-Jacques », chacun est appelé à le remplir à sa façon pour continuer à avancer. « Le Chemin » parcouru par diverses bribes de mémoires collectives que les pas des pèlerins réactivent, devenant trajectoire signifiante où s'ébauche une filiation à partir de la réorganisation du passé, redonne la parole à l'imaginaire, à un sens à restaurer ou à instaurer qui permettrait d'entrevoir un futur. L'analyse de contenu des récits nous donne accès à différentes reconfigurations de sens, à différents systèmes de représentations et de valeurs que nous exposerons. Notons que l'humanisme, qu'il soit chrétien ou athée, domine dans ce corpus revisitant de façon très critique le statut de héros de saint Jacques sensé conférer au lieu, via ses reliques, sa sacralité. Au-delà d'un discours convenu, récupéré tantôt par l'institution catholique tantôt par les adeptes du New Age, au-delà du fait que l'on puisse y voir un moyen d'apaiser l'angoisse existentielle de « l'être-pour-la-mort », l'expérience du Chemin, pour une fraction majoritaire du corpus, invite les pèlerins à devenir plus humain et à élargir leur cercle identitaire. « Peut-être est-ce là le motif de ma marche vers Compostelle, écrit le pèlerin Hugues Dionne (2001). Mieux m'inscrire dans ce chemin d'humanité pour apprendre à devenir plus humain ».

## **080 Les circuits touristiques de la Casbah d'Alger ou les chemins de l'oubli forcé d'une mémoire et d'une identité en crise.**

*Réda Sebih, Université de Bouira, Algeria*

D'innombrables livres historiques, géographiques, romans et poèmes furent publiés depuis plusieurs siècles pour décrire la Casbah d'Alger et ce, lors de visites touristiques, de conquêtes ou le temps d'un échange commercial. De nos jours, la visite de cette ancienne médina se fait (dans la majorité des cas) bon gré, mal gré en compagnie d'un policier en civil et d'un guide plus ou moins connaisseur, mais sur un circuit appelé « le circuit touristique de la Casbah d'Alger ». En réalité, il existe plusieurs circuits modifiés à chaque époque et suivant les risques ou les tensions qui règnent dans la ville. Durant la décennie noire (entre 1990 et 2000) plus aucun touriste ne s'aventurait dans les ruelles enchevêtrées de l'ancienne ville antique. Mais depuis quelques années, la demande est telle que les agences de tourisme proposent une visite guidée de la Casbah et le ministère de l'aménagement du territoire, de l'environnement et du tourisme offre gratuitement un petit fascicule avec un dépliant pour visiter la Casbah « par le haut » ou « par le bas ».

Ce qui est très intéressant dans tout cela, est le fait que pratiquement tous les guides et circuits touristiques de la Casbah ne font que contourner la ville, ils sont rares les touristes qui ont pu voir le cœur de la Casbah car, en plus du fait que toute la haute casbah ne soit pas carrossable, elle a été victime d'une mise en mots et d'une représentation intra et extra-muros qui repousse le visiteur. En effet, depuis l'époque coloniale, visiter « ce coupe gorge » était déconseillé aux Français. Aujourd'hui, il suffit de lire entre les lignes des articles de presse pour déceler cette image négative qui a détruit sa réputation.

J'ai mené plusieurs enquêtes de terrain dans le but de comprendre la réalité sociolinguistique de la Casbah d'Alger, mon corpus a été recueilli à partir d'une méthode basée sur la diversification des cas et des situations, j'ai utilisé des questionnaires, des entretiens; j'ai appliqué la méthode du parcours commenté et j'ai proposé une nouvelle technique de recueil du corpus appelée « le récit de vie sur carte géographique ».

Le corpus obtenu m'a permis de comprendre que la mémoire collective à la Casbah est composée de vingt et un éléments dont la mémoire de ces rues et ruelles pleines de touristes qui donnait aux différents quartiers une fonctionnalité propre ainsi qu'un positionnement socioéconomique spécifique. La réapparition des touristes à la Casbah a changé les représentations et la mise en mots de la ville certes, mais il est certain que ces itinéraires touristiques ont contribué pour beaucoup à la mise sous scellé d'une bonne partie de la mémoire urbaine aujourd'hui au centre d'une importante crise identitaire algéroise.

C'est dans ce sens que je voudrai m'intéresser à ces circuits touristiques qui forcent l'oubli d'une mémoire collective, car l'identité de la Casbah d'Alger est en crise en grande partie à cause de la disparition de son identité typique dans la ville. D'un autre côté je tenterai de comprendre comment pourrait-on penser le développement durable de la ville (sur tous les plans, notamment sur le plan sociolinguistique) à travers ces « circuits touristiques ».

## **081 « Les Routes de la Lavande » en Provence : au carrefour du développement culturel et de la valorisation de la ressource**

*Romain Monge, UMR TELEMME Université de Provence, France*

Les plantes à parfum, aromatiques et médicinales (PPAM) sont des productions rares et originales et sont partie prenante d'une filière dont l'aval est constitué par l'industrie du parfum. En France, dans la région Provence Alpes-Côte d'Azur, ces plantes connaissent une dynamique remarquable dans des réseaux de production et d'échange profondément mondialisés. Mais aussi, elles véhiculent des images symboliques, à l'instar de la lavande qui incarne une représentation emblématique de la Provence. Le tourisme est une base forte de l'économie de cette région ; en effet, près de 220 millions de touristes s'y sont rendu en 2010. Parallèlement, l'industrie de la parfumerie et les plantes à parfum représentent un marché mondial puissant, et sont liées à l'histoire régionale. A cet égard, les savoir-faire en matière d'extraction et de distillation sont propres à la région et ont évolué au fil des années. La gestion de la ressource naturelle est confiée aux producteurs de plantes à parfum, dotés d'un savoir-faire particulier. Et derrière les images symboliques –parfois folkloriques- de ces productions végétales, il se dégage tout un patrimoine culturel. La lavande est la plante à parfum la plus emblématique de la région provençale, comme nous l'avons souligné en début de notre propos. Elle produit une essence prestigieuse, parfois indispensable dans la formulation de parfums, et qui fait l'objet d'une Appellation d'Origine Contrôlée depuis 1981. Nous avons donc choisi d'articuler notre réflexion autour des « Routes de la Lavande ». Ces routes touristiques, à cheval sur les Alpes du Sud et sur la Provence, cherchent à « raconter une histoire, une mémoire, un savoir-faire, une économie...et admirer de fabuleux paysages ». Créées en 1996 sous l'impulsion de la Direction interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR), elles ont pour objet de « promouvoir auprès du plus large public la lavande et la découverte du patrimoine lavandicole de l'ensemble de la zone de production ». Pour y parvenir, l'offre touristique propose des rencontres touristes/producteurs, elle permet de se rendre dans des distilleries, de participer à une cueillette, de visiter des musées liés à l'histoire de la lavande et d'acheter des produits à base de lavande. Plus que jamais, cette plante représente « l'authenticité », concept étudié par l'économiste Philippe Langevin (2005) et par l'architecte Brigitte Naviner (2002). La première constatation que nous pouvons faire est qu'il émane de ces itinéraires une économie culturelle de la lavande. Egalement, ces routes font le lien entre le touriste, les producteurs et « le produit touristique ». Car la lavande prend le risque de devenir davantage un « produit » qu'une composante du patrimoine culturel. L'originalité de ces routes a donc parfois ses limites. Cependant, la mise en place de ces itinéraires est le fruit d'une mise en réseau d'acteurs de tous horizons : les comités départementaux, l'association des producteurs de lavande en AOC (APAL), le comité économique de promotion des plantes aromatiques et médicinales (CEPPARM), la fédération nationale des distillateurs, des producteurs de lavande et de lavandin, les professionnels du secteur hôtelier... il en résulte alors une organisation très complexe. Ces itinéraires inventés s'agencent selon une triple perspective : la sauvegarde d'une production qui était en perdition, la promotion de cette production et l'effet de « patrimonialisation ». Pour ces motifs, un objet de recherche tel que « Routes de la Lavande » est intéressant à étudier et s'insère dans ce colloque portant sur les itinéraires culturels et touristiques. De plus, l'initiative de ces « Routes » est originale. En France comme en Europe, il n'existe pas d'autre concept similaire, ni même en Calabre, dans le sud de l'Italie, où pourtant l'huile essentielle de bergamote est labellisée « Appellation d'Origine Protégée ». Enfin, les « Routes » sont une manière innovante de gérer la ressource : nous avons une ressource qui est valorisée à travers un produit sophistiqué –le parfum- mais comment la valoriser encore mieux ? Alors, plus qu'un « vecteur de mémoire », ces routes seraient un enjeu pour le développement durable, tourné vers l'avenir. Afin de répondre à ces questions, nous nous appuyons sur des concepts empruntés à la géographie économique et à l'économie régionale développés notamment par le Groupe de recherche sur les milieux innovateurs (GREMI), en particulier sur la ressource territoriale.

## **082 La revitalisation des stations thermales du Massif Central Français par "la Route des Villes d'Eaux" : entre mémoire et innovation**

*Marie-Eve Férérol, La Bourboule, France*

Alors qu'au XIX<sup>e</sup> siècle et au début du XX<sup>e</sup>, « aller aux eaux » jalonnait la vie des élites européennes en quête d'hédonisme et d'oisiveté, le thermalisme est assimilé en 1947 à un soin strictement médical, prescrit sur ordonnance et remboursé par la Sécurité Sociale, toute récemment créée. Ce changement de régime entraîne deux conséquences : un nouveau type de clientèle (la clientèle mondaine s'efface devant les couches plus populaires) et une augmentation de la fréquentation due à la démocratisation des soins. Mais la prospérité thermale, due à cette hausse des effectifs, est de courte durée. Les villes d'eaux connaissent dès les années 80 une crise structurelle (image de villes à malades) et conjoncturelle (soins de moins en moins remboursés), plus ou moins accentuée selon les cas. Les stations subissent une véritable hémorragie de leur clientèle (à la Bourboule par exemple : 12 756 curistes en 1999 contre 22 812 en 1968) ; le patrimoine thermal se dégrade. « La vie s'est repliée sur des établissements thermaux flambants neufs, tandis que le patrimoine urbain des stations, inutilisé, s'étiolait » (Jamot, 1996). Face à ce marasme, comment les stations vont-elles réagir et redevenir des lieux de villégiature de premier plan ? Pour répondre à cette question, nous prendrons le cas des stations thermales du Massif Central français qui ont décidé de s'unir en 1998 dans une association : La Route des Villes d'Eaux du Massif Central. Quinze ans après, que représente et qu'a apporté cette Route tant au niveau identitaire, économique et commercial ? A-t-elle complètement tourné le dos au passé pour proposer une offre touristique innovante ou s'est-elle servi de la mémoire matérielle et immatérielle comme catalyseur d'idées nouvelles (« Ne sous-estimons pas l'attachement de certains Français à leurs eaux qu'ils s'autoprescrivent » - Boyer, 2005) ? Notre communication reviendra ainsi sur la genèse de ce groupement, unique en France. Emanant de Thermauvergne, association loi 1901, créée en 1985 pour améliorer les structures d'accueil, assurer la formation du personnel thermal et soutenir les initiatives de développement local, la Route des Villes d'eaux met aujourd'hui en réseau, 17 stations réparties sur 8 départements (Puy de Dôme, Allier, Ardèche, Cantal, Creuse, Loire, Saône et Loire et Nièvre) et unies par des problématiques et spécificités communes (histoire, architecture, base économique). Nous nous intéresserons également à la stratégie adoptée par cette structure. Deux créneaux ont été choisis pour revitaliser les stations thermales et redynamiser le tourisme en ces lieux : - d'une part, une diversification de l'offre thermale. En complément des soins strictement médicaux, les stations proposent aujourd'hui des produits conciliant remise en forme et activités complémentaires (sports, découvertes culturelles ou gastronomiques) permettant d'élargir la palette de clients et de moderniser l'image des stations thermales. La Route des Villes d'Eaux s'occupe ainsi du montage de ces produits touristiques et de leur référencement par les Tour Opérateurs et les agences de voyage. - d'autre part, le patrimoine (2<sup>ème</sup> axe mis en chantier 10 ans après le précédent). Réhabilité, entretenu, le patrimoine peut devenir « un vecteur de développement touristique » (P. de Montbrison, ancien directeur de l'Agence Française d'Ingénierie Touristique, 2005). Les stations thermales sont en effet de véritables décors, dépaysant le touriste. « La mise en valeur du patrimoine crée un cadre propice à la flânerie urbaine, pratique favorite des touristes en ville. La patrimonialisation fait entrer les espaces urbains dans un cercle vertueux dans lequel le tourisme urbain est aussi partie prenante : le patrimoine mis en valeur invite le tourisme qui, à son tour, est demandeur de lieux patrimoniaux réhabilités et requalifiés » (Gravari-Barbas, 2010). La Route des Villes d'Eaux s'attache à mieux faire connaître le patrimoine urbain et architectural auprès du grand public, des journalistes et des professionnels du tourisme et à le valoriser à travers, par exemple, le soutien d'organisations de visites locales théâtralisées. Par ailleurs, elle adhère également à EHTTA (Association Européenne des Villes Thermales Historiques) reconnue en 2010 "Itinéraire culturel européen" par le Conseil de l'Europe. Enfin, nous reviendrons sur les effets de la création de la Route des Villes d'Eaux. A-t-elle été un levier majeur pour faire coopérer les stations entre elles ? Comment cela se traduit-il dans les faits ? Et dans quelles proportions, les stations profitent-elles des retombées économiques liées aux actions de la Route ?

## **083 Route et circuits touristiques au Québec : de la poétique du déplacement à la rencontre des patrimoines**

*Sabrina Alaïs, Université Laval, Canada*

L'originalité de ma réflexion se base sur les représentations que les touristes se font de la route, lesquelles conditionnent la découverte des patrimoines du Québec, allant jusqu'à re-qualifier le ou les statuts qu'ils peuvent endosser selon les différentes temporalités qui habitent le voyage. Il en découle cette idée d'un tourisme comme expérience de vie à partager autour d'un patrimoine visité et au détour de la route qui les y a mené. Chaque année au Québec, plusieurs centaines de visiteurs empruntent la route afin de se rendre à des pôles d'attraction patrimoniale, valorisés par des circuits touristiques. La route est alors un moyen d'y accéder. Par ailleurs dans certains cas, elle est perçue comme la raison du voyage. Pour cette seconde catégorie de visiteurs, ceux qui hit the road, qui partent sur la route comme on part en pèlerinage à l'occasion d'un voyage initiatique, ce qui importe est bien d'expérimenter le chemin plutôt que la destination. La route devient une fin en soi, grâce à laquelle le patrimoine est découvert subséquemment. En utilisant le concept de modernité liquide de Zygmunt Bauman, j'élabore une problématique dont l'objet sera de démontrer en premier lieu que l'actuelle figure du touriste est un alter ego abouti d'un individu en contexte de modernité liquide et qu'il endosse autant de statuts qu'il cumule d'expériences. Chacun se doit d'être nomade dans la mesure où il est contraint au changement perpétuel, condamné à maîtriser et pratiquer « [...] à des degrés variables, l'art de la « vie liquide » : « accepter d'être désorienté, de vivre hors de l'espace et du temps, d'avoir le vertige, le tournis, de ne connaître d'avance ni la durée ni le chemin. » En second lieu, je mettrai en évidence que le voyage sur la route permet de s'extirper hors du temps liquide et de se redéfinir en tant que soi à travers une expérience qui confine à la pratique du pèlerinage. Ceci étant, il sera alors possible de proposer une anthropologie du tourisme en terre québécoise. Par ailleurs si l'enquête permet d'aborder un nombre significatif d'enquêtés canadiens, il sera possible de comprendre comment ils abordent leur déplacement sur un territoire auquel ils sont identitairement liés, comment il est possible de voyager chez soi comme s'il s'agissait d'un lieu inconnu et de quelle manière la route intervient dans ce désir de découverte. En utilisant la technique du Following ou Tracking et le paradigme ethnographique du multi-sites prônés par George Marcus, l'enquête de terrain s'étalerait dans la province du Québec, terre d'investigation plus que pertinente si l'on considère l'abondance de ses ressources naturelles, au point de la placer à une position avantageuse sur le plan mondial.

## **085 Patrimoine institutionnel, patrimoine vécu**

*Sophie Le Coq, Université Européenne de Bretagne Rennes 2, France*

Cette proposition de contribution cherchera à montrer deux types de production de l'espace patrimonial : institutionnel et vécu. Nous mettrons ainsi en regard les orientations patrimoniales et culturelles d'un Etablissement Public de Coopération Culturelle (EPCC) à l'échelon d'un Département breton, en France, et les rapports des personnes fréquentant depuis plusieurs années un événement annuel relatif à Noël sur l'un des sites dont à la charge cet EPCC. Les missions publiques de mise en cohérence de cinq sites patrimoniaux de cet Etablissement occasionnent la création d'un itinéraire, devenant label autour de l'intitulé « chemins du patrimoine », valorisant la tension entre ancrage et nouveaux horizons. C'est plutôt par la convergence annuelle vers un même site, à l'occasion de la même célébration de Noël, que les visiteurs réguliers de cette manifestation élaborent leur relation patrimoniale au site.

## **086 Anatomie et évolution du Haut Lieu touristique comme objet spatial linéaire Le « somin volcan » (île de La Réunion)**

*Christian Germanaz, Université de La Réunion, France*

L'excursion au Piton de La Fournaise occupe une place privilégiée sinon incontournable dans les pratiques touristiques des visiteurs de l'île. L'attractivité jamais démentie de ce volcan actif relève en grande partie de la fréquence de ses épisodes éruptifs et de son accessibilité sécurisée comme fenêtre spectaculaire sur « l'ancre du diable » (Kraut 1981). Lieu tout à la fois de « l'indicible e"roi » et du sublime, le Piton de la Fournaise est investi d'une valeur identitaire très forte dans les perceptions de la population réunionnaise. En cristallisant les qualités de la créolité et en sublimant les fantasmes de la société coloniale, au rythme du peuplement de l'île et de sa mise en valeur, il s'est imposé comme l'un des principaux géosymboles de l'espace réunionnais. Sa présence imposante dans le panthéon patrimonial de l'île, dans le cœur de ses habitants et dans la curiosité des visiteurs, n'a été possible que par l'existence d'itinéraires permettant la rencontre, l'exploration et l'appropriation du massif volcanique. Le « Somin Volcan » (chemin du volcan) tient ainsi une place déterminante dans le dispositif touristique de La Réunion. Son intérêt ne résulte pas seulement de son appartenance au Bien du Parc National et à la liste du Patrimoine Mondial mais plus sûrement à sa capacité de mobiliser l'imaginaire actif attaché à la mémoire des « voyages au volcan » et à son statut d'empreinte révélatrice de l'invention du paysage fournaisien. Par sa dimension culturelle et ses propriétés touristiques, le « somin volcan » méritait bien une proposition de communication pour le colloque, Routes touristiques et itinéraires culturels. En écho aux suggestions thématiques du document d'appel, notre soumission repose sur l'identification de trois temporalités qui inscrivent la route du volcan entre mémoire et développement. La mémoire est sédimentée au cours du premier temps où se réalise la fabrication de l'itinéraire volcanique. Il s'agit de comprendre les facteurs de sa genèse, les conditions de sa pérennité et les conséquences de son imprégnation dans l'invention du Piton de la Fournaise comme paysage emblématique. La banalisation du « somin volcan » correspond à la période de l'ouverture d'une route « forestière » (1965) qui inaugure la seconde temporalité de l'itinéraire caractérisée par une massification des flux de touristes entraînant l'ONF à produire un aménagement au parti pris pédagogique assumé. L'augmentation exponentielle des visiteurs, entre les années 1990 et 2000, a permis l'appropriation identitaire de la route du volcan, devenue au fil du temps la ligne conductrice du pique-nique dominical d'un grand nombre de Réunionnais. Née du risque des déprédations potentielles induites par la surfréquentation de la route, la troisième temporalité témoigne de la volonté des responsables politiques et des aménageurs à projeter, pour le « somin volcan », une stratégie de conservation et de patrimonialisation. Le contexte qui accompagne cette nouvelle projection a profondément changé. La soumission aux dogmes évanescents du développement durable, l'imposition institutionnalisée d'un tourisme responsable et l'approbation généralisée d'une politique de conservation du patrimoine conditionnent la réalisation du Schéma d'Interprétation et de Valorisation Ecotouristique (SIVE) du massif de la Fournaise architecturé sur des récits de paysage où la mise en scène des itinéraires historiques du volcan est essentielle. L'objectif de cette communication est de contribuer à la connaissance de cet objet spatial si singulier qu'est la ligne touristique (itinéraire, route, circuit), peu souvent mise en exergue dans les problématiques de recherche.

## **88 Always Almost There | Virtual Travel, Infinite Spaces, Pieces of History, and the Irish Hills of Michigan**

*Lyndsay Michalik, Louisiana State University, USA*

Where I lived, we called the road Michigan Avenue. Road signs along the route today intrepidly declare “US-12.” Before it was US-12, it was US-112. Even earlier generations called it the Old Chicago Road. For over 1,000 years, before any European settlers showed up, Native Americans walked the same path, the Old Sauk Trail, which connected the Detroit River to the open waters of Lake Michigan. After the American Revolution and the war of 1812, the wilderness was gradually carved out to make space for a number of small American settlements. Trading posts and military establishments were set up in Detroit and Chicago, and travel along the route increased. By the 1830s, the path had become a major stage route; by the 1920s the dust, mire, and inconvenience of the path was paved over, making travel by horseless carriage comfortable and convenient. About 70 miles west of Detroit, US-12 weaves through the Irish Hills of Michigan. Geographically, the Irish Hills has no formal boundaries; it covers four counties and numerous municipalities. While this particular stretch of US-12 has hosted a variety of travelers through the ages, in its heyday it was a virtual tourist Mecca, bustling with family-friendly, kitschy, and quaint roadside attractions. Today, few of the once-popular attractions remain open; many are in some state of disrepair. The dinosaur-themed amusement park Prehistoric Forest crumbles on the side of the melancholy highway; ghosts of tourism times past haunt the old west themed Stagecoach Stop just a few minutes down the road. Meanwhile, several miles farther, the Michigan International Speedway has made a home for itself on US-12. In easy access of I-94 (a nearby superhighway) the esteemed NASCAR national park thrives with activity. The cliché of the internet as superhighway has been exhausted over the years. Yet, roadlike or not, the internet undoubtedly calls out to our inner tourists. It challenges us to explore, discover, and share what we’ve found in a way that is simultaneously communal and individualized. It demands that we make choices: what to search for, where to go, how long to stay. It inspires us to create new things out of the bits and pieces, the fragments of what we find. It goads us to go on just a little longer, a bit deeper into the archive, because we’re always almost there. Barbara Kirshenblatt-Gimblett suggests that the world is our museum: any engagement with another culture is a form of transport, no matter how far you travel. I argue that this is also true no matter how you travel. While virtual travel is clearly different from physical travel, it in no way less ‘real.’ Rather, the limitations and opportunities that various media afford us influence or determine how we use them for tourist experiences. In this light, and grounded in the Irish Hills, this essay fuses historiographical research, autoethnography, and oral history techniques to explore various (old and new) mediated ways to discover, experience and perform a place, without necessitating physical travel.



## 091 Sur les routes de la mémoire

*Valérie Bourgeois, Boréalis, Centre d'histoire de l'industrie papetière, Canada*

Existe-t-il une interrelation entre les concepts de patrimoine, de mémoire et de route ? Pris hors contextes, ceux-ci amènent à des finalités différentes. Toutefois, lorsque mis ensemble, ils conduisent vers un concept qui tend à se définir ; celui de routes de la mémoire. Canalisé à travers des projets structurants, il serait possible de faire de ce nouvel archétype, non seulement un levier de développement touristique, mais aussi un facteur identitaire et un élément de fierté régionale. Qu'elles soient tangibles ou virtuelles, les routes de la mémoire engagent une patrimonialisation de l'immatériel ce qui pourraient, à long terme, pousser les organisations locales à s'adapter à de nouveaux schèmes de mise en valeur qui contrastent avec les pratiques actuelles plus traditionnelles.

À travers la communication proposée, il sera démontré comment, Boréalis entend explorer le concept de routes de la mémoire par le biais de son projet muséal d'avant-garde : *Mémoires industrielles*. Nous verrons comment il entend sillonner le Québec, le Nord de l'Ontario et l'ouest du Nouveau-Brunswick à la recherche de témoignages entourant la vie des anciens bûcherons, draveurs et ouvriers qui ont donné leur vie pour leur métier. Cette quête de l'immatériel a pour double objectif de mettre en valeur l'histoire industrielle ouvrière, mais aussi réveiller dans les collectivités visitées le sentiment de fierté qui, autrefois, les habitait. De façon plus détaillée, nous expliquerons les origines du projet, notre approche méthodologique et les résultats escomptés. Sous la forme d'inventaire du patrimoine immatériel papetier, ce projet est mené en collaboration avec la Chaire de recherche du Canada en patrimoine ethnologique. Il s'agit d'une première dans le domaine du patrimoine industriel.

Cette démarche survient au moment même où l'industrie papetière montre des signes d'essoufflements dans l'est du Canada. Vis-à-vis de ce constat, nous avons été amenés à nous poser un certain nombre de questions, quant au maintien et la pérennité de ce patrimoine. Puisqu'il n'existe aucun plan directeur de sauvegarde (tant gouvernemental que privé), nous avons décidé de prendre les devants afin de mettre en valeur ce patrimoine menacé. Parallèlement, nous cherchons à nous insérer dans le nouveau courant qui tend à transformer les pratiques muséologiques actuelles en donnant une facture très multidisciplinaire à notre démarche.

La naissance d'une route thématique touristique

Avec notre approche, nous croyons être en mesure de rassembler tous les éléments essentiels à la construction d'un parcours touristique, proposant une redécouverte du territoire québécois selon une nouvelle perspective, celle de la mémoire ouvrière. Quant à savoir s'il existe un public pour ce type de circuits, soulignons que de plus en plus, le touriste est à la recherche d'expérience touristique. Ce type de parcours viendrait répondre à ce besoin, par l'authenticité de l'itinéraire et cette promesse de rencontre, à travers les témoignages de ces générations d'hommes qui ont contribué à bâtir notre histoire.

**095 Promotion of innovative heritage routes to contribute to poverty reduction, sustainable development and heritage conservation in the Kailash Sacred Landscape. A case study from Humla District, Nepal. “Cultural routes and pilgrimages”**

*Ester Kruk and Chandra Shrestha, Nepal Transportation and Development Research Centre, Nepal*

Tourism, heritage conservation, sustainable livelihoods, mountain development, Kailash, Nepal, Humla

This study argues that revitalization of ancient Himalaya heritage routes can be used as a tool to promote a responsible tourism industry that brings social and economic development to isolated communities in the Kailash Sacred Landscape (KSL), while at the same time preserving its unique natural environment and its unsurpassable historical, cultural and religious heritage. The KSL is located in the remote south western part of the Tibetan Autonomous Region of China, in northern India and in the north western part of Nepal. The area is considered sacred for Hindu, Buddhist, Bon Po, Jain, and Sikh religious traditions, and attracts tens of thousands of pilgrims every year from around the world.

Remoteness preserved the cultural and religious traditions in the KSL area, however, at the cost of economic and social development. The rapid global economic growth of the last 50 years largely bypassed the local communities of the KSL. Humla, one of the remote districts in north-western Nepal and access routes to Mt. Kailash (6,714m), is currently one of the poorest districts in Nepal, with 90% food insecurity and over 68% of the population living below the international poverty line. Large-scale infrastructure projects have been set up to mainstream development in Humla and to unlock the district from the outside world. Massive road construction, however, is putting the historical trail network and its tangible and intangible cultural assets under increasing pressure.

Under the KSL Conservation Initiative, an extensive study was conducted to identify and assess promising heritage routes in north-western Nepal that could be promoted as a responsible and marketable tourism product. The objective of the study was to locate historical routes, identify historical artifacts, and other heritage assets. The study included a description of the historical trans-Himalayan caravan trade as well. Field work was conducted in Humla by a team of tourism specialists, anthropologists, historians, rural development specialists and transport development specialists.

It was found that an eclectic mix of ethnic groups, yak caravans, traders, pilgrims, Sadhus, Shamans, administrators, mail runners, security forces, explorers and researchers walked the ancient Himalayas footpaths. In their footsteps, an extensive, interconnected network of trails was created, impregnated with religious, cultural and historical landmarks and monuments. Over the course of history, various Mongolian ethnic groups of Tibeto-Burmese origin migrated from the East to settle on the ridges of the Himalayan mid-hills, whereas different groups of Indo-Aryan origin migrated from the Southern Gangetic Plains into the valleys, creating unique traditions that have been well-preserved in the remote environment. Eighteen significant historical routes were identified, documented and mapped.

Inspired by UNESCO's recognition of the Himalaya as a common heritage of mankind, ICIMOD has developed a Himalaya Heritage Routes programme in collaboration with the Swiss agency of ViaStoria. This regional programme aims to support responsible tourism by preserving and promoting iconic heritage routes to contribute to poverty reduction, sustainable development and heritage conservation in the Himalayas, such as the ones identified in this study.

## **098 Patrimonio y Turismo. La estrategia de los Itinerarios Culturales**

*María del Carmen Franchello de Mariconde, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina*

Se procura abordar la relación Patrimonio – Turismo, acercando distintas ideas, apreciaciones y reflexiones que permitan optimizar en el futuro, las acciones que se desarrollen sobre los bienes patrimoniales y la actividad turística.

La sinergia Patrimonio – Turismo señala un par prácticamente indisociable que cobra sentido a partir de la conciencia patrimonial y el reconocimiento de la comunidad poseedora de los bienes y la vivencia que de éstos, puedan realizar los visitantes.

La apropiación turística del patrimonio natural y cultural, en todos los casos, plantea el desafío de elaborar modelos locales de desarrollo, que trasmitan el sentido de patrimonio como bien compartido y de la necesidad de asumir un compromiso ético, acerca de su identidad, protección, valoración, autenticidad, sustentabilidad, con respecto a los intereses propios del turismo.

Sabemos que en las últimas décadas, el turismo cultural, a nivel mundial, ha experimentado un importante crecimiento que se verifica también en las distintas regiones, ciudades, centros históricos, pequeñas comunidades, en nuestros países latinoamericanos con diferentes acervos e identidades histórico – culturales.

El turismo cultural sostenido y sustentable implica que tanto la cultura regional, los habitantes y su patrimonio, deben ser tratados como los factores de una producción turística perdurable en el tiempo y el espacio. Se teoriza y discute sobre un turismo sustentable pero lamentablemente, en muchos casos, son los valores del mercado turístico los que siguen primando.

Desde otra visión, menos mercantilista, más sensible quizás y más comprometida con las comunidades, son los componentes ambientales y la identidad de las distintas regiones, los factores determinantes de toda propuesta a elaborar acerca del patrimonio y el turismo.

Dentro de este marco, una de las estrategias para el logro de la sustentabilidad de un turismo cultural basado en la fruición de bienes patrimoniales, es la de crear itinerarios culturales atractivos y singulares en las diversas regiones, haciendo visibles y potenciando sitios turísticos de interés, de acuerdo a su valor geográfico, histórico o cultural.

A continuación del desarrollo del marco teórico, se citarán antecedentes de itinerarios culturales en Europa e Iberoamérica y se analizarán dos ejemplos de potenciales itinerarios culturales organizados en nuestro país, dos casos declarados Patrimonio de la Humanidad por UNESCO: la Quebrada de Humahuaca en Jujuy y en Córdoba la Manzana Jesuítica y las cinco estancias en el interior provincial. En este último caso y a modo de conclusión, se considerarán algunas pautas para la consolidación del itinerario cultural denominado “El Camino de las Estancias”.

## **99 “El uso de la palabra” como instrumento de interacción intercultural y de movilidad social. El caso del Porteador del Camino Inca, Cusco, Perú.**

*Carolina Espinoza Camus, Universidad Nacional de Trujillo, Perú; Jim Rollefson, Alexandra Arellano, Université d’Ottawa, Canada; Henrique Urbano, Universidad de San Martín de Porres, Perú*

Esta investigación se interesa al desarrollo del turismo en la ruta del Camino Inca que lleva a Machu Picchu y los cambios socioeconómicos que aporta a las comunidades campesinas quechuas integradas a la industria a través de la oferta laboral de porteador. Aunque en los últimos diez años haya habido mejoras en las condiciones de vida de trabajo de los porteadores, la explotación, los abusos y la vulnerabilidad de los comuneros siguen siendo preocupantes.

