

# Un viaje, tres destinos

## Espacialidades transfronterizas y valorización turística en la Circumpuna (1990-2018)

Autor:

**Porcaro, Tania**

Tutor:

**Benedetti, Alejandro**

2019

Tesis presentada con el fin de cumplimentar con los requisitos finales para la obtención del título Doctor de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires en Geografía

Posgrado

*Un viaje, tres destinos.*

Espacialidades transfronterizas y  
valorización turística en la Circumpuna  
(1990-2018)

TESIS DE DOCTORADO

Orientación geografía

Tania Porcaro

2019

Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

Director: Alejandro Benedetti

# Índice de contenidos

---

|   |           |
|---|-----------|
| PRESENTACIÓN .....  | 8         |
| INTRODUCCIÓN.....   | 9         |
| 1. Presentación del tema investigación.....   | 9         |
| 2. Definición del problema y los objetivos.....   | 12        |
| 3. Fundamentos teóricos y metodológicos.....  | 13        |
| 4. Estructura de la tesis .....   | 16        |
| <b>PRIMERA PARTE .....</b>  | <b>18</b> |
| <b>Capítulo 1. Estado de la cuestión. Perspectivas teóricas en el estudio de las fronteras interestatales y el turismo. ....</b>  | <b>19</b> |
| 1.1 La geografía de las fronteras interestatales .....  | 20        |
| 1.2 Los estudios sobre fronteras en Argentina, Bolivia y Chile, en el contexto sudamericano ...   | 42        |
| 1.3 La geografía política en el estudio de la relación entre turismo y fronteras.....   | 48        |
| 1.4 Los estudios sobre turismo y fronteras en Argentina, Bolivia y Chile .....  | 58        |
| 1.5 Perspectivas geográficas para el estudio del turismo.....   | 61        |
| 1.6 La triple frontera circumpuneña como objeto de estudio .....  | 70        |
| Notas finales: diálogos entre las perspectivas procesuales y constructivistas de las fronteras interestatales y los enfoques sociales, geopolíticos y culturales del turismo..... | 73        |
| <b>Capítulo 2. Estrategia teórico-metodológica .....</b>  | <b>76</b> |
| 2.1 Procesos en la construcción de las fronteras interestatales .....   | 77        |
| 2.2 Valorización y atraktividad en la construcción de lugares turísticos.....   | 89        |
| 2.3 Cruces conceptuales entre la construcción de fronteras y lugares turísticos .....   | 100       |
| 2.4 Diseño de investigación.....  | 123       |
| Notas finales: construcción teórica, conceptual y metodológica del objeto de estudio .....  | 126       |

|  |     |
|--|-----|
| <b>SEGUNDA PARTE</b> .....   | 128 |
| Capítulo 3. Procesos en la construcción de la triple frontera circumpuneña .....   | 129 |
| 3.1 La triple frontera circumpuneña .....  | 130 |
| 3.2 Procesos en la construcción de la triple frontera circumpuneña en el tiempo .....  | 138 |
| 3.3 La triple frontera en la actualidad: globalización y fronterización .....  | 147 |
| Notas finales: La Circumpuna como triple frontera .....  | 153 |
| <b>Capítulo 4. Construcción de destinos turísticos nacionales en la Circumpuna</b> .....                                       | 155 |
| 4.1 Valorización turística en la Circumpuna a lo largo del tiempo .....  | 158 |
| 4.2 Fronterización y nacionalización: construcción de un país turístico para los ciudadanos nacionales .....                   | 160 |
| 4.3 Fronterización y globalización: La construcción deliberada de destinos turísticos nacionales para el mundo.....            | 179 |
| Notas finales: De la fronterización nacional a la fronterización global .....  | 216 |
| <b>TERCERA PARTE</b> .....   | 219 |
| Capítulo 5. Espacialidades transfronterizas experimentadas .....   | 220 |
| 5.1 Movilidad turística transfronteriza en la Circumpuna .....   | 223 |
| 5.2 Centralidad turística.....   | 227 |
| 5.3 Caminos, postas y pasos.....   | 254 |
| Notas finales: espacialidades transfronterizas en la articulación, la diferenciación y la fragmentación de la Circumpuna ..... | 282 |
| Capítulo 6. Espacialidades transfronterizas proyectadas .....  | 287 |
| 6.1 Integración transfronteriza en la Circumpuna .....   | 289 |
| 6.2 Procesos de integración turística entre Argentina, Bolivia y Chile.....  | 296 |
| 6.3 Integración turística en la triple frontera circumpuneña .....   | 302 |
| Notas finales: entre la integración, la reproducción y la transformación de la triple frontera circumpuneña .....              | 322 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Capítulo 7. Espacialidades transfronterizas imaginadas</b> .....                     | 326 |
| 7.1 Narraciones y fotografías de la Circumpuna.....                                     | 328 |
| 7.2 Mapas turísticos de la Circumpuna .....   | 345 |
| 7.3 Imaginarios geográficos y espacialidades en redefinición .....                      | 362 |
| Notas finales: Imaginarios nacionales y transfronterizos como un campo en disputa. .... | 366 |
| <b>CONCLUSIONES</b> .....   | 369 |
| Geografía política del turismo en la triple frontera circumpuneña .....                 | 370 |
| El turismo como práctica de fronterización .....  | 372 |
| El turismo como práctica de transfronterización .....                                   | 381 |
| Fronterización y transfronterización en la creación de destinos turísticos .....        | 392 |
| Consideraciones finales y aperturas .....   | 398 |
| <b>BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES</b> .....   | 400 |
| Referencias bibliográficas .....  | 401 |
| Fuentes consultadas.....  | 422 |
| Listado de entrevistas.....   | 438 |

## Listado de Cuadros

---

|   |     |
|---|-----|
| CUADRO 1. COMPARACIÓN ENTRE PERSPECTIVAS GEOGRÁFICAS IDENTIFICADAS POR DIFERENTES OBRAS.....                      | 22  |
| CUADRO 2. PERSPECTIVAS GEOGRÁFICAS IDENTIFICADAS ENTRE LOS ESTUDIOS SOBRE FRONTERAS INTERESTATALES. ....          | 23  |
| CUADRO 3. UNIDADES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS DE ANÁLISIS .....   | 133 |
| CUADRO 4. CARACTERÍSTICAS CENTRALES DE LA VALORIZACIÓN TURÍSTICA DE LA CIRCUMPUNA EN CADA ETAPA. ....             | 160 |
| CUADRO 5. LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE TURISMO EN ARGENTINA Y CHILE (DÉCADAS DE 1930-1970).....                     | 162 |
| CUADRO 6. ELEMENTOS O RASGOS CULTURALES DE LA CIRCUMPUNA CON ALGUNA DECLARATORIA PATRIMONIAL (1930-1970)..        | 169 |
| CUADRO 7. LEGISLACIÓN NACIONAL SOBRE TURISMO EN ARGENTINA, BOLIVIA Y CHILE (DÉCADAS DE 1970-2010).....            | 181 |
| CUADRO 8. PLANES Y ESTRATEGIAS DE TURISMO A NIVEL NACIONAL 1980-2018.....   | 182 |
| CUADRO 9. PLANES DE DESARROLLO TURÍSTICO PARA LA CIRCUMPUNA (DÉCADAS DE 1990 A 2010). ....                        | 190 |
| CUADRO 10. SITIOS CON DECLARATORIA DE PATRIMONIO CULTURAL EN LA CIRCUMPUNA.....                                   | 197 |
| CUADRO 11. SITIOS CON DECLARACIÓN PATRIMONIAL NATURAL VIGENTE O EN CURSO EN LA CIRCUMPUNA. ....                   | 199 |
| CUADRO 12. CENTROS DE TRANSPORTE, ESTADÍA Y EXCURSIÓN EN LA CIRCUMPUNA. ....                                      | 213 |
| CUADRO 13. TURISTAS INGRESADOS A CHILE POR EL PASO PORTEZUELO DEL CAJÓN Y JAMA EN EL AÑO 2016.....                | 226 |
| CUADRO 14. CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LOS CENTROS TURÍSTICOS.....   | 253 |
| CUADRO 15. CARACTERÍSTICAS CENTRALES DE LOS TRES CAMINOS TURÍSTICOS TRANSFRONTERIZOS DE LA CIRCUMPUNA.....        | 280 |
| CUADRO 16. CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES DE LOS TRES PASOS FRONTERIZOS DE LA CIRCUMPUNA.....                        | 282 |
| CUADRO 17. INICIATIVAS BILATERALES DE INTEGRACIÓN TURÍSTICA ENTRE ARGENTINA, BOLIVIA Y CHILE .....                | 299 |
| CUADRO 18. INICIATIVAS DE INTEGRACIÓN TURÍSTICA EN LA CIRCUMPUNA. ....  | 303 |
| CUADRO 19. AGENCIAS DE VIAJES QUE OFRECEN VIAJES COMBINADOS ENTRE LOS TRES DESTINOS TURÍSTICOS CIRCUMPUNEÑOS. ... | 344 |
| CUADRO 20. SÍNTESIS DE LAS CARACTERÍSTICAS CENTRALES DE LAS SERIES CARTOGRÁFICAS DEL GRUPO 1.....                 | 347 |
| CUADRO 21. SÍNTESIS DE LAS CARACTERÍSTICAS CENTRALES DE LAS SERIES CARTOGRÁFICAS DEL GRUPO 2.....                 | 353 |
| CUADRO 22. SÍNTESIS DE LAS CARACTERÍSTICAS CENTRALES DE LAS SERIES CARTOGRÁFICAS DEL GRUPO 3.....                 | 358 |

## Listado de Figuras

---

|  |     |
|--|-----|
| FIGURA 1. LOCALIZACIÓN DEL LÍMITE Y ÁREAS TURÍSTICAS PROPUESTA POR MATZNETTER EN EL AÑO 1979.....  | 51  |
| FIGURA 2. UNIDADES POLÍTICO-ADMINISTRATIVAS INCLUIDAS EN EL ESTUDIO .....  | 132 |
| FIGURA 3. LOCALIDADES Y CENTROS DE SERVICIOS EN LA TRIPLE FRONTERA CIRCUMPUNEÑA.....   | 135 |
| FIGURA 4. LOCALIDADES, PASOS E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTES EN LA TRIPLE FRONTERA CIRCUMPUNEÑA. ....   | 136 |
| FIGURA 5. LEMA SOBRE TURISMO EN LA CAMPAÑA ELECTORAL PARA ALCALDE EN MALLKU/VILLAMAR (COLCHA K, BOLIVIA). ....   | 148 |
| FIGURA 6. CERCO PERIMETRAL ENTRE LA QUIACA (ARGENTINA) Y VILLAZÓN (BOLIVIA).....   | 150 |
| FIGURA 7. BANDERAS CHILENAS EN EL POBLADO DE SAN PEDRO DE ATACAMA (CHILE).....   | 152 |
| FIGURA 8. PUBLICACIONES TURÍSTICAS SOBRE LOS NORTES DE ARGENTINA Y CHILE ENTRE LAS DÉCADAS DE 1940 Y 1960.....   | 168 |
| FIGURA 9. HOTELES ESTATALES DE TURISMO CONSTRUIDOS O PLANIFICADOS EN DIFERENTES REGIONES DE ARGENTINA Y CHILE. ....                                      | 173 |
| FIGURA 10. UBICACIÓN DE ALGUNOS ATRACTIVOS, LOCALIDADES E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN EL DESIERTO Y ALTIPLANO DE CHILE, EN 1982.....                | 177 |
| FIGURA 11. UBICACIÓN DE ALGUNOS ATRACTIVOS, CENTROS E INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE EN LA QUEBRADA DE HUMAHUACA, 1969.....                               | 178 |
| FIGURA 12. LLEGADA DE VISITANTES EXTRANJEROS EN ARGENTINA, BOLIVIA Y CHILE (1990-2015).....  | 187 |
| FIGURA 13. ÁREA DE INTERÉS TURÍSTICO EN LA PLANIFICACIÓN DE LA PROVINCIA DE JUJUY, DEL AÑO 2007.....   | 192 |
| FIGURA 14. ÁREAS, DESTINOS Y ZONAS TURÍSTICAS EN LA PLANIFICACIÓN DE ANTOFAGASTA (2015).....   | 193 |
| FIGURA 15. REGIONES TURÍSTICAS EN LA PLANIFICACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE POTOSÍ (2008).....  | 194 |
| FIGURA 16. MAPA DE LAS ÁREAS NATURALES PROTEGIDAS EN LA TRIPLE FRONTERA CIRCUMPUNEÑA.....  | 200 |
| FIGURA 17. PRINCIPALES ATRACTIVOS VALORIZADOS EN EL SALAR DE UYUNI.....  | 202 |
| FIGURA 18. PRINCIPALES ATRACTIVOS VALORIZADOS EN EL DESIERTO DE ATACAMA.....   | 203 |
| FIGURA 19. ATRACTIVOS CONSOLIDADOS EN LA QUEBRADA DE HUMAHUACA.....  | 204 |
| FIGURA 20. CANTIDAD DE VISITANTES EN SITIOS TURÍSTICOS DE LA CIRCUMPUNA (1994-2016).....   | 207 |
| FIGURA 21. IMÁGENES REPRESENTATIVAS DE CADA DESTINO TURÍSTICO CIRCUMPUNEÑO. ....   | 210 |
| FIGURA 22. CENTROS DE TRANSPORTE, ESTADÍA Y EXCURSIÓN EN LA CIRCUMPUNA. ....   | 212 |
| FIGURA 23. LOS DESTINOS CIRCUMPUNEÑOS ENTRE LOS ÍCONOS TURÍSTICOS NACIONALES DE BOLIVIA, CHILE Y ARGENTINA.....  | 214 |
| FIGURA 24. POSICIÓN DE SAN PEDRO DE ATACAMA EN RELACIÓN A LOS ATRACTIVOS CONSOLIDADOS EN EL DESIERTO DE ATACAMA. ....                                    | 237 |
| FIGURA 25. POSICIÓN DE LA LOCALIDAD DE UYUNI RESPECTO DE LAS COMUNIDADES CON SERVICIOS TURÍSTICOS Y ATRACTIVOS MÁS DESTACADOS EN EL SALAR DE UYUNI. .... | 243 |
| FIGURA 26. PURMAMARCA Y DEMÁS CENTROS Y ATRACTIVOS EN LA QUEBRADA DE HUMAHUACA. ....   | 250 |
| FIGURA 27. PRINCIPALES CALLES TURÍSTICAS EN LOS TRES CENTROS .....   | 251 |
| FIGURA 28. CAMINOS, POSTAS Y PASOS TURÍSTICOS EN LA TRIPLE FRONTERA CIRCUMPUNEÑA.....  | 255 |
| FIGURA 29. MODOS DE TRANSPORTE, ATRACTIVOS Y VISITANTES EN EL CAMINO UYUNI-SAN PEDRO DE ATACAMA .....  | 259 |
| FIGURA 30. EMPRENDIMIENTOS TURÍSTICOS DE COMUNIDADES LOCALES EN EL CAMINO UYUNI-SAN PEDRO DE ATACAMA. ....   | 263 |