Esta comunicación presenta las oportunidades de ascenso social del porteador presentando diferentes estatutos establecidos desde el inicio de la integración a la industria. Al inicio de su trabajo, el porteador tiene la oportunidad de alcanzar el puesto de jefe de porteadores, ayudante de cocina, cocinero, y guía, ocupaciones que están íntimamente ligadas al manejo de la comunicación como proceso de interacción y transmisión cultural en las actividades turísticas. La habilidad en la comunicación le da un reconocimiento social y económico al porteador y le ayuda al ascenso en su status. Entre ellos se conoce la habilidad y la capacidad como “Uso de la Palabra” y se refiere a la simbolización de sus capacidades y habilidades individuales para exponer sus ideas, sueños, emociones y también en la interacción con patrones, creencias, costumbres, valores y percepciones que se dan en el contexto quechua; frente al “mestizo” y frente al turista extranjero. Esta comunicación explica como el Uso de la Palabra a partir del quechua como lengua materna, al castellano aprendido en su gran mayoría en el Camino Inca y el inglés aprendido con los turistas, es la herramienta utilizada en la negociación de sus servicios ante las agencias turísticas, operadores y las instituciones públicas y privadas, para su reconocimiento como gremio y para la legalización de sus derechos

## **100 Redes policéntricas ambientales y culturales en Norte de Santander**

*Jemay Mosquera Téllez y Elkin Raúl Gómez Carvajal, Universidad de Pamplona, Colombia*

En el contexto de la globalización, se concibe la noción de desarrollo local como un reto que exige una concepción integral e integradora, la cual va más allá de las relaciones económicas y políticas y abarca cambios estructurales en los ámbitos socioculturales y ambientales. En el contexto local, se parte de un proceso desarrollado en el 2010 y 2011 por la Universidad de Pamplona con el programa CERCAPAZ de la Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) y la Fundación para el Desarrollo del Catatumbo (FUNDESCAT) de Ecopetrol S.A., el cual se enfocó al acompañamiento y empoderamiento local, para que los actores de la institucionalidad pública, el sector privado y la comunidad de 10 municipios de Norte de Santander iniciaran procesos de integración para establecer visiones subregionales de paz y desarrollo sostenible y fueran conscientes de la necesidad de gestionar recursos para la ejecución de programas y proyectos estratégicos contruidos participativamente bajo principios de sostenibilidad, territorialidad, equidad, gobernabilidad, adaptabilidad y competitividad.

La propuesta está fundamentada en nociones sistémicas y transdisciplinares e involucra elementos semióticos, informáticos y tecnológicos, que abordan el territorio como una superposición de aspectos tangibles-intangibles y flujos físicos-virtuales. Específicamente, se propone la configuración de redes policéntricas ambientales y culturales en Norte de Santander, mediante itinerarios y rutas que propendan por la articulación armónica de elementos representativos del espacio natural con elementos intangibles de relevancia para el espacio habitado por la memoria colectiva. Asimismo, se asume la condición digital del territorio y se propone la incorporación de la gestión tecnológica y la georreferenciación de dichos elementos, para asegurar la vinculación en red de nodos físicamente conexos e inconexos.

La organización del territorio en redes naturartificiales interconectadas en torno al agua (recurso potencial de la zona Sisavita - Páramo de Santurbán) y en redes de patrimonio intangible (recurso latente de los municipios nortesantanderanos) vincula elementos materiales con territorialidades originadas como síntesis de aquellas manifestaciones propias de cada localidad y su relación con otros municipios afines. Además, pretende sentar las bases para la formulación de usos y protocolos tendientes a regular la implantación - evolución de dichas redes y arbitrar la toma de decisiones sobre el sistema territorial desde la sostenibilidad ambiental, la valoración, recuperación y fortalecimiento de las identidades culturales de los habitantes y la optimización de los niveles de competitividad (a escala humana) del departamento.

En el proyecto se aprovechan y articulan procesos existentes en la región (Iniciativa Regional de Prospectiva Estratégica (IRPE) y Construcción de la visión departamental desarrollo territorial) y el país (Sistema General de Regalías, Plan Nacional de Desarrollo y Plan Fronteras para la Prosperidad, entre otros), para transformar positivamente una circunscripción departamental jerarquizada en un territorio de redes policéntricas con relaciones de especialidad y complementariedad entre los municipios del sistema fronterizo colombiano venezolano y con la capacidad de responder apropiadamente, desde lo local, a las tendencias de desarrollo global. Se procura además, fortalecer la apropiación consciente del ser humano como sujeto histórico transformador de su entorno y aportar a que este haga uso adecuado del territorio.

## 106 La memoria como proyecto: itinerarios de un territorio histórico y cultural en Colombia

*Álvaro Hernán Acosta Páez, Universidad Nacional de Colombia, Colombia*

Un antiguo mapa de finales del siglo XVI, muy probablemente el primero en configurar el territorio del valtiplano indígena originario, señala una curiosa conformación, un sistema de caminos y relaciones entre v poblados y lugares que determinaron, hasta hoy, el carácter del altiplano central en Colombia; un sistema v complejo de rutas, poblados y geografía. En este sistema urbano-territorial se establecen y se transforman v las dinámicas de identidad en relación a los modos de vida, a su memoria y a sus representaciones; es v fuente del proyecto contemporáneo del territorio, y así mismo, de un paisaje cultural; es aquí, donde a v principios del siglo XIX se realizaron las campañas militares de la independencia del país, conformando un v imaginario republicano y a la vez construcción política de nacionalidad ¿Qué rol desempeñan estas v representaciones en la construcción de un imaginario turístico y cultural? v El papel del paisaje histórico urbano y el paisaje cultural está construido, en gran medida, por las imágenes v simbólicas que los “tours”, los mapas, y diversos procesos de antropización y fijación de recuerdos v devinieron en un determinado territorio y así mismo en los poblados y paisajes que los determinaron; el v conjunto de imágenes compartidas colectivamente y el proceso de su producción mental es lo que v entendemos por imaginario; la comunicación por imágenes sucede a través de dos instancias, que además v son los medios expresivos del imaginario, de un lado el patrimonio de símbolos culturales y de otro la v facultad de imaginar. v La ruta del bicentenario de la independencia, los circuitos turísticos regionales, la declaración de v patrimonios urbanos y parques naturales, en el área andina central colombiana, configuran hoy una v estrategia de marketing regional, consumo turístico, y educación geográfica, que produjo un repertorio de v “paisajes típicos”, su desconocimiento como construcción social, ha provocado la desaparición paulatina v de valores con la transformación que el impacto turístico conlleva; sin embargo, estos registros, son v transmutables en una estructura museal de carácter territorial y pueden entenderse a modo de v “colecciones” articuladas en un dispositivo capaz de formar públicos en relación a itinerarios de la memoria v de un territorio, sean v valencias referidas al patrimonio urbano, a los paisajes, y a modos de vida relativos a v este; un museo del territorio constituye un primer referente, en este, el territorio se comprende como un v “edificio-museo” que alberga colecciones, y estas, en gran medida, se referirán al paisaje cultural y al v público que se asume como un sujeto capaz de recrear esa memoria en dicho proceso, lo que permite v relacionar ser humano, medio ambiente y memoria, en un diálogo permanente con el imaginario colectivo; v la reconstrucción de la memoria de un territorio a partir de la experiencia del viaje, significa, enfrentarse a v un modo específico de observar y por consiguiente construir un proyecto territorial, un imaginario de v nación y un imaginario individual o colectivo; ese engranaje hace parte de la producción yuxtapuesta de v memorias y se asocia, como un diagrama, a la comprensión de un paisaje cultural.

## **108 Visita Guiada de Cubo a Cubo**

*Adriana Careaga, Bartolomé Mitre 1464, Uruguay*

El circuito turístico de CUBO A CUBO se desarrolla como actividad académica desde 2004 y desde 2011 como producto turístico cultural. Consiste en un walking tour cuyo principal cometido es conocer los restos de las fortificaciones del frente de tierra del Montevideo colonial para visitar el pasado resignificando el presente de la ciudad.

El nombre proviene de los “Cubos”, fortificación en forma de balde invertido, una en el Norte y otra en el Sur que remataban la doble línea de muralla que atravesaba las ocho cuadras de la península montevidéana, hoy actual casco histórico o Ciudad Vieja.

El recorrido a pie se realiza a través de doce estaciones que presentan restos de la antigua muralla de la época hispana. Cada estación encierra una historia develada por medio de dos actores que tejen un relato articulado y sujeto a la precisión histórica.

Se enfatiza tanto lo cognitivo como lo afectivo a través de la agudización de los diferentes sentidos: vista, olfato, tacto, oído, gusto. Por medio de la vista se promueve la observación, el olfato se recupera a través de los relatos de la ciudad colonial, el tacto se prueba en tocar los diferentes restos de muralla, el oído se estimula con las narraciones y el gusto con la degustación de una bebida típica montevidéana..

La caminata culmina en el Cubo del Sur con una cuerda de tambores, que ejecutan la música de raíces africanas denominada “candombe”, declarado en el año 2009 patrimonio inmaterial de la Humanidad por la UNESCO. En ese lugar, llamado el Recinto, se reunían en la época colonial los negros esclavos para tocar sus tambores con las vestimentas de sus amos en busca de un poco de solaz en sus labores cotidianas.

Esta visita guiada es organizada por el espacio cultural AL PIE DE LA MURALLA, institución privada que alberga más de 13 metros de la antigua muralla del Montevideo colonial. Este lugar ha logrado una musealización del espacio a través de los restos de la muralla. El objetivo fundamental es educar en patrimonio y ayudar a preservar los restos de muralla colonial que aún subsisten en Montevideo. Para cumplir con estos propósitos se llevan adelante proyectos que involucran a la ciudadanía con su pasado, entendiendo como fundamental para lograrlos una educación en patrimonio que se inicie desde las generaciones más jóvenes, para las cuales se desarrolla específicamente el programa educativo “Diálogos con la Historia”.

La visita DE CUBO A CUBO apunta a las generaciones mayores y cuenta con los auspicios de otras instituciones privadas como también públicas: Intendencia de Montevideo, Ministerio de Turismo y Deportes, Ministerio de Educación y Cultura, Paseo Cultural Ciudad Vieja y Conglomerado de Turismo de Montevideo.

Apunta fundamentalmente a recuperar y resignificar un territorio donde se encuentran restos de fortificaciones con una puesta en valor (limpieza, seguridad, cartelera) a través de relatos de personajes de la época, música de candombe, y relatos de expertos que despierten conocimientos y emociones para re-significar lo cotidiano de la ciudad.

## **110 Assessing tourism – based opportunities for the European Cemeteries Route: a network analysis**

*Martha Friel, University IULM Milan, Alessia Mariotti, University of Bologna, Italy*

The historic and artistic importance of cemeteries is nowadays widely acknowledged. Cemeteries are both places of death and of life. Cemeteries are part of places' tangible and intangible heritage and provide unique attractions in which it is possible to find historical memories linked to the history and the culture of communities.

Besides their artistic, anthropological, historic and town planning importance, increasing interest is recently raising on their organization and promotion as tourist attractions and on the role of this particular kind of heritage to valorize and communicate the places in which it insists.

In this framework, in 2009, the Association of Significant Cemeteries in Europe (ASCE) established a European Cemeteries Route. The aim of the route was, and still is, not only to valorize and rediscover these places of memory but also to promote their maintenance and accessibility, and to sustain scientific research on them.

Actually, cemeteries can offer new spaces for cultural tourism and can open new opportunities for cross-national collaboration projects and in 2011 the project gained a Special Jury Award in the framework of the UNWTO Ulysses Prize and Awards.

As in the case of many other Cultural Routes, whose attractions are widely spread on the European territory and therefore subject to different governing bodies and to different cultural and tourist policies, also for cemeteries it is difficult to describe in economic terms their actual contribution to local tourism flows.

Yet to measure the effective tourist value of the Route is not an easy task: although many historic cemeteries are organized and thought also for tourism purposes - this is evident for example when looking at the websites of cemeteries such as Père-Lachaise in Paris or the English Cemetery in Florence- anyway these places are subject to multiple uses which make it hard to give a true measure of their touristic use and in many cases tourist flows are not even measured.

Nonetheless it is possible to describe their role on local culture and tourism promotion by analyzing the network of relations that the Route is able to activate on the territories on which cemeteries insist and, also, in terms of cross-country cooperation.

Aim of the paper is therefore to investigate the importance of this by means of a network analysis and by investigating the institutional relations activated by cemeteries and by the Route's management (i.e. ASCE). After describing the establishment of the European Cemeteries Route in the framework of the Council of Europe Cultural Routes and illustrating the increasing importance of cemeteries as a tourist attractions, the paper maps the territorial actors involved both in the management of 5 cemeteries members of the ASCE and the variety and quality of connections among these actors in terms of density, distance and connectivity. Once defined the "optimal" structure of connections of cemeteries management and local stakeholders the paper will undertake a gap analysis to compare the actual performance with the potential one also by identifying the weakness and the strengths of the network, addressing a number of policy indications on the relation between this heritage Route and tourism-driven territorial development.



## 111 « Patrimoine architectural et routes culturelles en Serbie »

Alexis Troude, Université de Versailles-Saint Quentin, France

MOTS-CLE : Serbie, patrimoine architectural, ethno-tourisme, monastère, limes.

Notre exposé abordera le thème des itinéraires culturels comme jonction entre les peuples, à travers la découverte du patrimoine historique mais aussi du tourisme rural déjà très développé en Serbie. Trois monastères serbes sont au patrimoine mondial de l'Humanité ; l'Union européenne défend aussi un projet de Route touristique du Danube, alliant cyclo-tourisme et découverte des richesses naturelles et historiques de la Serbie orientale.

Premièrement, la Serbie regorge de *richesses naturelles* et de *sites historiques* dignes parmi d'autres à figurer au patrimoine mondial de l'humanité. Ainsi le « Beau Danube bleu », avec ses villes historiques et ses sites romains ; mais aussi une succession de forteresses sur l'ancien limes romain, objet de luttes entre Ottomans et Austro-Hongrois. On dispose ainsi en Serbie d'une succession unique en Europe de forteresses sur un grand fleuve, témoignage d'un passé riche en lignes de fracture entre civilisations

Les *monastères orthodoxes* forment, d'autre part, le véritable joyau du pays, avec STUDENICA dans son écrin vert, ZICA toute de rouge vêtue et MILESEVA et son fameux ange blanc. L'UNESCO protège déjà 6 monastères en Serbie : chacun d'eux est situé dans un site magnifique, en général inséré dans une vallée verdoyante. Ces monastères sont tout d'abord un témoignage architectural de l'art médiéval serbe orthodoxe, qui entre le XII et le XIV<sup>e</sup> siècles figurait parmi les plus hautes représentations de l'art en Europe. Ces monastères sont aussi au cœur de l'identité serbe au moment où cet Etat récent se reconstruit péniblement après les errements des années 1990.

Dans un pays chargé d'histoire, à la confluence entre civilisations catholique, orthodoxe et musulmane, la période contemporaine a marqué le territoire par des *lieux de mémoire* importants. Soulèvement serbe contre les Ottomans, installation des dynasties royales ou résistance aux Nazis ont amené l'émergence de lieux-martyrs nombreux. Or il est intéressant de constater que ces lieux de mémoire se trouvent dans des parcs et aux abords de villes offrant de nombreuses possibilités de visites culturelles (musées, galeries) sportives (randonnée, kayak) et nocturnes (festivals et clubs). Il serait donc heureux que l'UNESCO protège des parcs-mémoriaux qui font pleinement partie du Patrimoine de l'Humanité.

Le patrimoine de la petite Serbie réside aussi dans ses villages aux maisons en bois si typiques, juchées sur des collines ondoyantes. Or depuis une vingtaine d'années certaines personnalités, comme le cinéaste Emir Kusturica, ont jugé bon de regrouper ces maisons sur des cimes de montagnes, autour d'un thème à chaque fois lié au patrimoine local. Cela donne naissance à un ethno-tourisme des plus intéressants. Un *ethno tourisme* en plein essor se développe ainsi en Serbie occidentale dans de nombreux villages, où des maisons en bois typiques de cette région sont construites au creux de vallées ondoyantes, avec mille possibilités de loisirs (randonnées, chasse, trekking, cyclo-tourisme).

## 112 Le sentier de Costa da Lagoa: la tradition et la durabilité

*Alina Gonçalves Santiago et Gabriel Santiago Pedrotti, Universidade Federal de Santa Catarina.*

La Costa de Lagoa est un typique village des pêcheurs qui développent ces pratiques à la tradition de leurs ancêtres. L'accès à Costa da Lagoa peut être fait par le sentier ou les bateaux qui sortent du village de Lagoa da Conceição. Le sentier suit le contour de la lagune est irrégulier avec des courbes et de petites pierres ou des bouts de la terre qui dessinent le fond de l'étang. Costa da Lagoa cache les histoires des sorcières que, selon les légendes, elles ont peuplé le domaine dans des temps éloignés. Peut-être soyons en raison de cela la magie exubérante des eaux, des forêts et des petites maisons qui enchantent les visiteurs et touristes. Le village de Costa da Lagoa se trouve au milieu de la nature exubérante de la lagune et de sa population indigène propose une cuisine merveilleuse typique de la région dans plusieurs restaurants de charme sur les quais. La région est située à Lagoa da Conceição, à l'est de l'Île de Santa Catarina, à Florianópolis, au Brésil.

Le Costa da Lagoa atteint un grand prestige dans les XVIIIe et XIXe siècles, quand l'agriculture et la pêche sont des activités intenses qui non seulement doivent surmonter les besoins de subsistance largement, a permis aussi un échange fort de biens avec le village da Lagoa de Conceição et d'autres centres de l'Île de Santa Catherine. Le sentier qui longe les bords de la lagune avec un itinéraire pittoresque est le plus largement utilisé. Sur le chemin du centre-ville ont trouvé un site archéologique, avec de dépôt de coquilles et de cimetière indien. Le long du sentier des petites surprises sont réservées pour les randonneurs. Le relief offre des belvédères et des vues panoramiques parmi les petites maisons qui sont mises en évidence entre la végétation indigène, les ruisseaux aux eaux cristallines et de l'architecture typique des maisons anciennes et des petites embarcations - villa typique de pêcheurs et quelques maisons anciennes illustrant un peu ce qui restait de la colonisation initiale. Il ya encore quelques moulins typiques, demeures et maisons de ville ainsi que d'une nature exubérante des forêts. Histoires de sorcières, loups-garous et 'boitata' font partie de la vie quotidienne dans le domaine. En plus de légendes, la fabrication de la dentelle aux fuseaux est toujours transmis de mère en fille. Le développement interne et au sein de la communauté au fil des ans, montre un cadre particulier pour la gestion des ressources naturelles et l'utilisation des terres, caractérisé par la durabilité sociale et environnementale. La zone de la région de la Costa da Lagoa a été décrétée zone de préservation culturelle sous protection par le décret municipal en 1986. La préservation couvre le sentier côtier, la végétation et les bâtiments d'intérêt historique et artistique. Cependant, certains problèmes demeurent comme quelques occupations illégales et de la coupe fréquente de la végétation. La forêt atlantique et de son écosystème représente un important patrimoine artistique et culturel, toutefois la spéculation immobilière est toujours attirée par la beauté naturelle de la côte, encore largement préservée. La communauté utilise de nombreuses méthodes pour attraper du poisson et se rend compte que sa production est en déclin. La pêche traditionnelle au chalut est associée à une utilisation non durable, mais c'est la façon que les pêcheurs peuvent assurer leurs moyens de subsistance immédiate. La communauté a traversé divers changement socio-économique, toutefois la tradition culturelle des pêcheurs se montre toujours intenses dans le mode de vie actuel des habitants, fondés sur l'interdépendance entre les activités de pêche et le tourisme. Ce dernier, selon la population locale, est étroitement associé à la récupération et la conservation de l'environnement naturel. La croissance du tourisme a émergé comme une nouvelle possibilité, et associée à la valeur du paysage local, qui utilise et apprécie les fruits de mer locaux qui sont aussi le produit de vente principal pour les restaurants.

## **113 Patrimonio Cultural y Rutas Turísticas: Una Experiencia de Educación Patrimonial en Brasilia - Brasil**

*Daniela Fantoni Alvares et Sérgio Barbosa Gomes, Instituto Federal de Brasília, Brasilia*

El presente artículo tiene la intención de presentar los resultados de un Proyecto de Extensión desarrollado en la ciudad de Brasilia, capital de Brasil, considerada Patrimonio Cultural de La Humanidad por Unesco desde 1987.

El objetivo principal del proyecto intitulado “Descubriendo Brasilia: Una Experiencia de Educación Patrimonial y Apropiación de los Espacios de la Ciudad” es promover la educación patrimonial, a partir de un proceso de descubrimiento del patrimonio a través de las rutas culturales. La valoración y la apropiación del patrimonio por la comunidad local están relacionadas con una mayor protección del patrimonio, siendo este recurso esencial para la formación y difusión de las rutas culturales en la ciudad.

Se espera motivar a las personas en general, pero en especial a los que constituyen el blanco del proyecto, estudiantes, profesores y técnicos administrativos, con actuación en los cinco *Campi* del Instituto Federal de Brasilia, institución pública de educación. Tiene como objetivo aún que estos aprópiense de los espacios públicos de Brasilia y desarrollen una actitud de orgullo con fortalecimiento de la memoria colectiva.

La metodología utilizada es la realización de talleres, conferencias y visitas guiadas por el patrimonio y las rutas culturales de Brasilia. Entre una de las visitas guiadas realizadas citase el Museo Vivo de La Memoria Candanga, predio remanente de la construcción de la ciudad, donde funcionaba el primer hospital de Brasilia.

El proyecto hace objetivo, a través de actividades educativas, posibilitar el conocimiento y la interpretación del patrimonio cultural de Brasilia; incentivar posturas basadas en los conceptos de la preservación y los ideales de la sostenibilidad; además de fomentar acciones emprendedoras relativas a la propuesta de rutas turísticas, así como de proyectos relacionados con el patrimonio.

Uno de los puntos fuertes del proyecto es la sensibilización de la importancia del patrimonio y el estímulo a la protección del bien común. Los participantes observan que el patrimonio es imprescindible para la conservación de la memoria, además de ser base para el desarrollo de una importante actividad económica, el turismo.

Al final de las actividades educativas fueron aplicados cuestionarios a los participantes y fue posible observar que muchos de estos casi no utilizan los espacios públicos de la ciudad, sea por no conocer, no ser estimulado o por no sentir que estos espacios son suyos también. Otra observación es que consideran la actividad turística importante, así como la preservación del patrimonio, pero no se involucran directamente con la preservación.

Durante el proyecto, se enfatiza que los participantes *(i)* adquirieron nociones de las leyes culturales y de los parámetros básicos para elaborar proyectos culturales, *(ii)* visitaron sitios patrimoniales de la ciudad que nunca habían conocido o visitaron los mismos con otras miradas y *(iii)* sintieron que pueden actuar activamente para la preservación del patrimonio y la difusión de las rutas culturales de Brasilia.

## 114 Life 'On the Road': an exploration of the significance of road trip narratives to the tourist imaginary

Amie Matthews, University of Western Sydney, Australia

It is clear from much tourism studies research that journeying myths – stories detailing the relationship between physical travel and in many cases social, mental and/or spiritual growth – are well entrenched in the cultural consciousness. From literary classics, such as *Gulliver's Travels*, *The Wizard of Oz*, and *Alice in Wonderland*, to Kerouac's *On the Road* and more recent popular narratives like *Eat, Pray, Love*, such stories highlight the benefits of what can be achieved by stepping outside of one's comfort zone. Occupied as they are by cultural, environmental and social alterity, these narratives give voice to the idea of travelling in search of greater meaning and emphasise that by moving beyond social barriers, borders and margins individuals may experience heightened authenticity, freedom, self-knowledge and inter-personal connection. More than just responding to socio-cultural desires for difference or motivating individuals to engage with otherness though, these narratives also operate to shape our expectations of travel and often, individual routes and itineraries.

In order to examine the influence of these journeying myths on the tourist imaginary, this paper will examine the sub-genre of the road trip and the ways in which it is portrayed in popular culture. In particular, filmic and literary representations of the road trip will be subject to content and discourse analysis, as will various online travel media and tourism advertisements. This analysis will assist in identifying the key characteristics of road trip narratives and the uses and interpretations to which these are put by travellers and the tourism industries alike. In particular, attention will be paid to the predominant motifs or discourses that are manifest in such stories.

For instance, the paper will examine the extent to which social or norm inversion, hedonistic experimentation, risk, adventure and carnivalesque revelry are deemed, along with the acquisition of new and different experiences, as being normative to tourism and travel. Furthermore, the behaviours and interactions that are constructed within popular culture as being common to life 'on the road' and the impact of these on the fictional tourist and (if acknowledged) the places and people they visit will also be considered. Such analysis assists in understanding how road-trips are envisioned, the role they are deemed to play in contemporary society and the expectations that these can then create for the would-be traveller or road-tripper.

## **116 Usos del pasado como recurso para la economía local en el ámbito del MERCOSUR: dos estudios de caso (Colonia del Sacramento –Uruguay- y Pelotas – Rio Grande do Sul, Brasil).**

*Leticia Mazzucchi Ferreira y Ana María Sosa González, Universidade Federal de Pelotas, Uruguay*

La presentación tratará de un análisis comparativo entre dos ciudades de la región MERCOSUR, Pelotas – Rio Grande do Sul –Brasil- y Colonia del Sacramento –Uruguay-, analizando la relación entre la patrimonialización de la herencia cultural étnica y la economía local. Se aborda particularmente aspectos del patrimonio inmaterial en estos procesos unido a cuestiones de construcción identitaria, memoria e historia que permite redimensionar y patrimonializar desde lo intangible y tangible –ciudades, edificaciones, etc.- para promover las economías locales y el desarrollo turístico.

Nuestra investigación analiza el impacto de las intervenciones en que las políticas públicas y las diferentes acciones desde la iniciativa privada han fortalecido el desarrollo local haciendo uso del pasado, reinventando una tradición y proponiendo nuevas “rutas” turístico-económico-culturales que se incorporan como reales en el pasado imaginario de una comunidad. Dicha construcción presente, sobre un pasado ausente pero con referentes materiales e inmateriales que ahora adquieren “valor” social y económico, genera expectativas en cuanto a potenciar el crecimiento económico de algunos sectores de la sociedad y de la ciudad. Con estas iniciativas las ciudades se visibilizan y potencian su cultura e identidad, pasan a ser foco de atención de las políticas públicas patrimoniales; fenómenos claramente identificado en los dos casos estudiados (Colonia y Pelotas).

En este sentido creemos que ambas ciudades estudiadas pueden ser un buen ejemplo de estudio sobre la acción e impacto de estas políticas públicas patrimoniales y de categorías de análisis como reivindicaciones y disputas de memoria, invención/asimilación/reanudación de la tradición, en el entendido que una comunidad es un espacio de acción y reproducción patrimonial pudiendo comprender los límites y riesgos de la patrimonialización de lo cotidiano.

## 118 Literary Trails: A Chance for Heritage or just the Disneyfication of Cityscapes?

*Anja Saretzki, University of Lüneburg, Germany*

The look at the websites of tourist information offices of a lot of cities recently shows a new trend under the heading of city tours: walking tours on the trail of a novel, so-called literary trails. The city is to be explored on the trail of a fictional character. Tourist offices develop a route for visiting the settings of a novel and so to bring the plot to life. In historic novels (such as „The Shadow of the Wind“ by Carlos Ruiz Zafrón or „The Cathedral of the Sea“ by Ildefonso Falcones in Barcelona or „The Heretic“ by Miguel Delibes in Valladolid) or novels drawing intensely on history (such as „The Da Vinci Code“ by Dan Brown) historic sites become interlinked from a new perspective. Unlike the tourist marketing of classical routes like the Silk Road or the Way of St. James literary trails are initially an invention for tourists. However, tourists follow these trails like neo-pilgrims. The circuit of culture by Hall et al. can be used to describe these relationships. Heritage manifests itself not just in traditional local practices but is also formed in the global space of discourses. Heritage as a traditional practice is encoded on specific local conditions. These encodings can be stabilized in global discourses (e.g. in discourses on the novel or the movie version of the novel) but can be externalized as well. Externalized heritage is disembedded from its traditional framing, it lost its original meaning. However, it becomes decoded on new conditions and is dynamized by tourist practices. The question is which kind of reading the heritage turns out to be the dominant one. The result is due to social forces backing up the articulation of different meanings and enforce them. With regard to the city and its heritage the invention of literary trails can be considered from two different perspectives, which should be discussed with the help of the abovenamed novels. On the one hand a city gets the chance to promote its heritage in reference to the novel. This is especially true for cities like Valladolid, who are no hot spots on the map of international tourism. These cities gain new possibilities of marketing. Within the framework of a literary trail global discourses contribute stabilizing traditional encodings. On the other hand this kind of marketing implies an intensified Disneyfication of cityscapes and also a commodification of heritage. A new meaning is ascribed to cityscapes by way of a literarily implicated theming, a theming that orient itself to a lesser extent towards historical facts but more to literarily fiction. Discourses on „The Da Vinci Code“ and the containing conspiracy theories may substantiate this. In this case, heritage is going to be externalized and the city's history becomes a distory, a Disneyfied history

## 119 Re-imagining Cox's Road

*Anne-Maree Whitaker, Edgecliff, Australia*

European settlement of Australia began in 1788 with a group of 1100 English and Irish convicts and guards. They were at first confined to the Sydney area surrounded by the sea to the east, mountains to the west and rivers to the north and south. In 1813 a way across the mountains was discovered, revealing fertile plains ideal for farming and grazing. The following year magistrate and former soldier William Cox was commissioned by the Governor to build a road to the new lands. He achieved this in six months with a group of 30 convicts who volunteered for the task in exchange for pardons. Almost as soon as it was completed other road builders began to improve on Cox's Road building deviations around difficult terrain. Despite 200 years of road and railway building, Cox's Road has retained a mystique which has generated visitation and tourism. It became legendary as not just a 120-mile road, but 'the most important road ever built in Australia because of what it opened up – it really took us from a tiny colony facing the real prospect of starvation into a viable nation'. In 1913 the centenary of the crossing was observed by massive crowds who gathered at one of the surviving sections of Cox's Road for a solemn commemoration by government and military officials along with thousands of sightseers and pioneer descendants. In the late twentieth century the road was the object of historical and archaeological study and is now being considered for statutory heritage listing. Simultaneously community groups and local government are preparing to mark for the bicentenary of the 'First Crossing' and the building of Cox's Road. A three-year program of events to mark the Blue Mountains Crossings Bicentenary is described by organisers as 'a once in a lifetime opportunity' for regional tourism. Its prospectus document and information guide includes a core of 12 major events – four per year between February 2012 and October 2015. Among the possibilities are re-enactments, a grand parade and aircraft fly-past, and cultural events including exhibitions. The modern commemorators are keen to attract 'millions' of tourists so among their drawcards are convicts in leg-irons incarcerated in mobile 'prison vans', both features from 1830s road building projects which were not used on Cox's Road. This paper will interrogate the relevance of accuracy in heritage tourism performance through (re)interpretation and recreation of the past, and its relation to perceptions of cultural belonging and local identity.

## 120 Itinerarios culturales y los Sitios Patrimonio de la Humanidad

*Ariadna Hernandez, Universidad Complutense de Madrid, México*

La comunicación que proponemos se desprende de una investigación mayor denominada *La Conformación de los Itinerarios Culturales. El estudio del tramo Zacatecas-Durango del Camino Real de Tierra Adentro (México)*. El objetivo sugerido tiene dos finalidades: 1) avanzar en el conocimiento científico del turismo cultural en relación con la puesta en valor de itinerarios culturales y 2) aportar una interpretación complementaria al estudio del patrimonio histórico-cultural de México.

El corpus teórico en que nos basamos procede de los documentos internacionales (CIIC-ICOMOS: 2008, 2005, 2003, 2001, 1999, 1998 y 1994; Institut Européen des Itinéraires Culturels, 2002) y textos académicos escritos por especialistas iberoamericanos (Colombia, España, Perú y México) en las disciplinas del derecho, historia del arte, turismo y geografía. La finalidad es clarificar ¿Qué son los itinerarios culturales? ¿Qué son las rutas culturales? ¿En qué aspectos se diferencian?

Igualmente el hecho de sistematizar un caso práctico de estudio vale para conocer el proceso de investigación que hay detrás de la puesta en valor del itinerario cultural Camino Real de Tierra Adentro (México), relacionado con un largo y arduo proceso de investigación histórica llevado de manera binacional (México-EE.UU.) mismo que se prolongó por más de dos décadas, lo que motivó abundantes estudios por parte de los responsables de la investigación histórica, como fase previa a la puesta en valor y que aparecen ligados a nivel institucional.

Dicho legado es uno de los 31 bienes culturales mexicanos considerados patrimonio mundial y el primero en la categoría de itinerario cultural. Su valor excepcional reside en el trazo y diversas funciones que tuvo, las más notables fueron “el comercio, campañas militares, apoyo a la colonización y evangelización en las áreas ubicadas al norte de la capital de la Nueva España; este camino abrió un puente de intercambio cultural entre dos culturas” (CONACULTA-INAH, 2010: 5-6; Plan de Manejo de la Ruta de la Plata, 2010: 27); como también en la interrelación del conjunto de los elementos y el grupo de sitios que lo articulan (testimonios excepcionales de sus etapas históricas y un gran número de edificaciones civiles y religiosas). Alcanzó una extraordinaria dimensión territorial, ya que se extendió por más de 2.900 kilómetros, y en la actualidad se extiende a lo largo de 11 entidades mexicanas.

Aunque el proyecto resulta promisorio y vasto en sus contenidos, pues se ha convertido en un proyecto nacional de carácter cultural sin precedentes, también es cierto que enfrenta enormes retos (gestión y conservación del patrimonio, ordenación del territorio, turismo). En la actualidad, los recursos patrimoniales vinculados al camino histórico no están preparados para acoger visita ante la falta de señalización de los tramos del camino, inaccesibilidad, infraestructura cultural y servicios turísticos complementarios inexistentes en muchos casos. Ya que en su mayoría se trata de pequeñas poblaciones que habían quedado en el olvido pero, tras la inclusión de este itinerario a la Lista de Patrimonio Mundial, se perfilan como las piezas clave para idear acciones en conjunto y contribuir a articular un valor homogéneo a la dimensión dinámica del territorio.