|   |     |
|---|-----|
| FIGURA 31. ATRACTIVOS, MARCADORES Y POSTAS EN EL CAMINO DE UYUNI A PURMAMARCA.....  | 269 |
| FIGURA 32. SITIOS QUE BUSCAN PROMOCIONAR LAS COMUNIDADES RURALES EN EL CAMINO ENTRE UYUNI Y PURMAMARCA.....                               | 271 |
| FIGURA 33. SITIOS, VISTAS, ATRACTIVOS EN EL CAMINO PURMAMARCA-SAN PEDRO DE ATACAMA.....   | 275 |
| FIGURA 34. ALGUNOS DE LOS EMPRENDIMIENTOS TURÍSTICOS DEL CAMINO PURMAMARCA-SAN PEDRO DE ATACAMA.....                                      | 278 |
| FIGURA 35. PASOS FRONTERIZOS EN LA CIRCUMPUNA.....  | 281 |
| FIGURA 36. FERROCARRILES SUDAMERICANOS PUBLICADOS EN LA GUÍA TURÍSTICA ESTATAL CHILENA, EN 1968.....                                      | 297 |
| FIGURA 37: DENSIDAD Y TEMPORALIDAD DE INICIATIVAS DE INTEGRACIÓN TURÍSTICA PARA CADA FRONTERA INTERESTATAL.....                           | 305 |
| FIGURA 38. REDES PARADIPLOMÁTICAS DEL TURISMO EN LA CIRCUMPUNA.....   | 306 |
| FIGURA 39. COMPARACIÓN ENTRE LOCALIDADES TURÍSTICAS Y LOCALIDADES QUE PARTICIPAN DE LAS REDES PARADIPLOMÁTICAS ..                         | 307 |
| FIGURA 40. COMPARACIÓN ENTRE CAMINOS TURÍSTICOS CONSOLIDADOS Y NUEVOS CORREDORES PROPUESTOS.....  | 319 |
| FIGURA 41. MATERIALES DE PROMOCIÓN TURÍSTICA, ESTATALES Y EMPRESARIALES, DE LA QUEBRADA DE HUMAHUACA.....                                 | 334 |
| FIGURA 42. REPRESENTACIÓN DE LA NATURALEZA IMPONENTE EN EL MATERIAL DE PROMOCIÓN ESTATAL DE LOS DESTINOS TURÍSTICOS DE LA CIRCUMPUNA..... | 336 |
| FIGURA 43. MATERIAL PROMOCIONAL DE LAS AGENCIAS DE VIAJES RECEPTIVAS DE LA CIRCUMPUNA.....  | 336 |
| FIGURA 44. EXPERIENCIAS DE AVENTURA EN EL MATERIAL PROMOCIONAL DE LA CIRCUMPUNA.....  | 338 |
| FIGURA 45. FOTOGRAFÍAS Y NARRACIONES SOBRE EN TORNO A LA RUTA QUE CONECTA JUJUY CON ANTOFAGASTA POR EL PASO DE JAMA.....                  | 340 |
| FIGURA 46. MATERIAL PROMOCIONAL DE INICIATIVAS DE INTEGRACIÓN TURÍSTICA DEL SECTOR EMPRESARIAL EN LA CIRCUMPUNA.....                      | 342 |
| FIGURA 47. MATERIAL PROMOCIONAL ELABORADO EN EL MARCO DE INICIATIVAS DE INTEGRACIÓN DE ONG CON COMUNIDADES DE LA CIRCUMPUNA.....          | 342 |
| FIGURA 48. MAPAS ESTATALES DE UNA ENTIDAD SUBNACIONAL.....  | 349 |
| FIGURA 49. MAPAS ESTATALES QUE COMPREDEN UNA REGIÓN TURÍSTICA PARTICULAR.....   | 349 |
| FIGURA 50. MAPAS COMERCIALES LOCALES QUE REPITEN LOS PATRONES ESTATALES.....  | 352 |
| FIGURA 51. MAPAS COMERCIALES LOCALES CON SUPERFICIES HOMOGÉNEAS Y DIFERENCIACIÓN LÍMÍTROFE.....   | 352 |
| FIGURA 52. MAPAS COMERCIALES LOCALES DESPRENDIDAS DE SU ENTORNO.....  | 352 |
| FIGURA 53. MAPAS ESTATALES SUPRANACIONALES.....   | 355 |
| FIGURA 54. MAPAS COMERCIALES EXTRA-REGIONALES CON CIRCUITOS TRINACIONALES.....  | 357 |
| FIGURA 55. MAPAS COMUNALES.....   | 359 |
| FIGURA 56. MAPAS ESTATALES LOCALES.....   | 361 |



# PRESENTACIÓN

---

La investigación que dio origen a esta tesis surgió del interés que me suscitaban ciertas modalidades de turismo que comenzaban a circular entre los materiales promocionales de Jujuy (Argentina), bajo el rótulo de turismo comunitario. Las primeras búsquedas sobre la temática me llevaron a observar que estas modalidades se repetían también en Potosí (Bolivia) y Antofagasta (Chile). Las primeras indagaciones que realicé revelaron que estos no eran los únicos vínculos que producía el turismo entre los tres países.

De este modo, comencé a interrogarme por las vinculaciones que se producían a cada lado de un límite internacional a partir del turismo y ello llevó a interesarme más profundamente en las fronteras interestatales como objeto de indagación.

Mi incorporación al Grupo de Estudios sobre Fronteras y Regiones (GEFRE) de la Universidad de Buenos Aires fue de gran ayuda para conocer las discusiones e investigaciones que se venían desarrollando en dicho campo de estudios. En este marco, fue posible desarrollar la investigación en la que procuré poner en diálogo los estudios sobre turismo y aquellos sobre fronteras interestatales, que aquí presento como un discurso expositivo, bajo la forma de tesis doctoral.

# INTRODUCCIÓN

---

## 1. Presentación del tema investigación

La Quebrada de Humahuaca, el desierto de Atacama y el salar de Uyuni, se constituyeron como destinos turísticos de relevancia nacional e internacional a partir de la década de 1990. Estos destinos están situados a cada lado del límite interestatal entre Argentina, Bolivia y Chile, en el centro de la provincia de Jujuy (Argentina), el suroeste del departamento de Potosí (Bolivia) y el centro-este de la región de Antofagasta (Chile). Conforman una triple frontera que aquí se llamará circumpuneña o Circumpuna.

Además del desarrollo turístico reciente, algunos rasgos comunes a esta triple frontera remiten a la presencia de ambientes de salares, lagunas, cerros y montañas, el desarrollo de las actividades económicas agro-pastoriles y mineras, y la existencia de poblamiento disperso junto a la formación de pocas localidades que, por lo general, no superan los 20.000 habitantes. Esta frontera tripartita mantuvo diferentes formas de vinculación a lo largo del tiempo, a través de redes de arriería, caravanas y pastoreo, además de vías ferroviarias, rutas internacionales y ejes de integración, a los que se sumaron recientemente circuitos turísticos, todos los cuales constituyeron diferentes entramados relacionales.

A pesar de haber tenido un gran impulso en las últimas décadas, las prácticas de turismo en la Circumpuna no son del todo novedosas. Se iniciaron en las primeras décadas del siglo XX en los nortes argentino y chileno, con la emergencia de las formas modernas de ocio bajo un formato de turismo nacional, fomentado por los gobiernos centrales para el disfrute de los ciudadanos. La valorización de ambos “nortes” fue un proceso gradual que requirió crecientes esfuerzos por crear la imagen de un paisaje bello y acondicionar materialmente los lugares para las visitas, que recién se conseguiría a mediados del siglo XX. Estas políticas se enmarcaron en las estrategias estatales por crear un “país turístico”, formado por regiones diversas y articuladas por las redes de transporte y hotelería.

A partir de la década de 1990, los procesos de valorización turística en la Circumpuna se intensificaron y redefinieron en un nuevo contexto de la actividad, marcado por el crecimiento de los flujos de visitantes a escala global, el retroceso de la participación del Estado y nuevas modalidades construcción de atraktividad. En este nuevo período, se incorporó el sudoeste de Potosí como destino turístico que, junto con los demás sitios de la Circumpuna, fueron acondicionados bajo

los nuevos paradigmas que definió esta práctica a escala global. Se incrementó notablemente llegada de visitantes, principalmente de origen europeo y asiático, pero también provenientes de las principales ciudades de cada país. Relacionado a ello, se produjo una mejora en la infraestructura vial y servicios de transporte, un intenso proceso de construcción de atractividad, en parte asociado a nuevas lógicas patrimoniales y al desarrollo de una amplia oferta de servicios de alojamiento, alimentación y esparcimiento.

En este período los tres destinos turísticos de estudio han ingresado en una lógica de articulación. Esto llevó a la consolidación de algunas formas de movilidad que combinan visitas entre los diferentes países, que aquí se denominarán transfronterizas. Esta movilidad es protagonizada, principalmente, por visitantes de mercados distantes, es decir que no pertenecen a los tres países de estudio. La movilidad transfronteriza pone en diálogo a un conjunto de centros turísticos, jerarquizando ciertas formas de transitar y experimentar la triple frontera circumpuneña a partir del turismo.

Paralelamente, en esta etapa se llevaron adelante múltiples proyectos de integración transfronteriza, con la intención de incidir en el desarrollo del turismo. Ellos fueron desarrollados por diferentes actores que actúan a diversas escalas, sean estas locales, subnacionales, nacionales, supranacionales o transnacionales. Estos proyectos se enmarcaron en un contexto de transformaciones políticas. Por un lado, se produjo un mayor interés por la integración regional sudamericana, a través de la conformación de diferentes bloques e iniciativas supranacionales. Por otro lado, se produjo una descentralización político-administrativa que otorgó una mayor autonomía a los Estados subnacionales y locales en las relaciones exteriores. Ello confluyó en una creciente participación de diferentes actores, estatales y no estatales, en los procesos de integración, dando origen a lo que se ha denominado como paradiplomacia.

En este marco, surgieron algunos interrogantes iniciales para la investigación: ¿Qué características e implicancias tienen las vinculaciones turísticas transfronterizas en la Circumpuna? ¿Cómo se ha transformado esta triple frontera en el contexto de intensificación de la globalización y los procesos de integración regional? ¿Qué agentes lideran la conformación de las articulaciones transfronterizas y qué imaginarios contruyen? ¿Cuáles son los objetivos, intereses y estrategias de los proyectos de integración?

La consideración del turismo en la Circumpuna en el contexto actual, a través de la movilidad turística y los proyectos de integración, habían conducido a la investigación a centrarse sólo en los procesos de transfronterización. Sin embargo, en este proceso el Estado nacional no aparecía como un actor relevante y su participación era exigua. Ello condujo a reorientar la indagación, para

considerar más profundamente cuál era el papel de los Estados nacionales en la configuración de estos lugares turísticos. Esta pregunta reveló una enorme cantidad de documentos que daban cuenta de actuaciones, estrategias y políticas de desarrollo turístico que no se articulaban entre los tres países.

Esto permitió reconocer que, si bien la valorización turística de estos sitios se produjo en el marco de la intensificación de la globalización y la integración regional, en la Circumpuna se construyeron tres destinos turísticos diferenciados. En este período, los Estados nacionales tuvieron una importante actuación en el acondicionamiento, promoción y posicionamiento de los lugares como destinos turísticos emblemáticos de cada país, los cuales comenzaron a competir por atraer los flujos internacionales de visitantes. También nuevos actores se constituyeron como relevantes en este proceso de constitución de lugares turísticos en clave nacional, entre ellos diversas organizaciones internacionales, los estados subnacionales<sup>1</sup> y los agentes privados.

Esas evidencias llevaron a reformular las preguntas de investigación. ¿Cómo se construyen destinos turísticos en la actualidad? ¿Cuáles es el papel de los Estados nacionales y subnacionales? ¿Qué actores tienen mayor poder en la constitución de los lugares turísticos? ¿Cómo se articulan los procesos de globalización de los flujos turísticos y de integración supranacional en la conformación de estos lugares?