## **123 De *Ruta del Sol* à *Ruta del Spondylus* : mise en tourisme de l'identité manta-huancavilca par la patrimonialisation d'un objet archéologique (Équateur)**

*Bahar Tuncay, Université Laval, Canada*

De la *Ruta del Sol* a la *Ruta del Spondylus* : valorización turística de las identidades indígenas de la costa ecuatoriana por la patrimonialización de un objeto arqueológico (Ecuador)

### Contexto

La ruta del Sol se extiende a lo largo de la costa pacífica del Ecuador pasando por las provincias de Esmeraldas, Manabí, Santa Elena, Guayas y El Oro, en donde se encuentran las playas más hermosas del país. Recientemente, el Ministerio de Turismo del Ecuador ha cambiado el nombre de la *Ruta del Sol* por la *Ruta del Spondylus*. El primero se refiere a las bellezas naturales de la región como atracciones turísticas mientras que el segundo implica la valorización de la cultura, de la historia y de las identidades prehispánicas.

### Objetivos de la comunicación

La comunicación busca respuestas a la siguiente pregunta: « ¿Qué implica el cambio del nombre de la *Ruta del sol* a la *Ruta del spondylus* en las políticas turísticas del Ecuador? »

Más precisamente, la investigadora intentará estudiar la estrategia de valorización de las identidades indígenas de la costa ecuatoriana en las políticas turísticas por la patrimonialización de un objeto arqueológico (*spondylus*<sup>6</sup>). También se prestará una atención particular al estudio de la relación entre la reformulación identitaria en la costa ecuatoriana y las actividades turísticas realizadas en la región costera de este país.

Cabe señalar que esta revalorización se realiza en un contexto en el cual la identidad indígena costera tiene menos visibilidad en comparación con las identidades indígenas andinas y amazónicas del país.

---

<sup>6</sup> Se trata de un género de moluscos que se caracteriza por su fuerte concha y su músculo interno por lo general comestible. En la historia, se usó en rituales precolombinos como símbolo de fertilidad y abundancia.

## **124 Des itinéraires culturels et commerciaux, à l'abri de la marginalisation**

### **Cas de l'oasis d'El-Ouata, Algérie**

BEKHEDDA Redouane, ZENAY Salem Soraya, et LAZREG Rekia, Université de Béchar, Algérie

De par sa qualité d'aridité, le Sahara est perpétuellement apprécié de facto comme espace cohérent, nonobstant son maillage disparate et ses frontières poreuses, qui constituent l'un des mécanismes propulsifs du troc entre les deux franges nord et sud.

L'organisation de la mobilité, des trocs, ainsi que des structures d'accueil (les établissements humains (Ksours) les anciennes places de villes), qui confèrent la vitalité de ces espaces sahariens, rend compte des liens matériels et immatériels sur lesquels s'appuie la perpétuation des sociétés. Ainsi la charnière saharo sahélienne, en fait le Sahara maghrébin a longtemps servi de prestataire et de truchement à la dynamique commerciale, dont les oasis Algériennes en forment le lieu migratoire traditionnel. L'oasis en fait : un aspect originel, une culture inédite inhérente au désert, et une composante indissociable de sa palmeraie.

Du reste, d'innombrables modèles emblématiques de nœuds qui parfois représentaient des puits, des garnisons militaires, des bourgs ruraux, ont pu se développer grâce aux pratiques commerciales et de troc, l'exemple d'El-Ouata au sud de la ville de Bechar venant de Reggane (Algérie) ; ou plutôt des villes relais en dehors des frontières, ce sont sur le dispositif spatial, des nœuds canalisant les échanges et déplacement entre le Sahel et l'Afrique du Nord, tel (Khartoum, Adrar)

En passant par cette oasis (El-Ouata) qui se compte comme la plus grande dans le Sud Ouest Algérien, cette dernière cohabite avec un chapelet de Ksour (une dizaine de Ksours) qui ont favorisé l'activité commerciale et les échanges culturels dans les temps les plus reculés. Malheureusement cet itinéraire a été détournée dans la période de la colonisation française en faisant changer de trajet, ce qui a influencé négativement sur la vitalité de ces établissements humains et les rendent forcément marginalisés jusqu'à nos jours.

Ce constat nécessite d'attirer la sonnette d'alarme et de chercher de nouvelles alternatives problème souvent enregistré en matière de préservation de ce patrimoine et cette richesse naturelle dans une logique de subsistance des populations locales et de déclencher une vision globale concernant notre patrimoine par le biais du tourisme, et ce, dans le but de leur préservation dans l'intérêt des générations futures. Il s'agit donc de revisiter l'ensemble des pratiques qui se rattachent à l'exploitation des ressources naturelles, aux activités économiques, aux usages et au mode d'habitat.

Mots clés : itinéraire, établissement humain, Ksour, patrimoine, tourisme.

## 125 Itinéraire culturel du thé et des patrimoines mondiaux chinois

*Bian Wen Jia, Université Beihang, Chine*

Un dicton chinois dit que dans la vie quotidienne, il y a sept objets obligatoires dans une maison : *du bois de chauffage, du riz, de l'huile, du sel, de la sauce de soja, du vinaigre et du thé*. Il est incontestable que le thé joue un rôle important chez les chinois. En fait, la culture du thé en Chine remonte à plus de 3000 ans et la consommation de thé fait partie du savoir-vivre en Chine. Tout comme le vin, dont les types de vignes, le lieu d'origine et le processus de fabrication influencent fortement sur la qualité et le goût du breuvage, le thé chinois se divise en sept grandes familles : le thé vert, le thé noir, le thé Oolong, le thé blanc, le thé compressé, le thé jaune et le thé-fleur dont le processus de fermentation diverge en fonction des feuilles de théiers (arbres à thé) variant elles-mêmes selon les différentes régions de culture.

Ainsi une véritable culture du thé a été créée, avec ses grands crus, ses modes de consommation et tout un imaginaire autour de cette boisson, que l'on peut retrouver dans certaines œuvres littéraires chinoises, par exemple. La culture du thé en Chine est ainsi à la fois nationale et régionale. Cela nous permet de recréer une « route du thé » au fil de la dégustation et de la découverte de la culture et de la cueillette du thé chinois.

Cependant, si au cours de notre itinéraire, on passe d'un cru de thé à l'autre sans faire de lien ou d'une maison de thé à l'autre sans faire part de l'histoire de cette dernière, le voyage devient banal. Le thé se cultive dans quatre régions principales de la Chine où 30 sites sont répertoriés au patrimoine mondial et dont 18 sont culturels, 8 naturels et 4 mixtes. Si l'on compte les endroits où l'on ne produit pas de thé à cause du climat mais où il y a une forte tradition de consommation du thé, Pékin par exemple, on compte davantage de sites incontournables au patrimoine culturel mondial.

Ce projet de recherche a donc pour but de lier le thé, l'histoire, les sites du patrimoine mondial et les populations qui y habitaient et qui y habitent toujours, afin de concevoir un itinéraire pour la découverte du thé chinois et de son patrimoine. Si les routes tangibles du commerce du thé existent depuis des dizaines de siècles d'où l'exemple de la fameuse Route du thé « Chama Gudao », nous cherchons aujourd'hui à établir une route intangible du thé, en mêlant avec cohérence les éléments historiques, esthétiques, sapides et culturels qui font du thé un voyage inoubliable.

## 126 Les chemins de Saint-Jacques en Pologne : Héritage culturel et développement

*Bogna Matuszewska Sulima, Université Jagellonne de Cracovie, Pologne*

Depuis des siècles les pèlerins suivent les chemins qui mènent à Saint-Jacques de Compostelle. Camino de Santiago appartient à des routes de pèlerinage les plus importantes dès le Moyen Âge. Comme l'a constaté Johann Wolfgang Goethe: "L'Europe s'est faite en allant en pèlerinage à Compostelle". Aujourd'hui ces paroles se réfèrent à un public plus large car il vient de différents continents.

Les Chemins de Saint-Jacques en Pologne appartient à un grand réseau des routes jacquaires. Les Polonais sont les plus nombreux mais les étrangers se montrent de plus en plus souvent.

Les Chemins sont ouverts à tous, pèlerins ou touristes, sans tenir compte de leurs croyances religieuses, motivations, conception du monde, nationalité, profession,. Néanmoins, pour les Polonais, le facteur spirituel reste assez important.

Quoique la circulation des pèlerins n'atteigne pas le niveau observé en Espagne, en France ou dans d'autres pays, elle augmente constamment. Il existe deux formes de faire le chemin: individuelle ou collective.

Le centre du culte jacquaire en Pologne se trouve à Jakubów, village avec le premier sanctuaire de St-Jacques Apôtre. C'est ici qu'on a commencé la restitution des chemins St.-Jacques. Le 24 juillet 2005 le premier itinéraire a été inauguré: Dolnosląska Droga Świętego Jakuba.

Les Polonais découvrent les chemins historiques, comme par exemple Vía Regia ou bien créent de nouveaux itinéraires (Chemin de Mazowsze). Les travaux progressent tout le temps, alors chaque année le nombre d'itinéraires augmente. En juillet 2011 le réseau comptait 2514 km, et on en projet il y en a 1600.

Au cours de l'année les pèlerins et tous les enthousiastes du Camino échangent leurs idées pendant les conférences et réunions. Le milieu scientifique de Cracovie, Gdańsk, Toruń, Gniezno, Lublin est très actif. Il faut souligner de nombreuses initiatives de différentes organisations: religieuses, territoriales, touristiques, des bénévoles et des associations de St.-Jacques. On organise des concerts et rencontres en plein air, balades, expositions sans oublier l'entretien et le balisage des routes.

Sur les Chemins de Saint-Jacques il ne manque pas de sites qui se trouvent sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco comme Cracovie ou Toruń. Il arrive que de petites villes, villages cachent parfois de vrais trésors: vieilles églises en bois, chapelles, oeuvres d'art.

Camino de Santiago en passant par différents pays nous invite à un renouveau spirituel, inspire un dialogue interculturel et fait découvrir le patrimoine historique et culturel. Le cas de Pologne le prouve aussi.

## 127 Les chemins culturels Saint Martin de Tours

*Bruno Judic, Université François-Rabelais, France*

Depuis 2005, les chemins culturels « Saint Martin de Tours » ont été reconnus et labellisés « grand itinéraire culturel du conseil de l'Europe ». Ce label s'applique à la fois au personnage historique de saint Martin, aux chemins et aux traditions qui lui sont associés et aux valeurs qui sont portées par ce personnage et par ces chemins. Ce label est spécifiquement attribué au « Centre Culturel Européen Saint Martin de Tours » dont le siège est à Tours, dans la tour Charlemagne. Saint Martin vécut au IV<sup>e</sup> siècle ; né en Pannonie, l'actuelle Hongrie, il est soldat dans l'armée romaine. Un jour d'hiver, à la porte d'Amiens dans le nord de la Gaule, il est ému par un mendiant nu et il partage son manteau pour le recouvrir. Martin est ensuite baptisé, quitte l'armée et s'engage dans la vie érémitique en se consacrant totalement à la prière chrétienne. Pionnier du monachisme dans l'Occident latin, Martin devient en 371 évêque de Tours. Il continue à vivre en moine à proximité de sa ville épiscopale en fondant Marmoutier. Il meurt en 397 et il est enterré à Tours. Le culte de saint Martin est d'abord porté par la fervente dévotion d'un milieu ascétique et lettré représenté par Sulpice Sévère qui rédige, du vivant même de son héros, la Vie de Martin et la diffuse à Rome et en Italie. Puis, au cours du V<sup>e</sup> siècle, le culte se développe sur le tombeau du saint à Tours et probablement en même temps à Rome et en Italie. Martin est un modèle de sainteté dans la défense de l'orthodoxie, dans la promotion du monachisme et de la vie ascétique et dans le souci de conversion des païens. Les églises sous le patronage de Martin sont extrêmement nombreuses à travers toute l'Europe et souvent très anciennes. Ainsi la basilique Saint-Martin aux Monts à Rome remonte aux environs de 500. Saint Pierre, sainte Marie et saint Martin concentrent à eux trois le plus grand nombre de patronages dans l'ensemble de l'Europe médiévale et cela conduit aujourd'hui à des milliers, voire des dizaines de milliers, de localités, de lieux-dits, de toponymes variés (fontaines, pierres, monts...), et bien sûr d'églises à travers toute l'Europe. D'Europe le culte martinien s'est bien sûr répandu dans le monde à la faveur des missions chrétiennes par exemple en Amérique latine. Le « grand chemin de saint Martin » ou *via sancti Martini* part de Szombathely en Hongrie (correspondant à l'antique Sabaria de la *Vita Martini* de Sulpice Sévère) et rejoint Tours en passant par la Slovénie et l'Italie du Nord (en particulier Pavie, ville d'enfance de Martin). D'autres chemins relient Tours à Trèves, capitale impériale où Martin a rencontré l'empereur romain, et à Utrecht où se trouve une cathédrale Saint-Martin. Ces chemins mettent en valeur un patrimoine martinien qui est religieux, monumental, artistique et historique mais qui est aussi folklorique et populaire. Mentionnons par exemple « l'été de la Saint- Martin » au mois de novembre, et les animaux et végétaux associés au saint : l'âne, l'ours, l'oie, le martin-pêcheur, la coccinelle, la vigne, le châtaigner, etc... Mais ces chemins sont aussi conçus pour soutenir la valeur représentés par saint Martin : la valeur du partage. Cette valeur naît de la charité chrétienne mais peut être assumée par beaucoup de mouvements religieux, spirituels ou philosophiques. Dans cette perspective, le Centre Culturel Européen Saint Martin de Tours développe la notion de « partage citoyen », avec une attention spéciale à la répartition des ressources les plus essentielles, l'eau, l'air, les savoirs. Le partage citoyen est donc étroitement associé aux préoccupations écologiques et se propose un objectif concret : « la bande verte et citoyenne », une bande de 20 kms de part et d'autre du grand chemin de Szombathely à Tours, à travers l'Europe, pour développer tous les modes de déplacements, de rencontres, d'échanges, de production, de consommation marqués par le souci du partage.

### **130 Le revirement touristique des anciennes routes de l'Olténie du Nord**

*Antoaneta-Carina POPESCU et Simona MĂLĂESCU, Babes-Bolyai University, Roumanie*

La région de l'Olténie est localisée dans le Sud-Ouest de la Roumanie et fait partie des neuf provinces historiques et culturelles roumaines. Cette région à cheval entre la montagne et la plaine, a constitué depuis l'Antiquité un espace de transit et de liaison entre le Nord et le Sud de la Roumanie. Pendant la colonisation romaine, la route principale, la plus fréquentée par les commerçants, les voyageurs et les courriers, passait par le défilé de l'Olt et facilitait l'accès vers la Transylvanie. Plus tard, cette même route a été utilisée pour le transport du sel (la route du sel), des riches gisements localisés à Ocnele Mari et à Govora vers d'autres provinces romaines. Toutefois, il ne faut pas ignorer les routes des autochtones, représentés par les sentiers des bergers, des variantes plus directes et localisées dans des endroits moins accessibles. Une telle route autochtone, qui reliait l'Olténie de la Transylvanie en passant par les Montagnes Parâng, a été utilisée par les habitants de Transylvanie comme voie de migration vers l'Olténie pendant l'occupation hongroise. C'est ainsi que les ungheni, habitants transylvains, sont venus s'établir dans les villages de l'Olténie du Nord, en laissant des traces de leurs culture et coutumes. A présent, ils sont une population très restreinte, voire même en voie d'extinction et les anciennes routes romaines et autochtones sont délaissées. La mise en tourisme des anciennes routes pourra-t-elle stopper la perte de l'héritage traditionnel des populations de l'Olténie du Nord ?

Le but de cet article est donc de retracer l'ancienne route romaine, de même que les vieux chemins de la transhumance, des potiers, du sel, des les intégrer dans les pratiques touristiques de la région de l'Olténie du Nord et de les raccorder aux routes vertes qui ont été décrétées au niveau national et au niveau des corridors culturels Sud-Est européens – Western Trans-Balkan Road.

Ainsi, considérons-nous nécessaire de proposer et aménager quelques routes dont l'ancienne route romaine, celle des églises, du village traditionnel de l'Olténie sous-carpatique, des potiers, de la transhumance, du sel, etc., par la mise en valeur conjuguée du potentiel touristique de la région, du développement qui respecte les valeurs culturelles de la communauté locale et de la préservation de l'ancien héritage dans la mémoire collective.

Notre analyse porte sur des études comparatives afin d'identifier les routes touristiques les plus profitables, mais qui gardent intact et vif l'héritage culturel traditionnel de la région de l'Olténie du Nord. Nous avons évalué leur potentiel et distingué les possibilités suivantes d'exploitation : routes vertes (green ways) indépendantes, extensions aux routes vertes déjà labélisées (la route du sel), appendice à la route ouest trans-balkanique. Nous envisageons aussi une meilleure promotion du secteur roumain de l'Olténie du Nord de la route ouest trans-balkanique et d'autres formes d'exploitation touristiques des routes traditionnelles (touristiques, thématiques, etc.) ou des produits touristiques complexes combinés avec le tourisme gastronomique et œnologique.

### **131 Itinerario cultural : un dialogo entre el patrimonio y los actores sociales**

*A. Enrique Benítez Barranco, Ma. Del C. Fernández de Lara Aguilar, Ma. De Lourdes Maldonado Ramos, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, México*

El potencial histórico cultural de la región Puebla-Tlaxcala en la República Mexicana, ha hecho que propietarios de antiguas haciendas se encuentren promoviendo un tipo de turismo local, que permita la difusión de formas de vida desde estas unidades económicas-productivas, que detone la economía de la región local, y que permita generar las condiciones para conservar estos ejemplos representativos de la historia del país; toda vez que las políticas públicas de los dos sectores que intervienen directamente en la definición y promoción de rutas e itinerarios culturales (Cultura y Turismo), apuestas a aquellas opciones ya definidas, aún cuando en ocasiones adolecen de la participación de los diferentes actores sociales, ignorando otras que se realizan con los esfuerzos y recursos personales de propietarios de haciendas, de historiadores locales, de propietarios de pequeñas agencias turísticas, de estudiosos del tema de haciendas en sus diferentes aspectos, como una forma de ir generando un tipo de turismo local que pueda trascender a lo nacional, garantizando con ello conservar los recursos arquitectónicos, y formas de vida.

Las reuniones nacionales e internacionales sobre el tema de Itinerarios y rutas culturales, hacen referencia a casos ampliamente reconocidos, y en muy pocas ocasiones se menciona el esfuerzo de acciones particulares que desde los actores sociales se vienen realizando, como una forma de que cada región valore su patrimonio cultural, superando las condiciones poco favorables de las instancias oficiales de los diferentes niveles de gobierno (federal estatal y municipal), que debería apoyar estas acciones.

El objetivo que persigue la ponencia propuesta, es la de dar a conocer la forma en que diferentes actores se vienen sumando para promover un tipo de itinerario cultural a partir de las haciendas ubicadas en la región nor-oriental del estado de Puebla; sí bien los desafíos son muchos, los propietarios de estas unidades productivas ven, en ésta, una verdadera opción para mantener las obras materiales, aspectos culturales intangibles, y llamar la atención a partir de aspectos jurídicos-institucionales

## 132 Routes et itinéraires culturels à l'Alentejo : La mise en valeur d'un territoire inconnu

*Catarina Valença Gonçalves, Institut Histoire de l'Art Université Nova de Lisbonne, Portugal*

L'Alentejo, la plus large région du Portugal continental, a connu, ces dernières années, un processus de redécouverte identitaire basé sur son patrimoine: un patrimoine qui est fait de très peu de gens, d'une façon de vivre très particulière, d'un paysage intact par la longue absence de tout processus de développement.

Agents privés et publics ont investi, pendant la dernière décennie, dans la création d'itinéraires culturels thématiques qui permettent d'exploiter l'étendue géographique du territoire, la diversité culturelle à son intérieur mais aussi les caractéristiques qui marquent son *uniqueness*.

Nous présentons un résumé de certains de ces projets, en soulignant les difficultés et les opportunités rencontrés selon la nature du promoteur et du propriétaire du patrimoine à exploiter; mais aussi en insistant sur le fondamental processus d'intégration des populations locales au cours des différents projets.



### 133 Rutas turísticas e itinerarios culturales: El impacto de los museos en la posmodernidad y en el siglo XXI

*Cristina Elgue-Martini, Universidad Nacional de Córdoba, Argentina*

La presentación propone abordar el impacto de los museos en el turismo en el período de la posmodernidad y en el siglo XXI, con estudio de casos en el espacio geográfico Occidental, desde Grecia a Canadá, y de Canadá a la Argentina.

Los museos siempre jugaron un rol importante en el momento de establecer rutas turísticas: la visita al Museo Británico y a la Galería Nacional, al Prado, al Louvre, a los Museos Vaticanos, a las Galerías Uffizi, fueron siempre razones que justificaron la inclusión de Londres, Madrid, París, Roma y Florencia en un primer tour europeo. La situación cambia sin embargo con la posmodernidad, cuando el museo se transforma en monumento arquitectónico, situación privilegiada que sigue manteniendo en el siglo XXI. El museo importa ahora no sólo por su contenido sino como contenedor. Se organizan concursos nacionales e internacionales para propuestas arquitectónicas destinadas a albergar objetos de memoria o a exponer las obras de arte contemporáneas. En Europa, los viejos museos construyen nuevas galerías, nuevos edificios o renuevan de forma significativa sus estructuras clásicas o neoclásicas. En América, el museo coadyuva en un primer momento a la construcción de la identidad cultural estableciendo itinerarios de memoria relacionados a la historia nacional o regional, y, más recientemente, amplía el espectro incluyendo espacios de memoria y problemáticas que exceden lo nacional para abordar temáticas relacionadas tanto con la ecología como con los grandes holocaustos, o con la reformulación de las temáticas y motivos universales desde la perspectiva actual. Los arquitectos de los nuevos museos se convierten en *vedettes* y hasta se crean museos de arquitectura. Los museos refuerzan entonces su atractivo, y se transforman en destino turístico privilegiado de estudiosos de la arquitectura, el arte, la historia, la arqueología, a la vez que siguen integrando los itinerarios del gran público, seducido ahora por las boutiques, restaurantes y áreas de esparcimiento que caracterizan a los museos contemporáneos.

En el espacio europeo, la presentación considerará, en Londres, el impacto de las ampliaciones de la Galería Tate y la Galería Nacional, como así también las modificaciones introducidas al Museo Británico y la inauguración de Tate Modern como parte de las celebraciones del nuevo milenio; en Madrid, el Museo Reina Sofía; en París, la creación del Pompidou y del Museo Orsay y la renovación del Louvre; en Roma el recientemente construido Museo del Arte y la Arquitectura del Siglo XXI (MAXXI); en Grecia, el nuevo Museo de la Acrópolis, inaugurado en 2009.

En Canadá, se analizará el impacto del Museo de la Civilización de Quebec, del Museo de las Civilizaciones y la Galería Nacional de Ottawa, y del Museo de Arte Contemporáneo y el Centro de Arquitectura Canadiense de Montreal; en Nueva York, del Museo del Patrimonio Cultural Judío (Museo del Holocausto); en Argentina, del Museo de Arte Latinoamericano de Buenos Aires (MALBA) y del Centro Cultural PROA.

En cuanto al criterio de selección de los casos considerados, se trata de obras canónicas del patrimonio museístico visitadas por la autora de la ponencia.

Con respecto al marco teórico, se recurrirá a teoría poscolonial, a teorías sobre memoria cultural y a los conceptos de “museo de maravilla” y “museo de resonancia” acuñados por Stephen Greenblatt.

## **137 El Camino Inca en tierra Ayahuaca: una propuesta de Itinerario Cultural desde la óptica de la Interpretación del Patrimonio**

*Diana Aguirre Manrique, Universidad de Piura, Perú*

El 2001 se iniciaron los trabajos de la identificación, registro y puesta en valor del Camino Inca en el Perú, que como sabemos fue la gran red caminera de alrededor de 30 mil kilómetros que cruzó 5 países de América del Sur. Este itinerario histórico recorre a su paso una diversidad de paisajes y puede constituir en la actualidad en un eje vertebrador de la identidad e integración.

En el Perú, dada la extensión que abarcan estos caminos, se priorizaron 6 tramos para su estudio. El tramo Aypate (Ayabaca-Perú) y Las Limas (Ecuador) fue escogido por su ubicación estratégica fronteriza y la existencia, en Aypate, de un centro administrativo inca de gran importancia histórica. Sin embargo, pese al evidente interés de la zona de estudio, por su belleza paisajística y diversidad de recursos culturales, materiales e inmateriales, no se han iniciado los trabajos de registro completo, investigación arqueológica y sensibilización participativa con las poblaciones, con miras a una intervención inmediata para su puesta en uso social que haga posible el impulso al desarrollo, tan necesario en esta zona rural que presenta bajos índices de desarrollo humano.

Tomando como base este contexto, es que planteamos un proyecto que propone una manera de potenciar turísticamente el territorio por el que discurre el Camino Inca en esta parte del norte del Perú (22 kilómetros aproximadamente), a partir de una visión integral de Interpretación que toma en cuenta los elementos claves del desarrollo sostenible; es decir, que propicie un crecimiento cultural, social y económico, garantizando la conservación y difusión del patrimonio.

Los Itinerarios interpretativos, según Jorge Morales (2010) son: equipamientos destinados al público en general. Su emplazamiento está generalmente vinculado a algún otro tipo de servicios, tales como centros de visitantes, zonas recreativas, áreas de acampada, etc. y son considerados uno de los más eficaces medios de interpretación. Partiendo de esta concepción es que surge “El Camino Inca en tierra de los Ayahuaca”, el paraguas conceptual bajo el cual buscamos integrar: la historia, tradiciones, costumbres, fiestas, artesanías y gastronomía desarrollada en esta zona, e intentamos interpretar los rasgos más saltantes del paisaje cultural que el camino nos descubre a su paso, proponiendo, a su vez, un sistema de infraestructuras y servicios que sirvan de soporte para la comprensión del sitio y su disfrute. Esta idea se complementa con disponer paradas, sitios de aprovisionamiento, descanso, servicios, personajes etc. inspirados en el modo de hacer de los Incas, lo que dota de mayor personalidad y sentido a este itinerario cultural.

Este proyecto se constituye en una alternativa novedosa de gestión integral y atractiva de este gran recurso patrimonial en Ayabaca, que podría considerarse pertinente, más ahora que se ha elevado a la UNESCO el expediente para el reconocimiento del Camino Inca como Patrimonio Mundial.

## 139 Islas Malvinas Falklands

*Herberto Hugo Karplus, Consulado General de Camerún, Argentina*

A 260 Millas de Sud América, forman parte del Imperio Británico.

Argentina las reclama ante las Naciones Unidas, Organización de los Estados Americanos, Mercosur y todo organismo que tenga acceso.

El Reino Unido, no entra en el debate ni la negociación.

Desde la década de 1840, está en manos Británicas, excepto 74 días en 1982, que fuera ocupada por Argentina, por decisión del General Galtieri, en aquel entonces, dictador de Argentina.

Interés de viajar a las Islas:

1) Ex Combatientes del Reino Unido, que ganaron el conflicto y estudiosos del tema

En las (dos) librerías de Stanley (población 2000 personas) se ofrecen más de 20 libros ilustrados en colores, sobre el conflicto que finalizara con la victoria del Reino Unido.

Numerosos miembros de la Fuerzas Armadas volvieron a sus lugares de combate, incluso algunos con sus hijos.

Aparte del relativamente reciente conflicto de 1982, hubo una gran batalla naval en 1914, en la que fuera vencida la flota alemana comandada por el Almirante von Spee.

En la siguiente guerra, en 1939, partieron, de Malvinas Falklands, las tres embarcaciones británicas, Exeter, Ajax y Achilles que vencieron al acorazado alemán, que precisamente llevaba el nombre del almirante derrotado Graf Spee.

Sendos monumentos recuerdan estas batallas.

2) Ex Combatientes de Argentina, que perdieron en 1982.

Son numerosos los Argentinos que deciden viajar a pesar de haber sido vencidos. Incluso hay subsidios (por ejemplo, Municipio de La Plata, Provincia Buenos Aires) para los que cayeron prisioneros.

Son emotivos, ambos cementerios de las víctimas del conflicto y los galpones que aun hoy, tienen las letras POW (prisoners of war, prisioneros de guerra)

de un piso de alto, para evitar que la aviación bombardease a sus propios hombres

3) Defensores de la Paz, en ocasión del conflicto y u hoy.

Organizaciones como Rugby sin Fronteras y Asociación de Amigos Malvinas Falklands viajaron varias veces para entrevistar pobladores, escuchar, aprender y dialogar para mejorar las (actualmente malas ó inexistentes) relaciones entre Isleños y Continentales.

4) Amantes de la Naturaleza y de tierras sin explorar ó poco conocidas.

Las Islas, los campos vírgenes, las ventosas colinas, son idénticas a las extensiones patagónicas de Argentina y Chile. Su encanto permite largas estadías.

Es posible alojarse en estancias con un grado de convivencia con la explotación lanera.

Se encuentra en las cercanías de las Islas Georgias y Orcadas, y más al Sur, la Antártida.

Este acceso, se realiza con los grandes cruceros turísticos, barcos de pesca ó helicópteros

Se llega a Malvinas Falklands con:

Cruceros turísticos, desde el Continente Sud Americano, formando parte de itinerarios de las Costas Patagónicas Argentino Chilenas y la Antártida.

Son estadías cortas (horas) en Stanley, que merece mucho más

Vuelos desde el Reino Unido, con estadías mas largas que citado arriba, trasladándose por las Islas a través una eficiente Linea Aérea interna, de isla en isla.

Vuelos desde Punta Arenas, Sur de Chile, por LAN.

Cualquiera que sea el motivo del viaje, se mezclarán los objetivos y se volverá enriquecido con lo aprendido.

## **140 ‘To live, to travel and to not have debts’: Travel as a metaphor for life among Greek travellers.**

*Evangelia- Antonia Samara, Panteion University, Greece*

The concept of journey is largely used as a metaphor for life. However, for many people the journey is not merely a metaphor, but an essential part of their real lives. For some travellers the importance of travel is the motion itself, the feeling of freedom that travelling can provide. For others, travel is a means to escape from their daily routines, their fears, their problems, a means to deal with their ordinary selves.

People travel to meet new people, to make friends or to find love partners. Travel serves as medium to broaden their knowledge of the world; it is seen as a new ‘Grand Tour’ even for the less wealthy. Occasionally, travel is profoundly associated with important existential explorations such as the quest for meaning, the need to develop oneself and with issues of authenticity and temporality.

In this paper, based on first hand material for my Ph.D. thesis, I shall discuss the ways in which some Greek tourists narrate their travel experiences when they come back home. The way they conceive and phrase travel and travel experiences is revealing of their personal or social values, of who they think they are and who they would like to be. In the middle of the Greek debt crisis, travel and memories of past trips serve as an antidote to a collective pessimism. Travel experience is conceived as inalienable wealth: a part of themselves, a thing that cannot be taken away by the government or the IMF, a unique matter one can truly possess and be proud of.

## 145 Efectos del Camino de Santiago en la Ciudad de Santiago de Compostela: de la invisibilidad de la cultura y la identidad a un giro cultural?

*Elias J. Torres Feijó, Universidade de Santiago de Compostela, España*

Del análisis de los principales discursos sobre el Camino de Santiago y la ciudad de Santiago de Compostela como meta (la Iglesia Católica, la UNESCO/Unión Europea y Paulo Coelho) se concluye que una visión religiosa y, sobre todo, místico-esotérica y conspirativa se puede estar imponiendo como interpretación fundamental (al lado de la deportiva y la convivencial), donde el discurso de la cultura esté postergado, oculto o subordinado a otros intereses. Y que este está incidiendo en la ciudad, en sus hábitos, cultura y modos de vida. Investigaciones sobre otros vehículos importantes por su impacto así lo muestran en diversos ámbitos (entre otros, el diario de viaje *Ich bin dann mal weg: meine Reise auf dem Jakobsweg* (traducido al español como *Bueno me largo*), el capítulo n.º 43, “Demonology”, de la serie de TV *Criminal Minds, Tarnished Beauty*, traducida al castellano como *Señor Peregrino*).

- (1) Existe una fuerte relación entre los discursos transmitidos a través de productos culturales (particularmente literarios), y las imágenes generadas sobre Santiago y el Camino, lo que condiciona los perfiles de visitantes recibidos.
- (2) Los productos culturales y literarios con mayor impacto entre los consumidores que visitan Santiago y/o hacen alguno de los Caminos tienden a invisibilizar la ciudad, y la cultura, a pesar de la consideración del de Santiago como itinerario cultural.
- (3) Es posible diseñar estrategias que atraigan flujos de visitantes más sostenibles y más armónicos con los modos de vida de la comunidad receptora, a través de la elaboración y oferta de productos culturales.