Desde la década de 1990, en el contexto de intensificación de la globalización se ha planteado la idea de la desaparición de las fronteras. Esto ha definido un desafío a las disciplinas sociales, particularmente a las que se ocupan de su estudio. La construcción de fronteras comenzó a pensarse, en la producción académica, a partir de dos etapas diferenciadas: la consolidación de los Estados nacionales se postuló como una etapa de fronteras cerradas; los procesos de globalización, en cambio, como una etapa de fronteras abiertas. Sin embargo, las tensiones que se producen actualmente entre la intensificación de los flujos globales y la proliferación de los controles y mecanismos de securitización, han llevado a complejizar los significados de estas fronteras abiertas. La producción académica ha construido una multiplicidad de nuevos conceptos para dar cuenta de los procesos que modelan las fronteras en la actualidad, entre los que se recuperan aquí aquellos de fronterización y de transfronterización.

Las tensiones señaladas sobre las dinámicas de apertura y cierre, condujeron a evidenciar que en las prácticas turísticas de la triple frontera circumpuneña también existían dinámicas contrapuestas. De

---

<sup>1</sup> Se utilizará el término subnacional para hacer referencia a los niveles de gobierno inmediatamente inferiores al nacional, correspondiente al provincial en Argentina, departamental en Bolivia, regional en Chile.

allí surgieron nuevos interrogantes para la investigación: ¿Cómo se constituyen los destinos turísticos circumpuneños en el marco de la tensión entre integración y separación? ¿Cómo han sido los procesos históricos de valorización turística en la Circumpuna? ¿Qué cambios y continuidades se observan? En definitiva: ¿Cómo operan los procesos de fronterización y transfronterización en relación a la valorización turística y la construcción de destinos?

## **2. Definición del problema y los objetivos**

El problema de investigación se orientó a reconocer el modo en que el turismo se articuló con los procesos de construcción de la triple frontera circumpuneña en la construcción de destinos turísticos, identificando los principales agentes que contribuyeron a su conformación y las relaciones que se establecieron entre ellos.

En esta tesis se sostiene que el turismo es una práctica social que participa de los procesos generales de construcción de fronteras, y que adquiere diferentes modalidades e intensidades en los diversos momentos y lugares. Esto implica reconocer al turismo también como una práctica de fronterización y transfronterización que promueve diferenciaciones y articulaciones entre lugares a cada lado del límite interestatal. Estas prácticas inciden en las formas en que se construyen y transforman los destinos turísticos a lo largo del tiempo. El foco de esta tesis se sitúa en examinar cómo operan estas dinámicas en la triple frontera circumpuneña.

De allí se deriva que el objetivo general de la tesis es analizar las vinculaciones entre los procesos de valorización turística, fronterización y transfronterización en la construcción de la Circumpuna, con énfasis en la conformación de destinos, entre 1990 y 2018.

De aquí se desprenden tres objetivos específicos:

- a. Conceptualizar las vinculaciones entre valorización turística y construcción de fronteras, a través de los procesos de fronterización y transfronterización.
- b. Analizar los vínculos entre los procesos de fronterización y de valorización turística en la construcción de la triple frontera circumpuneña, buscando identificar algunas continuidades y diferencias entre el período actual y las etapas anteriores.
- c. Examinar el modo en que los procesos actuales de transfronterización se articulan con la valorización turística de la Circumpuna, considerando:

c.1 Los entramados espaciales que construyen las prácticas de movilidad transfronteriza, los sujetos que inciden en su estructuración, así como las centralidades y fragmentaciones que se producen.

c.2 Los procesos de integración transfronteriza, los sujetos y las redes que se conforman, los objetivos, intereses y estrategias desarrolladas, y las formas concretas en que buscan intervenir en el desarrollo del turismo.

c.3 Las representaciones e imaginarios geográficos que dialogan y tensionan en la construcción simbólica y visual de la triple frontera circumpuneña.

### **3. Fundamentos teóricos y metodológicos**

De la formulación de los objetivos se deriva que será central para la tesis el análisis de la relación entre la valorización turística y la construcción de fronteras interestatales. Al iniciar la investigación se revisó sistemáticamente la producción académica existente sobre esta temática, que contaba con un importante desarrollo en Europa y Norteamérica desde la década de 1990. En particular, los trabajos de Dallen Timothy se constituyeron como referentes a nivel internacional. En Sudamérica, en cambio, esta temática no ha producido un mayor interés, a excepción de un conjunto de trabajos elaborados en Brasil en el marco de un seminario internacional sobre fronteras y turismo (Cury, 2007; Krahl, 2011; Figueiredo, 2010).

Del análisis de este corpus bibliográfico se concluyó que esas propuestas no serían de utilidad porque sus aportes se vinculan principalmente a enfoques geopolíticos clásicos, así como abordajes tradicionales de la geografía del turismo, o bien a trabajos prospectivos orientados a elaborar propuestas de intervención. Se consideró que estos aportes ofrecen una mirada limitada y no permiten un análisis crítico para la construcción del objeto de estudio de esta tesis.

Por lo anterior, la investigación se apoyó en las propuestas de dos tradiciones en las ciencias sociales: los estudios sobre fronteras y los estudios sobre turismo. Respecto del primero, resultaron de utilidad los abordajes críticos que se expandieron a partir de la década de 1990 en Europa, y en la siguiente en algunos países del sur sudamericano. En esta perspectiva sobresale la producción de Claude Raffestin, Michel Foucher, Anssi Paasi o John Agnew. En Argentina y Chile, destacan los aportes de Alejandro Benedetti, Perla Zusman, Alejandro Grimson y Andrés Núñez. El análisis de estas contribuciones fue fundamental para reformular el problema de investigación y resituar la construcción teórico-conceptual, considerando los aportes de las diferentes perspectivas desarrolladas en el marco de los estudios críticos, así como reorientar las decisiones metodológicas.

En el campo de estudios sobre turismo, fueron relevantes los nuevos abordajes geográficos que se han producido desde la década de 1980, a partir de su conceptualización como una práctica cultural, social y espacial. Aquí se destaca la producción de Rémy Knafou, John Urry y Daniel Hiernaux. En Argentina, sobresalen los aportes de Rodolfo Bertonecello y de Claudia Troncoso. Estos aportes también contribuyeron ampliamente a la construcción teórica y metodológica del objeto de estudio.

Para precisar el recorte analítico y reconocer los procesos históricos que configuraron la triple frontera de estudio, fueron centrales algunos trabajos que, desde enfoques históricos y geohistóricos, examinaron las vinculaciones entre el noroeste argentino, el sudoeste boliviano y el norte chileno, con distintos alcances, periodizaciones y denominaciones. Por un lado, los trabajos de Conti (2003 y 2011) reconstruyeron las vinculaciones mercantiles y la circulación en un amplio espacio de integración entre el siglo XIX y comienzos del XX, y su fragmentación a partir del fortalecimiento de los mercados nacionales. También el trabajo de Benedetti (2007b) sobre la conformación de la región circumpuneña como una entidad con una gran fluidez entre las décadas de 1880 y 1930. En la misma línea, González Miranda (2009) examinó la formación histórica de la triple frontera circumpuneña como un espacio integrado a partir de la circulación y el transporte hacia finales del siglo XIX, hasta su desarticulación luego del primer tercio del siglo XX.

Estos trabajos permitieron pensar la singularidad de una triple frontera donde la proximidad geográfica resultó un elemento significativo en la constitución de múltiples relaciones espaciales, a la vez que resultaban marginales respecto de las unidades territoriales nacionales. Asimismo, fue posible considerar a la Circumpuna como un espacio relacional que tuvo, a lo largo del tiempo, diferentes dinámicas de articulación y separación, encuentros y desencuentros, definidos tanto por la estatalidad nacional, como por los actores locales y los procesos globales. Las prácticas turísticas transfronterizas que se producen en la actualidad en la Circumpuna, necesariamente dialogan con aquellas vinculaciones históricas. Ello contribuyó a considerar los procesos de fronterización y transfronterización como dinámicas que se superponen, combinan y transforman a lo largo del tiempo, asumiendo distintas formas, intensidades y significados.

Otros dos trabajos sobre la Circumpuna fueron de gran inspiración para organizar y titular esta tesis. Uno de ellos fue el capítulo de Conti (2002) denominado “Una Tierra y Tres Naciones. El Litoral Salitrero entre 1830 y 1930”, en el que la autora estudió las vinculaciones históricas en la definición de un espacio de integración trinacional. De igual modo lo fue el capítulo “La región circumpuneña en el siglo XIX. Una región, tres Estados” de la tesis doctoral de Benedetti (2005c), donde examinó las disputas territoriales entre Argentina, Bolivia y Chile y la consolidación de las fronteras nacionales que fragmentaron la región circumpuneña. Esta idea de tensión entre integración y separación entre

los tres países, también se observa en la actualidad, en la construcción de lugares turísticos. Por ello, se decidió titular esta tesis *Un viaje, tres destinos. Espacialidades transfronterizas y valorización turística en la Circumpuna (1990-2018)*. El título busca dar cuenta de aquella tensión, además de reconocer los estudios mencionados como antecedentes relevantes de la investigación.

Finalmente, el trabajo de Amilhay y Guyot (2009) sobre algunas dinámicas turísticas transfronterizas en la región circumpuneña se constituyó como un antecedente fundamental para la investigación. Desde la publicación de aquel estudio, los procesos de valorización turística continuaron intensificándose y emergieron nuevas dinámicas de articulación e integración transfronteriza a partir del turismo. La investigación se propuso profundizar algunas de las indagaciones anteriores, pero también profundizar en problemáticas no abordadas, como las políticas y estrategias estatales involucradas en la consolidación de los destinos turísticos, las formas de construcción de atractividad, los proyectos de integración transfronteriza y la construcción de imaginarios.

De lo antes expuesto, esta tesis propone examinar la valorización turística de la Circumpuna en relación a los procesos de fronterización y transfronterización, como se postuló en los objetivos descriptos anteriormente.

Para ello, se diseñó una investigación de carácter cualitativo, a través de un estudio empírico con un recorte espacio-temporal delimitado. Como ya se anticipó, el recorte espacial de estudio comprende el centro-oeste de la provincia de Jujuy (Argentina), el suroeste del departamento de Potosí (Bolivia) y el centro-este de la región de Antofagasta (Chile). De la articulación de estos tres ámbitos surge el recorte analítico de esta tesis, que se denomina como triple frontera circumpuneña. En particular, la tesis se concentrará en tres lugares, uno por cada país, que se constituyeron como destinos turísticos: la Quebrada de Humahuaca, el desierto de Atacama y el salar de Uyuni. El recorte temporal queda definido por la intensificación de los procesos de valorización turística y los procesos de transfronterización que los atravesaron, desde el inicio de la década de 1990 y hasta el presente.

En función de los objetivos, el diseño general y el recorte de estudio, se tomaron diferentes decisiones a nivel técnico. Por un lado, se recopiló y sistematizó un amplio conjunto de fuentes de información, bibliográficas y documentales (normativas, estadísticas, planes y programas estatales, acuerdos, convenios y actas, informes técnicos, publicaciones turísticas y notas periodísticas). Asimismo, se contactó a diferentes informantes clave (funcionarios estatales, representantes consulares, representantes de ONG, prestadores de y asociaciones de empresas turísticas). Por otro lado, se diseñaron técnicas cualitativas de indagación de las fuentes, que incluyeron el análisis bibliográfico y documental, el análisis visual, la realización de entrevistas y la observación de campo.



## 4. Estructura de la tesis

La tesis se compone de tres partes principales, cada una de las cuales se divide en capítulos.

La primera parte se denomina **Herramientas teórico-metodológicas**, y busca dar cuenta del anudamiento entre los aspectos teóricos, metodológicos y técnicos, que contribuyeron a construcción del objeto de estudio. Se compone de dos capítulos.

El capítulo 1 se titula *Estado de la cuestión. Perspectivas teóricas en el estudio de las fronteras interestatales y el turismo*. El objetivo es examinar los aportes del campo de estudios de fronteras interestatales, los abordajes de la geografía del estudio del turismo y las contribuciones específicas sobre la relación entre turismo y fronteras interestatales. Se considerarán las diferentes perspectivas teóricas consolidadas en diferentes ámbitos, así como las particularidades de estos campos de estudio en Argentina, Bolivia y Chile. También se dará cuenta de los estudios existentes para la triple frontera circumpuneña.

El capítulo 2 es denominado *Estrategia teórico-metodológica*. Su objetivo es precisar la construcción teórica del objeto de estudio, las decisiones metodológicas para su abordaje y el diseño de investigación. Se presentará el entramado conceptual que construye teóricamente al objeto de estudio, buscando transformar las categorías más abstractas en conceptos operativos, orientando metodológicamente su abordaje. El diseño de investigación buscará precisar las decisiones que orientaron la selección de las fuentes de información y la elaboración de las técnicas de indagación.

La segunda parte se titula **Tres destinos. Valorización turística y procesos de fronterización**. Aquí, se presentarán los procesos de construcción de la Circumpuna como una triple frontera y la configuración de tres destinos turísticos en clave nacional. Se divide en dos capítulos.

El capítulo 3, *Procesos en la construcción de la triple frontera circumpuneña*, tiene como objetivo exponer una primera aproximación a la configuración espacial de la Circumpuna y caracterizar los procesos de fronterización que la constituyeron, considerando las continuidades y cambios entre las etapas anteriores y el período actual.

El capítulo 4 fue titulado *Construcción de destinos turísticos nacionales en la Circumpuna*. Su objetivo es recomponer los procesos de construcción de destinos turísticos en la triple frontera circumpuneña y establecer relaciones con los procesos de fronterización, considerando los cambios y continuidades entre etapas históricas y dinámicas actuales.

Por último, la tercera parte se denomina **Un viaje. Valorización turística y procesos de transfronterización**. Esta sección indagará en las relaciones entre la valorización turística y los

procesos de transfronterización. Para ello se expondrán tres espacialidades transfronterizas como prácticas diferenciadas. Esta parte comprende tres capítulos.