Un reciente trabajo de campo (con 38 entrevistas en profundidad, realizadas a personal o propietarios de treinta y seis establecimientos del entorno inmediato de la catedral de Santiago, confirma que existe relación entre el tipo de público atraído por esos discursos y la oferta de productos, tangibles e intangibles y su incidencia en el comercio y los modos de vida tradicionales de la ciudad (una ciudad de pequeñas dimensiones (algo menos de 100 000 habitantes) que recibe anualmente unos 8 millones de visitantes), lo que está afectando a su identidad, cohesión e imagen, interna y externa, de la capital de Galicia. Pero también manifiesta la emergencia de voces que relaman un ‘giro cultural’, ante este deterioro y ante el hecho de que hasta el año 2021 no habrá un nuevo Año Santo, con lo que la capacidad ‘publicitaria’ centrada sólo en el fenómeno de santuario y Camino parece realmente reducida y peligrosamente unidimensional. La comunicación insinúa explorar con bases sólidas alternativas sostenibles. En general, se deduce que la gran afluencia de turismo del Año Xacobeo es importante para sus negocios pero sólo hasta un cierto punto y quizás sólo en el corto o en el medio plazo. Al lado de estas expectativas, detectamos propuestas de cambio que inciden en la potenciación cultural de la parte antigua de la ciudad, frente al turismo masivo y depredador de las calles más próximas a la catedral.

## **147 From Memories to Marketing: Exploring the identity of tourist routes and cultural itineraries - characterisation approaches.**

*Emma Jane Robinson, Heritage Research and Consultancy, UK*

In promoting tourist routes and cultural itineraries conflicts are identified between representations of the innate heritage significance of places and the rhetoric of economically driven contemporary visitor destination marketing practices. It is argued that the latter often results in an undue focus on promoting commercial attractions and retail outlets at the expense of authentic tangible and intangible heritage characteristics.

The history and development of tourist routes and cultural itineraries pertaining to Salisbury Plain [located in the south of the English country of Wiltshire] are explored and described - with a particular focus on the cathedral city Salisbury, the World Heritage Site of Stonehenge and associated landscapes. Salisbury Plain is selected since the landscape has great time depth of human settlement and as a visitor destination. It is also well documented in archival and contemporary literature.

The text of contemporary visitor literature marketing Salisbury Plain is analysed conceptually - with a view to identifying the main attributes selected to promote it as a destination. An initial collection of data was made in 2005 / 2006 and empirical analytical approaches developed. These approaches were benchmarked against other landscape areas possessing different histories and characteristics. For example, Iceland was selected since its identity draws strongly on the country's more intangible cultural and natural inheritances. In 2011 a second collection and analysis of data pertaining to Salisbury Plain was undertaken with a view to exploring any significant changes in the attributes selected for marketing the area. Here a rise in promotion of sustainable and green tourism agendas is apparent.

In developing the approaches described above theoretical consideration is given to the notions that location or position is not an essential condition of place and that tourist routes and cultural itineraries are a construct of place based experiences reflecting historical and cultural change. Theoretically it is argued that the approaches adopted for conceptual analysis of visitor literature is best viewed as a social constructionist approach reflecting general underlying social and economic processes. This is contrasted with the conceptual analysis of the innate heritage characteristics of places which give rise to their authentic identity and distinctiveness – here it is argued that the adoption of phenomenological approaches is more appropriate.

It is considered that the approaches described above contribute firstly, a potentially useful tool for exploring the authentic heritage characteristics of places as visitor destinations and identifying any conflicts with economically driven contemporary visitor destination marketing practices; and, secondly, insights as to:

- how characteristics of places on contemporary tourist routes and cultural itineraries are promoted in visitor literature;
- agendas relating to the rise of sustainable and green tourism;
- theoretical perspectives on tourist routes and cultural itineraries as a social construct of peoples' place based experiences reflecting historical and cultural change.

## **149 Cultural tourism between local development and interregional cooperation, the development of archaeological sites of the Mediterranean South Areas Roman Itineraries (Mesa-Romit)**

*Dallari Fiorella, University of Bologna, Italia*

The main of this paper is to find, at Mediterranean level, new ways of preservation and management of the archaeological sites of Roman origin, and integrating them into the local development policies. The idea of an itinerary, or rather network of itineraries, on the basis of the Peutinger's Tabula is enormously fascinating. And just this evocative charm the project of the ROMIT was born. It approved by the Steering Committee of the Interreg III-B CADSES programme in December 2003 and has reached high levels of research in the economic, social field, and spatial design among the five countries (Italy, Germany, Austria, Bulgaria, Greece). Two important and significant factors was be deemed: Heritage, as a combination of intangible elements (as traditions, values and beliefs, and tangible elements and as works of art, craft, buildings and landscape), is an important element of social identification as well as a sphere of various personal interests; secondly the Heritage can be transformed in specific tourist products. The itinerary - the route adopted for a journey or a tourist visit -, is a strategic and more and more important element in the development of postmodern tourism both for the single tour operator and in the tourist territorial planning; thus the cultural itineraries are the very important experience tourism in this time.

Among the expected results of Romit project there was the achievement of a common development model for archaeological sites, easy to be replicated and based on transnational juridical and economic studies and surveys, and design of a cultural route of the Roman archaeological sites, via a web site in charge of managing and marketing the cultural route( [www.romit.org](http://www.romit.org)).

This paper proposes to transfer these experiences and expertise on the Africa Roman roads and the Middle East well drawn on the Peutinger's Tabula. The general goals are: to develop a process of economic and political reconstruction among the borders and the regions of the Southern Mediterranean (LDC); to disseminate the experience of the project ROMIT for archaeological sites of Roman origin, incorporating them in local development policy, with special attention to cultural tourism, the quality of environment, products and local services to promoting sustainable development.

Our observations here on tourist itineraries will follow an economic, geographical approach, with spatial, and area analysis.

A number of priorities can be initially identified and subsequently investigated logistically:

- Political objective oriented towards the Mediterranean Africa , in this first phase;
- Recognition of Tunisi as a main node being the arrival point from Tangeri and the departure point to Alexandria
- Re-scaling, with the use of zoom in with regional, inter-regional and local level;
- Identification of regional or local nodes for an itinerary network.

The contribution of the Peutinger's Tabula to our knowledge of the territory concerned is enormous. It can rightly be seen as a compendium of ancient knowledge of the world, also showing how the Romans were keen to explore land beyond the frontiers of the Empire and encounter places and people with different ways of life. It is now time for this shared heritage of European regions to be recognised in its cultural values, so as to set up a common future on the basis of a common past.

Keywords: Cultural Itineraries, Local Development, Cooperation, Archeological Sites, Southern Mediterranean, Tabula Peutingeriana.

## **150 Plan para la recuperacion y puesta en valor del patrimonio arquitectonico, cultural, turistico y religioso del Museo de arte religioso y colonial Juan de Tejada- Cordoba-Argentina 2010/2016**

*Guillermo Moreno y Fabiana Palacios, Museum of Colonial Religious Art and Juan de Tejada*

La experiencia de ingresar al Museo Tejada hace retroceder al visitante 400 años.

Declarado monumento histórico nacional en 1941, está emplazado en el casco fundacional de la Ciudad de Córdoba, República Argentina, en un edificio de bella arquitectura barroca colonial de principios del siglo S XVII. El Museo ocupa desde 1970, el primer patio y las habitaciones circundantes del Convento de San José de las Carmelitas Descalzas. En ese año, la comunidad religiosa cedió el primero y más antiguo de los claustros, para que los visitantes pudieran acceder a la riqueza de este patrimonio cultural y arquitectónico.

En la actualidad el Museo se encuentra en una etapa de restauración del edificio patrimonial y de revitalización institucional que integra el PLAN MAESTRO PARA LA RECUPERACIÓN Y PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO, CULTURAL, TURISTICO Y RELIGIOSO, el mismo intenta posicionar al Museo en el lugar que Córdoba, su gente y los visitantes se merecen.

A través del rescate del edificio y tomando como base el patrimonio arquitectónico como continente, el cual forma parte de la vida y cultura de Córdoba desde el mismo momento de su fundación como Ciudad en 1573, intentamos re-significar y valorizar el itinerario cultural del que forma parte el Museo junto al resto de los edificios del casco histórico y de la Manzana Jesuítica, declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO en el año 2000. Trabajando el turismo como uno de los ejes del desarrollo de la vida institucional del Museo, pusimos en marcha un PROYECTO DE DESARROLLO TURÍSTICO que es el “CENTRO DIGITAL DE PROMOCIÓN DE TURISMO CULTURAL Y RELIGIOSO DE CORDOBA”

Este proyecto, reconocido internacionalmente, plasmó durante el año 2011 la creación de un Centro Digital de Promoción de Turismo Cultural- Religioso que funciona en el ámbito del Museo Juan de Tejada. El mismo promueve la difusión de su patrimonio artístico, arquitectónico e histórico a través del Turismo, el cual lo potencia en sus modos de hacerse conocer a la comunidad local y a turistas nacionales e internacionales, respetando valores y tradiciones propios del lugar que lo contiene.

La propuesta de creación del Centro digital impacta positivamente en la adecuación de contenidos y criterios expositivos, apertura hacia nuevos modos de expresión y comunicación, que llegan a mayor cantidad de público. El centro permite al visitante conocer, disfrutar en pantalla y organizar su propio recorrido por las rutas culturales locales, provinciales y nacionales.

En todos los casos, se conjugan el rescate de la memoria de los muros, la arquitectura, su historia cargada de anécdotas y el desarrollo de tecnologías de comunicación propias del siglo XXI, a fin de que el visitante tenga la posibilidad re-pensar la multiplicidad de culturas, hechos y circunstancias que conforman nuestra identidad.



## 154 “Winter 1875: Colonel Frederick Burnaby’s Covert Spy Mission on the High Road from Orenberg to Khiva”

*Franklin E. Court, Northern Illinois University, USA*

Khiva, an important trading center on the Silk Road, rose in the 16<sup>th</sup> Century as a Moslem Uzbek state--a Khanate--and maintained its independence until 1873 when it was conquered by Russian troops. The Khans continued to rule the country as a Russian protectorate until the Russian Revolution.

British Colonel Frederick Burnaby’s (Royal Horse Guards) *A Ride to Khiva* was an instant best seller when it was first published in England in 1876. Marketed as a travel book, an assessment of the culture, the countryside and the living conditions of the people, it was also a disguised but informed exposure of the Russian power grab to the south in the direction of British India. The British government, in an attempt to placate the Russians, sent envoys to Russia in the 1870s to bargain for a limit to the Russian advance. Britain’s major concern, of course, was the future safety of India.

The British Tories, including Burnaby, impatient with Russian Imperialism, were convinced that only military force would stop the Russians. At the time, however, there wasn’t enough support in either Gladstone’s or Disraeli’s parliaments for a military response to Russia’s advances. A compromise was struck in the 1870s. Afghanistan would remain the buffer zone between the two powers—Russia to the north and the British to the south in India. The river Oxus (Amu Darya) would mark the extent of Russia’s southern frontier. The Afghans warned Britain that Russia wouldn’t honor the agreement; eventually they would start marching south. The Afghans were proven right.

In 1873, when hostilities between Russia and Afghanistan broke out, Russian forces, operating on a trumped up excuse, invaded Turkistan’s previously independent southern Khanates, overthrew the Khan controlling Khiva and entered the city.

The British, stymied, needed reliable intelligence. They needed agents in the field who knew how to play the “great game.” Thus, in 1875, the flamboyant Captain Frederick Gustavus Burnaby, in a move unknown to British authorities, daringly chose to become a player. Russia had refused to allow Europeans, especially British citizens, to enter central Asia through Turkistan. Burnaby decided to test the Russian resolve by traveling unofficially as a tourist across the high road from Orenburg in Russia to Khiva. During the journey, he covertly assessed the extent of the Russian advance. Upon his return to England, he published a detailed account of his journey under the title, *A Ride to Khiva*. An analytical account of what he discovered and the surprising reaction of the British home office is the focus of my 20 to 30 minute presentation.

## **155 Trails and itineraries between memory and development new space and time for better quality of life**

*Roberta Gabbatore, Andrea Rinaldo, Provincia di Padova – Settore Patrimonio, Italia*

Keywords: architectonic and landscape heritage, trails, system, knowledge, enhancement

The hinterland of the Venice Lagoon represents a historical and cultural ‘jewel case’, characterized by an architectonic and landscape heritage spread across the countryside. Venetian Villas, Benedictine estates, estate farms, religious buildings (churches, chapels and monasteries), historic draining pumping stations, are tangible signs of a centuries-old history of land drainage from the waterlogged land. This amazing heritage, now semi-concealed in a landscape of great potential and ripe for promotion, requires the development of new planning and political tools related to projects to regenerate a sense of community and restore local identity.

The aim of this paper is to present the results of the metaproject headed by the architects Andrea Rinaldo, team manager, in collaboration with Roberta Gabbatore, commissioned by the Province of Padua. This metaproject made it possible to organize in a proper system the architectural heritage network with the slow mobility network.

These projects, realized as new synergies of enhancement and interactions, have positive social and economic outcomes. The synergy points in question are the following: the historic-architectural-cultural heritage, the area’s rural character, in historic-social-economic terms, mobility and itineraries (cycle-walking trails, horseback trails, waterways).

On the view of these enhancing synergies a remarkable value is given to trails and itineraries.

Firstly, a new trail/itinerary becomes an important element, often amazing, of social cultural and economic energy on the area interested in the project, in which the effects amplify through the National European network.

Secondly, with regard to trails/itineraries, the aim (which we consider as an imperative) is to create a concept based not on *space* but on *time*. Trails/itineraries are still viewed all too often as physical features along which people move from one place to another (applying a concept of space). However, we believe that a new awareness is forming in society of the function of trails/itineraries in terms of time, offering not (or at least not just) travel from “A” to “B” but also (and often above all) a “learning time” (time spent focusing on oneself, on others, on nature, on the landscape, on the local area, on culture, on tourism, etc.): in other words, *quality of life*.

We have a professional and social duty to implement this trend, using it to transform the concept of cycle trails from that of transport infrastructure (so far largely created solely to fulfill regulatory obligations) to that of value-added for the local area and all the various themes it offers.

To conclude, when we consider trails and/or itineraries within a given territory, we need to move on from a quantitative concept (length and width) to a qualitative concept of the promotion and development of the area and all its environmental, landscape, cultural, tourist etc. features.

The aim is therefore to transform the concept of simply travelling along a route, just going from one point to another along it, into a concept of place, of stationary experience (or rather a sequence of places and thus of stops to visit environmental/landscape or cultural/tourist locations of interest, from the small rural hamlet to the historic center of a town, etc.).

## **157 The modern architectural, cultural and symbolic construction of the Catalan-Spanish monasteries.**

From the national project to the World Heritage designation.

*Josep-Maria Garcia-Fuentes, Universitat Politècnica de Catalunya, Spain*

This paper examines the modern invention of the Catalan-Spanish monasteries after Mendizabal's disentailment law in 1835, that made the State the owner of the religious orders' properties. As a result of this law, monasteries ceased to be lived in by monks, and becoming uninhabited buildings and falling into ruin, due to the State's incapacity to carry out the upkeep on such a large number of buildings and to the exacerbated pillaging of the inhabitants from the surrounding areas. However, in parallel to this progressive degradation, from mid 19th century to the present the Catalan and Spanish monasteries have been reconceptualized as monuments and heritage sites through a complex heritage-making process in which they lost their former symbolism and their medieval uses and have become an important touristic network.

This process was initiated in the 1850s, when the main constructors of symbols of Catalonia and Spain of the 19th century, Victor Balaguer, converted the forgotten and ruined monasteries into the main reference network of the new federal state he dreamed of to create. Balaguer wrote several books and guidebooks on them, mixing religious, national and secular narrations together with historical events. And at the same time, he fostered their reconstruction with and idealized gothic architecture. But his dream finished in 1873 with the end of king Amadeus I, which was accompanied by the collapse of the federal project and the upsurge of the various nationalist movements, which were for the most part of strongly secular character. In this new context, a conservative group of clerics with political ambitions based in the town of Vic, called "The Vic Group", was concerned about the early Catalan nationalism's secularity, and seeking to define a new Catholic Catalan nationalism, they appropriated the symbolic system that Balaguer had created in connection with the great Catalan monasteries, changing its symbolism to suit its needs and fostering their reconstruction, this time in –the new invented- Romanesque architecture. Tensions and struggle between the different ways of understanding the monasteries and their architecture increased from this moment on until the end of the Spanish Civil War. It was then when Franco dictatorship strove to understand monasteries as strategic elements in the re-Christianization of the State after the anti-clerical years of the Spanish Republic. And according to this idea, Franco supported new reconstruction works and even proposed new interpretations of the architecture of some monasteries as a model for a new modern Spanish architecture. Finally, as result of this constant reshaping of the symbolism and the architecture of the monasteries, a deep awareness of them between the people of Spain and Catalonia was raised, provoking that some of them were proposed to be designated World Heritage Sites when Spain ratified the World Heritage Convention in 1982, and converting them into one of the main tourist routes of contemporary Spain and Catalonia.

Understanding that at each moment, the imaginary of the monasteries is outcome of the struggle and negotiation between the different social and cultural groups that try to capitalize their value, this paper uses plenty of inedit popular materials together with scholar references on the process, to analyze the construction of the modern symbolism and the architecture reconstruction of the monasteries through the 19th and 20th centuries, highlighting how they were conceived as a territorial network of modern national monuments and how they have become progressively one of the main networks of touristic destinations of Spain and Catalonia through their several reinventions.

## **158 Valoración patrimonial del Ferrocarril de Antioquia como sistema territorial e itinerario cultural**

*Germán Jaramillo Uribe, Universidad de San Buenaventura, Colombia*

Medellín – Este trabajo pretende realizar una valoración patrimonial del conjunto ferroviario de Antioquia (Colombia) en el tramo comprendido entre Medellín y Puerto Berrio, destacando su compleja y abarcante dimensión de itinerario cultural y sistema estructurante del territorio. La ruta férrea Medellín-Puerto Berrio fue, desde su inauguración en 1875, una ruta comercial y turística de significativo valor histórico y cultural para el departamento y la Nación. Por más de 100 años incidió significativamente en el desarrollo socio-económico de la región y, a pesar de su actual obsolescencia, abandono y aislamiento, mantiene vigente su huella en el contexto espacial-territorial, su memoria y sentido de pertenencia en las comunidades, constituyéndose en el activo más importante para su reactivación. Más allá de una mirada singular y monumentalista de los bienes de interés cultural, este trabajo se propone una mirada integral y holística de sus elementos en los ámbitos del territorio, la sociedad y la cultura. Para ello propone una interacción cualitativa entre los elementos tangibles e intangibles del patrimonio cultural; una evolución del concepto patrimonial con la incorporación de nuevas categorías —como la de “itinerarios culturales”— en la Ley General de Cultura de Colombia (Ley 397/97) y, lo más significativo, la vigencia de este “itinerario” como ícono de la memoria lo que se comprueba al mantenerse como ruta artesanal de movilidad regional -moto-rodillo-2 al servicio de sus pobladores y turistas ocasionales. Se parte de una concepción sistémica del Ferrocarril de Antioquia en la región, como un generador de procesos antrópicos de asentamiento e interacción social, de explotación y de movilidad regional e inter-regional, que implica una revisión de los estudios regionales asociados a su área de influencia y que se cruzan con una aportación historiográfica y constatación de campo, con el fin de determinar no sólo su origen, su evolución y su decadencia, sino también la importancia en la construcción de territorialidad y de una memoria y cultura ferroviarias a partir de vivencias e imaginarios compartidos. Como consecuencia de lo anterior, el trabajo propone incluir la ruta ferroviaria Medellín-Puerto Berrio en la categoría patrimonial de ‘itinerario cultural’, como lo propone el Consejo Internacional de Monumentos y Sitios Histórico-Artísticos (ICOMOS), por su carácter esencialmente innovador, complejo y multidimensional; su valor de conjunto compartido; su contribución a los procesos de integración inter y multiculturales que han permitido abrigar condiciones para una cultura de la paz, y especialmente, por ser un referente vivo de la memoria ferroviaria del Departamento de Antioquia. Se espera que el resultado obtenido se convierta en un insumo para la formulación de un verdadero modelo de gestión patrimonial que facilite su valoración cultural y su rehabilitación integral, dentro de una dinámica de intervención física, refuncionalización y activación de procesos sociales y económicos sostenibles sobre el territorio y las comunidades que lo han legitimado, destacando su importancia como memoria histórica y cultural de la región y del país.

### **163 Le développement des routes du patrimoine culturel au Nouveau-Brunswick : une opportunité pour conserver notre héritage culturel ? - The development of cultural heritage routes in New Brunswick. Opportunities for conserving heritage assets?**

*Guy Tremblay, Ministère de la Culture, du Tourisme et de la Vie saine du Nouveau-Brunswick, Canada*

(La conférence se déroulera en français)

Deux exemples d'approche collaborative utilisée au Nouveau-Brunswick (Canada) pour mettre en place des stratégies de tourisme régional dans un contexte de développement économique durable sont présentés. La première étude de cas porte sur la région du Sud-Est et la seconde, sur le Corridor patrimonial qui longe le fleuve Saint-Jean. En discussion, l'initiative touristique transfrontalière – Two Nation Vacation – entre l'État du Maine (É.-U.) et la province du Nouveau-Brunswick.

Nous verrons comment la collaboration et le développement des partenariats s'organisent et de quelle manière l'aptitude à réagir au changement au sein du marché touristique global est encouragée. Nous regarderons dans quelle mesure les voies de communication entre les groupes représentant le patrimoine et le tourisme favorisent la participation de la communauté locale dans la prise de décisions. Nous tâcherons de comprendre si la dynamique de collaboration va jusqu'à soutenir la durabilité et la conservation des attraits.

La Grande région touristique du Sud-Est est connue comme étant un milieu socio-culturel invitant et l'environnement en bordure de mer abrite des trésors écologiques remarquables. L'initiative qui a donné naissance à la Côte culturelle du Nouveau-Brunswick a été amorcée avec une grappe de partenaires économiques, un regroupement de treize municipalités, deux associations touristiques et plus de 250 exploitants d'entreprises touristiques.

Le Corridor patrimonial du fleuve Saint-Jean suit la route panoramique de la vallée. Le fleuve a récemment été mis en candidature auprès des membres de la Commission du Réseau des rivières du patrimoine canadien pour sa valeur contributive à l'histoire, la culture et au développement du Canada. Cette route offre des vues à couper le souffle pour qui veut bien l'emprunter et être inspiré par les 400 kilomètres du fleuve qui se raconte. En effet, depuis quelques années, les voyageurs utilisent plutôt le tronçon de la Transcanadienne complété entre Edmundston et Fredericton. Afin de contrer les impacts de cette autoroute à 4 voies sur l'achalandage touristique, un regroupement des intervenants désireux de promouvoir les attractions naturelles, culturelles et patrimoniales dans les communautés de la vallée a bâti une stratégie de développement de produits et de marchés mais les défis restent de taille.

Enfin, en discussion, le modèle « Two Nation Vacation » est introduit puisqu'il offre un potentiel de développement inspirant quant au partenariat proposé, notamment entre l'alliance des musées de la côte est du Maine, la Maine's Historic Bold Coast ([www.historiccoast.net](http://www.historiccoast.net)), et son pendant néo-brunswickois, le réseau des musées du sud-ouest, Fundy Culture ([www.fundyculture.ca](http://www.fundyculture.ca)), regroupés pour offrir des alternatives patrimoniales aux itinéraires commerciaux et rehausser les opportunités de tourisme culturel transfrontalier

## **167 El impacto global en las rutas turísticas en un poblado de origen minero. Taxco, México. La conciencia del patrimonio por medio de itinerarios culturales.**

*Jaime Silva González, Romelia Gama Avilez, Universidad Autónoma de Guerrero, México*

El caso de estudio se refiere a la ciudad de Taxco de Alarcón, México, La cual tuvo su despunte en la época colonial con la explotación minera bajo el dominio y sojuzgamiento español, y que posteriormente sirvió como escenario de un pujante desarrollo turístico, el cual se vio fortalecido por la visión del productor William Spratling a partir de los inicios del siglo XX, con la comercialización de artesanía de plata, además del ya de por sí renombrado patrimonio edificado en toda la ciudad, coronado con la majestuosa obra del templo de Santa Prisca de estilo barroco plateresco del siglo XVIII.

El objetivo principal de este trabajo es fomentar en la conciencia colectiva la trascendencia de la conservación del patrimonio existente en la ciudad de Taxco, considerando su origen minero, su traza de plato roto sobre una topografía accidentada, sus edificios de tradición colonial, hitos, tradiciones y su actividad actual preponderante que es la elaboración y venta de artesanía de plata. Sobreponiendo éstos valores a los del interés comercial irracional de un turismo decadente, so pena de sufrir las consecuencias como puede ser el hartazgo de propios y extraños al encontrar una imagen confusa y distorsionada de la ciudad.

A pesar de que esta ciudad tiene un decreto desprendido de una ley federal de protección sobre zonas de monumentos históricos (1990), y que está cobijada por la ley 174 de protección y vigilancia sobre estos valores, las autoridades y las asociaciones no han tenido la incidencia eficaz sobre la protección de la ciudad acorde a su constante crecimiento. Se percibe un rezago en varios puntos como el bloqueo a las rutas turísticas por falta de una planeación integral iniciando por el sistema de transporte, tanto al interior de la ciudad como de las rutas que llegan por la carretera principal. La saturación de comercio informal con invasión y deterioro del paisaje original. La falta de una regulación real sobre densidad de construcción entre otros.

La implementación de itinerarios culturales que promuevan la apropiación de estos valores actuales, incluyendo los valores patrimoniales, que dieron origen a lo que es hoy la ciudad de Taxco, hará que tanto los propios habitantes de la ciudad como el visitante ávido de, descubrir, conocer y apropiarse de la lectura de estos libros culturales abiertos, tengan el placer de hacerlo sin obstáculos o cortinas de humo que entorpezcan este deleite, promoviendo a la vez que las leyes existentes tengan el sentido de su cabal cumplimiento y que se legislen otras de acuerdo al constante cambio de la ciudad, de tal manera que este destino visto como un itinerario cultural con múltiples facetas, motive al visitante a volver una y otras veces más y promoverlo en base a una experiencia entrañable.

## 170 “Eat Paint Shove: Art, tourism and overdevelopment in Bali”

*Laura Dudley Jenkins and Michael Romanos, University of Cincinnati, USA*

The city of Ubud, recently featured in the Julia Roberts film *Eat Pray Love*, is the epicenter of a renowned tradition of painting. Ubud is also a community staggering under the influx of tourists, primarily from Europe and Japan. Based on our interviews in the cities of Ubud and nearby Denpasar with artists, museum directors, collectors, community activists, arts entrepreneurs, civil servants, and a member of the local royal family, we present a case study of arts-based development gone awry. Ubud has been a tourist destination for many decades but has lately become a stop in mass marketed, prepackaged bus tours, which clog the roads and encourage the development of imported or mass produced “junk art” for tourists in town just for a day, hardly stopping to eat local food, let alone learn about or purchase locally produced paintings. On the other hand, a distinguished Ubud tradition of painting persists, and notable examples of this art incorporate the artists’ commentary on the dilemmas of tourist-based development, as tourists appear in these works snapping pictures of the more traditional landscapes and sites that have long been featured in this school of painting. Our presentation will draw on the words of people we interviewed and images of the art they make, collect or market. Building on the academic literatures on material culture and arts-based development, we propose ways that Ubud, a city known for its artistic heritage, can continue to develop its art and be open to international tourists without destroying its community or sacrificing long term economic stability for a short term burst of high impact tourism.

In the summer of 2010 Laura Jenkins and Michael Romanos, with Indonesian and American colleagues, carried out research in Indonesia (in Yogyakarta as well as Bali) about art and community change, with a focus on the role of the arts in economic development. Michael Romanos wrote and presented a paper on “Artist Initiatives in the Kampung of Indonesia” at the International Conference on Arts, Society and Sustainable Development in Pretoria, South Africa, June 27-29, 2011. We are refining our focus from the arts and development more generally to comparative community histories focusing on post-independence batik production and distribution, puppet making, and (the focus of this paper) the painting tradition of Ubud. We would value highly the feedback of the heritage professionals and academic participants at this conference as we revise our work for publication.

## **171 Complejo Arqueológico El Zanjón de Granados Museo Sitio Idea: Conciliación del mundo cultural y comercial**

*Jorge A Eckstein, El Zanjón de Granados, Argentina*

En Diciembre de 1985 un descubrimiento accidental de túneles bajo un edificio del casco histórico de Buenos Aires, nos condujo a la creación de un destino turístico de excelencia cultural. Seleccionado entre los diez finalistas del premio Gubbio 2009 edición Latinoamericana, fue Destacado por la integración en el tejido del Centro Histórico de diversas estructuras de alto valor arqueológico. Con 7000 metros cuadrados, tres edificios y cuatro subsuelos arqueológicos, este marco arquitectónico recibió el calificativo de *Timeless Architecture* en *The Journal of Architecture, UK, 2003*. Considerada como la obra más importante de arqueología urbana de la ciudad, nació como un proyecto comercial privado. Comenzó con una intervención en un derruido edificio señorial de 1830, transformado en conventillo hacia 1900. Un elemento fundamental del espíritu del proyecto fue la recuperación de la identidad. Representa hoy un calendario de la ciudad.

Este proyecto incursionó en varios de los temas que son ejes de este coloquio. En cada uno de ellos, un mecanismo de investigación autogenerado, con el objeto de rescatar los Valores Fundamentales sobre los que se trabajaba, generó un Leading Case. A 25 años de su comienzo muestra hoy la validez del concepto rector original. La definición de esos valores esenciales y la conciliación para lograr un equilibrio entre ellos fueron los ejes que permitieron lograr la coexistencia de valores que son normalmente antagónicos. La aplicación de esta metodología de análisis nos permite hoy exhibir su resultado en los temas de arqueología urbana, creación de vínculos entre tangible e intangible, valoración de la identidad, creación de un objeto señalador de hito turístico autosustentable, preservación y creación de patrimonio. El arqueólogo belga Johnny De Meulemeester denominó a este sitio, "Una Idea". Nuestra disertación ilustrará cómo la aplicación de esta metodología condujo a analizar y resolver temas que son objeto de este coloquio. Muchos de ellos no tenían en 1985 la importancia que tienen actualmente. Esto no es la teoría de una metodología propuesta sino la explicación del resultado de su aplicación a este caso.

### Acciones desarrolladas

Descubrimiento de los ocultos túneles bajo otras fincas y excavación del recorrido completo bajo la manzana. Restauración, preservación y refuncionalización. Investigación de su relevancia histórica. Uso precursor de Arqueología Urbana como condicionante del proyecto. Creación de la Biblioteca, vinculación del Sitio con las ciencias y el arte. Generación de diferentes actividades culturales y turísticas compatibles con el bien histórico y con modernos servicios sin afectar la historicidad de los bienes culturales. La integración al complejo de un edificio con mito y tradición (Casa Mínima), ubicado del otro lado de la calle, completa un tríptico integrador del pasado de la ciudad.

La creación de poesía, literatura y pintura forman ahora parte del nuevo patrimonio incorporado al anterior. Constituyen per se un nuevo elemento esencial de este objeto singular, que es un bien tangible recuperado y un intangible en permanente evolución.



## 173 The Achaemenid Royal road An archaeological- historical perspective

*Kamal Aldin Niknami and Leila Makvandi, University of Tehran, Iran*

When Darius the Great (521- 486 B.C) extends vastness of his realm from Asia minor to India, confront diversity in different aspects- language, cultural, geographical, etc- of his territory. To control and establish facility transmission between these diverse regions creates the famous Achaemenid Royal road, that it's immediate historical and cultural of first world wide emperor. Parties could travels 2,699 km from Sardis to Susa through Royal road, that assuredly there were a number of towns and stop stations in the grand territory under the purview of it, which cannot be located with certainty. Achaemenid archaeologists and historians for search of royal road trace should have to deal with different sources written in Old Persian, Elamite, Babylonian, Aramaic, Hebrew, Greek and other languages, beside archaeological evidence. However, even more challenging, is the task to integrate and use of these sources, each one with its own limitations and problems, to achieve a logical perspective of royal road. The Greek narrative historiography, specially Herodotus history about royal roads and Achaemenid couriers that pass it in 7 days for a long was center of Achaemenid studies, but now after critical of their limited view, largely has changed, although does not means that Greek evidence have to be ignored but should cautiously evaluate.

Today, one major corpus of basic sources is the Persepolis Fortification archive that belonged to the reign of Darius the great (508- 493 B.C); the archive excavated in 1933/34 at Persepolis, a royal residence of Achaemenid kings in southwestern Iran, the archive almost comprises about 1000 legible tablets and inscribed in Elamite cuneiform, up to 700 tablets written in Aramaic. The Persepolis Fortification tablets document the production, storage and redistribution of food commodities. One of the most important parts of archive is travel texts (Q texts), which travelers came from different areas of empire to central administrative (restricted area between Persepolis to Susa) under capacity of Fortification archive and got their food rations in stop stations on the road. So except of the origin and destination of traveler, we have a third toponym that is a stop station, but when it comes to putting these toponyms that we encounter in the texts on the map, uncertainty abounds. Although, Fortification archive covered part of the royal road between Susa to Persepolis, which fell partly within the scope of the Persepolis administration, but somehow could provide us with a geographical frame of royal road based on coming traveler from other areas like Sardis, Egypt, India and etc. So as we know the deficiency of historical and archaeological evidence about royal road, in first part of this paper, base on travel texts (almost 719 texts) in Fortification archive, we attempt to trace routes and different features of royal road in Achaemenid territory, then in second part we compare the information that we got from texts with other historical and existence archaeological evidence. As study shows Achaemenid royal road was first international road that connect east to the west, Silk Road and Islamic caravanserais follow the road that Darius the great create, so it is important in tourism industry of passing travelers through a different culture and history from east to west.

We hope our findings would become soon as a matter of cultural heritage concern and would attract tourists' attentions from around of the world.

Keywords: Achaemenid Royal road, Darius the Great, Fortification archive, Toponyms, Persepolis, Old Persian

## 178 Roadstories

*Karen Wilson Baptist, University of Manitoba, Canada*

Even before I stopped to photograph them, roadside memorials would snag my consciousness, appearing as anomalies within the prairie landscape. At highway speed the memorial was passed in seconds, but I would fix the receding form in the side view mirror until vanishing point “passes to normal vision” and I re-enter “daylight truth” (Merleau-Ponty, 1968, p.7). Out of site and out of mind? Be silent now, oh thoughts of phantom death and dying; be still oh wild Being. The novelty of human-made form and the brash artificial foliage stand in sharp contrast to the swaying grasses or the windswept snow that mark the highway right-of-way. Fixing my gaze upon them, usually the passenger, I would anticipate the brief moment of contact, where perhaps a clue to the actions, the events, and to the person who died upon the open thoroughfare might be revealed. Who was it that expired here, exposed, in plain sight of passing vehicles? Did anyone bear witnesses to this tragedy? Who caused this dreadful ending? Who is to blame? My being is wrenched open with the “violence of perception” (Thrift, 1994, p.222), with sorrow and loss, and with the recognition of the attending to the ordinary landscape that signifies the presence of the bereaved. Omniaaware, my flesh extends to the flesh of the world. Here at this death site, I am exposed. This is a site of reversibility, where place, and thing, and being commingle. As a “test-drive” of Merleau-Ponty’s (1968) concept of wild being and an exploration of the epistemological value of the everyday, this paper takes a journey into the wilding of the open highway, a place that proves to be anything but commonplace.

## 179 Thuringian „Road of Classic“: Road to Forget and Road of Memory, History, National Identity and Image Politics

*Karlheinz Woehler, University of Lüneburg, Germany*

Goethe and Schiller lived in Thuringia/Germany. They are not the only great men (period 1770-1830): Thuringia is swarming with places of poets and philosophers, musicians and scholars, artists and architects: Herder, Franz Liszt, Friedrich Fröbel, Fichte, Nietzsche, Karl Philipp Moritz, Wieland or Wilhelm von Humboldt. Classical places (towns) are located at the 200 miles long „Klassikerstraße“ – established in the last decade of the 20th century.

The alliance of these famous persons later became known as „Weimarian Classic“ and it came to form a part of the foundation of the 19th century German understanding of itself as a unique culture and the political unification of Germany.

References especially to Athen’s Greece were signals that a human society is possible. At many places (cities) the bourgeoisie realized such and other connected ideas. This was a demonstration of a German „way of life“ even in a period of turmoil and upheaval: There is the „right“ and „good“ Germany, a model for all the Germans, and this is *the* source of national identity: Germany as a nation, build on the culture of the good and best.

Thuringia is a region (Bundesland) in the former Democratic Republic of Germany, thus the communist/totalitarian part of Germany. In my paper I discuss the „Klassikerstraße“ from these point of views:

- as a model of escape from the ugly collective memories of the communist rule,
- as a form of commemoration and identity politics,
- as serving particular interests and ideologies position,
- as a form of unification of the „old“ and „new“ Germany,
- as a staging of an extraordinary space for the tourist consumption.

Then I examine the different functions of the „Klassikerstraße“ – cultivation of identity and image politics. Reflecting identity as an opportunity to experience, even among complex condition of a globalized world, consistence and community. This implies sharing a cultural background, and referring to a common history, tradition, ways of life, values, norms and symbols. The backing of the place has to make that sure. We need experienceable communities identifying them in a place. My thesis is: the plurality and diversity in a place are postmodern impeding conditions.

Cultural roads like the „Klassikerstraße“ put images on places – a „classic“ image, which is external: Without an end in itself (like identity) but achieving this external purpose: Improving the market position of a place. „Weimarian Classic“ is a label.

The past of the „Weimarian Classic“ doesn’t become present by lived tradition but by a constructed tradition facing (tourist) consumer behavior. Conceding a tourism marketing being up-to-date such branded places become postmodern places of memorization sustainably inscribing in the cultural commemoration. In this way the „Klassikerstraße“ could be a ground anchor for the unified Germany and Europe (the world?) memorizing another Germany as a Prussian and National Socialist Germany.

## **181 Trying paths: tourism, conservation and development in the Ifugao Rice Terraces**

*Kathrine Ann D. Cagat, University of London – School of Oriental and African Studies, USA*

Since its inscription on UNESCO's World Heritage Site in Danger List, the Ifugao Rice Terraces has garnered local, national and foreign concerns regarding construction practices within the renowned terraces. In particular, discussions have been aimed at the cemented pathways within the terraces. The development of these cemented paths, and the ongoing discussion they spur, noticeably reveal the tensions that emerge between heritage conservation and development. This research demonstrates that the paths within the terraces also illuminate that roads, are not simply transient spaces we ephemerally occupy, but are in themselves significant aspects of itineraries, and the way people experience places. By focusing on organised treks through the Nagacadan Terraces, a heritage, rice-terrace cluster, I further analyse the role roads play in the transformative nature of places. Whether cemented or muddy, pathways provide the only road for both local community members and outsiders to walk through the terraces. Alterations on these makeshift roads, within the rice fields, will inevitably alter the spatial relations of those who traverse the Ifugao Rice Terraces.

Similarly, the presence of these pathways and the experience of them, also shape social relations.

As this paper demonstrates, these pathways become tangible manifestations of the negotiations community members make regarding accessibility, safety and convenience. Etched in some of these cemented pathways are marks of development projects, thus, literally cementing the various engagements that have occurred as a result, and within, these makeshift roads. As tourists navigate through these pathways, they may imagine how past communities, centuries ago, walked through these terraces. Likewise, encountering difficult sections of the trail, remind outsiders the daily challenges that current community members face. By stepping through varying materiality of surfaces (some muddy, some cemented), one not only has a visual, but also, a rather bodily testament of the experimentation and innovation of Ifugao farmers, and the changing practices and ideas of Ifugao community members. With the experiences that they provide, the actions they inspire, or the discussions they stir, the changing state of pathways within the Ifugao Rice Terraces demonstrate the dynamic social and spatial engagements generated by roads.

## 182 'Roads and Remembrance: Meaning, Memory and Forgetting along Australia's Great Ocean Road'

Rosemary Kerr, University of Sydney, Australia

The Great Ocean Road is officially recognised as 'Australia's most famous coastal drive.' In April 2011 the road and its environs were included on the National Heritage List, affirming its status as an iconic scenic touring route, renowned nationally and internationally. Among the features contributing to its heritage listing are the route's 'outstanding scenic landscape values', including some of 'the world's most dramatic cliff and ocean scenery able to be viewed from a vehicle.' For most of its 200 kilometres, the two-lane serpentine route hugs Victoria's south-west coastline abutting Bass Strait and the Southern Ocean, revealing diverse landscapes and sea-scapes, including temperate rainforest, sheer cliffs, exposed road cuts, beaches, rivers and estuaries; dairy farms, forested hills, and the ancient rock stacks of the Port Campbell Limestone Coast, most notably, the famed Twelve Apostles – 'an inspirational landscape capable of evoking strong emotional responses.'

Perhaps less widely known is the road's envisaged role as 'the longest war memorial in the world.' As well as being one of the first roads in Australia purposely constructed as a scenic tourist route, it was also intended to be a memorial to World War One servicemen; built between 1919 and 1932 by more than 3,000 returned 'diggers' and largely funded by public subscriptions. As such, it presents a unique case study in Australian road history. Over time, however, the road's memorial function was largely overshadowed and forgotten in public memory, usurped by its fame as a pleasure touring route. The Great Ocean Road is a landscape which embodies multiple layers of meaning and upon which purpose and meaning have continually been superimposed. The route's long history of Aboriginal occupation, including massacre sites, have largely been disremembered, while sites associated with the many shipwrecks along this rugged coast inspire the most powerful and emotive memorial connections. Bill Bryson wrote in *Down Under*, 'This stretch of Victoria is famous for two things: surfing and shipwrecks.'

This paper examines the history of the road's setting, construction, promotion and interpretation. It reveals that the road, as part of the physical and cultural landscape, is a space both invested with and reflective of changing, and sometimes conflicting, cultural preoccupations. The timing of the Great Ocean Road's construction in the interwar period made it a site caught between the desire to commemorate the past and embrace the future at the dawn of the automotive era. Despite attempts to link its sublime setting and challenges of building the road with the heroic struggles of the servicemen in war; in spite of physical commemorative markers along the road; and in spite of the power and endurance of the Anzac legend in Australian culture, the connection did not resonate as intended. The road's construction and subsequent interpretation illustrate the difficulty of inscribing 'memory' onto a landscape with no prior connection to the events being memorialised. Its history reveals insights into the nature of landscape and memory; physical expressions of remembering and forgetting along the road; and the relationship between the road, landscape, memory and emotion.

## **183 Archaeology and cultural tourism development in Iran**

*Kamal Aldin Niknami, University of Tehran, Iran*

It is well known that the archaeological heritage of Iran is characterized by a wealth and diversity that make for an outstanding heritage. There is a wide variety of archaeological heritage ranging from ancient times to the different historical periods before and after Islam. Currently the nation's third largest industry, tourism is growing every year. Cultural tourism is one of the fastest growing aspects of tourism, with many archaeological sites becoming increasingly popular as tourist attractions. Cultural tourism is defined as "visits by persons from outside the host community motivated wholly or in part by interest in historical, artistic, scientific or lifestyle/heritage offerings of a community, region or groups. It can also serve broader societal objectives of increasing awareness, understanding and appreciation of the past and of cultural identities. Cultural heritage tourism is an important contributor to the industry. Studies show that archaeological and historic places are major destinations for a growing number of travelers, both domestic and foreign. Heritage tourism is part of a larger trend known as cultural tourism. One of the hottest trends in the travel industry, cultural tourism is travel that encompasses Iranian's culture, history and environment. It is based on the idea that Iran is a rich country of distinct regions, ethnic backgrounds, cultural traditions and landscapes. This diverse history and unique social fabric can be experienced through such activities as visiting historic buildings, attending heritage festivals, listening to local music, touring archaeological sites, sampling ethnic cuisine, watching local crafts demonstrations, or viewing arts performances. The tourists who are searching for this type of unique, authentic experience are dubbed cultural tourists. Typically cultural tourists have a higher income level and a higher level of education. They tend to take longer trips, stay in hotels and be interested in shopping. The cultural tourism phenomenon has recently received international attention, culminating in the providing a list of strategies, preparation of a Cultural Tourism Plan by any nations that will guide state-wide efforts. In Iran work is already underway to lay the foundation for sustainable cultural tourism development. The Iranian government has allocated funds for tourism development. The Division of Tourism oversee plan development in partnership with the Cultural Heritage Organisation (CHO), the Iranian Cultural Revolution Council, the Department of Natural Resources and other institutions, through both the national park system and the Archaeological and Historic Preservation Program. As the study progresses, the program will be looking to its many partners in the preservation community for help in gathering the information on cultural resources needed for a successful cultural tourism. In this paper I will briefly examine cultural heritage resource management, the state of tourism today and the bringing together of cultural preservation and tourism in the form of cultural tourism. I will conclude by presenting a series of challenges for those involved in ensuring that the quality of life in heritage areas can be enhanced through tourism development.

## 189 On the Trail of Joan of Arc

*Linda Joyce Forristal, Drexel University, USA*

The year 2012 marks the 600<sup>th</sup> anniversary of the birthday of Joan of Arc (Fr., Jeanne d'Arc) (1412-1431). Tributes to Joan of Arc can be found all over France. There are literally countless statues, streets and restaurants named after this national heroine and many museums dedicated to her life. Despite widespread social reproduction and cultural naming in relation to the Maid of Orléans, there is no official network or integrated signage in France to promote cultural heritage tourism to the numerous Joan of Arc sites and festivals, even though her life and death, by any standards, were seminal events in the country's history.

With thousands of namesake sites to choose from, a modern-day pilgrim might start by visiting the key places in her life. These include her birthplace in Domrémy-la-Pucelle (Lorraine, Vosges) and nearby Vaucouleurs (Lorraine [region], Meuse [department]); Gien (Centre, Loiret), a natural crossroads in the Loire Valley during her travels through the French countryside; Orléans (Centre, Loiret), which she recaptured for the king and France; Chinon (Centre, Loiret), where Joan recognized the disguised king (dauphin); and finally, Rouen (Upper Normandy, Seine-Maritime), where she was imprisoned and burned at the stake (May 30, 1431). Other Joan of Arc' sites worthy of visitation include Patay (Centre, Loiret), Poitiers (Poitou-Charentes, Vienne), Compiègne (Picardy, Oise), and Rheims (Champagne-Ardenne, Marne).

Unfortunately, the pilgrim who wants to follow Joan of Arc's trail through France, for cultural, historical or religious reasons, must do so without much help. The lack of an official tour may be influenced by the fact that Joan's route was circuitous (as implied above), and thus, it would also be hard to create a single tourism route that makes sense chronologically. However, the official French tourism website for the United States, <http://us.franceguide.com/>, posts no resources. Some travel guidebooks and regional tourism websites offer information on individual Joan of Arc sites (e.g., birthplace in Domrémy) or festivals (e.g., the Siege of Orléans on May 8, 1429 and her death in Rouen on May 30, 1431 are both commemorated with a Fêtes de Jeanne d'Arc around those dates), but none tie everything together into a tour. Likewise, there is no collaborative on-the-ground signage between the various associated French regions and departments. Thus, an intended pilgrim must resort to cobbling information together from disparate sources to create an ad hoc tour and many tourists pass through the landscape without knowledge or notice of the rich Joan of Arc history nearby.

Using Actor Network Theory as a framing device, this presentation will explore what actors (i.e., network of influences) may have contributed to the lack of a developed Joan of Arc tourism product (i.e., a new object of interest), discuss what tourism resources are available for the intended or accidental tourist instead an official pilgrimage trail with proper and adequate signposting/markers, and make recommendations.

## 192 Itinerarios de la memoria. Una nueva mirada al paisaje a través de los desplazamientos de Santa Teresa

*Mercedes Camina del Amo, Universidad Politécnica de Madrid, España*

Estudiar las formas de la intimidad y la exterioridad a través de los viajes de Santa Teresa de Ávila supone realizar una inmersión en una forma de entender el viaje que supone una nueva derivada respecto a la forma de mirar precedente. “La sensibilidad es esa distancia inespacial o ese intervalo intemporal que separa el espacio del tiempo, lo exterior de lo interior, el «sentido externo» del «sentido interno».”<sup>1</sup> Cuerpomemoria y sensibilidad se imbrican de tal manera en la experimentación de cada una de las moradas que habita Santa Teresa a lo largo de sus viajes, sus experiencias místicas y sus fundaciones se convierten en un nuevo desplazamiento que aporta una nueva mirada al paisaje del habitar itinerante de la fundadora. Se trata de realizar una aproximación a la forma de habitar en territorio mediante dos acciones: las “andaduras” y las fundaciones. La lógica de los “desplazamientos” teresianos por el territorio viene dada por el tiempo “monástico”. Teresa de Ávila se desplazaba en sus viajes utilizando carros y coches en los que un habitar que “nómada” los transformaba en “conventos itinerantes” mediante un uso de los tiempos, los silencios y los objetos característicos del habitar de Santa Teresa. Por otro lado la lógica de las Fundaciones desvela una relación territorial de cada una de ellas que inserta cada convento dentro de otra serie de redes como los principales caminos de comunicación o las fundaciones jesuíticas. La red que se acaba configurando, permitía unas comunicaciones intensas a través del correo mientras que suponían a la vez lugares de aislamiento y silencio. Se trabajará a partir de las siguientes hipótesis: 1. En sus escritos, Santa Teresa recoge una serie de desplazamientos y de heterotopías que expresan una forma de habitar la intimidad que se da en unas condiciones muy concretas: ¿Provoca Santa Teresa una transformación de la conceptualización del espacio de la intimidad a través de sus itinerarios conectandola con la exterioridad? 2. Existe una lógica interna en la forma de habitar la exterioridad en Teresa de Ávila y en su forma de habitar a través del viaje: ¿cómo son los viajes/desplazamientos de la Santa y qué continuidad mantienen con su habitar la interioridad? ¿cuál es la lógica de la colonización teresiana del territorio y qué influencia tiene en el habitar doméstico de sus fundaciones? 3. Tanto la exterioridad como la interioridad que habita Santa Teresa está conectada a través de su mirada y de su forma de habitarlos: ¿Cómo se relacionan paisaje y espacio interior (subjetivo) y exterior (objetivo); vivenciado y contemplado? DESPLAZAMIENTO: (física) es el vector que define la posición de un punto o partícula en relación a un origen con respecto a una posición previa. El vector se extiende desde el punto de referencia hasta la posición actual. Es una magnitud vectorial. Santa Teresa se estudiará como vector-desplazamiento de la nueva situación del habitar propuesto por sus fundaciones y sus escritos. Se establecen una serie de cartografías que permitan, a modo de “carta de navegación” explorar la constelación de referencias asociadas a la relación interioridad/exterioridad en los viajes y los itinerarios dentro de los que se enmarca el pensamiento y la experiencia de Teresa de Ávila. “Si el mapa se opone al calco es porque está enteramente dirigido hacia una experimentación derivada de la realidad. El mapa no reproduce un inconsciente cerrado sobre sí mismo, lo construye. Contribuye a la conexión de los campos al levantar el bloqueo de los cuerpos sin órganos a su máxima apertura sobre un plano de consistencia. [...] El mapa es abierto, es conectable en todas sus dimensiones, desmontable, reversible, susceptible de recibir constantemente modificaciones.”<sup>2</sup> Las principales fuentes que se consultarán para realizar el estudio son por un lado los escritos de Santa Teresa: (El libro de la Vida, El libro de las fundaciones, Epistolario, Camino de Perfección, Castillo y El libro de la Vida); la cartografía de la época: (Repertorio de Villuga 1543, Meneses 1573). 1 PARDO,



## **194 Reconversion d'anciennes routes économiques fluviales en itinéraires touristiques durables : les canaux de Bretagne, de la stratégie à l'implication des acteurs**

*Manuelle Aquilina, et Claire Mahéo, Université Européenne de Bretagne, France*

Tourisme, Culture, Identité, communication touristique, tourisme patrimonial et urbain, histoire du tourisme

Cette communication se propose d'évaluer la mise en tourisme des canaux bretons par le Comité Régional du Tourisme de Bretagne (CRTB). A l'origine, un territoire intérieur irrigué par de petits fleuves structurés autour d'une ancienne voie à vocation économique, le canal de Nantes à Brest. La Bretagne intérieure propose ainsi aux touristes trois grands itinéraires : le canal napoléonien de Nantes à Brest auquel se greffe une portion navigable de la rivière du Blavet, et un canal qui relie la Manche à l'océan Atlantique. Cet ensemble compte un nombre important d'écluses, notamment en échelle, et un patrimoine bâti intéressant qui trouve son écrin dans des paysages variés préservés. De plus, petites cités de caractère, châteaux ou abbayes jalonnent ces voies qui relient les principales agglomérations bretonnes. A partir de ce potentiel patrimonial naît la volonté, présente dans beaucoup de territoires touristiques, d'un rééquilibrage territorial en capitalisant sur la tendance du « slow tourism » et du tourisme de proximité. Il s'agit d'irriguer le territoire rural délaissé par les flux touristiques principaux (littoraux) en s'appuyant sur un réseau d'anciennes voies fluviales transformé ainsi en itinéraires durables.

Le projet « canaux de Bretagne » entre dans sa phase de réalisation concrète dans le nouveau schéma régional du Tourisme de 2012. Le plan d'action de la Région prévoit donc de prendre en compte les ressources patrimoniales (canaux, écluses, maisons éclusières, chemins de halage, sites et monuments historiques...), les ressources écologiques (qualité de l'eau, zones d'intérêt floristique et faunistique spécifiques), les ressources économiques et sociales (prestataires, collectivités riveraines, associations locales et d'usagers). L'ambition affichée est de faire des canaux l'épine dorsale du tourisme en Bretagne intérieure et de développer « l'esprit canal » avec pour objectif d'associer les acteurs intervenants sur, ou à proximité, de la voie d'eau et d'animer économiquement et culturellement le territoire environnant. Le CRTB dans son rôle de coordonnateur a ainsi impulsé la création d'une structure associative « Canaux de Bretagne » qui regroupe les prestataires, les usagers, les élus et riverains ainsi que les collectivités locales bordant le canal sur toute sa longueur.

Cependant, plusieurs problèmes se posent : la longueur de l'itinéraire (des dizaines de communes, plusieurs départements et deux régions administratives), constitue un frein dans la coordination des actions ; l'itinéraire est par ailleurs tronqué : un barrage hydroélectrique le coupe en son milieu ; enfin, de nombreux aménagements (et de lourds investissements) sont encore nécessaires afin de pallier la discontinuité de l'offre d'hébergement et de restauration ainsi que pour perfectionner les infrastructures d'accueil tout au long du canal.

Cette stratégie de mise en tourisme nous semble intéressante à analyser pour son ancrage dans un vaste territoire et son appui sur le patrimoine local. De plus par sa volonté d'implication de tous les riverains des communes bordant les canaux, elle souhaite réactiver sur le plan social et culturel des espaces qui, du temps de la vie active des canaux, étaient très dynamiques. Nous nous attacherons donc particulièrement à caractériser le rôle et l'implication des communautés locales et des usagers dans la mise en valeur de ces itinéraires fluviaux. Nous partons en effet de l'hypothèse que seul un réel engagement des acteurs du territoire peut rendre efficiente la stratégie portée par la région Bretagne.

## **195 Una nueva forma de entender el turismo rural en Teruel: el fenómeno de las rutas culturales.**

*Mara Cendón Avellaneda, Universidad de Zaragoza, España .*

Palabras clave: despoblación, desarrollo rural, turismo rural, rutas culturales, patrimonio cultural.

Teruel es una provincia que se encuentra en el noreste de España, perteneciente a la Comunidad Autónoma de Aragón. Con una población de 144.607 habitantes, según datos del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2011, es la segunda provincia con densidad de población más baja entre las del país. Está compuesta por 236 municipios, de los cuales la mitad son pueblos con menos de 200 habitantes. Por otra parte, su capital, Teruel, es la capital de provincia menos poblada de España. Las migraciones, a partir de 1950, desde los pueblos turolenses hacia la capital u otras ciudades españolas, ha ido mermando la población de la provincia, dejando a muchos pueblos prácticamente desiertos. Como consecuencia, la provincia ha ido empequeñeciéndose para los ojos de los demás hasta, metafóricamente hablando, desaparecer del mapa.

Sin embargo, desde hace algunos años se han comenzado a valorar estas zonas rurales como regiones de descanso y evasión. Ya no son vistas como zonas sin ningún tipo de interés turístico o cultural, por lo que emerge una clase de viajero que empieza a interesarse por rincones especiales para desconectar de la rutina, como también para descubrir otras tradiciones y riquezas dignas de ser protegidas y admiradas. Este tipo de turismo se ha transformado en una gran oportunidad de desarrollo para esta región rural que, hasta hace algunos años, se mantenía gracias a la agricultura, la ganadería y la elaboración del jamón. El turismo rural, en su vertiente cultural, es una herramienta muy valiosa para potenciar la difusión del patrimonio en sus más diversas manifestaciones y potenciar la creación de empleo. Por ello, en la provincia de Teruel, se han comenzado a desarrollar proyectos y actuaciones destinadas a la implementación de rutas culturales para satisfacer la creciente demanda de turismo rural.

Actualmente, las Rutas Culturales que podemos hacer en Teruel tienen como objetivo dar a conocer los lugares históricos o monumentos más representativos:

- Ruta de Paleontología<sup>1</sup>.
- Ruta Rupestre<sup>2</sup>.

1 Teruel cuenta con el mayor número de yacimientos paleontológicos de todo Aragón, siendo característicos aquellos con icnitas. A través del proyecto Territorio Dinópolis, se pretende difundir este patrimonio.<sup>2</sup>

- Ruta Íberos del Bajo Aragón<sup>3</sup>.
- Ruta Romana<sup>4</sup>.
- Ruta Mudéjar<sup>5</sup>.
- Lugares de la memoria<sup>6</sup>.

Con esta comunicación se quiere mostrar que estas rutas han ayudado a dinamizar numerosas poblaciones de la provincia, consiguiendo que sus habitantes ampliaran sus alternativas de empleo a través de la creación de pequeñas empresas como casas rurales, restaurantes, empresas de turismo activo, etc. No obstante, queda mucho camino por recorrer ya que la creación de estas rutas no debería apoyarse, únicamente, en el reclamo turístico. Es fundamental que estas iniciativas cuenten con proyectos reales de gestión integral, apoyando, al mismo tiempo otras propuestas puesto que en determinadas regiones no llegan a generar un desarrollo real de la zona. Y, al fin y al cabo, sus residentes también son parte de la Ruta.

## **196 Marcos de identidad cultural de la inmigración libanesa en Foz do Iguçu (Paraná, Brasil) y sus usos turísticos**

*Poliana Fabíula Cardozo, Universidade Estadual do Centro-Oeste (campus Irati) - Paraná, Brazil.*

La ciudad de Foz do Iguçu es internacionalmente conocida por sus Cataratas (del Iguçu) con la cual tiene frontera con Argentina y la Presa de Itaipu con la cual tiene frontera con Paraguay. Esa localización especial e internacional sirvió de motivador para que muchas levas de inmigrantes para allá se orientasen, como fue el caso de los libaneses. El flujo libanes para la ciudad lleva 50 años y figura como el segundo más grande de Brasil (entre inmigrantes y descendientes, se estiman 20 mil personas). Los libaneses construyeron una comunidad bien establecida en términos económicos, y también trataron de levantar marcos tangibles e intangibles de su cultura ahí, son escuelas, mezquita, husseinye, restaurantes, clubs de ocio, grupos de folklore y música; entre otros. Algunos de esos marcos son accesibles a los no libaneses, otros son reservados a los miembros de su comunidad. Ese estudio tiene como objetivo apuntar cuales son abiertos a los externos a la comunidad libanesa y ahí se incluyen turistas, y como se dan esas visitas turísticas en términos de interpretación del patrimonio que aquí se presenta. Para tal, un estudio profundado sobre inmigración libanesa para Brasil y específicamente Iguçu, levantamiento de los marcos culturales del grupo en estudio y análisis son necesarias para concluir. Se espera con eso a posibilidad de valoración turística del patrimonio inmigrante de Iguçu, a empezar por el libanés, en una ciudad que históricamente valoró no más los atractivos naturales y técnico científico.

Palabras clave: patrimonio inmigrante libanes; turismo en Foz do Iguçu; identidad inmigrante libanesa.

## 198 Región Sur de Río Negro, Patagonia-Argentina: del itinerario cultural a la ruta turística Propuesta de diseño y consideraciones de buenas prácticas

*María del Carmen González Viaña et Ricardo Manuel Pérez, Universidad Nacional de Río Negro, Argentina*

La región sur de la provincia de Río Negro (Patagonia-República Argentina), es un itinerario cultural. Pero todavía no es una ruta turística.

Proponemos el diseño de una ruta turística.

Varios problemas tornan difícil que los itinerarios culturales sean a la vez rutas turísticas sostenibles.

Uno de ellos es que el acento en general está puesto en lo patrimonial más que en lo turístico: en el *atractivo cultural* más que en la *gestión de la ruta*.

Se conoce como región sur a un territorio donde se ubican varios pueblos de la provincia de Río Negro, a lo largo de una línea ferroviaria construida entre 1908 y 1934, habitada por población indígena, criolla y europea.

El área corresponde a la eco-región Estepa Patagónica. El clima es templado-frío y seco y en el terreno se distingue la meseta del Somuncura (área protegida,) por su atrayente geomorfología y especies florofaunísticas endémicas. El sector cuenta también con recursos paleontológicos y el siguiente patrimonio cultural:

- ferroviario, arqueológico,
- patrimonio cultural y lingüístico mapuche,
- usos sociales, rituales y actos festivos,
- conocimientos y usos relacionados con la naturaleza y el universo,
- gastronomía (de originarios y descendientes de inmigrantes europeos),
- artesanías y artes populares,
- medios de producción y quehaceres del hombre y las mujeres del campo patagónico.

Constituye un itinerario cultural, a partir del cual en este trabajo proponemos el diseño de una ruta turística teniendo en cuenta:

- los trabajos previos y por realizar de desarrollo local,
- la capacidad de carga del territorio (ambiental y económica, sociocultural),
- la participación y consenso de la comunidad local, gobierno, industria turística, ONGs, organismos turísticos y patrimoniales.

El diseño incluye:

- la programación de una oferta turística patrimonial,
- la incorporación de equipamiento, instalaciones, infraestructura turística y de presentación e interpretación del patrimonio,
- los lineamientos de comunicación, promoción y comercialización,
- la formulación de programas de asesoramiento y capacitación formal y no-formal a los actores involucrados en la actividad,
- y la enunciación de un *código de buenas prácticas* turísticos patrimoniales.

Teniendo como *marcos éticos y estratégicos* que deben respetarse, los principios de los documentos internacionales, nacionales y provinciales del turismo y el patrimonio, se espera generar un *desarrollo turístico* que sea sustentable económicamente, socialmente y ambientalmente, respetando la identidad, autenticidad y la integridad de los valores históricos y sociales.

Se trata, en definitiva, de lograr un equilibrio entre *patrimonio* y *turismo*.

En este sentido, se busca compatibilizar los objetivos de la política turística con los de la política cultural, la explotación de los recursos culturales y su conservación. Aprovechar todas las oportunidades de sinergia que se presenten.

De los mutuos beneficios que se derivan de la relación turismo-patrimonio se deduce que ambos tengan objetivos económicos comunes, condicionamientos mutuos, e influencias recíprocas.

## **199 Heritage ‘in between’ A landscape approach on historical resources through cultural itineraries.**

*Maria Teresa Idone, University of Camerino, Italy*

Cultural Itineraries have the capacity to connect heritage elements and cultural goods. They also play a part in the awareness, conservation and valorization of this heritage and its value.

But what does happen if we look at itinerary as a system according to the complexity of the landscape paradigm? Which are the implications if we think of the heritage spread in a transition territory as a component of this system and with a landscape approach?

This research describes, from an innovative scientific prospective, how cultural itinerary could be a “corridor” where processes, ideas and projects pass by, and bring with them the potential to transform the landscape patterns and their historical traces crossed. So we can say that historical roads towards heritage and *cronodiversity* (Azzena, 2009) have the same role of ecological roads towards ecosystems and biodiversity, and this leads to a critical dialogue between History and Landscape Ecology.

The case-study is a historical route in Italy, that leaves the city of Rome to reach Loreto. The Lauretana Route crosses Italy from West to East, trough rural landscape and ancient villages.

The research started from a historical survey and together with walking the Route with the aim of reading and discovering the relationship between tangible elements of the cultural heritage of the road and the Lauretana landscape associated.

Figuratively, interrogating the heritage we can find functional links between the road and these elements, as well as their historical and cultural relationship linking heritage to *the form of landscape*. From content to context, the research investigates the possibility to mark historical and cultural “patches”, in the belief that the value of heritage is closely linked to its patch. In order to preserve heritage and its value we have to preserve its patches, in the same way that in order to preserve ecosystem and species we have to act on their habitat.

The relationships established in this patches are the main object of the dissertation. This kind of studies lead us, on one side, to find out the cultural and historical value of landscape even if there aren’t tangible and relevant elements; and on the other side, they lead us to recognize heritage in elements that have apparently no intrinsic quality, and this opens the possibility of *making heritage* as something dynamic as the landscape.

The meaning of ‘in between’ is not only a concept related to the relationship model, but it also means to look at local history and identity, to discover resources which local develop can be built. Cultural Itinerary as a cultural corridor which passes through historical and cultural patches could carry these kind of projects.

## **200 “Appasseggio: la cultura della passeggiata, la passeggiata della cultura”,**

*Maria Teresa Natale, Associazione Culturale GoTellGo, Italy*

Key Theme: Heritage Routes – Linking the Tangible and Intangible

The presentation should focus on the main features of the Appasseggio advocacy campaign and on two specific tools:

- the “Walks noticeboard”, a Web 2.0 area, accessible to all GoWalkers – private citizens, cultural associations, walking communities etc – who want to propose their own itineraries or follow those proposed by others, alone or with their friends, relatives, families or more simply together with whom they want to share their free time walking.
- Appasseggio App: free application for iPhone and iPad: By means of this app, the GoWalker may enjoy on foot or by bike, cultural itineraries (historical, archaeological, artistic, literary, ethnographic, naturalistic ...) chosen and edited by a team composed of qualified experts in the field of cultural heritage.