El capítulo 5 se tituló *Espacialidades transfronterizas experimentadas* y su objetivo es examinar los entramados espaciales que construyen las prácticas de movilidad turística transfronteriza, los sujetos que inciden en su estructuración, así como las centralidades y fragmentaciones que se producen. Allí se considerarán las postas, caminos y pasos que se consolidaron a partir de la vinculación de los tres destinos.

El capítulo 6 es denominado *Espacialidades transfronterizas proyectadas*. El objetivo consiste en analizar los procesos de integración transfronteriza, los sujetos y las redes que se conforman, los objetivos, intereses y estrategias desarrolladas, y las formas concretas en que buscan intervenir en el desarrollo del turismo. Se considerarán las redes diplomáticas y paradiplomáticas de actores, los mecanismos institucionales y sus instrumentos de intervención.

El capítulo 7, *Espacialidades transfronterizas imaginadas*, tiene como objetivo estudiar la construcción de imaginarios geográficos sobre la Circumpuna a partir de las representaciones que construyen las prácticas turísticas. Se considerarán diversas narraciones, fotografías y mapas y se pondrán en diálogo los imaginarios nacionales con los transfronterizos.

---

## PRIMERA PARTE

### HERRAMIENTAS TEÓRICO-METODOLÓGICAS

---

Esta sección busca dar cuenta del anudamiento entre los aspectos teóricos, metodológicos y técnicos, que contribuyeron a la construcción del objeto de estudio. Se revisarán los aportes que desde diferentes perspectivas contribuyeron a dar forma a la investigación. También se presentarán los conceptos y teorías que resultaron centrales, así como las formas de abordaje que se proponen para esta tesis. Aquí se recupera la idea de que las teorías y sus conceptos son herramientas a ser utilizadas en la resolución de los problemas de investigación.

## **Capítulo 1. Estado de la cuestión. Perspectivas teóricas en el estudio de las fronteras interestatales y el turismo.**

---

Este capítulo presenta el estado de la cuestión para el estudio de la relación entre valorización turística y construcción de fronteras interestatales en la Circumpuna. Ello requiere una revisión de los trabajos específicos sobre la temática, pero también la consideración de dos campos diferenciados: los estudios sobre turismo y aquellos sobre fronteras.

El objetivo de este capítulo es identificar y describir las principales perspectivas teóricas en el estudio de las fronteras interestatales y del turismo que se han desarrollado a lo largo del tiempo. Se hará especial énfasis en la producción académica de la geografía disciplinar, aunque en diálogo con las contribuciones de otras disciplinas.

El estado de la cuestión se orientó en función de la problemática y los objetivos de la investigación desarrollada. La consideración de diferentes perspectivas o enfoques en el tiempo, tiene como finalidad comprender mejor los cambios o cuestionamientos que se produjeron entre ellos. Asimismo, permite reconocer que algunas de estas miradas siguen vigentes en la actualidad. De todos modos, se hace especial hincapié en los aportes más recientes, buscando identificar aquellas perspectivas que habilitan una mejor comprensión del problema de investigación y que serán recuperadas en esta tesis.

Para ello se desarrolló una revisión bibliográfica extensa que permitió identificar los principales autores y sus aportes. En relación a los abordajes geográficos sobre las fronteras, se consideraron especialmente los aportes del ámbito europeo desde finales del siglo XIX y hasta la actualidad. Esta decisión se debe a que allí tuvieron un amplio desarrollo y ello permitió una mejor reconstrucción de diferentes debates, cuestionamientos y diálogos que se produjeron entre ellos. También facilitó la comprensión de los estudios sobre la relación entre turismo y fronteras que se consolidaron como referentes de la temática, y que se constituyeron en el ámbito europeo a partir del diálogo con algunos de aquellos enfoques.

Paralelamente, se examinaron algunos aportes al estudio de las fronteras interestatales elaborados en Argentina, Bolivia y Chile, considerando las características de este campo en el ámbito sudamericano. Se considerarán allí las contribuciones de diversas disciplinas y las vinculaciones o diferencias con las perspectivas señaladas anteriormente.

Para el examen de los trabajos sobre la relación entre turismo y fronteras, se consideraron los aportes mayoritariamente del ámbito europeo, donde estos tuvieron un amplio desarrollo y los cuales se constituyeron como referentes internacionales de la temática. Se revisan desde las primeras contribuciones en la década de 1960 hasta la actualidad. También, se examinaron los trabajos recientes del ámbito sudamericano, particularmente en Brasil, donde existe una mayor producción, además de considerar la situación y aportes desde Argentina, Bolivia y Chile.

Por último, el análisis de los aportes de la geografía al estudio del turismo se centró especialmente en los aportes elaborados en Argentina en los últimos años, donde han tenido un importante desarrollo, y se consideran algunas contribuciones relevantes del ámbito latinoamericano y europeo, recuperando los diálogos que establecen con los primeros.

El capítulo se estructura en seis apartados. En el primero se revisarán las perspectivas de estudio de las fronteras interestatales, considerando las miradas tradicionales y clásicas hasta los estudios críticos más recientes. En el segundo apartado se dará cuenta de la producción académica de Argentina, Bolivia y Chile en este mismo campo de estudios, considerando el contexto sudamericano. En el tercer apartado se examinarán los trabajos específicos que abordan la relación entre turismo y frontera, en diálogo con las perspectivas del primer punto. En el cuarto apartado, se considerarán los aportes a esta temática elaborados en los tres países mencionados, considerando también el contexto sudamericano.

En el quinto apartado se presentarán las perspectivas de estudio de la geografía del turismo, en relación a las contribuciones tradicionales y los nuevos aportes culturales y sociales. Por último, en el sexto apartado se revisarán los estudios existentes en torno a la conformación de la triple frontera circumpuneña, considerando también los trabajos sobre las prácticas turísticas que allí se desarrollaron.

## **1.1 La geografía de las fronteras interestatales**

En este apartado se buscará identificar y describir las principales perspectivas de estudio de las fronteras interestatales desde la geografía. Para ello se consideraron, primeramente, algunos estudios que ya han realizado un trabajo de sistematización de los diferentes enfoques teóricos, principalmente en el ámbito europeo. Estos trabajos incluyen las perspectivas desde fines del siglo XIX y hasta la actualidad, siendo algunos más sintéticos (Lois y Cairo 2011; Celata y Coletti, 2012; Ferrari 2014) y otros más extensos (Newman y Paasi, 1998; Kolossov, 2005; Paasi, 2009).

El Cuadro 1 muestra las cinco propuestas de los autores antes señalados, y presenta una comparación de las perspectivas que cada uno de ellos identificó, considerando los momentos históricos en los que se desarrollaron, según la propuesta de cada autor<sup>2</sup>. Allí se observa que no existe entre ellos un consenso sobre las diferentes perspectivas existentes y la forma de nombrarlas. En ocasiones se señalan un conjunto de debates y autores, pero no se lo identifica claramente con un nombre.

Se puede advertir que todos estos trabajos establecen una clara diferenciación entre dos etapas: (1) entre finales del siglo XIX y las décadas de 1970/1980, en la cual se desarrollaron aportes vinculados a las perspectivas geopolíticas tradicionales, clásicas y funcionalistas, y (2) desde las décadas de 1980/1990 hasta la actualidad, vinculado con a los estudios críticos. Para Arriaga (2012), el primer conjunto responde a la noción de espacio absoluto, mientras que el segundo recupera los aportes referidos al espacio como socialmente construido.

Sin embargo, las diferentes perspectivas, enfoques o corrientes identificados dentro de cada etapa no siempre coinciden en las propuestas de los diferentes autores, o bien no son diferenciados en absoluto. En particular, la última etapa ha dado origen a numerosos y muy diversos estudios, lo cual complejiza su conceptualización y, por lo general, son exiguos los esfuerzos por diferenciar los aportes teóricos.

---

<sup>2</sup> Las obras de Newman y Paasi (1998) y Paasi (2009) fueron agrupadas en una columna, por tratarse de propuestas muy similares, aunque cada obra permite especificar mejor perspectivas diferentes.

Cuadro 1. Comparación entre perspectivas geográficas identificadas por diferentes obras.

|              | Ferrari  | Lois y Cairo  | Celata y Coletti   | Kolossov   | Newman y Paasi   |
|--------------|--|---|--|--|--|
| 1890<br>1920 | Doctrinas geopolíticas   | Concepción naturalista  |  | Histórica- geográfica (evolución y morfología)         | Raíces / Debates tempranos (terminología expansionista -noción determinista)     |
| 1930<br>1940 |  | Perspectiva funcionalista   |  | Tipologías (clasificación, funciones)                  | Funcional (clasificación, tipologías)  |
| 1950<br>1960 |  |   |  | Funcional (modelos de interacción, flujos)             | Conflictos limítrofes, demarcación   |
| 1970         | Relación espacio-poder   | Ciencia política (conflictos)   |  |  |  |
| 1980         |  | Geopolítica (política internacional)  |  | Globalización (integración, des/re territorialización) | Desaparición de fronteras y pensamiento relacional (flujos, hiperespacio, redes) |
| 1990         | Período moderno (visión local-regional, lo vivido, población de fronteras) | Pervivencia de fronteras, multidimensionalidad, procesos históricos, contingentes | Topológica (redes, fluidez, móviles)                             |  |  |
|              |  |   | Social constructivista (posestructuralismo, estudios culturales) | Prácticas - políticas-percepción                       | Narrativas territoriales (discursos, poder)                                      |
|              |  |   |  |  | Institucional (gobernanza, políticas, actores)                                   |
| Seguridad    |  |   | Nuevas barreras (vigilancia y securitización)                    |  |  |
| 2000         |  |   |  |  |  |

Fuente: Elaboración propia en base a Newman y Paasi (1998); Kolossov (2005); Paasi (2009); Lois y Cairo (2011); Celata y Coletti (2012); Ferrari (2014).

Esta primera revisión ha sido de utilidad para delinear algunos puntos de partida en la realización del presente estado de la cuestión. Estos estudios se complementaron con una amplia revisión bibliográfica de la producción europea. Se hizo especial hincapié en la reconstrucción de los enfoques del último período, a partir de la década de 1970.

A partir del análisis se reconstruyeron nueve perspectivas. En el Cuadro 2 se presenta una síntesis de cada una, así como los principales ejes considerados para su identificación y caracterización: (1) las décadas en las que se desarrollaron, (2) la concepción central de la frontera, (3) las diferentes corrientes o líneas de indagación que la componen, (4) las preocupaciones centrales, (5) sus principales referentes, (6) las escalas privilegiadas de análisis, (7) los agentes centrales en la configuración de las fronteras, (8) los conceptos propuestos y (9) otras categorías geográficas asociadas.

Cuadro 2. Perspectivas geográficas identificadas entre los estudios sobre fronteras interestatales.

| Grupo                         | Perspectiva                | Décadas     | Concepción de la frontera        | Corrientes / líneas   | Preocupaciones centrales   | Referentes                               | Escala privilegiadas       | Agentes privilegiados                                     | Conceptos propuestos  | Categorías especiales asociadas |
|-------------------------------|----------------------------|-------------|----------------------------------|---|--|--|----------------------------|---|---|---------------------------------|
| Aborígenes tradicionales      | Geopolítica imperialista   | 1880 - 1940 | Zona de fricción / Epidermis     | Naturalista-organicista; Historicista                         | Expansión de los Estados, fundamentos del poder estatal, determinación de los límites, equilibrio de poder, fronteras sólidas                      | Ratzel, Holdich, Haushofer, Anceel       | Nacional                   | Estado nacional   | Frontera-zona; Frontera-línea; fronteras vivas - muertas, fronteras plásticas, fronteras o límites naturales - artificiales | Espacio / Territorio            |
|                               | Funcionalista              | 1930 - 1940 | Obstáculo                        | Descriptiva; Cuantitativa                                     | Tipos de límites, demarcación, regiones funcionales, función de los límites, impactos en los flujos, patrones espaciales, factores de localización | Hartshorne, Jones, Boggs, Lösch          | Regional                   | Económicos  | Límites antecedentes, pioneros, subsiguientes o superpuestos  | Paisaje / Región                |
| Renovación crítica            | Geografía política clásica | 1960        | Línea-objeto                     | -   | Descripción, clasificación y tipología de límites, evolución de límites., demarcación, conflictos limítrofes.                                      | Prescott, Minghi                         | Nacional / Regional        | Estado nacional   | Límites internacionales o internos; zona de frontera, área de frontera  | Región                          |
|                               | Crítica                    | 1970 - 1990 | Proceso social y contextual      | Geografía del poder, Geopolíticas críticas, Enfoque procesual | Estructuras de poder, construcción ideológica - discursiva, producción de identidad nacional y otredad   | Raffestin, Agnew, Paasi, Van Houtum      | Múltiples                  | Estado nacional   | Fronterización ( <i>bordering</i> )   | Territorio                      |
| Fronteras en la globalización | Topológica                 | 2000-2010   | Control del movimiento           | -   | Movilidad, flujos, redes, permeabilidad, desfronterización   | Popescu, Walther Retaille                | Nacional / Regional        | Económicos  | Fronteras porosas, frontera-red   | Espacio-red, Hiperespacio       |
|                               | Securitización             | 2000-2010   | Exclusión, control y vigilancia  | -   | Control y vigilancia, ubicuidad, corporificación, biopoder, sistemas clasificatorios, Refronterización   | Anoore                                   | Múltiples<br>Cuerpo        | Estado nacional   | Fronteras biométricas, fronteras inteligentes, fronteras difusas, fronteras electrónicas, fronteras móviles                 | Ciberspacio                     |
| Perspectivas situadas         | Constructivistas           | 2000-2010   | Práctica, experiencia, narrativa | Representacional; Experiencial                                | Sujetos, vida cotidiana, representaciones, narrativas, prácticas, experiencias, cultura, arte  | Prokkola, Johnson y Jones; Lois; Rumford | Local                      | Población local   | Narrativas de frontera, trabajo de frontera ( <i>borderwork</i> )   | Lugar                           |
|                               | Político-Cultural          | 2000-2010   | Espacio de encuentro             | Cultural, político-cultural o institucional                   | Encuentros culturales, hibridación, integración, cooperación, para-diplomacia  | Scott, Prokkola                          | Regional / Transfronteriza | Actores locales / subnacionales, estatales y no estatales | Región transfronteriza  | Región                          |
| Complejidad                   | Compleja                   | 2000-2010   | Construcción compleja            | -   | Multidimensionalidad, multiescalaridad, multiactoral, multiperspectivismo  | Brambilla, dell' Agnese, Amilhat-Szary   | Múltiples                  | Múltiples   | Paisaje de frontera ( <i>borderscape</i> ), política de fronteras, regímenes de frontera, imaginarios de frontera           | Paisaje / Espacio               |

Fuente: Elaboración propia en base al corpus bibliográfico señalado a lo largo del capítulo.



A continuación se presentan y describen las nueve perspectivas, reunidas en cinco grupos que buscan destacar las preocupaciones comunes y exponer mejor las continuidades y cambios.

El primer grupo se ha denominado *Abordajes tradicionales*. Comprende la perspectiva geopolítica imperialista, la funcionalista y la geografía política clásica, desarrolladas desde finales del siglo XIX hasta la década de 1960. El segundo grupo fue denominado *Renovación crítica*, reúne las perspectivas críticas que emergieron entre las décadas de 1970 y 1990, a través de tres corrientes centrales: la geografía del poder, las geopolíticas críticas y el enfoque procesual. El tercer grupo se denominó *Fronteras en la globalización* y comprende dos perspectivas, topológica y securitización, que se desplegaron a partir de la década de 2000. El cuarto grupo se llamó *Constructivistas*, y reúne las perspectivas humanista y político-cultural, desarrolladas en el mismo período. Por último, el quinto grupo se denominó *Transición*, ya que agrupa un conjunto de aportes que aquí se reunieron bajo el nombre de perspectiva de la complejidad, los cuales señalan la necesidad de introducir cambios en los estudios. Aún no es posible distinguir claramente si constituyen una nueva forma de abordaje o si ello derivará en otras líneas de indagación. Aquí será considerada, de manera provisoria, como una nueva perspectiva en construcción.

### **1.1.1 Abordajes tradicionales: geopolíticas imperialista, funcionalista y clásica**

#### *1.1.1.1 Geopolítica imperialista: expansión, fricciones y fuerzas opuestas entre Estados nacionales*

Las primeras aproximaciones al estudio de las fronteras interestatales han sido denominadas como doctrina geopolítica (Ferrari, 2014) o concepción naturalista (Lois y Cairo, 2011). Aquí será denominada geopolítica imperialista, dada su vinculación a la expansión de los Estados nacionales. Se desarrolló en Europa hacia finales del siglo XIX, en un contexto expansionista y belicista y perduró hasta la Segunda Guerra Mundial (Paasi, 2009). Tuvo como exponentes centrales a Friedrich Ratzel, Karl Haushofer, Thomas Holdich y Jaques Ancel, en Alemania, Inglaterra y Francia (Newman y Paasi, 1998; Lois y Cairo, 2011).

Estos autores buscaron producir conocimientos según los parámetros de cientificidad de la época, asociados al naturalismo, el positivismo, el organicismo y el darwinismo social (Minghi, 1969; Paasi, 2013). En este contexto, estudiaron las fronteras como parte de una geografía del Estado, dedicada al estudio de la relación entre éste y el suelo como fuente de recursos. La preocupación común a los estudios de la época era la expansión de los Estados y las fricciones que ello provocaba. Se concentraban en la función defensiva de las fronteras y en los tipos de límites más convenientes desde un punto de vista militar (Minghi, 1969). En general, predominó el análisis de la escala

nacional y el Estado fue el agente privilegiado de actuación sobre las fronteras. Su estudio fue vinculado a las categorías de espacio y territorio.

Entre las contribuciones de la época, se consolidaron dos corrientes. Por un lado, una concepción naturalista y organicista, con más desarrollo en Alemania. Friedrich Ratzel concebía al Estado como un organismo vivo en constante crecimiento, y las fronteras como la piel u órgano periférico que tenía que ajustarse a dicha expansión, por lo que estaban en movimiento permanente (Lois y Cairo, 2011). Karl Haushofer recuperó y profundizó los aportes de Ratzel, y señalaba que no podía haber límites fijos para las necesidades de expansión de un Estado, y que la búsqueda de una línea exacta no tenía sentido (Ferrari, 2014). En la misma línea, Thomas Holdich señalaba que los límites debían ser barreras “tan fuertes como el dispositivo militar pueda hacerlas” (Lois y Cairo, 2011:12).

La segunda corriente es la historicista, con un mayor desarrollo en Francia. La obra de Camille Vallaux (1914), en general menos recuperada, es uno de los cuestionamientos más tempranos a la obra de Ratzel, aunque recuperó gran parte de sus propuestas. Propuso a las fronteras como terreno de interpenetración o de disyunción, zonas de contacto atravesadas por la tensión vital de los Estados. Señaló que la precisión de las fronteras se vinculaba a un fenómeno de origen político vinculado a la historia de los Estados y su desarrollo interior, y que son resultado de esfuerzos seculares en relación a las condiciones físicas y sociales generales. También distinguió entre fronteras esbozadas o trazadas sobre un mapa; vivas o de acumulación, cuando son producto de la adaptación de la sociedad en el tiempo; y muertas, cuando la tensión vital se relaja y el trazado se fijaba. En la década de 1930, Jackes Ancel, vinculado a la tradición posibilista y la historia, sostenía que los límites eran el resultado del equilibrio de poder entre dos fuerzas, los Estados, introduciendo el concepto de fronteras plásticas y de isobara política (Prescott, 1965). Este autor sostenía la inviolabilidad de las fronteras por tratarse de una característica legal para el sostenimiento de la paz, e indicaba que la noción de frontera debe ser buscada en la historia, como una expresión del significado colectivo de pertenencia (Ferrari, 2014).

Prescott (1965) señala que para la corriente alemana, el límite determinaba el poder del Estado, mientras que para la segunda, el límite era producto del aquel. En esta etapa se delineó también un contrapunto entre la idea de frontera como línea y la de frontera como zona de contacto o interpenetración (Vallaux, 1914). Asimismo, se produjo un debate en torno a la noción de frontera o límite natural-fisiográfico, considerado más genuino, sólido y permanente, o la noción de límite artificial o definido por las sociedades (Paasi, 2009; Ferrari, 2014).

Estos y otros aportes de la época, como los estudios de Lord Curzon, son extensamente analizados en obras como las de Prescott (1965), Minghi, (1969) y Arriaga (2012). Los estudios de esta etapa

recibieron numerosas críticas, tanto por la concepción naturalista y el uso de argumentos biológicos, como por el carácter determinista de sus postulados. Sin embargo, la principal crítica fue realizada en torno a su función como legitimadora del expansionismo de los Estados, concebido como natural e inevitable (Moraes, 2005). Estos trabajos se vieron mermados luego de la segunda Guerra Mundial y los nuevos estudios tendieron a rechazar tanto las expresiones expansionistas como la diferenciación entre límites naturales y artificiales (Paasi, 2009).

#### *1.1.1.2 Perspectiva funcionalista: los límites y su impacto en los flujos regionales*

Esta perspectiva fue denominada funcionalista siguiendo la propuesta de (Lois y Cairo, 2011). Reúne los trabajos desarrollados entre las décadas de 1930 y 1960 principalmente en Estados Unidos, aunque también en Europa, cuyos referentes fueron Richard Hartshorne, Stephen Jones, Whittemore Boggs y August Lösch.

Estos autores buscaron alejarse de la preocupación por la expansión y defensa de los Estados, así como de los debates entre límites naturales y artificiales, sosteniendo que siempre son producto de la actividad humana. Cuestionaron los trabajos anteriores por ser poco científicos, por la falta de sistematicidad, la escasez de técnicas y mediciones, así como la utilización de conceptos vagos (Hartshorne, 1933).

Estos estudios, en cambio, elaboraron trabajos descriptivos, tipologías y clasificaciones (Newman y Paasi, 1998; Lois y Cairo, 2011). Se diferencian aquí dos corrientes: una descriptiva que se desarrolló en las décadas de 1930 y 1940, y otra cuantitativa, hacia mediados del siglo XX.

La primera corriente es aquí denominada descriptiva. Estos estudios proponían identificar tipos de límites y precisar técnicamente las prácticas de delimitación. También se interesaron por examinar los efectos que producían los límites y su capacidad para modificar la organización territorial de las áreas fronterizas (Dell Agnese, 2015). Stephen Jones se interesó por las técnicas de delimitación y demarcación, en el marco de las reconfiguraciones estatales de la segunda posguerra, estableciendo los pasos, desde su localización hasta su administración (Prescott, 1965). Richard Hartshorne clasificó los límites en relación con los paisajes culturales existentes al momento de su establecimiento, diferenciando si son antecedentes, pioneros, subsecuentes o superpuestos. Con ello buscaba evaluar si coincidían o se adecuaban a las divisiones naturales y sociales (Minghi, 1969). Dell Agnese (2015) señala que esta fue calificada como “clasificación genética de los límites” y fue reproducida por una gran cantidad de libros sobre geografía política.

La otra corriente, aquí denominada cuantitativa, se elaboró en el marco de la “nueva geografía”, asociada a una orientación disciplinar aplicada que buscaba intervenir en la realidad, así como a al predominio de las matemáticas y geometrías en el estudio del espacio (Benedetti, 2017b). Estos trabajos estudiaron el impacto de los límites en los flujos, los patrones de distribución y los factores de localización, realizando mediciones, cálculos, índices y comparaciones. Por ejemplo, August Lösch buscó comparar regiones económicas con regiones políticas, para identificar similitudes y diferencias, buscar coincidencias areales y evaluar problemas asociados a las distancias. Luego estudió a los límites como factores de localización. Su principal contribución fue examinar el impacto de un límite en los flujos de mercaderías y en su consecuente patrón espacial de distribución (Minghi, 1969). Por su parte, Whittemore Boggs indicaba que era posible establecer relaciones entre tipos de límites y sus funciones. Distinguió límites físicos, geométricos, antropogeográficos y complejos. Para el autor, funciones eran negativas y de naturaleza restrictiva, como barreras a las interacciones económicas (Minghi, 1969).

Minghi (1969) señala que hacia finales de la segunda Guerra Mundial, los estudios habían transitado desde el interés por definir el criterio para fijar un límite, hacia las funciones que éste desarrolla. En general, estos estudios ya no se interesaron por la escala nacional y el Estado como agente estructurador, sino por las regiones fronterizas y los agentes económicos.

Estas corrientes recibieron numerosas críticas en décadas posteriores. Por ejemplo, por constituirse como un saber instrumental al servicio de la expansión de la producción capitalista, y por promover un nuevo determinismo, de la racionalidad económica por sobre el comportamiento de las personas (Benedetti, 2017b). Los conceptos de paisaje y región fronteriza eran concebidos como una realidad evidente, (dell’ Agnese, 2015). Proponían una concepción del espacio como una superficie abstracta, medible y cuantificable. La supremacía de los factores de localización y la toma de decisiones racionales habilitaba una única estructura espacial válida, sin posibilidad de cambios (Claval, 2014). En gran parte de estos trabajos primaba la noción de impacto, es decir, una mirada unidireccional que concibe al espacio como contenedor de objetos manipulados por agentes externos al lugar y producen transformaciones (Blanco, 2006). De todas formas, estas aproximaciones no se agotaron en esta etapa, sino que fueron retomadas y ampliadas en décadas posteriores (dell’ Agnese, 2015).

### *1.1.1.3 Perspectivas clásicas de la geografía política: sistematización y terminología.*

En la década de 1960, se publicó en Europa una serie de obras en el marco de la geografía política clásica que, si bien no aportaron mayores innovaciones teóricas, realizaron un esfuerzo de sistematización de los estudios elaborados hasta el momento, y establecieron algunas clasificaciones

y terminologías que estructuraron gran parte de la producción académica posterior. Dos de los autores centrales de esta etapa son el geógrafo estadounidense Julian Minghi y el anglo-australiano Víctor Prescott, quienes publicaron una serie de libros muy influyentes en este campo de estudios.

Continuaba la preocupación por la objetividad de los estudios. Sostenían que la producción académica había sido influenciada por el interés de los autores y por la época en la que escribieron, lo cual impedía realizar avances y clarificar conceptos, siendo la objetividad uno de los mayores desafíos (Prescott, 1965).

Una de las categorías más utilizada en aquellos estudios fue la de límite, concebido como un elemento del paisaje y una representación de la soberanía política del Estado (Prescott, 1965). Se combinó el interés tanto por los territorios estatales como por las regiones funcionales, ambos considerados como realidades evidentes (Paasi, 2013). Si bien no rechazaban los estudios funcionales previos, delinearon un conjunto de preocupaciones diferentes, atendiendo principalmente a los conflictos limítrofes en el contexto de la Guerra Fría.

Una de las preocupaciones de esta etapa fue definir las áreas temáticas de incumbencia de los geógrafos políticos en relación a los límites. Entre ellas, destacaban las disputas limítrofes, los efectos de los cambios limítrofes en los paisajes, la evolución de los límites, los problemas de delimitación y demarcación, entre otros (Minghi, 1969). Se interesaban por los impactos entre límite y espacio, en ambas direcciones: los factores geográficos que determinan la posición, forma y carácter de los límites, y las influencias de un límite en el paisaje (Prescott, 1965). Minghi (1969) señalaba que la tarea del geógrafo político era la de determinar la viabilidad de un límite como divisor político, para lo cual debía estudiar los impactos de los límites en los patrones espaciales.