Each itinerary consists of:

- 1) practical information and general framing (welcome, summary sheet and georeferenced map)
- 2) a set of georeferenced points of interest (POI), selected as elements that characterize the cultural walk
- 3) digital resources associated to each POI, that can be enjoyed before, during and after the walk (audio guides, interviews, storytelling, readings, music, movies, text, images).

For certain itineraries, specific agreements are undersigned between GoTellGo Association and cultural institutions (museums, libraries or archives) for the use of digital resources.

## **205 Loss of Memory on the Way to Santiago: Cultural Heritage and the Theft of the Codex Calixtinus**

*Michael Vargas, State University of New York (SUNY) at New Paltz, USA*

The recent theft of the Codex Calixtinus – a twelfth-century manuscript that recorded a pilgrim's journey across northern Spain to the tomb of Saint James in Compostela – offers an unfortunate opportunity to consider meaning and memory with respect to the relationship of historic travel texts to contemporary travel practices. The proposed presentation calls attention to several unique medieval Iberian manuscripts, each of which has a long history of working in and through imaginations to create and embellish travelers' desires. I will recall the historic and contemporary importance of the texts, and reflect upon their value for tourism, commerce, and education. Particularly important to me is how these texts have shaped cultural memory, although I will also treat questions of preservation and the economic potentials of the texts in popular culture.

The Codex Calixtinus served as one tangible measure of the spiritual values of a time and place. It is also a record of the economic and political expansion of Christendom in the age of Reconquest and Crusades. The Cathedral that housed the Codex became a UNESCO World Heritage Site in 1993, and by 2010 the number of pilgrims traveling there annually had grown to over 150,000. The cathedral's administrators rarely brought the manuscript into public view; although there are a number of high quality reproductions and translations. A central question, then, is whether the disappearance of the exemplar represents any real loss either in terms of intangible cultural memory or tangible tourism dollars.

Among other texts I discuss will be the Canto de Mio Cid (in its various manifestations), the Itinerario of Benjamin de Tudela, the Song of Roland, which recalls an unsuccessful military foray of Charlemagne into Spain, and the Libre dels fets by James I, King of Aragon and Count of Barcelona. Each text or a set of texts is attached to literary traditions but is no less immediately fastened in historical memory and discourse to cathedrals, castles, town walls, even paths and roads – architectural artifacts extending from Santiago's ninth-century tomb in Iberia's far northwest to the fourteenth-century Drassanes shipyards in Barcelona. I will argue that efforts to recall this linkage – of the cognitive sticking power of these texts to an Iberian soil rich with physical artifacts – will provide security to the artifacts themselves while bolstering heritage tourism.

This will be a multimedia presentation. In addition to delivering insights on travel texts as cultural heritage, it promises to offer attendees an entertaining introduction to medieval Iberia.

## 206 Landscapes of Movement and Historical Spatial Literacy

*Heather M.-L. Miller and Candis Haak, University of Toronto, Canada*

Archaeologists tend to focus on the end-points of travel, a place-centred approach. Our various projects in South Asia are interested in both these end-points, and also the experiences of travelers along the way, a transit-centred approach. The transit-centred approach takes the perspective of moving through a landscape – it is road-focused, with way-stations, shrines and settlements seen as points along a progression.

To examine chronological, economic, political, religious and social aspects of these movements, we are creating a database of caravanserais, wells, minars, and other travel amenities in northern Pakistan (Miller, as part of the Caravanserai Network Project) and of shrines, waystations, temples and other travel amenities and pilgrimage locations in southern India (Haak, pilgrimage in medieval Vijayanagara). These compilations are based on both historic and archaeological data, for which parallel but separate datasets are being devised to allow comparison of one against the other. Data include historic maps and records, travellers accounts, and archaeological and architectural investigations. This information can be analyzed with a Geographical Information System (ArcGIS) to look for spatial patterns – what routes are used when, who’s building what kind of amenities along the routes, who’s using them, etc. The types of analysis possible with this data are many and varied, and different project members work in different directions (e.g., Jennifer Campbell’s submission to the program). The flexible structure of the projects are designed to encourage on-going and additional collaborations with scholars pursuing a variety of their own interests, but sharing information and facilities related to the central goals and themes of the project.

While the formal research projects will utilize a complex database and GIS program, a parallel development is the creation of a Google maps-based system of information designed for use in undergraduate classes on South Asian history, archaeology, religion, and art history. This aspect of our work is designed to enrich the student learning experience through the development of a spatial learning tool. Modeled after a pilot study developed by Andrew Nicholson and Andrew Graham of UTM for Introductory Classical Civilization courses, it incorporates Google Earth as a framework to engage students in historical and archaeological studies while also cataloguing, organizing and integrating visual and documentary sources in an interactive, temporal and spatial capacity. It will be particularly helpful for student understanding of the multi-period palimpsests of settlements, routes and travel throughout South Asia. The emphasis is not on a static map of places, but on landscapes as experienced by travelers, past and present. Eventually, this tool may appeal to a wider audience of modern travelers and pilgrims as part of their own experience with the South Asian landscape.



## 207 Rutas Literarias en Cataluña Un estado de la cuestión Un estado de la cuestión

Mireia Munmany Muntal, Universitat de Vic, España

En la presente comunicación nos aproximaremos en el por qué de las rutas literarias y su proliferación, estos últimos años, en los territorios de habla catalana. Nos centraremos en las rutas literarias que forman parte de la Red de Patrimonio Literario Catalán: Espais Escrits (Espacios Escritos).

La ruta pone en relación literatura, historia y territorio con el objetivos de dar a conocer elementos tanto reales como simbólicos de un autor. Se habla de su obra leyendo diferentes fragmentos y se dan a conocer aspectos biográficos del artista, que a menudo nos ayudan a entender su trabajo creativo. En una ruta literaria normalmente se visitan lugares vinculados a la vida del autor como son el lugar de nacimiento, muerte, infancia... y también los paisajes simbólicos que evocan sus obras y que a menudo se convierten en un personaje más.

La mirada de un escritor concede simbología literaria al territorio y la admiración de los lectores permiten que estos paisajes se convierten en *Lieux de Memoire* i peregrinaje. Son lugares que entran a formar parte del imaginario colectivo de un pueblo y que se convierten en símbolo de un país, que nos une y nos identifica como pueblo.

En pocos años en Cataluña son muchas las rutas literarias que han surgido por el territorio, aprovechando una efeméride y convirtiéndose en rutas puntuales, o consolidándose en el tiempo. Así nos encontramos espacios totalmente patrimonializados en relación con sus autores y sus obras, como es el caso de Josep Pla y Palafrugell, Salvador Espriu y Arenys de Mar, Víctor Català y la Escala, Jacint Verdaguer y Folgueroles, etc. Lugares y autores que ya son indisociables dentro la memoria colectiva de la sociedad catalana y, a la vez, se convierten en recurso de desarrollo para estos territorios. Territorios normalmente alejados de la capital (Barcelona) y que se han unido en Red para poder obtener más difusión y asesoramiento. Hay rutas que son guiadas y otras se pueden hacer libremente. En red también se ha desarrollado un proyecto para poder hacerlas de forma virtual ([www.mapaliterari.cat](http://www.mapaliterari.cat)).

En cualquier caso, las diferentes rutas literarias son productos creados para los centros- de tipología diversa- que gestionan el patrimonio literario catalán de un autor en concreto. Su objetivo es salvaguardar y comunicar el legado de su autor, y es en las rutas literarias que han encontrado una buena manera de atraer visitantes y darse a conocer. En cierta manera, es un muy buen camino para hacer accesible el patrimonio intangible.

## **208 Propuesta ecopedagógica para un desarrollo sostenible : itinerario cultural del movimiento obrero de 1907 en Río Blanco, Veracruz-Llave México**

*Mónica Karina González Rosas, Miguel Martínez Martínez, Verónica Guadalupe Escamilla Centeno, Gracia Aida Herrera González, Universidad Veracruzana, México*

Ante el devenir histórico que conlleva a una serie de procesos de avances tecnológicos sin precedentes en la historia de la humanidad, se ha considerado a la globalización como un modelo de dominación política, económica y cultural totalitaria, contribuyendo a la pérdida de la identidad cultural histórica patrimonial.

Bajo este contexto, la educación tiene como principal objetivo contribuir a un retrato vívido y crítico que transmite las complejas realidades del entorno económico, social y cultural de la región del Valle de Orizaba (Ahualizapan) zona conurbada de Río blanco, Orizaba, Nogales y Cd. Mendoza. Cabe destacar que durante el régimen del General Porfirio Díaz el sector industrial textilero vivió un auge entre 1895 – 1910, por la tecnología de punta que se instaló en los complejos textiles asentados en toda esta zona, en donde jugaron un importante papel las condiciones geográficas, climatológicas, la vasta hidrografía, conjuntamente con el apoyo incondicional del dictador, que prohibió a los trabajadores la formación de organizaciones o que iniciaran cualquier manifestación para defender sus derechos laborales, castigándose con multas, prisión, aplicándose con frecuencia la temida “ley fuga”, lo cual derivó en no tener ninguna condición laboral humana. El 9 de octubre de 1892 se funda la factoría de hilados y tejidos de Río Blanco la más grande de América latina de inversión francesa, considerada en su momento como la de mejores ganancias económicas del mundo en el ramo textilero. Después de varias batallas económicas, sociales, políticas y legales los obreros de Río Blanco se “amotinaron” el 7 de enero de 1907.

La importancia de estos hechos para México, permite el desarrollo de rutas turísticas sostenibles como un medio viable para transmitir valores y memorias a las nuevas generaciones, es por ello que la investigación conceptual busca detonar el desarrollo económico y social del municipio de Río Blanco, Veracruz, que revalore la memoria histórica regional, ya que a través de la investigación se fomentará el análisis, la reflexión y la creatividad para desarrollar gestiones turísticas sostenibles que permitan integrar conocimientos históricos que coadyuven al entorno ecológico de la región como parte de un itinerario integral, para promover el turismo nacional e internacional en la zona, con el propósito de generar: empleos, desarrollo económico y futuras inversiones que activen la precaria economía existente en el municipio, a través de la Propuesta Ecopedagógica para el Desarrollo Sostenible: Itinerario cultural histórico del Movimiento Obrero de 1907 en Río Blanco, Veracruz-Llave México.

Palabras clave: sostenible, Ecopedagogía, cultural, histórico, valores, textil.

## 219 “La potencialidad turística de las industrias culturales: El caso de la ‘oleada coreana’ (hallyu) y su vinculación al desarrollo de una nueva ruta cultural”

*Paula Fernandez, Buenos Aires, Argentina*

Un grupo de jóvenes se entusiasma por ingresar a un restaurante de apariencia bastante común. Otro grupo fotografía incesantemente un edificio al que no se permite el ingreso, pero eso no parece importarles. Otros visitantes posan alegres en un parque, junto a una estatua de una pareja que para otras personas pasa desapercibida. Muchos de ellos han recorrido miles de kilómetros, sólo para estar allí y retratar esos momentos. ¿Qué tienen en común estas tres situaciones? Que las tres responden a un mismo fenómeno: El fanatismo por las industrias culturales coreanas que ha logrado que jóvenes -y no tan jóvenes- de distintas partes del mundo visiten el país para conocer los sitios clave donde han dejado su marca actores, actrices e ídolos musicales.

La República de Corea (también conocida como Corea del Sur) es parte de una península que se halla entre dos gigantes culturales ya muy conocidos alrededor del mundo, como lo son China y Japón. El país posee un sinnúmero de atractivos históricos, arquitectónicos y naturales de importancia, pero que en cierta forma se ven opacados por su ubicación y por la fama de sus poderosos vecinos. Uno de los motivos más recientes que colocan a Corea en boca de aquellos que la desconocían es la designación alcanzada por la paradisíaca Isla Jeju como nueva maravilla natural del mundo, nombramiento que las más altas autoridades de turismo de aquel país esperan provoque un gran aumento en la afluencia de visitantes. Sin embargo, y a pesar de poseer templos budistas, antiguos palacios, montañas nevadas y hermosas playas, Corea ha sabido impulsar en especial un fenómeno de reciente surgimiento que -sin que fuera intencional en primera instancia- ha provocado un progresivo interés por el país, su cultura y tradiciones, dando así origen a circuitos turísticos atípicos o poco convencionales. Desde aproximadamente el año 2000, ha ido surgiendo un fenómeno cultural en Corea que actualmente es conocido como “hallyu” (oleada coreana). Se trata de la creciente popularidad de las industrias culturales surcoreanas que, habiendo conquistado a los países de su región, se ha atrevido a avanzar más allá con igual éxito, al punto que hoy provoca fervor en Europa y América. La fama que estas industrias culturales han ido cosechando, con especial énfasis en las telenovelas y la música, fueron derivando en el desarrollo de industrias paralelas, como la gastronomía y el turismo. Y en este último caso, se comprueba por la creación espontánea de recorridos turísticos relacionados a ellas (discográficas, televisoras, locaciones de filmación, etc).

La Organización de Turismo de Corea entendió rápidamente la importancia de capitalizar este fenómeno para promocionar al país en el exterior, por lo que delineó estrategias específicas para el público consumidor de las industrias culturales. De esta manera, aunque este tipo de turismo cultural no es novedad, aquí se diferencia por el hecho de que ha sido asumido a nivel gubernamental con gran interés. La península coreana estuvo envuelta en cruentas guerras y ocupaciones durante toda la primera mitad del siglo XX que la dejaron absolutamente devastada. Las industrias culturales y su impacto en otros mercados, por tanto, ayudan a Corea a construir y exportar una imagen tecnológica y moderna del país, sin dejar de lado su cultura milenaria. En el presente trabajo, trataremos de acercarnos al fenómeno del hallyu, explicándolo brevemente para desembocar a partir del mismo en la creación y el diseño de nuevos itinerarios y rutas culturales relacionadas a la música y a las telenovelas coreanas.

## **225 Un proyecto para el centro histórico de Bogotá, D.C Como Patrimonio de la Humanidad: los itinerarios socioculturales y las rutas turísticas como fundamento de un conglomerado urbano de carácter patrimonial**

*Carlos Martín Carbonell Higuera, Université Javeriana, Colombia*

TEMÁTICA: Itinerarios culturales y los sitios Patrimonio de la Humanidad

El Centro Histórico de Bogotá, D.C. es un escenario urbano con límites difusos, que ha venido configurándose a través de un proceso acumulativo y simultáneo de sedimentación y dispersión en los diversos puntos de la geografía metropolitana a lo largo de los últimos 473 años. Esto ha dado lugar a múltiples representaciones imaginarias en torno a lo que las personas consideran el “Centro Histórico” de la capital colombiana, las cuales hacen referencia a los principales lugares e hitos urbanos de la ciudad, interconectados entre sí a través de los recorridos que habitantes y visitantes hacen en el marco de sus desplazamientos cotidianos.

El Centro Histórico de Bogotá, D.C. tiene una serie de características históricas, arquitectónicas, sociales y culturales que le permitirían otorgarle el galardón de Patrimonio Cultural de la Humanidad, como ha ocurrido con otros centros de ciudad de capitales latinoamericanas. La propuesta que aquí se presenta está relacionada con la elaboración de un proyecto para presentar al Centro Histórico de Bogotá como Patrimonio Cultural de la Humanidad ante la UNESCO tomando como base una composición “rizomática” del conglomerado urbano que incorpore las diversas representaciones imaginarias ligadas a la concepción del “Centro Histórico Patrimonial” desde una perspectiva holística, incluyente y acumulativa.

La presentación de esta propuesta está ligada a una investigación de carácter jurídico, sociocultural y espaciotemporal en la cual se integren los distintos elementos a considerar en el análisis, los cuales deben conducir a una evaluación de su viabilidad, así como a la creación de itinerarios y rutas turísticas en el espacio patrimonial del Centro Histórico así concebido en términos de la relación itinerario-rizoma.

## **231 Le Touring Club de France et la conception d'itinéraires : l'exemple de la Grande Route des Alpes**

*Pierre-Olaf Schut et Eric Levet-Labry, ACP, Université Paris-Est Marne-la-Vallée*

Le Touring Club de France (TCF) est une société de touristes créée en 1890. Première véritable structure nationale de coordination et promotion du développement touristique (Larique, 2006), elle participe à la création de trois routes touristiques en France avant la première guerre mondiale : la Route de la Corniche de l'Esterel, la Grande Route des Alpes et la Route des Pyrénées. Cette communication a l'ambition de montrer les enjeux et les effets de cette réalisation principalement sur les pratiques du tourisme. L'analyse de la conception et de la validation du projet doit mettre en évidence l'intérêt de la route touristique pour l'aménagement du territoire, qui justifie l'implication des acteurs publics. Après quoi, nous mettrons en évidence son influence et ses effets à la fois comme moteur de développement de l'activité touristique mais également comme catalyseur d'une nouvelle forme de pratique touristique qui privilégie la mobilité sur la résidence, la découverte paysagère des espaces sur la visite d'un site, ou encore un tourisme actif par rapport à un tourisme oisif. Notre analyse est centrée sur la réalisation de la Grande Route des Alpes, dont la création est initiée en 1907 par un député savoyard, César Empereur. Sa proposition consiste essentiellement à moderniser les infrastructures routières existantes et permettre à ce réseau de routes départementales et de chemins de devenir une route nationale. Seule la route du col de l'Iseran est à construire et ne sera achevée qu'en 1937. La motivation du député savoyard est liée au développement touristique, mais aussi et surtout au désenclavement des populations montagnardes. En effet, les circulations valléennes sont parallèles suivant un axe est-ouest compliquant le passage d'un axe à l'autre. La Grande Route des Alpes, construite selon un axe Nord-Sud, permettrait de créer les liens que le réseau de chemins de fer peut désormais difficilement combler. Pour le TCF, ce projet est une formidable opportunité pour le développement du tourisme en montagne, auquel un comité est spécialement dédié dès 1908. Jusqu'à présent, le tourisme en montagne est essentiellement lié au thermalisme. Les sources aux nombreuses vertus sont convoitées par les investisseurs privés qui n'hésitent pas à construire de luxueux établissements pour profiter d'un marché particulièrement rentable. Cette pratique touristique ne saurait suffire aux cyclistes et automobilistes du TCF, ni même aux alpinistes dont les plus éminents représentants siègent dans le Comité de tourisme en montagne. Dès lors, la route touristique constitue un merveilleux outil à plusieurs titres. En premier lieu, elle met au centre de l'activité touristique la mobilité. Le déplacement n'est pas une contrainte nécessaire, mais une fin en soi. Il est important de rappeler que le TCF a été créé initialement pour développer le cyclotourisme. Si son activité s'est décentrée vers le développement du tourisme, il garde néanmoins un intérêt marqué pour les engins de transport, motorisé ou non. Ce tourisme actif, défendu par une bourgeoisie urbaine qui s'adonne désormais aux sports, promeut une nouvelle forme de pratique du tourisme. Le déplacement et l'effort qui l'accompagne, sont une source d'un plaisir renouvelé et d'une découverte des lieux. En second lieu, il est important de révéler l'intérêt manifeste pour le paysage. Chacune des routes créées permet d'accéder à des lieux jusque-là reculés, qui offrent des vues uniques sur le littoral ou la haute montagne prisées des touristes (Cabantous & al., 2011). La Grande Route des Alpes franchit des cols au-dessus de deux mille mètres pour dévoiler les glaciers du massif des Ecrins, de la Vanoise et du Mont-Blanc. L'effort manifeste pour aller successivement d'une vallée à l'autre assure également un renouvellement du paysage exceptionnel, garantissant le plus vif intérêt du voyageur devenu spectateur. Enfin, la mise en réseau des centres touristiques participe à la construction d'un nouveau territoire qui dépasse les frontières de la ville. La route touristique contribue ainsi à un maillage du territoire, notamment en termes d'offre hôtelière, et à l'émergence d'une identité de massif. Le TCF joue pleinement son rôle d'encouragement et de coordination du développement touristique à l'heure où les acteurs publics ne se sont pas encore pleinement emparés de cette problématique.

## 232 Estudio del Itinerario Cultural Intercontinental Europa – América con el eje de la vid y el vino. ICOMOS Región Cuyo- Argentina

*Cristina Monfort - Inés Persia, Universidad Nacional de San Juan, Argentina*

Temática: Más allá de las fronteras: Itinerarios binacionales y multinacionales. Las organizaciones y asociaciones, públicas y privadas, que crean, impulsan o mantienen las rutas de la memoria.

Este Coloquio se propone entre sus objetivos: conocer, analizar y reflexionar sobre las acciones para el estudio, difusión y conservación de Itinerarios Culturales, que desarrollan las instituciones gubernamentales y no gubernamentales, de carácter nacional e internacional, y las Instituciones Académicas. En esta comunicación presentamos un avance de nuestro trabajo en tal sentido: el estudio del “Itinerario Cultural Intercontinental Europa – América con el eje de la vid y el vino”, propiciado por ICOMOS Región Cuyo- Argentina (en particular las Provincias de San Juan y Mendoza) y las Universidades de la Región y el Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales de la Generalitat de Valencia, España, a través de la firma de convenios de cooperación académica.

La conservación del patrimonio urbano-arquitectónico debe necesariamente vincularse a una adecuada gestión, realizada desde los órganos del estado, con el apoyo de organismos que investigan y trabajan sobre la preservación del acervo cultural, las Universidades, Centros de Investigación y las organizaciones no gubernamentales, como es el caso de ICOMOS (Consejo Internacional de Monumentos y Sitios).

Los Itinerarios, elementos de relación entre lugares, creadores de sentido territorial, vectores de memoria, y las rutas pueden ser interrogados en sus diversas dimensiones: económica, geográfica, antropológica, cultural, para una adecuada gestión del patrimonio y turismo.

El Proyecto de Itinerario Cultural, con el eje en la vid y el vino, es una herramienta de gestión del patrimonio, propuesta como estudio en una red temática entre las regiones del país, sus relaciones con otros países de América y Europa, en el marco de la nueva categoría patrimonial “Itinerarios Culturales”, que reúne en un *sistema conjunto* los bienes patrimoniales, *realza su significado* y *los interrelaciona a través de una perspectiva científica que proporciona una visión plural, más completa y justa de la historia. De esta forma, no sólo favorece la comprensión y la comunicación entre los pueblos, sino también la cooperación para la conservación del patrimonio.*

Carta de Itinerarios Culturales del CIIC del ICOMOS. 2008<sup>7</sup>

Se trabaja en un Documento Base donde se exponen los fundamentos, objetivos, metodología de la investigación y gestión para conformar la base científica del Itinerario propuesto para el trabajo institucional conjunto. Como parte de la metodología se analiza el Itinerario de cada región, para hallar las características territoriales que lo identifican y sus potencialidades en términos culturales, económicos y de desarrollo sustentable, para su integración a un Itinerario (mayor) de carácter nacional y multinacional.

En la Provincia de San Juan, el patrimonio de la producción vitivinícola es un recurso cultural de gran significado en la memoria colectiva. Se estudia el Itinerario Cultural en dos etapas: la época Colonial (inserción del cultivo de la vid y la cultura del vino, ligada a las órdenes religiosas que acompañaron la colonización española) y la época de desarrollo del cultivo y producción (con la llegada del Ferrocarril y las grandes corrientes migratorias europeas, fines del siglo XIX y principios del XX), para este caso se está trabajando el Proyecto de investigación: Patrimonio Cultural de las Migraciones. Diseño y Producción. Influencia Valenciana en la Comunidad Sanjuanina, subsidiado por la Universidad Nacional de San Juan, como aporte al estudio del Itinerario Cultural propuesto.

---

<sup>7</sup> Elaborada por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS. Québec. 2008

## 236 Viaje por la gastronomía en el turismo cultural

*Dolores Martín Rodríguez Corner, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, Brasilia*

Aunque sea muy reciente, el turismo gastronómico está expandiéndose en diversos países del mundo, pues muchos visitantes viajan motivados por la gastronomía. Este segmento del turismo permite ingresos a la economía de la población, por ser la cocina muchas veces, el gran atractivo de un pueblo. Hay también la oferta de la cocina étnica en restaurantes de grandes ciudades, que hoy son muy visitadas por personas por ella atraídas. Muchas rutas gastronómicas ofrecen también bebidas haciendo una oferta conjunta con vinos, el llamado enoturismo.

En Brasil se inicia esta oferta de turismo cultural en algunas ciudades del sur del país, del Nordeste especialmente Bahia y en São Paulo, por ser la tercera capital mundial de la gastronomía, por la variedad de cocinas de sus restaurantes, a causa de la inmigración de europeos y sudamericanos, que se establecieron en la ciudad.

La cocina es memoria e identidad a los que emigran, su patrimonio inmaterial. Los restaurantes de cocina étnica permiten degustar platos de países distantes, para algunos, platos de memoria del país de origen, mientras que para otros permite conocerlos. Se puede pues viajar sin salir de la ciudad, probar el sabor de las cocinas, los sabores de un país sólo visitando a sus restaurantes.

Palabras: gastronomía – turismo cultural – patrimonio inmaterial

## **238 Herramienta innovadora de inventario turístico y educación patrimonial como resultado de proyecto estructurador de turismo local**

*Salviano Antônio Guimarães Borges, – Maria José Carvalho Paes Landim Ribeiro – Taguatinga, Brasília*

Ciudades destinos hay muchas, pero una ciudad entera ser transformada en producto turístico es un desafío singular. Antes del abordaje del objeto planteado es necesario conocer lo que significa una ciudad entera ser Patrimonio cultural de la humanidad. El Plan Urbanístico de Brasilia, de autoría del arquitecto Lucio Costa, fue inscripto por la UNESCO como Patrimonio Cultural de la Humanidad, por contener dos requisitos básicos preestablecidos por la institución: Obra prima del genio creativo humano. Ejemplo eminente de conjunto arquitectónico que ilustra un período significativo de la historia.

Esta presentación tiene como objetivo relatar la experiencia de como un proyecto estructurador de turismo local resultó en una herramienta de educación patrimonial visando la valoración, la interpretación, la preservación del patrimonio y a la vez potenciar un nicho del mercado denominado “Turismo Arquitectónico”.

El producto fue concebido de acuerdo con el segmento del Turismo Cultural que es una actividad capaz de contribuir con el aprendizaje en diversas áreas del conocimiento y tiene como elemento principal el patrimonio cultural, material y no material. El proyecto tiene como objetivo estructurar y dar formato al producto turístico “Brasilia Arquitectónica” enfocado a un público especializado, que son los estudiantes de arquitectura y urbanismo nacionales e internacionales que visitan Brasilia en busca de conocimiento y de experiencia profesional. La problemática es saber sobre la complejidad del patrimonio, la ciudad en sí es un atractivo y a la vez es un sitio de atractivos culturales e históricos: el plan urbanístico es un patrimonio que alberga el mayor número de obras del arquitecto Oscar Niemeyer, que también son patrimonios. El desarrollo y la concepción de este proyecto fueron pautados por la calidad técnica y científica, siguiendo la metodología, la normatización del “Ministerio del Turismo” y las bases conceptuales del turismo. En un segundo momento hubo la necesidad del desarrollo de una metodología específica para que atendiera de forma satisfactoria los huecos dejados por la ausencia de normatizaciones que pudieran solucionar los planteamientos técnicos imprescindibles para el formato de este producto. Para esto fueron creadas herramientas innovadoras en el proyecto que podemos considerar un marcos teniendo como resultado el surgimiento de nuevos subproductos, como:

Fichero conceptual de cada atractivo turístico para el segmento arquitectónico ; Desarrollo de trabajo en internet para validar el proyecto ; Creación de las rutas ; Concepto de rutas específicas según la similitud de los atractivos y la construcción de las obras ; Definición de rutas específicas conforme el Plan urbanístico ; Aplicación y adecuación de los principios del guión turístico. Curso de formación para Guías de Turismo . Formación de la temática “Amigos del Patrimonio Brasilia” La construcción de un concepto de Turismo Arquitectónico para la ciudad de Brasilia: “Turismo arquitectónico es un nicho dentro del turismo cultural, caracterizado por la motivación del conocimiento, investigación y analice de los datos relacionados a las técnicas de la arquitectura y del desarrollo urbano, pretende convalidar la importancia del trinomio hombre-ciudad-naturaleza”. El formato metodológico de este producto fue construido por un equipo técnico compuesto por profesionales de arquitectura en interface con profesionales de turismo y educación. Durante el proceso para da formato a este producto fueron construidas bases de sociedad entre toda la cadena productiva del turismo, además de la movilización de los arquitectos profesores de la Universidade de Brasilia como orientadores de información técnica y científica, la participación efectiva de los arquitectos responsables por los Departamentos de Arquitectura de los edificios públicos, privados e institucionales, el involucramiento de historiadores y periodista lo que resultó en un producto fruto del comprometimiento de todos. La comprensión de la naturaleza de este segmento: Turismo Arquitectónico en forma de producto ofrece la posibilidad de desdoblamiento para muchas actividades turísticas, al considerar que, inúmeras obras de arte están integradas a la



arquitectura o hacen parte del paisaje urbano. Las actividades activan los actores de la cadena productiva volviéndose componentes esenciales para el desarrollo económico, cultural y social de la comunidad. El Turismo Arquitectónico en este trabajo fue un pequeño comienzo, que tuvo en su forma de ejecución exclusiva, valor y significado palpable, donde los conceptos y principalmente las innovaciones oriundas de ese producto pasaron a ser “marcos conceptuales y estructuradores” ya que fueron testados, comprobados y aprobados como herramientas imprescindibles para dar formato a un producto turístico.

## **239 Life as itinerary: tourism, personal narratives and gratification in a culture of the continuing present.**

*Richard Voase, University of London, UK*

This paper offers a theoretical perspective on the nexus of travel experience, the nature of gratification, and what shall be termed the ‘culture of the continuing present’.

It has been argued by Campbell (1987) that Western consumer culture, drawing on the Puritanism of the 17<sup>th</sup> century and the Romanticism of the 19<sup>th</sup>, is characterised by delayed gratification. Satisfaction is the reward earned from the accomplishment of work, as in the Protestant tradition; or the indulgence of emotion when an encounter with an object of Romance is consummated, as in the Romantic tradition. Satisfaction is related to delay: hence, ‘delayed gratification’.

A culture of the continuing present now erodes the basis of Campbell’s thesis. Structural and technological developments have shaped a society where information, resources and experiences are available with immediacy. ‘Delayed gratification’ has been broadly replaced by ‘instant gratification’. Easily-available finance, instant information via the world-wide web, and digital camera technology, are three examples of changes that take the waiting out of wanting.

Tourism, arguably, stands out as an exception to the culture of instant gratification. Trips are by necessity planned in advance. They are re-created post-hoc through examination of the photographic record, reverie, conversation, souvenirs and mementos. Campbell argues that the act of consumption begins with the initial thought, rather than with the actual act, of consumption; and that as such, tourism is a ‘quintessential’ example of delayed gratification (1995).

If satisfaction is linked to delay, then the culture of the continuing present may well lead to dissatisfaction. This coincides with Barber’s view that contemporary markets ‘infantilise’ adults through instant availabilities and symbolic products (brands) that purport to deliver projective as well as actual gratification (2007). The implication is that in the panoply of consumption experiences, tourism is one field – perhaps the only field – where true, ‘delayed’ gratification is still to be had.

The question thus arises as to how tourism experience is incorporated into the consumer’s referent system. An understanding in terms of incorporation into the ‘personal narrative’ of the individual is a growing field of interest. A characteristic of the personal narrative is that it is created around landmark, rather than ordinary, experiences. Rite-of-passage events, the inception of new friendships, and – in particular – holidays and travel experiences, feature prominently.

Contemporary public discourse is seemingly dominated by the primacy of social networking instruments such as Facebook and Twitter. These facilitate a discourse of an intensive present, but little by way of a reflective past or an awaited future. The conclusion of the paper considers how tourist experiences, as providers of landmarks for the narration of life’s itinerary, can enjoy augmented salience as a response to the culture of the continuing present.

## **241 Literary Routes: Contributions to Natural/Cultural Heritage Tourism. *How landscape transforms literature and tourism***

*Rosalinda Ruiz, Universidad de Alcalá, Spain*

Literary routes inspired by landscapes is a topic, where tourism and natural/cultural heritage merge to form an added value for society that is greater than either one standing alone. Landscape is traditionally defined as a consequence of transformations by humans, and its scope rarely takes into account how nature has inspired literature to advance the “intellectual development of humankind,” hence transforming heritage. Literary routes in natural settings, which string together various landscapes, can enhance the offer of a gateway urban destination with the beauty of surrounding landscapes available with gastronomy, traditional knowledge, and wildlife watching. The collaboration between stakeholders of rural and urban tourism operators can stimulate two-tiered destinations that enrich each entity with a hub of interconnected activities. The continuous dissemination of this literature traversing borders, language barriers, and time periods has stimulated literary routes to emerge in wetlands, riverscapes, mountains, and plains as a function of moving the experience from an intangible heritage based on imaginary landscapes to a tangible sensory experience *in situ* following a plot, author’s life, or storyteller, for instance, myths of the Ohlone Nation based near a California wetlands (SF), use the symbolic coyote as the intermediary to teach humans how to live in harmony with their ecosystem; Ralph Waldo Emerson’s essays were inspired by the Concord River and attracted Henry Thoreau as well as Louis May Alcott to the riverscape, which in turn created other breakthrough texts that attract international visitors (Boston); or in Spain, *Don Quijote of La Mancha* (1603) as a literary route was first made tangible in 1780 with a detailed topographical surveyor map inspiring visitors to the Spanish plains like Washington Irving (1829), Alexandre Dumas (1861), and Hans Christian Andersen (1880), which galvanized into an innovative move to pass the Don Quijote Route Law (2007) complete with GPS coordinates (Madrid). However, there are more in other parts of the world as in Japan or South America. In fact, Basho’s literary route (1700) with its natural elements changed the style of Japanese Haiku, encouraging writers such as Gary Snyder, amongst others from around the world to follow in his footsteps, and Humboldt’s account of his Andes’ route in South America inspired Lewis & Clark, Darwin, and Muir to follow a similar path culminating in heritage routes and national park schemes to promote tourism to increase conservation through awareness. Public-private funding schemes alleviate the financial burdens on society to preserve this natural/cultural heritage in the form of land trusts, tax incentives, and/or memorial plaques increasing the possibility of sustainable tourism with local stakeholders actively participating in their “sense of belonging.” Economic investments in literary routes in natural settings have been initiated by worldwide government ministries of culture, recreation/tourism, environment, economy, and/or education, demonstrating commitments to the conservation of landscapes, which inspired landscapes and consequently are primed for tourism with benchmarking leaders in Canada, New Zealand, Spain, UK, and USA.