La producción de estas obras se extendió hasta las décadas de 1980 y 1990, etapa en la que se consolidaron las perspectivas críticas que se revisarán a continuación. En general, los cuestionamientos a los trabajos de esta época se orientaron hacia su concepción de los límites como objetos o artefactos del suelo, su carácter eminentemente descriptivo, y por el predominio de la escala nacional, así como la mirada unidireccional en términos de impactos (Paasi, 2012; dell'Agnese, 2015).

Los aportes de estas tres perspectivas no se tuvieron en cuenta en la construcción del objeto de estudio. De todos modos, su análisis resultó fundamental para comprender mejor los estudios sobre la relación entre turismo y fronteras, los cuales retomaron gran parte de estas clasificaciones y tipologías, como se verá más adelante.

### **1.1.2 Renovación crítica: poder, ideológica y procesos sociales**

La renovación de los estudios sobre fronteras se inició gradualmente en la década de 1970, en el marco de un cambio profundo en la disciplina geográfica. Esta comenzó a cuestionar los abordajes anteriores, no sólo por sus postulados teóricos, sino principalmente por su despolitización, y comenzaron a interesarse por los conflictos sociales, el mundo subdesarrollado y las relaciones de dominación, proponiendo una geografía alternativa y combativa, en el marco de lo que se conoció como geografías críticas (Benedetti, 2011).

Entre los nuevos estudios sobre fronteras se identificaron aquí dos corrientes. La primera se vinculó con las geografías del poder elaboradas entre las décadas de 1970 y 1980. La segunda refiere al enfoque procesual de las fronteras que se consolidó hacia finales de la década de 1990 y tuvo una amplia repercusión en diferentes ámbitos académicos, también sudamericanos. A continuación se presentará cada una de ellas.

#### *1.1.2.1 Geografías del poder*

Las geografías del poder se constituyeron inicialmente en el ámbito francófono, entre las décadas de 1970 y 1980, como una nueva perspectiva sobre lo político, el Estado y el poder (Benedetti, 2011). De allí derivó una nueva forma de pensar las fronteras, algunos de cuyos exponentes fueron Claude Raffestin y Michel Foucher. Partieron de un cuestionamiento a los estudios anteriores por sus abordajes descriptivos, su falta de historicidad, su concepción del espacio como uniforme y la escasa consideración de las desigualdades y tensiones sociales (Claval, 1974, Raffestin, 1974 y 1986).

Los nuevos aportes se vieron atravesados por las teorías dominantes en esos años, tanto el estructuralismo y la teoría de los sistemas, como la semiología y la lingüística (Claval, 2014). En estos estudios, el concepto de frontera recuperó centralidad por sobre el de límite que predominó en el enfoque clásico. Sus principales contribuciones se vincularon con la concepción de las fronteras como productos sociales, realidades contextualizadas y expresiones de poder.

La propuesta de Raffestin (1974) se apoyaba en las fronteras como un hecho social y, por lo tanto, un hecho espacio-temporal. Destacaba el carácter no arbitrario de la frontera, sino en función de las relaciones que un grupo establece con el espacio en cada momento. Analizó a las fronteras en forma relacional, en función de las influencias mutuas entre espacio, tiempo y sociedad, que el autor pensaba en términos de efectos de frontera. También incorporó al poder como una dimensión inherente a todo límite, vinculado a un proyecto socio-territorial y a una ideología nacional que procura controlar, expandirse, cerrarse o reprimir.

Foucher (1988) remarcó que las fronteras son producto de decisiones, de un juego de actores que ha incidido en su diseño. Las fronteras son contornos de ensamblajes muy diversos, construcciones geopolíticas contextualizadas, multiescalares y multifuncionales. También postuló que las fronteras son tiempos inscriptos en espacios. Hace falta recuperar la historia de una frontera para entender las formas en que se fragmentó el mundo. Cuestionó, a su vez, la idea de límites arbitrarios. Es preciso reconstruir las razones por las que se trazó de un modo y no de otro, recuperar las concepciones de partida de las divisiones, pensar la frontera a partir de la invención y difusión de técnicas de control del espacio y “exhumar” los trazados antiguos.

El autor sostuvo, asimismo, la necesidad de reparar en los efectos de las decisiones tomadas, esto es, las discontinuidades, asimetrías e interacciones. Finalmente, indicó que las fronteras no son fijas. Si bien pueden tener un origen histórico, son contestadas, el juego activo de fuerzas múltiples, internas o externas. En este sentido señaló la importancia del estudio de los procesos, las dinámicas y el juego de interacciones donde las estrategias políticas son determinantes.

En esta etapa también se propusieron teorías generales para comprender las fronteras. Ejemplo de ello es la contribución de Raffestin (1986) de elaborar una teoría liminal, en la cual se postuló a los límites como intrínsecos a toda actividad humana y, por lo tanto, como una necesidad estructural, invariante y ubicua, con funciones variables a lo largo del tiempo.

#### *1.1.2.2 Enfoque procesual*

El enfoque procesual, o giro procesual siguiendo a Brambilla (2015), se consolidó hacia finales de la década de 1990, etapa en la que los estudios sobre fronteras experimentaron una notable expansión y renovación, tanto en la geografía como en otras disciplinas. Algunos de sus referentes fueron Anssi Paasi, David Newman y John Agnew, vinculados con la nueva geografía regional anglosajona y las geopolíticas críticas.

Partieron de un cuestionamiento a la concepción clásica por naturalizar a los Estados nacionales y sus territorios como estructuras permanentes, en las que los límites eran entendidos como realidades fijas que manifiestan las divisiones preexistentes (Paasi, 1998). De igual forma, cuestionaron a los nuevos discursos que se popularizaron con el fin de la Guerra Fría y en el marco de la globalización, que postularon la obsolescencia de las fronteras en un mundo desmilitarizado y abierto a los intercambios (Amilhat-Szary y Fourny, 2006). Los estudios que postularon el fin de las fronteras se sustentaron en la misma concepción clásica que consideraba a los límites como entidades rígidas propias del proyecto de la modernidad, que no tienen lugar en los nuevos territorios de flujos y tienden a desaparecer (Paasi, 1998).

Estos enfoques recuperaron, en parte, las contribuciones de las geopolíticas críticas que se desarrollaron también en la década de 1990, influenciados por los enfoques posestructuralistas, posmodernos y poscoloniales. Estos estudios se interesaron por los procesos ideológicos de construcción de límites para separar al otro, considerado una amenaza, pero también para disciplinar la esfera política nacional (Paasi, 2013). Enfatizaron en el carácter textual del espacio y sus aspectos representacionales, abstractos, metafóricos y discursivos, en un campo tradicionalmente materialista (Woodward y Jones, 2005). Aquellos estudios contribuyeron a la comprensión de las modalidades en que opera el Estado, las ideologías e identidades nacionales, en la construcción de territorios y fronteras (Paasi, 2011) y colocaron en primer plano las relaciones de poder que las atraviesan.

De todos modos, para Paasi (2013) promovían la idea de un mundo fuertemente delimitado, sin dar una mayor discusión sobre las fronteras, los discursos, las prácticas y el poder. Ó Tuathail y Agnew (1992) también habían cuestionado la dicotomía entre la concepción de las fronteras como artefactos del suelo, y aquella que la piensa como un artefacto de los procesos discursivos de dominación que dividen a las poblaciones. Es preciso superar esta dualidad, reconocer que las fronteras son necesarias, inherentemente problemáticas, con un carácter ambiguo y abiertas al cambio. Los autores se interesaron por las fronteras porque producen efectos, capturan las formas de imaginación y atrapan el pensamiento y las prácticas territoriales.

La transformación en la concepción de las fronteras se vinculó al cambio en las formas de comprensión de los Estados nacionales. Estos ya no son pensados como entidades políticas permanentes, estáticas y preexistentes, sino como productos históricos y contextuales que se construyen a través de prácticas de demarcación de un interior y un exterior (Kuus, 2010). Los límites dejaron de ser pensados como objetos contenedores de una homogeneidad preestablecida, y pasaron a ser considerados como constructores de la homogeneidad interna y la diferenciación externa.

Al igual que las geografías del poder, las fronteras fueron pensadas como producciones sociales e históricas, aunque ya no en términos de efectos entre elementos. Se consolidó en esta etapa su conceptualización como procesos, esto es, prácticas y discursos permanentes de producción y reproducción de diferencia y exclusión (Paasi, 1998). Ello habilitó pensar las fronteras como instituciones que deben ser gestionadas y perpetuadas, en contraste con la idea de líneas físicas como un producto estático de las decisiones políticas (Newman, 2006). Interesaron los mecanismos y dispositivos de construcción de fronteras, que comprendían aspectos tanto materiales como simbólicos. Consideraban que coexistían fronteras duras y fronteras suaves (Celata y Coletti, 2012), expresados como paisajes técnicos de control social y paisajes discursivos de poder social (Paasi,



2009). La cuestión radicaba en comprender las formas de actuación del poder y el modo en que se producía la naturalización de los Estados nacionales, las exclusiones e inclusiones. Así, examinaron la construcción de fronteras en diferentes instituciones y discursos, historias y memorias, rituales y símbolos, así como formas banales de nacionalismo en la vida cotidiana, los medios de comunicación y los libros escolares (Paasi, 1998).

El concepto de frontera, asociado en los estudios clásicos a una entidad fija en el espacio y el tiempo, fue gradualmente reemplazado por el de *fronterización (bordering)*, que refiere a un esfuerzo estratégico y continuo de creación de diferencias en el espacio (Van Houtum y Van Naerssen, 2002). La *fronterización* fue entendida como prácticas de ordenamiento y de creación de otredad. Esto conduce a comprender el modo en que las fronteras crean órdenes, regímenes de inclusión/exclusión, y construyen la otredad al tiempo que la rechazan.

De lo anterior derivaron los conceptos de *desfronterización* y *refronterización* (Rumford, 2006; Lois y Cairo, 2011; McCall, 2012). Siguiendo la idea de *desterritorialización* y *reterritorialización* que contestaron a los postulados sobre el fin de los territorios nacionales, se buscó cuestionar la idea del fin de las fronteras. Estos conceptos buscaron comprender el modo en que las fronteras aparecen y desaparecen, promueven una mayor movilidad económica y al mismo tiempo procuran un mayor control de los flujos (Rumford, 2006). Estos fueron pensados como procesos simultáneos y permanentes de apertura y cierre. En este sentido, el concepto de *desfronterización* ha sido utilizado para dar cuenta de los procesos de integración regional, en el marco de la Unión Europea, donde se desvanecieron las fronteras entre los países, que comenzaron a pensarse como fronteras internas. En cambio, se desarrolló una *refronterización* al exterior, por ejemplo, a través del incremento de los controles migratorios, con países que no forman parte de aquel bloque (Lois y Cairo, 2011).

Estas perspectivas críticas en el estudio de las fronteras contribuyeron a delinear una nueva forma de pensar las fronteras, alejada de la concepción estática y objetiva de los estudios previos, y vinculada a un proceso permanente de producción de la diferenciación. De todos modos, lejos de romper con la mirada estado-céntrica, se interesaron por las fronteras en relación a la construcción de los territorios e identidades nacionales, producidos exclusivamente por los centros de poder y luego diseminadas o reproducidas a través de múltiples dispositivos. Se consolidó, así, una mirada desde arriba que colocó el énfasis en la producción de separación y exclusión, aspectos que luego serán cuestionados por nuevos enfoques.

Una de las consecuencias que se desprende de esta conceptualización fue la dislocación de las fronteras. En tanto discursos, instituciones y símbolos, las fronteras se producen y reproducen no sólo en las adyacencias limítrofes o bordes de los territorios nacionales, sino en una mirada de

lugares, atravesando a toda la sociedad (Paasi, 1999). Esta idea se continuó y profundizó en las nuevas perspectivas que dialogaron con los procesos de globalización en el cambio de siglo, como se revisa a continuación.

Esta perspectiva resultó central en la investigación, para pensar el modo en que el turismo opera también como práctica de fronterización y participa en la creación y reproducción de las fronteras interestatales. De todas formas, se requirió complementar este enfoque con otras miradas, para comprender las formas en que se insertan las prácticas turísticas globalizadas en la construcción de lugares turísticos situados, y en la conformación de espacialidades reticulares o transfronterizas. A partir de la década de 2000, los estudios sobre fronteras se expandieron, se extendieron los diálogos entre diferentes disciplinas y se multiplicaron los abordajes, propuestas y conceptos. A continuación se recuperan tres conjuntos de perspectivas que se vincularon de diversas formas con la investigación.

### ***1.1.3 Perspectivas de la globalización: Fronteras móviles, entre la fluidez y la securitización***

Una de las preocupaciones centrales de esta etapa fue la intensificación de la globalización, que llevó a concebir a las fronteras como obstáculos o barreras, símbolos de un pasado estático que debía ser reemplazado por otro más dinámico (Paasi, 1998). Esto constituyó un desafío para las formas de concebir el espacio y las fronteras. Diferentes autores comenzaron a dar cuenta de la tensión que se produce entre el desdibujamiento de las fronteras y la intensificación de los controles fronterizos, tensión que permea prácticamente toda la producción académica de las últimas décadas. Mientras que existe un cierto consenso de que las fronteras no desaparecen, se instala la preocupación por las formas en que ellas se espacializan. Se pueden destacar dos propuestas a esta discusión: fronteras topológicas y securitización. Cada una de ellas será revisada a continuación.