## 246 The Political Context of Tourist Trails Imagination and Representations

*Ryvka Barnard, New York University, USA and Rami K. Isaac, NHTV University of Applied Sciences, Netherlands*

While best known for its holy sites related to the early history and legends of the monotheistic religions, Palestine/Israel is also home to a number of hiking trails, appealing to local and international hikers and backpackers. All of them have been founded or formalized in the past two decades, and each of them appeals to a particular audience. While none of the trails present themselves in explicitly political terms, the trail proliferation came about at a particular political historical moment, and the various outcomes in the following years very much reflect local politics. As such, while the trails attempt to adhere to ideas of the “natural world” rather than political, the ways that local politics have determined (or undermined) their success attests to the fragile construction of “natural” and “historical” sites in Palestine/Israel. The tales of the trails then, point to a larger set of issues in the production of tourism in the holy land.

In this paper, we will focus on four different trails in Palestine/Israel: The Jesus Trail, Abraham’s Path, the Nativity Trail, and the Gospel Trail. We will first examine each trail separately: its sponsors, history, and the language used by its creators to describe the project and to attract potential users. We will look at the trails beside each other; where do they overlap, physically and discursively, and what can these overlaps and diversions tell us about the political context in which these trail projects are situated. Specifically, we will see how the decisions about the paths of the trails, and the representation of their history, follows closely the political inclusions and omissions typical of other forms of tourism in the country as well.

An illustrative example comes from the recently inaugurated Gospel Trail, developed by the Israeli Ministry of Tourism, which attempts to appeal to the same audience as an earlier independent project, the Jesus Trail. Both claim to be based on the routes traveled by Jesus and his disciples, and while both carefully avoid directly claiming to be the actual path, even while using language that suggests that they may be. In some spots the trails overlap significantly. When the Gospel Trail project was announced, however, the initiators of the Jesus Trail responded with frustration, pointing out that the major difference was that the Gospel Trail circumvents Palestinian towns, presumably so that hikers will not encounter Palestinians in their path. While the Jesus Trail specifically designed “encounter points” between hikers and the native Palestinian population, the Gospel Trail precludes that possibility, though the hiker would only know about this omission if s/he already had the knowledge of the area and the route.

Thus, it is only through the clash between the paths that the questions arise about how the path is mapped and designed. One could understand this as standard competition between tourism agencies, but a closer look shows that the issues at stake are much larger than competition for business, and point to larger questions of inequality in resource allocation for tourism development and more general issues representation between Israeli Jews and Palestinians. As many scholars have demonstrated before, representations of history and heritage for tourists often expose larger struggles of representation and politics between these two communities.

## 247 La Ruta de la Poesía.

*Katrina Sanguinetti Tachibana, Universidad de Playa Ancha, Chili.*

Gabriela Mistral, Pablo Neruda, Rubén Darío, Gonzalo Rojas, Vicente Huidobro, Nicanor Parra, Jorge Tellier, Carlos Pezoa Veliz, Juan Guzmán Cruchaga. Nuestros laureados poetas y poetisa, tuvieron un territorio común que resaltaron con su pluma  
Desde la Cordillera Gabriela canta:

“Yo he visto, yo he visto  
Mi monte Aconcagua  
Me dura para siempre  
Su loca llamarada”

Pablo desde un balcón al Pacífico entona:  
“Te declaro mi amor Valparaíso”.

La Región de Valparaíso, es diversa en patrimonio cultural y natural, en sus 38 comunas, se encuentran dos Patrimonios de la Humanidad, Isla de Pascua y Valparaíso, dos Reservas de la Biosferas La Campana –Peñuelas y El Archipiélago de Juan Fernández. Cuenta además con un importante Patrimonio marítimo portuario, vino con D.O. Se ha fortalecido además una oferta de turismo rural reflejo de nuestras tradiciones vivas, que sin duda apunta a la comprensión del desarrollo de las personas y comunidades como objeto del desarrollo turístico.

La experiencia permite afirmar sin temor a equivocarse que una estrategia de elaboración de circuitos temáticos permite también una mayor oferta de productos turísticos, además de propender a la descentralización logrando como efecto una mayor motivación de los agentes de producción local que habitan el territorio ,por la conservación del patrimonio ,por participar en la planificación del mismo promoviendo la prosperidad local a través de la integración de sus miembros al encadenamiento productivo turístico .

¿Cuál es la columna vertebral de nuestro territorio? ¿Como se aborda la promoción de un lugar tan diverso sin expresar obviedades y despertar el legítimo interés del viajero/a por vivir una experiencia integral que va del conocer al sentir o del sentir al conocer?

Sin duda La poesía, que se impregnó en los lugares, en las comunidades esté llamada a unificar el mensaje de un espacio con patrimonios tangibles e inmateriales únicos y excepcionales.

Un esfuerzo por integrar a la experiencia del viajero el sentir poético, es el emprendido por el litoral sur de la región de Valparaíso, llamado “Litoral de los Poetas “.

La articulación de los agentes de producción local de este litoral, han permitido desarrollar una oferta turística relacionada con la poesía y sus vates.

Circuitos que integran atractivos y servicios con contenido poético a través de la gastronomía ha sido uno de los esfuerzos exitosos en esta construcción. La guía gastronómica Nerudiana recoge esta propuesta, donde la red de restaurantes del litoral ofrece un plato al estilo del Poeta orientados en su oportunidad por “Chez Camilo”, cocinero de Neruda. La creación artística y artesanal , enlazada con la oferta vitivinícola de calidad que ofrece la zona, permite tener los elementos de una experiencia integral de tradiciones, patrimonio y poesía.

La Ruta de la Poesía puede transformarse en un potente elemento movilizador de visitantes de Chile y de la Región de Valparaíso, si somos capaces de articular a los agentes de producción local y continuar con el esfuerzo de ligar territorio turísticos con guiones poéticos.

## **248 Cultural Routes and Landscape Architecture. Opportunities for sustainable development at the local level along the Lauretana pilgrimage route, Central Italy.**

*Chiara Serenelli, Universidad de Firenze, Italy*

Historical fluxes of people and cultures have played a great role in the process of configuration of the characters of entire regions. Such movements have often derived their spatial structures from the physical feature of the land that has shaped them together with historical events. It is the case of the Adriatic region of Central Italy, *Marche*, crisscrossed by one of the most important routes connecting Italy from west to east: the *Lauretana*. During history, it has taken different functions and meanings, including religious one, from which it derived its name as a Christian pilgrimage route to the Sanctuary of *Loreto*.

By first understanding the interactions between the route and the land at the regional level, my research aims at finding *how the route can become a means for landscape planning and design at the local level*. The concept of landscape which I'm referring to is that of the European Landscape Convention (Council of Europe, 2000) stating that it «means an area as perceived by people whose character is the result of the action and interaction of natural and/or human factors». In this definition perceptual and relational dimensions of landscape emerge.

As a network spread out over the land, the route becomes a systemic device to guide a process of landscape interpretation through the practice of *walking along the paths* and starting from their spatial organization. *Perception on the move* is what creates a narrative structure to "tell" ordinary landscapes, finding out and connecting tangible traces that historical journeys left on the ground. The route is a sort of *fil rouge* providing a thematic lens to read the landscape. According to several authors, walking is a practice rooted in human history providing a particular perceptual relation between humans and environment and a way to renew one's sense of human dwelling.

This process can help to set up the spatial relations among the components of the landscape whose values are recognized by people moving along the route. Its systemic dimension creates the conditions for implementing programs of sustainable development based on local resources. *Cultural Route* is one of the tools proposed by both the Council of Europe – as a trans-national cooperation project – and the ICOMOS, as a new category of cultural heritage conservation. Its capability to create conditions for local development into the framework of Landscape Architecture is studied here referring to those places in the mountainous landscapes of the Apennine range in Central Italy, which are linked to the pilgrimage along *Lauretana* route. They are frontier sites, where people have been living and travelling for millennia, that nowadays suffer from neglect mainly due to the contemporary dynamics of urbanization and economic globalization

## 249 The Great North Road: A Physical Testament to Great Expectations

*Siobhan Lavelle, Woodford, Australia*

The Great North Road was built by convict labour between 1826 and 1836 to link Sydney (NSW) with the Hunter Valley, a distance of some 240 kilometres. A key section of the Road was included in the eleven *Australian Convict Sites* which were inscribed on the World Heritage List in 2010 as pre-eminent examples of Australia's rich convict history.

'Great Roads' were planned to the north, west and south of Sydney, the Colonial capital of NSW. These roads were named after the 'Great Roads' of England, and were envisioned by ambitious Governors, engineers and surveyors as a means to build rural development and settlement, with agriculture and thriving, orderly villages.

Ironically, before it was even completed, some sources were already describing the Great North Road not as a premier public work, but as a grand folly. A new steam boat service established in 1832 provided reliable transport between Sydney and the Hunter Valley. Other alternative routes and roads developed through less hostile terrain, and parts of the Great North Road were superseded and abandoned as a key transport route.

This created a unique item of historic engineering heritage. The road is an extraordinary outdoor museum which clearly demonstrates the technology brought by the engineers and surveyors, and the skills acquired and fostered by the convicts in the gangs. The road is striking in its integrity. The abandoned historic Great North Road has drawn in and fascinated people since the opening decades of the twentieth century, in particular early amateur historians seeking to understand and reflect upon the 'progress' made by the new Nation from its inauspicious convict beginnings.

The Convict Trail Project was formed in 1990 by local people after the theft of stones from one of the convict-built structures. The Project's aims are 'to protect, restore, maintain and promote' the road, and it has successfully brought together local people, historical societies, local government councils in whose areas the road falls, and government bodies with an interest and responsibility in the conservation of the road. It has already succeeded in winning funding and support, in undertaking some restoration work, in collating existing and initiating further research.

Over time the Great North Road can be seen as a touchstone and a palimpsest. It is a place where the beliefs, ideology, cultural practice and behaviour of different of people intersect with the landscape. The road has a different appearance and meaning according to our reference point. For the Colonial people – the governors, the engineers and surveyors – the road could be inspired and ambitious; or disinterested and ineffective. For Aboriginal people the road would mean that their own routes and their lands were appropriated. The road would also provide opportunities for settlers and convicts who made up the labour force, to profit from new ventures and acquired skills. Most recently the Road has galvanised the communities of interest who value history, heritage and conservation.

## 251 Routes touristiques et itinéraires culturels, quels paysages?

*Sébastien Nageleisen, Université Bordeaux 3, France*

Les routes touristiques et les itinéraires culturels accentuent l'importance du déplacement et de ce qu'il implique au niveau paysager dans le domaine touristique. Parcourir ces itinéraires inscrit l'utilisateur hors de l'espace temps habituel et nécessite de changer de lieu, de regarder l'espace autrement. Sorti de son quotidien, l'individu est dans une posture exploratoire (de découverte à la fois géographique et sociale) qui change son rapport au monde... Ces linéaires permettent alors de faire une coupure avec les rythmes rapides caractéristiques du quotidien : le touriste ou le pèlerin découvre généralement les espaces parcourus avec lenteur et intérêt ce qui tranche du quotidien où la tendance est plutôt à l'efficacité du déplacement sans se soucier des espaces traversés. En offrant la possibilité de parcourir différemment l'espace, de manière plus renseignée et souvent plus lente, les routes touristiques et les itinéraires culturels introduisent un nouveau rapport au paysage plus proche de l'utilisateur, plus compréhensible, plus ouvert. Ils démontrent magistralement que la véritable offre de paysage n'est pas liée à un espace aréolaire, isotrope et statique mais qu'elle se déploie le plus souvent dans la pratique du déplacement, de l'itinérance (Griselin, Nageleisen, Ormaux, 2008).

Afin de mieux connaître l'offre paysagère de ces itinéraires, des milliers de photographies ont été prises systématiquement puis géoréférencées, renseignées et cartographiées. Nous proposons ainsi, pour cet article, au travers de plusieurs corpus photographiques (Saint Jacques de Compostelle, Via Alpina, route des vins en Alsace, etc.) d'évaluer le paysage en se plaçant dans la situation des utilisateurs potentiels de ces itinéraires. Nous montrons l'aspect original des variations paysagères qui rythment les routes touristiques et les itinéraires culturels, variations multiples qui rehaussent des espaces traversés parfois très ordinaires.

La présente publication ouvre quelques pistes sur les méthodes développées et surtout incite à une réflexion plus générale à propos des temporalités et de l'importance des paysages liés aux déplacements dans la vie quotidienne.



## 253 'Famous for Fun': culture and tourism in the Gold Coast's pleasure dome

*Susan Carson, Queensland University of Technology, Australia.*

In 2018 the City of the Gold Coast in south-east Queensland, Australia, will host the next Commonwealth Games. In one leap, the winning bid has changed the City. Quite apart from the boost to sporting infrastructure, there was an immediate flurry of proposals for strategies to ensure that visitors experience more of the Gold Coast than the famed sun and surf of the 30 kilometre stretch of sand and high-rise along the Pacific. An enhanced cultural experience is seen to be important: there are official messages of support for the regional arts industries and claims for the Gold Coast as an important narrative site. A local newspaper attempted to combine the historical touristic trajectories in the slogan 'Bright lights, precious memories, our Gold Coast is your tale of fantasy.'

The City of the Gold Coast, purpose-built as a pleasure-dome according to Australian writer Frank Moorhouse, is now facing questions as to how best to produce a cultural itinerary for the period of the Games and beyond. The longevity of the branding of Gold Coast as dependant on the four S's, 'sun, sand, surf and sex' makes delivering a cultural turn an interesting proposition. In this process, it is pertinent to consider how self-directed itineraries can offer the visitor an enriched cultural experience. It is also pertinent to consider how the City can build on the information gathered through this interactive engagement for future planning. Research into cultural tourism shows there is an increasing demand for more diverse and interactive experiences, a demand that is being met in part by the increasingly sophisticated virtual delivery systems via web or phone technology. In this paper I analyse the development of an e-literary route in Brisbane, the capital of Queensland, using iPhone technology, and then consider how one can build from this experience to include individual to community engagement, and vice versa, in relation to the City of the Gold Coast. The Brisbane experience is instructive: it is a city known for sport and outdoor activities and 'top down' efforts to recognize the active literary, visual and performance culture have had patchy success. And, like the Gold Coast, memories of a former place and time are foundational to contemporary narratives. Tourist imaginaries are a fundamental area of study that can provide rich accounts of the past for planning for the future.

## **256 Holocaust Roadscapes: Retracing the 'Death Marches' in Contemporary Europe**

*Tim Cole, University of Bristol, UK*

During the final year of the war, mass evacuations westwards from concentration camps on foot, brought the European road network into the orbit of Holocaust landscapes. The routes of these so-called 'death marches' that criss-crossed Europe have been followed by a wide variety of 'pilgrims,' ranging from Holocaust survivors retracing former journeys they made half a century before (oftentimes accompanied by family members, and in some cases, documentary filmmakers), through organized groups of Jews and Christians, to visual artists. The highly organised and purposeful nature of these journeys on foot along miles of seemingly very ordinary roads, marks this activity out as distinct from so-called 'Holocaust tourism' which tends to be centred on visiting fixed Holocaust landscapes of ghettos, camps and hiding places. In this paper I am interested in exploring the motivations and experiences of these road walkers as well as the multiple meanings given to the material and imaginative places encountered along the way. Through analysis of the journeys undertaken by a range of divergent groups and individuals during the 1990s and 2000s, the paper examines the ways in which the past history of these ordinary roads and their immediate hinterland is seen to pervade the present in and through material traces and 'ghostings.' How far is 'authenticity' – the walking along the 'actual route' – of importance to the meanings given by contemporary visitors? How do diverse visitors imagine and recount seeing, being in and walking through memorial roadscapes? What kinds of practices and rituals characterise the movement through the European landscape that walking these roads involves? Drawing on a wide range of sources – memoirs, oral histories, films, tourist guides, itineraries, blogs, maps and photographs - this paper asks what meanings are given to road-walking along 'death march' routes as an experience of history and act of memory. In particular, how far is there a shared – or widely diverging - sense among these different walkers of the transformative potential of following in others footsteps as they journey along Holocaust roadscapes ?

## **257 Village tour as an alternative rural tourism towards sustainable cultural landscape conservation in the surrounding of Borobudur World Heritage Site, Indonesia**

*Titin Fatimah, Kiyoko Kanki, Center for Architecture and Conservation, Indonesia*

Borobudur Temple, one of the world's biggest Buddhist temples built around 7<sup>th</sup> - 8<sup>th</sup> Century, is surrounded by the vast rural landscape of Kedu Plain, Central Java, Indonesia. The area neighboring the temple was developed into the Borobudur Tourism Park which was opened for public in 1983. Borobudur Temple was inscribed into the World Heritage List in 1991. Now it is a major tourist destination in Indonesia which attracts around 2.5 millions domestics and foreign visitors annually. During peak seasons, the temple attracts an average of 40.000 tourists per day.

In late 1997, economic crisis and political instability hit Indonesia and brought serious impacts on the lives of villagers in Kedu Plain. Economic difficulties forced these villagers to come to Borobudur Tourism Park and become street vendors selling souvenirs, foods, etc. The number of street vendors soared, crowding the park and resulting a high competition among them. Aggressive street vendors and excessive tourist numbers have caused uncomfortable atmosphere and bad impression on the Borobudur World Heritage Site.

On the other hand, there also exist local community movements to re-evaluate the village attractiveness. They think how to manage the concentration of tourists visiting the temple. To reduce the overcrowding of the temple, some local tourist guides took tourists to the surrounding villages. These activities are needed to be evaluated in regards to their possible role in village potentials vitalization as well as cultural landscape conservation. Therefore, we'd like to investigate whether such potential is real or not.

In the recent years, village tour activities have flourished in the area. Tourists visit villages around the temple by riding traditional horse-cart. Of 20 villages in Borobudur Sub-district, 10 villages have been engaged in rural tourism activities. In 2010 we found there were 9 main routes in those villages which can be classified into three types: a) single village visit, b) multiple villages visit, and c) temple visit. These tours usually visit home-based small industry, historic sites, good viewing spots to Borobudur Temple, etc.

Village tours were firstly initiated by local tourist guides in the 90s, but rural tourism activities started to prevail since 2003. This initiative is the result of collaboration between villagers, local NPOs and tourist guides. The rural tourism activity is in the form of exploring villages' potentials and locality. It is different from the so-far typical tourist activities of visiting only the Borobudur Temple and park. Hence, rural tourism here can be regarded as an alternative type of tourism conducted by villagers to promote their village potentials.

Rural tourism activities utilized village potentials which are also landscape elements, both tangible and intangible. Nourishing and maintaining those village potentials for rural tourism activities can be regarded as an effort to conserve the whole cultural landscape of the area.

## **258 The Pasar Ikan District: connecting the old and the new**

*Teguh Utomo Atmoko, University of Indonesia, Indonesia*

Pasar Ikan district is known as a tourist destination with objects include phinisi boats in the harbor and some old buildings dated back to the 17th century, in Jakarta. It is not suppose to be just that. There are more should be told since it is one of the most important place in the city. It was the city harbor and the place where the most precious goods were stored before sent to Europe during the colonial periods in the 17th and 18th centuries.

The paper is about the making of the master plan for Pasar Ikan District, then the northern part of the walled city of Batavia. Redeveloping the Pasar Ikan district in Jakarta was the assignment. However, as it was the place where the city began to exist, the proposal includes the reclamation and the reintroduction of the remaining city wall from the 17th century that many people forget its existence already.

The almost lost memories of old Batavia are to be reintroduced in the redevelopment of the district. Investigation include the reading of the old maps, books and articles about the area, and also the investigation to the existing condition of the area, not the least the stories told about how to use and enjoy the area prior to the present physical condition of the area, heritage buildings such as those that have been used for the Jakarta Maritime Museum that are located in the middle of the slums, and from some elderly and personal memory. There are layers of history and memories existed on the area, including that are still happening.

The proposal include the reopening the old harbor canal/ wharf for use and the reintroduction of the waterfront park, which both are also function as the foreground for the old city wall and the respond/ solution for mitigating the sea water flood during the high tide caused by the rising of the sea water level.

By reopening the harbor canal/ wharf, the old city wall will be exposed and can be appropriate more than today. At the same time, the canal will be utilized for berthing the Maritime Museum's boat collections and for waterway transportation route introduced that will connect the harbor and other places navigable in this part of the old city for the pleasure of the locals and the tourists.

## **260 Tras las huellas del ganado. Identificación de un camino de origen jesuítico-guaraní en la Banda Occidental del Río Uruguay.**

*Ronald David Isler Duprat, Universidad Nacional del Nordeste, Argentina*

Se expone en esta comunicación los resultados de una investigación desarrollada en el marco de la Secretaría General de Ciencia Técnica de la Universidad Nacional del Nordeste, de una Beca de la Asociación Universitaria Iberoamericana de Posgrado y del Doctorado en Gestión y Conservación del Patrimonio de las Universidades de Granada y La Habana<sup>8</sup>. La identificación de este camino se la realizó con los criterios dados en la Carta de Itinerarios Culturales [CIIC-ICOMOS], demostrando su autenticidad, su integridad y su potencialidad para continuar procesos de *patrimonialización*.

Esta categoría, de las recientes en el escenario del patrimonio cultural concebido por el ICOMOS-UNESCO, compromete empíricamente a los peregrinos -¿qué somos, sino eso?- como protagonistas de los flujos de comunicación espacio-temporales que han permitido configurar el presente (Martorell Carreño, 2001). Entenderlo así, como las capas decantadas en cada momento histórico, permite, desde la movilidad que siempre implica la comunicación, construir identidades y memorias desde otros paradigmas dinámicos.

Podemos aseverar que este camino se comienza a configurar producto de la experiencia que la Compañía de Jesús tuvo América. Permanencias tangibles e intangibles de las treinta reducciones son comprobables en Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Su complejo sistema, basado en la propiedad colectiva y la reciprocidad entre los individuos y comunidades, hizo que se desarrollara la actividad ganadera en las estancias de Yapeyú y La Cruz de manera tal que abastecían a los veintiocho pueblos restantes. Yerba mate y algodón, entre otros productos, volvían de la selva misionera en trueque. Si bien cada pueblo intentaba auto-sustentarse, se hacía necesario el traslado periódico de ganado. Se partía desde el sur con importantes tropillas de ganado (vacuno, equino, ovino) pasando por Santo Tomé y San Carlos, para llegar a Candelaria y subdividir en pequeñas partidas destinadas a cada reducción. El camino se consolidó a través de un sistema de capillas y puestos que facilitaba el desplazamiento y del que hasta hoy llegan vestigios.

Tras el Extrañamiento de la Orden (1768), se sufren vaivenes tanto por la administración de la Junta de Temporalidades, como por haber sido escenario y lugar de tránsito en el período independentista de las provincias del Río de la Plata. Ha sido crucial el asolamiento y destrucción de los luso-brasileños para la ruralización de su población. El camino resurge producto de la re-colonización de contingentes europeos que se asientan en estas cuatro reducciones, pero ahora ya formando parte de la jurisdicción de Corrientes. Durante la primer parte del XX se realizan relevamientos exhaustivos de este camino, recibiendo su eje principal, en varios de sus tramos, la denominación de Ruta Nacional N° 14.

---

<sup>8</sup> Este trabajo ha sido posible gracias a la Beca de Perfeccionamiento en la Investigación otorgado por la UNNE [2005-2007] y a la Beca Doctoral otorgada por la Asociación Universitaria Iberoamericana de Posgrado [desde 2009 y continúa]. Tuvo la dirección de los Dres. Alfredo Poenitz y Mariana Giordano [2005-2007] y continúa con la Dirección de la Dra. María Luisa Bellido Gant [desde 2009] y la Co-Dirección de la Dra. Mariana Giordano [desde 2011].

## 264 Proyecto. Vía Verde del Mariachi

Mónica Solórzano Gil, Universidad Jesuita de Guadalajara, México  
ITESO

Jalisco es uno de los 31 estados en México que conforman las entidades federativas. Todos cuentan con un vasto patrimonio industrial ferroviario a lo largo y ancho del país conformado por antiguas estaciones, casas, tanques, puentes e infraestructura para el ferrocarril que ha quedado obsoleta y en desuso. Este patrimonio ha sufrido en los últimos años un deterioro acelerado y preocupante que pone en riesgo su conservación y permanencia. El estado de Jalisco en particular, cuenta con ejemplos importantes de este patrimonio hoy en desuso y abandonado.

Con el criterio de la puesta en valor y conservación del patrimonio ferroviario, se desarrolló el proyecto de Vía Verde del Mariachi<sup>9</sup>, con la idea de recuperar la memoria de la ruta antigua del Ferrocarril a Chamela cuya construcción comenzó en 1917, cubriendo una distancia de 31 km. Esta ruta funcionó por 10 años aproximadamente y entre 1928 y 1929 se levantó la vía para vender los rieles como hierro viejo. La ruta original, aun existe a manera de caminos y veredas que atraviesan algunas parcelas de 4 ejidos de la región, en la que se involucra a tres municipios de Jalisco, cercanos a la Zona Metropolitana de Guadalajara.

Este proyecto recupera la idea de *vía verde* como en otros países, promoviendo el desarrollo turístico y económico de las regiones por donde existen rutas y patrimonio ferroviario, aprovechando vías de comunicación antiguas y generalmente en desuso para rehabilitarlas y adecuarlas con la infraestructura necesaria para su reutilización.

El mal estado de conservación y el desuso en el que se encuentran las estaciones ferroviarias en Jalisco, como la estación Santa Ana incluida en esta ruta, hace que sea urgente realizar acciones tendientes a su rescate y conservación. Por esto, la recuperación de la ruta ferroviaria construida originalmente hasta Cocula y hoy inexistente, se presenta como una oportunidad importante de realizar acciones concretas de conservación de la memoria histórica del ferrocarril así como su infraestructura, para beneficio de las comunidades por donde éste circulaba.

Este proyecto involucra la conservación del patrimonio cultural y natural mediante diversos proyectos estratégicos de adecuación y reforestación de los 31 km., la restauración de dos estaciones ferroviarias, el mejoramiento de la imagen urbana de dos poblaciones, la conservación y restauración de un acueducto y una ex hacienda azucarera para convertirla en hotel en donde predominan los cultivos de caña e importantes recursos hidrológicos.

Este proyecto se desarrolló en el ITESO<sup>10</sup>, dentro del Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano, en el marco de los Proyectos de Aplicación Profesional a cargo de la Dra. en Arq. Mónica Solórzano Gil. Comenzó en enero de 2010 y se ha desarrollado durante 7 periodos escolares hasta concretar el Plan Maestro. Este proyecto ha contado con la participación de alumnos de las Licenciaturas de Arquitectura, Ingeniería Civil, Diseño, Mercadotecnia, Derecho e Ingeniería Ambiental y Ciencias de la Comunicación, así como con el apoyo de diversos asesores de distintas especialidades.

---

<sup>9</sup> <http://viaverdemariachi.weebly.com>

<sup>10</sup> Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, Universidad Jesuita de Guadalajara, Jalisco México.

## **265 The Cross Bounder Routes and Paths of Migration: The Tangible Heritage and Cultural Memory in “Macau Roads”(Aomen Jie)**

*Vincent Wai-kit Ho, University of Macau, China*

This paper is a re-examination the cultural memory reflected by the tangible heritage in the “*Historic Centre of Macau*” which inscribed on the “*UNESCO World Heritage List*” (2005) in the context of the early history of tourism. As Macau is a tiny ex-Portuguese enclave in South China, many Chinese call it “Macau Roads”(Aomen Jie 澳門街) since it is just as small as a road only. With reference to some studies on globalization, this cultural history research project will focus on Macau’s unique status in the itineraries of foreign visitors from Europe, East Asia and the United States from mid-16th century to early 20th century. Macau was one of the major gateways for China to broaden its international horizons from the above period.

After a very brief but critical introduction of the history of cultural exchanges before the mid 16<sup>th</sup> century, the author will discuss Macau’s role in the light of Portuguese-Chinese relationship. The next section of the paper will start to analyze the importance of Macau in the famous trading route from Goa, via Malacca to Macau in the light of the Portuguese Oversea Empire which becomes a vital cultural memory for Macau history.

The paper will discuss on the role of Macau in the spreading of Christianity in the Far East. Italian Missionaries, like Matteo Ricci and Michele Ruggieri, who traveled to Japan linked up the Far East to the Vatican City, and Macau played a very important role for 81 years as it was the only diocese in the Far East. The Hispanic legacy to Macau like the presence of the Spaniards during its Hapsburg years from 1580 to 1640 created some of the Spanish influences to this Portuguese settlement in terms of Church building and the further development of the famous trading network between Macau, Manila, and Mexico. In the second half of the 19<sup>th</sup> century, the “paths of Migration” between Macau and the Latin American states was characterized as a destination of the coolies .

The next section of the paper will deal with the international travelers from South East Asia countries in the terms of the so-called “East Asian Mediterranean”. The concerned areas included Cochinchina (Vietnam), Siam (Thailand), Formosa (Taiwan), and the challenges from Dutch East Indian Company. Both the British presence as well as their Parsee, Jewish, Armenian , and the American changed the cultural ecology of the Pearl River Delta.

The long period of Macau’s openness to the world made it a cross boulder destiny to link up China to different cultures. After a series of studies of the Macau’s international relations with other countries, the investigator tries to observe the “long term” (*Longue duree*) development of Macau’s modernization and its influence to the changes of mentality (*mentalites*) of the local society.

## **266 Idée, méthode et l'expression dans les routes historiques: le cas de l'immigration dans le sud de Santa Catarina / Brésil**

*Luca, Virgínia Gomes de; Afonso, Sônia; Santiago, Alina Gonçalves Universidade Federal de Santa Catarina, Brésil*

Un sentier, la randonnée pédestre, est une activité humaine qui implique un déplacement temporaire de personnes ou de groupes de personnes à un autre endroit. Mais ce changement n'est pas seulement physique, c'est à travers la façon dont les transports individuels ont été un sensuellement la dimension historique du passé. Cette catégorie de patrimoine culturel est un concept nouveau dans la discipline de la conservation, mais suit l'histoire de l'humanité depuis ses débuts. Au Brésil, les assemblées des itinéraires d'appel historiques sont plus axés sur la période coloniale, la soi-disant «voies» comme la route Royale, le Chemin de la troupe, le Chemin de Commerce à Nova Iguacu, entre autres. Routes et chemins, se sont rendus à pied ou à dos de mulet ont contribué à l'histoire et la construction de l'identité de la nation et suscité l'intérêt et la curiosité aujourd'hui. Bien que la catégorie des itinéraires culturels ne reçoivent pas la protection des organismes de protection du patrimoine, la Constitution de 1988, à l'article 216, inclut dans sa définition des sites du patrimoine culturel de l'historique, naturel, artistique, archéologique, paléontologique, écologique ou scientifique. Bien que la voie d'être confondu avec la culture des paysages culturels, ait une catégorie spécifique du patrimoine culturel. Ce travail vise à étudier la manière de la mise en oeuvre des colonies de l'immigration dans l'État de Santa Catarina / Brésil, en particulier dans l'État méridional, en particulier concernant l'ouverture de routes qui relient la ferme et a permis la communication avec le monde extérieur. Cet article est structuré en trois points d'intérêt. Initialement, le paysage résultant comme idée, constitué d'éléments tangibles et intangibles, vu que les routes sont marquées par le paysage structuré dans alternance des zones d'occupation récentes et anciennes, les zones rurales et urbaines, vu à travers la combinaison de formes naturelles et culturelles vécues par ceux qui ils vivent et l'adopter. Dans une seconde étape, la méthode de l'évolution de certaines pistes, et les façons dont les routes sont transformées en signes d'une région à travers sa forte relation avec l'histoire et l'évolution. Les chemins de l'immigration dans les régions de Santa Catarina suivre la ligne de partage des eaux, à la forme du relief, connecte le patrimoine et ils sont aussi des chemins sinueux parce qu'ils intègrent à des pistes préexistant, résultant en traits qui représentent les entités géographiques. Enfin, nous tenterons d'identifier l'expression résultant de la nécessité d'ouvrir des routes pour la communication des propriétés fondamentales et de l'immigration en milieu rural et le flux de production. Nous concluons donc que le paysage peut être lié à une infrastructure, une région, une étude sur les gens et les paysages de routes, et comprendre l'action humaine sur le territoire est au coeur de l'interprétation des temps plus tard, que des mesures les sociétés ont vécu et vivent encore. Dans ce travail, les routes de l'immigration sont définies par des facteurs tels que les besoins humains et les traditions, formées à partir de traces d'animaux, les routes reliant les villages et autres formes de mouvement spontané.