#### ***1.1.3.1 Fronteras topológicas***

Una propuesta diferente para responder a la pregunta por la espacialidad de las fronteras en el contexto de la globalización, se vinculó con la geografía económica y la economía de la información (Paasi, 2009). Siguiendo a Celata y Coletti (2012), aquí se denominan a estas perspectivas como topológicas.

Popescu (2015) señala que se produjo un cambio desde una imaginación topográfica, regida por la proximidad, hacia una imaginación topológica, de redes, flujos y nodos. En este marco, los controles

y a la securitización ya no están fijos en los límites interestatales o bordes de los países. Las fronteras, en tanto controles, están incorporados en los propios flujos globales, es decir que estas ya no aseguran territorios sino que aseguran el movimiento (Popescu, 2015). Este no se controla en un punto fijo de cambio jurisdiccional, sino a medida que se produce, a lo largo de su trayecto. Las fronteras se alejan de la linealidad territorial y se incrustan en los flujos, los que pueden desplazarse y monitorearse ininterrumpidamente.

Walther y Retailié (2014) señalan que la movilidad se convierte en el principio fundamental de la organización espacial, es decir que es ella la que crea los lugares, y no inversamente. En este sentido, Popescu (2015) se pregunta por las formas en que se territorializan las fronteras y propone entenderlas como una territorialidad emergente del mismo movimiento. También se acuñó el concepto de frontera-red, para dar cuenta de los controles fronterizos interrelacionados o articulados, pero dispersos en una multiplicidad de puntos o locaciones (Rumford, 2006).

### *1.1.3.2 Securitización*

La fronterización de los flujos también ha sido pensada para las personas. A comienzos del siglo XXI, el nuevo escenario delineado por conflictos en torno al terrorismo y las migraciones, instalaron en la agenda política las cuestiones de seguridad y control fronterizo. En este nuevo contexto, algunos investigadores comenzaron a dar cuenta de la intensificación y proliferación de los controles en la movilidad de las personas, cuestionando fuertemente los discursos sobre el fin de las fronteras de los años anteriores. Los nuevos trabajos se interesaron por los mecanismos y dispositivos tecnológicos de control y vigilancia, muros, barreras y técnicas biométricas, asociadas a la biopolítica (Agnew, 2008).

Estos enfoques, que aquí denominamos perspectiva de la securitización, profundizaron la idea de ubicuidad (Balibar, 2002; Amoore, 2006), es decir que las fronteras están al mismo tiempo en todas partes. Ello contribuyó a la consolidación de la imagen de un mundo fuertemente delimitado, en referencia a que las fronteras se han multiplicado y expandido hacia diferentes ámbitos de la vida. Estos enfoques conciben a los Estados como sistemas clasificatorios, organizado para separar a las personas peligrosas de aquellos catalogados como no-peligrosos (Paasi, 2012). Las fronteras también fueron pensadas como entidades porosas, es decir que crean regímenes de permeabilidad selectiva o filtros que permiten la movilidad de algunos y no de otros (Popescu, 2015).

Las fronteras han sido concebidas como difusas, ya que se manifiestan en dispositivos y prácticas cada vez menos perceptibles, solapadas bajo otras formas. En este sentido, Rumford (2011 y 2012) propone la idea de fronteras invisibles para dar cuenta de aquellas formas de control gubernamental

selectivo, irreconocible para la mayoría de la población, y de fronteras virtuales, que remite a las distancias entre los centros de elaboración de técnicas de control y los múltiples y lejanos sitios donde estas técnicas actúan. Adicionalmente, los conceptos de frontera biométrica, frontera inteligente y frontera electrónica (*e-border*), dan cuenta del giro científico y tecnológico en el control de la movilidad, así como la expansión del biopoder, en la medida en que los propios cuerpos humanos pasan a ser portadores de fronteras, y devienen fronteras corporizadas, personalizadas o portables (Amoore, 2006; Popescu, 2015; Balibar, 1998; McCall, 2012; Amilhat-Szary y Giraut, 2015).

Ambas conceptualizaciones, las fronteras topológicas como la securitización, pueden pensarse como dos caras de un mismo proceso, a la vez opuestas y complementarias. Según Amilhat-Szary y Giraut (2015), se produce una disociación creciente entre la forma y la función de las fronteras. Las funciones de división, regulación y control no se modifican, pero sí se dislocan en una multiplicidad de redes y lugares, y cambian las formas en que se materializan. Para Lois y Cairo (2011) el tiempo y el espacio de la frontera se vuelven elásticos. La frontera se disloca espacialmente y se dilata temporalmente, en un proceso que va mucho más allá de la inmediatez del cruce de límites. En estas dos conceptualizaciones, las fronteras ya no están fijas. Son ubicuas y móviles, es decir, diseminadas, reticulares, portables o corporizadas (Amilhat-Szary y Giraut, 2015; Popescu, 2015). En ambas se despega la frontera de su materialidad y se la vincula a mecanismos invisibles e imperceptibles de creación de diferencias sociales. Amilhat-Szary y Giraut (2015) sostienen que se ha realizado poco esfuerzo para relacionar esta virtualización del poder con algún tipo de anclaje espacial a la cual las redes están sujetas, y se preguntan si una frontera que está en todas partes aún puede ser considerada como tal.

Estos estudios resultaron de utilidad para pensar la tensión entre separación y articulación que produce en turismo en la Circumpuna, y para reflexionar sobre los regímenes selectivos que operan, definiendo las formas de movilidad que se promueven y aquellas que se impiden en el marco de las prácticas turísticas.

De todos modos, su principal contribución en esta investigación fue la de distinguir más claramente una oposición entre dos formas de conceptualizar las fronteras. Las perspectivas de la globalización, al igual que el enfoque procesual anterior, fijan el significado de la frontera exclusivamente en la idea de barrera, control, separación y exclusión, aunque en términos de seguridad. Asimismo, sigue siendo el Estado nacional quien define e impone las materialidades y representaciones de las fronteras, las cuales son concebidas como ubicuas, móviles y dispersas. Frente a esta conceptualización, Amilhat-Szary y Giraut (2015) se preguntan qué queda en la "línea de frontera". Esta preocupación por los bordes de la estatalidad nacional, que también permeó el proceso de

investigación, permitió distinguir otro conjunto de enfoques con miradas diferentes que resultaron centrales en la construcción del objeto de estudio, y que se revisarán a continuación.

#### ***1.1.4 Perspectivas situadas: fronteras contestadas, nuevas voces, nuevas escalas.***

Las perspectivas situadas comprenden un conjunto de estudios diversos, con diferentes preocupaciones y propuestas de abordaje. En general, se constituyen como un cuestionamiento a las perspectivas anteriores: el análisis de la producción de límites como una práctica impuesta por el Estado nacional, la consideración de los sujetos como meros reproductores de significados, el énfasis en los mecanismos de exclusión y securitización y la dislocación de las fronteras con el consecuente olvido de los bordes de los territorios nacionales.

La idea de fronteras contestadas hace referencia tanto al cuestionamiento de los abordajes anteriores, como al rescate de nuevas voces, prácticas y escalas que interpelan y recrean las fronteras, y que han sido escasamente consideradas en los abordajes anteriores. A continuación se describen dos enfoques que reúnen algunas preocupaciones y abordajes comunes.

##### *1.1.4.1 Perspectiva constructivista: la frontera como lugar.*

Esta perspectiva aquí se denomina constructivista, siguiendo la propuesta de Lindón (2007) para la geografía. La autora recupera los aportes del giro cultural en esta disciplina que se desarrolló desde finales de la década de 1980. Este rechazó la reducción del espacio a su componente material y se interesó por las representaciones simbólicas e imaginarios en el estudio del espacio. El constructivismo geográfico propone, siguiendo a esta autora, concebir el espacio como una construcción social en la que los sujetos y sus experiencias tienen un papel central, así como la dialéctica entre las formas espaciales y los sentidos del lugar.

En este marco se pensaron aquí un conjunto diverso de estudios sobre fronteras, elaborados por autores como Corey Johnson y Reece Jones, Chris Rumford o María Lois. Estos aportes priorizaron la escala local, la esfera de la vida cotidiana y las prácticas de los pobladores, en los bordes de los estados nacionales. Perkins y Rumford (2013) los ha denominado como estudios “vernacularizados”. Estos se interesan por las formas en que las fronteras son pensadas, representadas, vividas, resignificadas o contestadas por diferentes sujetos (Brambilla et al., 2015). Entre los aportes de esta perspectiva, se distingue aquí dos líneas de abordaje: las representaciones y narrativas de los sujetos y los aspectos performativos y experienciales.

En la primera línea, diferentes estudios recuperaron el interés por los aspectos simbólicos y representacionales de las fronteras, que los enfoques procesuales examinaron como discursos desde los Estados nacionales, y fueron reinterpretados atendiendo a las narrativas de otros sujetos y prácticas. Se interesaron por las construcciones imaginarias de los pobladores de las fronteras o representaciones situadas, aunque en diálogo permanente con las nacionales.

En esta línea, Prokkola (2008a) señala que los significados de las fronteras varían en función de las estrategias, intereses, convenciones, relaciones sociales y situaciones de diferentes grupos. La autora estudió las narrativas locales construidas desde propuestas artísticas, como formas de memorialización y comercialización de las culturas, así como instancias contestatarias a los discursos oficiales. De igual forma, Lois (2013) examinó el modo en que las representaciones situadas resignifican los sentidos asignados al contrabando como una práctica del pasado, normalizan el cruce del límite interestatal y subvierten los marcos de significado ligados a los discursos de los estados nacionales y su sentido divisorio. Estas problemáticas han sido pensadas desde los conceptos de imaginario y contra-imaginario o narrativas y contra-narrativas.

La segunda línea se interesa por los aspectos performativos o experienciales de las fronteras. Para Johnson y Jones (2011), estas son materializadas y actuadas o experimentadas (*performed*) en una multiplicidad de formas. Pueden ser entendidas como una repetición de actos, interesándose por la relación entre lugar, performance y perspectiva. Rumford (2006 y 2012) propone estudiar la apropiación de la frontera por diversos actores sociales para propósitos no estatales, inclusive artísticos, ya que considera que los ciudadanos también pueden desfronterizar y refronterizar. Acuñó el concepto de trabajo de frontera (*borderwork*), para dar cuenta de las habilidades o esfuerzos de las personas comunes para construir, modificar o borrar fronteras. También señala que es preciso repensar las fronteras como encuentros culturales, como una zona de interacción donde las personas comparten valores, creencias, sentimientos y expectativas.

La perspectiva constructivista se pregunta por los sujetos que fronterizan, esto es, que construyen, recrean o transforman permanentemente las fronteras (Rumford, 2006), además de las formas y razones por las cuales ello ocurre en determinadas contextos (Johnson y Jones, 2011). Ellos dialogan con la concepción de la frontera como lugar, a partir de las prácticas cotidianas, los sentidos de pertenencia, los contactos e interacciones y la idea de proximidad. Estos estudios vinculan frecuentemente las prácticas y representaciones locales a espacios de transgresión e imaginarios transfronterizos (Lois, 2013). Se plantean como prácticas contestatarias que producen un diálogo y tensión permanente con las representaciones nacionales, autorizadas o hegemónicas, que naturalizan y eternizan las fronteras (Prokkola, 2008a). Estas prácticas y representaciones, a la vez

contestan y reproducen los significados de las fronteras, y las definen como lugares sucesivamente reinventados, reinterpretados y renegociados (Lois, 2013; Prokkola, 2008a).

#### *1.1.4.2 Enfoque político-cultural: la frontera como región.*

Los estudios que para Celata y Coletti (2012) integran la perspectiva institucional, aquí se los llama enfoque político-cultural. Reúne un conjunto diverso de trabajos, algunos de cuyos autores son Eeva-Kaisa Prokkola, Grégory Hamez o Bernard Reitel.

Estos trabajos examinan las interacciones que se producen en las áreas limítrofes, al igual que las perspectivas funcionalistas revisadas anteriormente, aunque ellos se distancian de la concepción estática y objetiva de las fronteras. Tampoco se centran en los flujos económicos, sino en los vínculos políticos y culturales. Estos trabajos recuperan y reelaboran los conceptos de zona de frontera y región fronteriza, y acuñan otros nuevos, como región transfronteriza. En este sentido, las escalas relevantes de análisis son la local y regional, pero también la transfronteriza y la transnacional (Hamez, 2004).

Una de las preocupaciones frecuentes entre estos estudios es el rol de las fronteras en los procesos de integración, paradiplomacia y cooperación. Gran parte de los trabajos han examinado, en el contexto europeo, el modo en que las políticas desde arriba, diseñadas por los bloques supranacionales, se vinculan con las realidades locales de las regiones fronterizas. Se interesaron por los programas regionales específicos para las fronteras, considerando una amplia gama de actores, estatales, institucionales y civiles (Celata y Coletti, 2012).

En este sentido, Reitel (2013) señala que la desfronterización entre los países europeos abre nuevas posibilidades para los actores locales en los proyectos de cooperación transfronteriza, los cuales han devenido como estratégicos para estas regiones. Propuso que los procesos de integración no son continuos sino fragmentarios, que se producen por medio de diferentes etapas. Remarcó la importancia de la institucionalización transfronteriza para habilitar nuevas formas de articulación funcional y morfológica en las escalas locales. Por su parte, Hamez (2004) plantea que en las regiones fronterizas se produce una asimetría entre los intereses y prácticas de los pobladores y las políticas de integración que implementan los programas supranacionales.