## **267 Living in Memorable Places: A Multi-case Study of Five UNESCO World Heritage Sites**

*E. Wanda George, Mount Saint Vincent University, Halifax, Canada; Elizabeth Halpenny, University of Alberta, Canada; Alberto Martorell, Universidad de San Martín de Porres, Lima, Peru; Kristina Svets, Åbo Akademi University, Vasa, Finland*

Suggested Theme: Itineraries of Memory and Memorable Places

Without a doubt, the UNESCO initiative to recognize certain properties throughout the world as having outstanding universal values to all humankind has created a prestigious assemblage of memorable sites called UNESCO World Heritage. When elevated to this status, a site is inducted into an elite 'group' of sites located around the globe, which are considered so significant they are worthy of special protection and treatment. To be placed on such a list implies these chosen sites are remarkable and 'memorable' places. Collectively, these sites compose an itinerary of memorable places that are to be highlighted, recognized, publicized, and etched into the memories of present and future generations. With over 900 such sites today, an important question to be asked is, "What is it like to live in these special 'memorable' places?"

To address this question, in an initiative spearheaded by Dr. Wanda George in 2010 under the auspices of the World Heritage Tourism Research Network (WHTRN), five researchers - two in Canada, one in Finland and two in Peru – all from different academic disciplines, embarked on a collaborative multi-case research project that would examine and compare the attitudes and perceptions of local residents living within and adjacent to some of these memorable places. The project involves replicating a survey study, first piloted by George in 2006 in Old Town Lunenburg, Nova Scotia, Canada, at five other UNESCO World Heritage sites: Dinosaur Provincial Park, Alberta, Canada; Arequipa, Peru; Cusco, Peru, and the transboundary sites of Kvarken Archipelago, Finland and the High Coast, Sweden.

The goal of the project is to examine the relationships between WH designation and tourism development at each of the sites by assessing residents' perceptions about how these two dynamics affect their communities. Two specific objectives are: 1) to determine the commonalities and differences, from an international perspective, of local residents' attitudes and perceptions of tourism-related impacts and outcomes at sites with WHS status, and 2) to refine a scientific framework that could systematically be applied in future investigations to build upon our understandings about the relationships between WHS status and tourism development.

Collectively, these five comparative case studies are anticipated to produce a significant research contribution towards advancing a larger research agenda to study UNESCO World Heritage sites. Specifically, this particular collection of studies will provide a local perspective regarding WHS status and related-tourism. This paper will discuss various aspects of the project, including the collaboration process, methodologies used, cross-cultural issues and challenges, local challenges, and some initial observations and reflections.

## **269 The Appian Way in Lebanon: The Need for its Documentation, Conservation and Management**

*Joyce Azzam, Getty Conservation Institute, USA*

Creating a clear plan is essential to guide conservation and management of historic routes so their deterioration and damage can be prevented or reduced, cultural value can be maintained, and utilization can be effectively organized through scientific lines. Planning for conservation and management can enable cultural and historic trails to continue to serve society, and connect them to their history. This paper discusses the need for the identification and protection of remains of the Eastern Appian Way from Brindisi to Damascus, and focuses specifically on the Lebanese section.

The Appian Way (Latin and Italian: Via Appia) was one of the earliest and most strategically important roads of the ancient Roman republic. In the Italian section, the route connected Rome to Brindisi, in the Puglia Region of southern Italy. From Brindisi, through its maritime and terrestrial sections, the Appian Way continued to the east, finally arriving at the Phoenician territory: the current regions of Lebanon, Cyprus and Crete.

The Phoenicians, with their familiarity with the sea and trading, played an important role in extending a large section of this road, including incorporating an existing ancient route that connected Damascus to the Mediterranean Sea. With the dominion of Rome over the whole Mediterranean, all the ancient routes presumed a homogeneous infrastructure.

In Lebanon, the route starts in the west from the old Phoenician port of Byblos on the Mediterranean coast, and then runs east crossing the Bekaa Valley, continuing on to Baalbek. The route ultimately follows east across Lebanon's border with Syria to Damascus, the most active urban center in the region at the beginning of the second millennium BC.

In the 1980's three sites of the East Appian Way "Byblos, Baalbek and Anjar", were individually identified by UNESCO as World Heritage sites. But, there are many more sites to be found and documented which are also a part of the route. The East Appian Way has not been identified or designated as a National Historic Route and most Lebanese citizens are unaware of the existence of such a trail.

The threat of degradation and physical destruction of the East Appian Way calls attention to the need for its identification and protection. Hence, it is important to develop a shared vision with a clear plan for its documentation, conservation and management, while would help restore the bond between the East and the West. It will also give an opportunity for the future generations to experience the east section of the Appian Way and reconnect to their past.

## **270 The Archaeology of Movement: Remembering Tomorrow in a First Nations Landscape**

*Erin Gibson, University of Northern British Columbia, Canada*

Routes of interaction – roads and paths - are not the products of human interaction but instead are involved in how humans come to understand their surroundings and their position in the world – their social landscape. Roads and paths are not static entities but are instead in a constant state of flux as those who construct, use and maintain them change. This paper addresses the link between routes of interaction and the negotiation of identity. I draw on current archaeological fieldwork among the Stl'atl'imx First Nation of British Columbia where a route best known for its colonial past (the 1858 Harrison-Lillooet Gold Rush route) is helping them regain a connection with the land; their past, present and future.

## **271 On Soles and Stomachs: Tourists, Terrorists and others, walking Nepal's trails during the Maoist Insurgency (1996-2006).**

*Sharon Hepburn, Trent University, Canada*

No motorable road led into Nepal until the 1950s, and today Nepal still has less than 2000 km of roads for the use of 28 million people. Nepalis and visitors alike travel the country on ubiquitous trails crossing rice terraces and dusty plains, edging tumultuous rivers, and ascending and descending the spines and valleys of the Himalayan mountain range. These trails, and the beauty of the land, combined with the rustic lifestyles of Nepalis (practically guaranteed by the absence of roads) have earned Nepal her reputation as a “trekkers’ paradise”.

Not building a road into Nepal was part of the deliberate isolationist policy of the Rana family, rulers from 1846 to 1953. The Ranas treated Nepal as a vast feudal estate, extracting wealth and labour from the citizenry while instituting no counterpart to the development efforts of surrounding countries. Despite attempts at reform and change since the decline of the Ranas, by 1996 Nepal was ripe for the civil war between the Communist Party of Nepal (Maoist), and the Royal Nepal Army. For a decade war swept the country spreading fear, but also spreading hope. In the decade-long war, the army soldiers, many city-born and raised, were little match for the Maoist cadres, who were more often raised in the ways of mountain and forest. The Maoists were well prepared to wage guerilla warfare and travel swiftly, undetected, along the trails the feet of their ancestors had worn into the landscape.

The escalation of war—this trouble in the trekkers’ paradise--spread fear, not hope, to many potential tourists. Although tourist numbers plummeted, some still came to walk the trails, sharing them (often unknowingly) with the warring parties and unaligned citizens. Researcher numbers plummeted too, but some still came, this one (myself, an anthropologist) for 4 journeys of one month, to study tourism, and civilian life, during the civil war.

This paper is about the people whose feet walked the trails of Nepal during the war: tourists, Maoists, army soldiers, and non-aligned Nepalis. And it is about the intertwining and juxtaposition of their itineraries, the places and directions their feet moved in, and it is about the juxtaposition of their reasons for moving those feet at all. And further, it does so considering the idiom through which hill Nepalis often talk about many things in their hard-earned lives, the idiom of eating, of consuming and being consumed, whether talking of food, work, suffering, misfortune or joy.

This paper is, then, quite literally, about various feet sharing the trails of Nepal, and the food that propels them, which also provides (for the Nepalis) the imagery of that experience. It is, then, about Soles and Stomachs. Moving my account from the head of the walker--and their gaze—down into the lower parts of the body, through which they directly touch landscape, and fuel their journey, I give an account of the variously embodied experiences of people with their feet on common ground.

## 272 Le rôle du secteur privé dans le développement des itinéraires berbères en Tunisie

*Maxime Weigert Équipe interdisciplinaire de Recherches sur le Tourisme, (EIREST), France*

L'espace touristique tunisien est un espace touristique occupé (M. Berriane), c'est-à-dire un espace structuré essentiellement par une offre de tourisme de séjour (hôtels et stations balnéaires). A la différence du Maroc, dont l'espace touristique est également parcouru, du fait de l'importance du tourisme de circuit (le circuit des anciennes capitales impériales notamment), la Tunisie n'a pas mis en valeur d'itinéraires touristiques sur son territoire. Le très fort niveau de littoralisation de l'activité (plus de 90%) est un indice de cette lacune. Malgré l'existence d'importantes ressources culturelles et naturelles dans les zones intérieures, l'arrière-pays tunisien demeure un vide touristique, au sein duquel aucun aménagement n'est propice à la mise en place de circuits touristiques. Ce défaut d'exploitation est préjudiciable pour le pays, car il limite les performances du secteur touristique (manque de diversification, saisonnalité marquée, image de la destination, etc.). En outre, en privant les régions intérieures de l'une des principales opportunités de développement qui se présentent à elles, il contribue à entretenir les inégalités de développement du territoire, dont on sait la place qu'elles occupent dans la genèse de la « révolution des Jasmins ». La mise en tourisme des régions intérieures constitue l'un des principaux enjeux du développement touristique de la Tunisie démocratique. Ce projet, qui implique la promotion d'un tourisme itinérant permettant d'irriguer l'arrière-pays en flux touristiques, nécessite l'aménagement des zones intérieures et la valorisation de leurs atouts culturels et naturels. Pour y parvenir, le rôle de l'Etat tunisien est primordial (pour l'aménagement), mais comme l'a montré l'exemple du Maroc, où ce sont les tour-opérateurs qui ont « produit » les itinéraires touristiques, tout aussi capital est le relais du secteur privé.

Cet article s'intéressera donc au rôle du secteur privé dans le développement des itinéraires touristiques tunisiens. L'étude de cas portera sur la mise en tourisme du « triangle berbère », que forment, dans la plaine d'Enfidha, les villages de Zriba Alia, de Jeradou et de Takrouna. Ces « villages perchés » d'origine berbère, qui constituent le patrimoine architectural berbère de la Tunisie, font depuis quelques années l'objet d'une mise en tourisme, à travers la mise en place, par les tour-opérateurs étrangers, de circuits culturels au départ des proches pôles balnéaires (Hammamet et Sousse notamment). L'apparition d'un tourisme itinérant et le regain d'activité inespéré qu'il engendre dans cette zone rurale n'ont pas seulement pour effet de revitaliser les villages qui en bénéficient. Bien plus, l'essor de ce tourisme de circuit contribue à revaloriser l'identité berbère de leurs habitants, au fur et à mesure que se mettent en œuvre les projets d'aménagements de ces villages et les projets de réhabilitation du patrimoine bâti.

Fondé sur des entretiens avec les tour-opérateurs exploitant le circuit du « triangle berbère », les agences réceptives qui le mettent en place et les autorités villageoises de Zriba, Jeradou et Takrouna, cet article montrera en quoi la commercialisation du circuit et les retombées monétaires qu'elle implique pour les villages favorise la réhabilitation et la préservation d'un patrimoine tunisien laissé à l'abandon, ainsi que le développement humain dans les zones rurales qui hébergent les trois sites. Cette étude montrera ainsi comment le secteur privé du tourisme peut contribuer, en restant dans la perspective d'une rentabilité économique, au développement socio-économique de l'arrière-pays tunisien.

## 275 Et si Brasilia m'était racontée ?

*Oliveira Yara Regina, Universidade Catolica de Brasilia, Brasilia*

La proposition de cet article a pour objectif de traiter le tourisme, du point de vu de la marche à pieds et des liaisons douces, à Brasilia - ville classé patrimoine culturel de l'humanité par l'Unesco.

Les défis a relever sont ceux du tourisme durable d'un patrimoine contemporain et d'une ville qui a été conçu pendant la période du « plein boom de l'industrie automobiles ».

Le projet de Brasilia conçu par Lúcio Costa, est fondée sur quatre échelles, des idées au départ abstraites qui peu à peu deviennent un concept et une réalité: l'échelle *résidentielle* ou quotidienne et l'échelle *monumentale*, où l'homme acquière la dimension collective expression urbaine de ce nouveau concept de noblesse. L'échelle *grégaire* où les dimensions de l'espace sont délibérément réduites et concentrés pour favoriser le groupement le rassemblement. La quatrième est l'échelle *bucolique* ; dans les lieux ouverts destinés aux fins de semaines lacustres ou champêtres, L. Costa - 1961<sup>11</sup>.

L'intervention de l'échelle bucolique se fait aussi dans le rythme et l'harmonie des espaces urbains, en comportant le passage, sans transition, du bâti au non bâti, et au lieu des murailles, la ville se dotée des espaces libres arborés<sup>12</sup>.

Le deux approches ; le premier celui de la voiture oriente les déplacements, surtout automobile, et le deuxième, celui du bucolique lorsqu'il est transformés en réalité urbaine donne lieux a des flâneries. Ces dernières ont inspirés nombreux poètes ; depuis Clarice Lispector jusqu'aux jeunes groupes de poètes de « Brasilia Poetica ». D'où l'imaginaire des ses écrivains ont parcour des lieux symboliques de la ville. Ainsi, il est possible aujourd'hui définir des sentiers qui dessinent la ville par cet approche. Itinéraires touristique jusqu'à présent jamais exploités. Cette démarche sera épaissir par un autre thème qui nous semble porteur du tourisme contemporain et qui nous permet de sortir des sentiers battus des cartes postales ; est celui de la ville avec ses contradictions, traitée par les sociologues et anthropologues tel que Aldo Paviani, Cristovão Buarque parmi d'autres. Ce thème fait actuellement, l'objet d'une recherche, par un collectif d'enseignants au sein de l'Université Catholique de Brasilia, dont l'auteur de ce texte est la coordinatrice.

La recherche soulève le débat sur comme Brasilia, en tant que patrimoine peut promouvoir la durabilité et la justice social en favorisant l'accès de la population plus modeste l'opportunité de profiter de la production et de la connaissance d'une ville qui leur est propre, Brasilia vue et ressenti par l'homme du quotidien.

Fondé sur la démarche évoqué par Edgar Morin sur la complexité, l'article comportera deux parties : la première où sont présentés les fondements théoriques employés dans la démarche du groupe de recherche du département d'Architecture et Urbanisme de l'Université Catholique de Brasilia, et la deuxième qui sera illustrés par des cartes avec des textes qui présenteront les faiblesses et les potentialités touristiques des lieux avec des propositions d'itinéraires possible d'être parcouru à pieds ou par les circulations douces.

---

<sup>11</sup> - Lucio Costa, entrevista a Cláudius Ceccon, Jornal do Brasil, 8 de novembro 1961.

<sup>12</sup> COSTA, Lucio. Brasília revisitada. Casa de Lucio Costa.

## **276 The Road to Masada | Framing the Epic Route**

*Ariel Gratch, Louisiana State University, USA*

It began in the late 1800's, with bands of archaeologists roaming the Judean desert, climbing mountains and scavenging through caves, bibles and Roman histories in hand. They sought ancient biblical relics, totems that would better tell the story of the past. Today, driving south on The Dead Sea Highway in Israel and Palestine, visitors stop at the sites discovered by these archaeologists. From the caves at Qumran where the Dead Sea Scrolls were discovered, tourists make their way to the oasis at Ein Gedi and Wadi David, where King David hid from his enemies. Travelers then head further south, finally arriving at Masada, the mountain fortress where, at the end of the first Jewish-Roman War, nearly a thousand Jewish rebels chose to take their own lives rather than be captured by the Romans. It is also on Masada, many argue, that the modern state of Israel was built.

After archaeologists discovered Masada in the 19th century, young Jewish men and women who had immigrated to Palestine started making treks through the desert to climb to the top of the fortress. They looked to the mountain as a new beginning, and as more and more travelers made the trip through the desert they began to take up the cry, "Masada shall not fall again!" In the pre-state years, Masada was one of the primary symbols that these young Jews used to justify Palestine as their home.

Since the establishment of the state of Israel, Masada's symbolic role has faded for many Israeli citizens. For tourists, however, Masada is a must see, attracting almost a million visitors every year. Generally, people visit Masada for one of four reasons: to walk in the footsteps of those who have gone before them, to hear the story of Masada, to take in the striking landscape, or to see the well preserved Roman and Jewish artifacts. During the course of my fieldwork at Masada, in the summer of 2010, I encountered a church group from Community Chapel in Greenville, South Carolina, who traveled to Masada for all of these reasons. As a tour group that was typical in many ways and atypical in others, the Community Chapel group is an exemplary case study that shows how Masada is marketed through popular culture and how tourists discover and create meaning within the structure they're given.

While Israel is no longer as concerned with its citizens feeling particularly attached to Masada, the country does seem to have an interest in visitors feeling connected to the site. Focusing on Community Chapel's trip to Masada, this paper explores how Masada becomes meaningful for those who visit, and the possible ramifications those meanings have for the tourists, the country, and the site itself.

## **279 Literary routes – walking through literary landscapes: case studies of literary tourism itineraries in SW England**

*Tim Middleton, Bath Spa University, UK*

This paper examines the complex interplay between real and imagined places in the visitor experience of official and self-guided routes for literary heritage tourism in SW England. It offers reflections on the ways that tourism and heritage organisations have deployed self-guided walking tours as a basis for literary heritage tourism and provides case studies of two recent developments of such routes in SW England. The paper seeks to interrogate the ways in which the itineraries proposed by heritage tourism organisations map onto visitors' expectations and experience. It draws on an ethnographic approach - including participant observation, work with focus groups, and questionnaire data - to explore what it means to 'pass through' a landscape that the visitor sees and has already engaged with imaginatively through a writer's work.

The case studies will examine:

- The user experience of a tourist footpath related to the literary heritage of the Romantic poet Samuel Taylor Coleridge - <http://www.coleridgeway.co.uk>
- The collaboration between Dorset County Council and the National Trust to designate parts of Dorset 'Hardy Country' and the ways in which the two are working to create touristic itineraries. <http://www.nationaltrust.org.uk/hardy-country>

I am interested in the extent to which the literary heritage aspect of these itineraries is merely a convenient occasion for a touristic experience and will explore some of the tensions in the way these routes are 'developed, maintained, deviated from, contested, imagined, remembered, travelled and experienced by, and for', literary and more general tourists (call for papers, 'Tourism, Roads and Cultural Itineraries').<sup>13</sup>

This paper also draws on my work for SW Tourism's Steering Group on the Sustainable Rural Tourism Investment programme funded under The Rural Development Programme for England in 2009-10 and current fieldwork projects undertaken with support from the National Trust

---

<sup>13</sup> [http://quebecunitwin.ggr.ulaval.ca/?page\\_id=230&lang=en](http://quebecunitwin.ggr.ulaval.ca/?page_id=230&lang=en)



## 280 Le Tourisme Durable : une opportunité de développement pacifique? Le cas de la route de la soie.

*Olivier Saissi, Université du Sud Toulon-Var, France*

La préhistoire, si obscure soit-elle dans les imaginaires, semble avoir donné naissance, en sa période paléolithique, à des échanges commerciaux entre l'Europe et l'Asie connus sous la dénomination de Route du Jade<sup>14</sup>, dont des vestiges peuvent être vus au musée de la Route de la Soie situé à Jiuquan.

Les premières chroniques<sup>15</sup> chinoises attestent de l'institution de voies commerciales, fréquemment empruntées, au terme du II<sup>ème</sup> siècle avant l'ère chrétienne. Au XIX<sup>ème</sup>, le géographe allemand Richtoffen leur confèrera l'appellation communément admise de Route de la Soie<sup>16</sup>.

Jusqu'au XV<sup>ème</sup> Siècle de l'ère chrétienne, la Route de la Soie connaît une intense activité. A l'échange de biens marchands comme les étoffes, les pierres précieuses ou encore l'ambre, se mêlent des influences culturelles, culturelles ou encore technologiques. C'est ainsi que les religions du livre s'implantent en Chine ou bien encore que la poudre à canon, la boussole et l'imprimerie arrivent en occident. Les itinéraires empruntés sont longs et difficiles. L'ensemble du parcours s'effectue en 7 ou 8 années. De Nombreuses étapes sont instituées pour limiter le trajet des commerçants. C'est ainsi que des villes ou des caravansérails comme Urumqi, Koutcha ou bien encore Pamir et Samarkand s'inscrivent comme les piliers oniriques d'une mémoire qui s'enfuit.

La présence d'un nombre croissant de voleurs qui attaquent les caravanes et les progrès en matière de navigation maritime sonnent le glas de l'activité économique de la Route de la Soie. Telle une flamme faiblissant sous l'action d'un vent contraire, la Route de la Soie s'éteint laissant aux monuments et aux paysages le soin d'être des témoins silencieux d'un passé qui fût faste.

Aujourd'hui les vestiges de la Route de la Soie s'étalent de la Turquie à la Chine en passant par la Géorgie, l'Arménie, l'Iran, le Turkménistan, l'Ouzbékistan, l'Afghanistan, le Kirghizstan, et le Tadjikistan.

Nombreux sont ces Etats qui, au XX<sup>ème</sup> siècle, inscrivent leur nom au panthéon des luttes armées, des tensions sociales ou encore des difficultés économiques. En ces circonstances, il paraît légitime de s'interroger sur la pertinence d'un recours au tourisme durable comme facteur de développement économique et vecteur de paix.

---

<sup>14</sup> Cf Christian Grataloup, *L'Atlas des migrations. Les routes de l'humanité*, hors-série *Le Monde/La Vie*, décembre 2008

<sup>15</sup> Cf. F. Bellec, *Marchands au long cours*, Editions du Chêne-Hachette, Paris 2003

<sup>16</sup> Cf. F. Von Richthofen *Über den Seeverkehr nach und von China im Altertum und Mittelalter. Verhandlungen der Gesellschaft für Erdkunde zu, Berlin 1876*, pp. 86- 97.

## **281 En busca del camino de San Sebastián, Chile**

*Hugo Capellà Miternique, Universidad de Concepción, Chile*

La búsqueda del camino del Bío-Bío, en el Sur de Chile nos permitirá evidenciar, más allá del caso de estudio concreto, las dimensiones territoriales del concepto camino, tanto espacialmente, a partir de las marcas y testimonios, como temporalmente, gracias a la pervivencia del 20 de enero, como fecha de la peregrinación de San Sebastián.

El camino es la primera huella en la construcción de un territorio, así como su última sombra. En el presente caso de estudio, vamos a comprender como gracias a la búsqueda de un camino perdido, se puede recuperar una cosmovisión territorial, largamente olvidada. Tras la idea de la consideración del río Bío-Bío, como una frontera histórica desde la época colonial e impuesta posteriormente en el imaginario nacional chileno, se ha solapado una vía de comunicación que ha marcado el territorio regional, durante milenios.

La pervivencia de una peregrinación católica enlazada con San Sebastián, se ha convertido en el testimonio sobre el cual se ha podido restablecer la cosmovisión de un territorio y de un camino que yacían a la sombra de la frontera.

Más allá del caso concreto, el presente estudio ahonda en la dimensión teórica del camino, entendido como eje de la cosmovisión y conjunción de la dimensión espacial y temporal. El camino banal trasciende más allá de la vialidad funcional en una esfera iniciática y de orden cósmica.

## 283 La *Via Recta* de Damas Quand une rue devient une identité

Jack Keilo, Université Paris-Sorbonne (Paris IV), France

La *Via Recta*, « la rue nommée la Droite » à Damas, figure parmi les plus anciennes voies dans le monde. Elle est intrinsèquement liée à l'histoire de la conversion de Paul de Tarse, selon les Actes des Apôtres (9 : 11-13). Cette rue fait partie, et constitue l'achèvement physique et spirituel, du « chemin de Damas ». En dépit de la longue histoire et des transformations que la ville de Damas a subies, elle a conservé comme colonne vertébrale la *Via Recta*, qui à son tour a toujours été présente dans la configuration spatiale et l'identité spirituelle de la communauté chrétienne de la ville.

Cette communication vise à démontrer l'importance de la *Via Recta* dans la construction de l'identité de la communauté chrétienne de Damas, en suivant une approche géohistorique de la question. La première étude de cas consiste à une analyse de la localisation géographique des lieux de culte et de pèlerinage, et des lieux diocésains chrétiens à travers les siècles et jusqu'à présent. Elle montre l'importance de la *Via Recta* en tant que l'artère spatiale de la vie de la communauté chrétienne damascène. Malgré les transformations spatiales et sociales subies par cette communauté, cette étude révèle qu'il était toujours capital de conserver son existence autour de la *Via Recta*, qui en est le « témoin physique » de la continuité depuis le premier siècle EC. Pendant les siècles, la communauté a perdu plusieurs repères spatiaux à Damas, dont l'ancienne cathédrale préislamique [actuelle Mosquée Omeyyade], pourtant sa présence autour de la *Via Recta* lui était plus importante et plus consistante.

Cette persistance a pris de nouvelles dimensions avec le pèlerinage de Jean-Paul II à Damas en 2001. Le « chemin de saint Paul » entrepris par le pape affirme, pour les chrétiens de Damas, l'importance de la *Via Recta* comme lieu physique d'une « révélation divine » du christianisme, selon les mots du Pontife. Dans une deuxième étude de cas, le chemin et les discours du pèlerinage damascène de Jean-Paul II sont analysés spatialement, afin de montrer de nouveau la centralité de la *Via Recta* dans la vie de la communauté chrétienne locale et sa centralité dans la présente image donnée à Damas par les Eglises chrétiennes. Cette centralité est assurée par des nouveaux aménagements autour de la *Via Recta* (autoroutes et restaurants/hôtels) qui font qu'elle fait partie du circuit immanquable des touristes à Damas.

Nous pouvons conclure que la persévérance de la configuration spatiale de la communauté chrétienne autour de la *Via Recta* est intrinsèque à son identité spatiale. La *Via Recta* est devenue la première destination des pèlerinages religieux chrétiens ainsi qu'un haut lieu de tourisme en Syrie. Nous pouvons argumenter que les chrétiens damascènes ont toujours insisté de conserver leur présence ici, en mettant l'accent sur l'importance symbolique de la *Via Recta* comme un témoignage d'une « présence réelle », biblique et doctrinale, du christianisme à Damas.

## **291 L'expérience de la promenade dans les espaces du quotidien : une lecture des hauts lieux patrimoniaux**

*Sylvie Miaux, Université du Québec à Trois-Rivières, Canada*

La promenade porteuse de conversation philosophique a tour à tour laissé place au jeu de séduction dans les jardins secrets de la Renaissance italienne pour se développer par la suite parmi les gens de la Cour dans les jardins, les parcs (sous Louis XIV) puis le long des grands boulevards. En France, la promenade se développe à Paris sur les grands boulevards haussmanniens et dans la plupart des villes européennes comme en Italie (à Padoue, Gênes, Venise, Parme, Vérone, Palerme...) au cours du dernier quart du XVIII<sup>ème</sup> où des promenades seront ouvertes pour le plaisir des habitants qui s'y retrouveront à la fin de la journée, véritables lieux de rendez-vous. La promenade italienne (*passaggiata*) est le lieu des échanges et des rencontres, certains parlent même de rituel (Gruet, 2006, 178) tellement les comportements sont codés. Petit à petit on assiste au développement des promenades publiques (Paquot, 2006, 81), à tel point que le terme « promenade » ne se limite pas à la seule action de marcher, se promener mais également fait référence à un lieu aménagé pour se promener. Alors que la promenade urbaine comme lieu de sociabilités se développait en Europe, la figure du flâneur, solitaire apparaissait. Le flâneur propose une nouvelle forme de promenade « sans hâte, au hasard, en s'abandonnant à l'impression et au spectacle du moment. À travers la promenade ce sont des lieux, des éléments patrimoniaux plus ou moins remarquables qui se donnent à voir. Qu'en est-il des parcours quotidiens qui parfois prennent la forme de promenade dans les quartiers de résidence? Au rythme des pas du citadin quelle lecture peut-on faire de hauts lieux patrimoniaux comme la Sagrada Familia, la Rambla (Barcelone), le boulevard des Pyrénées (Pau) ou le fleuve Saint-Laurent (Montréal)? C'est à travers une approche méthodologique fondée sur le paradigme de la mobilité (Sheller et Urry, 2006) que nous avons choisi de travailler à partir des méthodes mobiles (Leslay, 2011) et plus spécifiquement au croisement de la méthode des itinéraires (Petiteau, 2001) et du Go Along (Kusenbach, 2005). L'outil de collecte que nous avons développé : le récit de la marche en temps réel (Miaux et al., 2010), nous permet de saisir l'expérience du quotidien à travers le mouvement, le participant étant le guide et à travers l'énonciation du parcours nous donne à lire sa relation aux lieux communs et parfois emblématiques. C'est à partir de l'analyse des 60 parcours réalisés sur trois terrains de recherche (Barcelone, Pau et Montréal) que nous mettrons en perspective le rôle des hauts lieux patrimoniaux à la fois pour le résidant ainsi que pour le touriste dans l'expérience de la marche en tant que promenade.

### **310 Travelling through time: the spiritual, historical and contemporary pathways of South East Queensland, Australia.**

*Darryl Low Choy and Jenny Wadsworth, Griffith University, Australia*

This paper draws attention to the rich history of pathways in the South East Queensland landscape which is typical of many coastal regions with an extensive Indigenous past overlaid by a recent period of European occupation. From Aboriginal spiritual pathways through to stock routes and the current road network, this paper will discuss how pathways have changed through space and time. Different sets of values have become embedded within, layered upon and / or transformed along these routes. Once we, as travellers and cultural landscape managers, can fully appreciate this, it is possible to experience a deeper connection to place as well as to those who have travelled these pathways before.

In a four year study conducted by the authors (Incorporating Indigenous landscape values into regional planning processes), pathways have emerged as an extremely important component of the pre-colonial Australian landscape. For the Aboriginal communities of South East Queensland, there are significant spiritual, historical and contemporary values embedded within these pathways.

Aboriginal pathways (like any functional route) are typically safe, easily negotiated routes that link the journey's origin and destination and have food, water and shelter available to sustain the journey. This means that valleys, ridgelines, wildlife corridors, beaches / shorelines, waterways / channels / currents and tides are the typical landscape elements that make up a pathway. What is unique however is the spiritual significance of some of these pathways even when they have been drastically altered over time.

“The great Dreaming Tracks, as these paths were known, mark the land boundaries of the central tribes in a way which no arbitrary state boundaries can surpass. ... The traveller may not have passed that way before, but he already has a mind's-eye map of the countryside drawn from the legend, myth and ceremonial song-cycles describing and laying down the paths of his Dreaming Ancestors and the places and features they created on their travels. Jennifer Isaacs (1981, p. 87 quoted by (Wells 2003:18-19))

In time, for similar reasons of access and navigability, many of these early pathways would become the main movement routes through the European landscape. However, few if any current driving or walking routes in South East Queensland acknowledge the spiritual, historical and/or contemporary importance of these pathways of the first Australians (examples including the Drumley Walk and the Great Bunya Mountains Drive). This is especially true where unbalanced pre-colonial and post-colonial histories are presented.

This paper argues that there is scope to connect the spiritual, historical and contemporary significance of South East Queensland's pathways from across the various layers of occupation and their ensuring value sets. It is anticipated that this process will contribute to Australia's reconciliation process and reveal a deep, meaningful story for everyone who has travelled, is travelling and will travel through our common landscape.

### **311 Itinéraires culturels du Conseil de l'Europe : Mémoire commune, mémoires croisées**

*Eleonora Berti, Institut Européen des Itinéraires culturels, Grand-Duché de Luxembourg*

Les Itinéraires Culturels du Conseil de l'Europe sont des biens culturels complexes, outils de connaissance et de prise de conscience par les Européens de leur histoire commune, de leur patrimoine partagé, de la mémoire, ou des mémoires, anciennes et récentes de l'Europe.

Ils représentent, par leur nature transfrontalière, des espaces permettant une mise en œuvre des coopérations et des recherches interdisciplinaires, qui aident à comprendre et à transmettre les signes laissés au cours de l'histoire sur le continent européen. Ces mémoires croisées ont dessiné les paysages, ont contaminé les œuvres des artistes au cours de l'histoire et aujourd'hui, les traditions et les savoirs.

Aujourd'hui les Itinéraires culturels du Conseil de l'Europe veulent souligner et rendre accessibles aux citoyens de l'Europe et aux voyageurs des autres continents ces patrimoines communs, en expliquant leur valeur au sein de l'Europe d'aujourd'hui, à travers des thématiques diverses.

La mémoire et l'histoire communes de l'Europe sont narrées à travers tous les itinéraires, mais certains évoquent immédiatement cet aspect et font l'objet d'un véritable tourisme de mémoire: la Route Européenne des Cimetières Historiques, l'itinéraire européen du patrimoine des migrations, l'itinéraire européen du patrimoine juif sont seulement des exemples qui peuvent bien expliquer le travail complexe conduit par les Itinéraires culturels du Conseil de l'Europe et la richesse de signification de laquelle ces itinéraires sont chargés.