Por su parte, Prokkola (2008c) examinó a las iniciativas de cooperación transfronteriza como un conjunto de prácticas oficiales y no oficiales que desafían a las fronteras, sus construcciones materiales e infraestructuras, así como sus significados. La autora señala que las prácticas transfronterizas crean recursos económicos, culturales y sociales, incluyendo redes y una conciencia

regional, lo cual habilita a los pobladores a renegociar su comprensión de la frontera y la región. Las iniciativas transfronterizas son consideradas como un medio para el desarrollo regional, lo que sintetiza bajo la idea de “construir puentes para remover barreras”. Sin embargo, advierte que la escala nacional condiciona las normativas y la organización espacial de esta cooperación y que los beneficios son frecuentemente evaluados también a dicha escala, sin considerar las necesidades locales.

Ambas perspectivas del enfoque situado, contribuyen a delinear una nueva forma de pensar las fronteras. Rechazan asignarles un sentido meramente vinculado a la exclusión y separación, y construyen una concepción basada en el encuentro, la interacción o el contacto. Las piensan como nuevos espacios donde lo diferente se encuentra y produce algo nuevo.

Los enfoques de este grupo se constituyeron como centrales para la investigación, en la búsqueda por construir una mirada más amplia sobre los sujetos, las prácticas y las escalas que conforman las fronteras situadas, las regiones fronterizas o transfronterizas a partir del turismo. Contribuyeron a comprender el modo en que múltiples prácticas se apropian, reproducen o resignifican los marcos que configuran los Estados nacionales en sus bordes. También permiten observar las múltiples formas en que las construcciones nacionales intersectan los entramados locales, dando origen a fronteras muy diversas.

La consideración de la multiplicidad de sujetos, prácticas y representaciones permitió pensar el modo en que estos intervienen en la construcción de lugares turísticos, articulados o separados. También permitió pensar las fronteras como lugares experimentados por diferentes sujetos que transitan, se mueven, se detienen en diferentes sitios, con temporalidades divergentes.

Por su parte, el reconocimiento del modo en que las políticas supranacionales inciden en las regiones fronterizas europeas, condujo a formular la pregunta por la situación de las fronteras en el ámbito sudamericano, donde diferentes autores marcan las amplias diferencias que existen entre ambos procesos de integración (cfr. Rhi-Sausi y Conato, 2009).

#### ***1.1.5 Perspectivas complejas: mediaciones para re-escalar y re-enmarcar los debates.***

Este último grupo reúne un conjunto de aportes heterogéneos que plantean la necesidad de un cambio en las formas de abordaje, reclamando una mayor complejidad, por lo que se lo denominó perspectiva compleja. Como se señaló anteriormente, aún no es posible distinguir claramente si constituyen una nueva forma de abordaje o si ello derivará en otras líneas de indagación. Por ello, es



aquí considerada como una nueva perspectiva en ciernes. Algunos de los autores incluidos en este grupo son James Scott, Chiara Brambilla, Anne-Laure Amilhat-Szary, Frédéric Giraut y Hans Bürkner.

Estos autores postulan la necesidad de realizar análisis más complejos, multiescalares y multidimensionales en el estudio de las fronteras interestatales. Brambilla et al. (2015) señalan que el estudio de las fronteras requiere de un trabajo interdisciplinario que analice múltiples escalas y dimensiones para dar cuenta de la complejidad de las fronteras. Se remarca la necesidad continua de pensar visiones geopolíticas alternativas en el marco de la globalización y los flujos transnacionales. Asimismo, Amilhat-Szary y Giraut (2015) sostienen que la complejidad que caracteriza a las fronteras actuales trae aparejadas dificultades teóricas y contradicciones que requieren de un cambio epistemológico. Sugieren que es preciso un cambio en las escalas espaciales y temporales para percibir las fronteras en sus múltiples formas, funciones e implantaciones, en relación a la multidimensionalidad del espacio.

Por su parte, Paasi (2013) argumenta que la complejidad de las fronteras hace inalcanzable, o incluso, indeseable una teoría general sobre las fronteras y que, en su lugar, existe una búsqueda enérgica de nuevas y múltiples conceptualizaciones. En este contexto, señala que lejos de haber una única perspectiva dominante, las miradas se ramifican en innumerables horizontes. En la misma línea, Rumford (2012) argumenta que las fronteras contemporáneas no pueden ser entendidas desde un punto de vista único y privilegiado, y sino que requiere de un estudio multiperspectivo, considerando diferentes productores activos de fronteras, como empresarios o ciudadanos. Se sintetizan a continuación tres propuestas o formas de abordaje alternativo.

La primera se apoya en el concepto de paisaje de frontera (*borderscapes*), pensado como una síntesis entre frontera (*border*) y paisaje (*landscape*). Este concepto, siguiendo la propuesta de dell' Agnese (2015), busca articular las visiones políticas, las prácticas cotidianas, las representaciones sociales y los imaginarios, estableciendo diálogos con la idea de transgresión de las fronteras. Siguiendo a la autora, la producción de paisajes de frontera (*borderscaping*) implica prácticas a través de las cuales las fronteras imaginadas se establecen y experimentan como reales. A través del concepto, conciben a las fronteras como lugares de tensión entre imaginarios hegemónicos y contra-hegemónicos (Brambilla et al., 2015).

La segunda propuesta refiere al concepto de política de fronteras (*border politics*), enunciado por Scott (2015) como un complejo de programas, políticas e imaginarios, en los cuales las fronteras son utilizadas como recursos estratégicos para diferentes propósitos. Examina a las entidades supranacionales como un actor central en la configuración de nuevas fronteras, que implican la

creación de espacios relacionales postnacionales y la creación de un régimen fronterizo altamente selectivo.

Finalmente, la tercera propuesta construye el concepto de “fronteridad” (*borderities*), a partir de la idea de gubernamentalidad de Foucault. Amilhat-Szary y Giraut (2015) señalan que puede ser entendido como regímenes de fronteras, esto es, el ensamblaje de instituciones, procedimientos, análisis, reflexiones, cálculos y tácticas que permiten el ejercicio de una forma específica y compleja de poder. Existen regímenes divergentes y contrastantes para diferentes grupos, por los caminos particulares que cada uno traza, las formas en que territorializa las fronteras, los modos de apropiación de los espacios y las espacialidades de las fronteras.

Esta perspectiva sobre la complejidad resultó relevante para el estudio del turismo en la construcción de las fronteras, ya que se requiere la consideración de diferentes sujetos, más allá de las miradas desde arriba o desde abajo. Ello permite recuperar otros actores y escalas, como supranacionales, transnacionales y globales, que también inciden en la construcción de una frontera como lugar turístico. Participan tanto en las transformaciones materiales como en las representaciones imaginarias de las fronteras, y se articulan con otras prácticas, políticas, discursos y narrativas a múltiples escalas.

\*\*\*\*\*

La revisión extensa de las perspectivas de estudio sobre las fronteras interestatales resultó clave para la construcción del objeto de estudio. Ella permitió diferenciar enfoques y formas de abordaje, así como tomar decisiones sobre cómo orientar la investigación y definir la estrategia teórico-metodológica. Asimismo, esto resultó fundamental para la comprensión de los abordajes sobre fronteras y turismo que se examinan en el próximo apartado.

Algunas de las perspectivas revisadas fueron recuperadas en la investigación. Fueron centrales los estudios procesuales de las perspectivas críticas y los enfoques situados, tanto las propuestas constructivistas, como los estudios político-culturales. También se retomaron las diferentes propuestas sobre la complejidad en el análisis de las fronteras como fenómenos multidimensionales y multiescalares.

En este sentido, la consideración de las diferentes formas en que los procesos de fronterización operan, se diseminan y reproducen en los más diversos ámbitos y dispositivos permitió considerar el modo en que el turismo opera en la creación de diferenciación y otredad, y su contribución a la construcción de espacios fronterizos fragmentados.

Paralelamente, la perspectiva situada permitió focalizar en las particularidades de la triple frontera circumpuneña más allá de los procesos nacionales o globales, cuya consideración suele homogeneizar lo que ocurre en las fronteras, como si fuesen todas iguales o participasen de igual forma en aquellos. La reflexión sobre la multiplicidad de sujetos, prácticas y representaciones permitió pensar las fronteras como lugares experimentados, a partir del tránsito, la movilidad y el descanso, con temporalidades divergentes. También ello permitió pensar a las fronteras como lugares turísticos.

El foco en los procesos de transfronterización que se producen en la Circumpuna a partir del turismo requirió la consideración de las formas de articulación política y cultural que se producen a través de los límites interestatales en la actualidad. Resultaron centrales los aportes sobre las diferentes formas integración a través de relaciones multiescalares entre diversos actores, en las que los programas supranacionales se articulan con las políticas nacionales y los requerimientos locales. Asimismo, la multiplicidad de sujetos actuantes y escalas resultantes, se tornó central para la comprensión de las dinámicas turísticas en la triple frontera circumpuneña, liderada por agentes privados, gobiernos locales y organizaciones no gubernamentales, la cual no sería posible si se consideran únicamente los Estados nacionales y sus mecanismos de exclusión.

## **1.2 Los estudios sobre fronteras en Argentina, Bolivia y Chile, en el contexto sudamericano**

Los estudios sobre fronteras en el ámbito sudamericano han tenido un mayor desarrollo en Brasil. Por el contrario, la tradición de este campo en Argentina, Bolivia y Chile no ha tenido un desarrollo comparable. De todos modos, es posible observar en Argentina un interés creciente desde la década de 2000, algo menor en Chile y aún incipiente en Bolivia.

Al respecto, Cardin, Albuquerque y Paiva (2018) señalan que en Brasil han acumulado una reflexión teórica relevante en las últimas seis décadas gracias a investigaciones empíricas y debates teóricos entre diferentes disciplinas, como la geografía, la historia, las relaciones internacionales, la antropología y la sociología, entre otras. En este país, la geografía ha tenido una importante producción a través de los aportes de Lia Osorio Machado, Tito Carlos Machado de Oliveira, Adriana Dorfman, Rebeca Steiman y Aldomar Rückert.

Las perspectivas actuales de estudio de las fronteras interestatales en Brasil son diversas y dialogan intensamente con las perspectivas críticas y, principalmente, con los enfoques situados que se revisaron anteriormente. El foco de interés se ha centrado en las interacciones, redes y movilidades

en los bordes del Estado nacional, pensados como faja, región o zona de frontera (Steiman, 2012). En este sentido Cardin et al. (2018) plantean que las fronteras interestatales han sido pensadas como realidades relacionales construidas a partir de los significados producidos por las personas que viven y transitan por esos territorios.

A continuación se revisa la producción académica sobre las fronteras de Argentina, Chile y Bolivia.

### **1.2.1 Los estudios sobre fronteras interestatales en Argentina**

En Argentina, Benedetti (2007a) señala que los estudios geográficos sobre fronteras estuvieron marcados por la geopolítica clásica hasta la década de 1980, que promovió una concepción nacionalista y contribuyó al desarrollo de argumentaciones y legitimación de los conflictos militares de las décadas de 1960 y 1970. Luego de ese período, el autor señala un desinterés de los geógrafos en el estudio las fronteras, posiblemente como parte de una reacción ideológica frente a los enfoques tradicionales.

A partir de la década de 2000, se observa un creciente interés por el estudio de las fronteras interestatales en la Argentina, en particular a través de los aportes de la historia y la antropología primero, y más recientemente, de la geografía. Entre las primeras disciplinas, algunos de los autores que han contribuido a esta renovación fueron Viviana Conti, Brígida Baeza, Susana Bandieri; Alejandro Grimson y Cristina Hevilla, mientras que en la última destacan los aportes de Alejandro Benedetti, Susana Sassone y Perla Zusman.

Los estudios son muy diversos en cuanto a los enfoques, períodos y procesos de estudio, los énfasis temáticos, y las estrategias de abordaje. De todos modos, es posible identificar algunas características generales. Estos trabajos dialogan, mayoritariamente, con los abordajes críticos y enfoques situados de los estudios sobre fronteras que se consolidaron desde la década de 1990, como se revisó anteriormente. Retoman los diferentes cuestionamientos a las miradas tradicionales que postulaban a las fronteras como objetos evidentes y estáticos, realidades naturalizadas y despolitizadas, en línea con el esencialismo otorgado al territorio nacional. Por el contrario, los estudios revisados conciben a las fronteras como realidades procesuales, sociales e históricas, producto de disputas y negociaciones.

Asimismo, la mayor parte de los trabajos parten de una concepción de frontera situada o “particularizada” (Barros y Zusman, 2000), en diálogo con las perspectivas que se consolidaron en la década de 2000, que resituaron los debates en torno a las áreas o zonas adyacentes al límite interestatal y las prácticas y procesos que allí se desarrollan. En este sentido, no se han producido

líneas de indagación que en torno a la dislocación o ubicuidad de los mecanismos o dispositivos de fronterización y securitización, o las nuevas topologías reticulares de las fronteras en la globalización.

En general, los estudios ponen en diálogo a los procesos de construcción de fronteras “desde arriba” y “desde abajo”, recuperando tanto las acciones implementadas por los estados nacionales, como la agencia de los múltiples sujetos que las habitan y/o transitan. A su vez, buscan romper con la mirada centrada en lo nacional como única escala de análisis, reconociendo la confluencia de diversas prácticas, sujetos, instituciones y escalas (Zusman, 2006; Benedetti, 2007a). Paralelamente, postulan a la frontera como realidad particular, cuestionando la idea de que sea tipológicamente igual en todo tiempo y espacio. Proponen una noción centrada en la diversidad y heterogeneidad, donde la mixtura de estrategias estatales y locales define las especificidades de cada lugar fronterizo. También se observa un interés por la articulación entre las dimensiones materiales y simbólicas en la construcción de las fronteras.

Los aportes de la historia se han centrado en dos ejes. Por un lado, estos trabajos buscaron recomponer los vínculos económicos y sociales que se han producido entre ambos lados de un límite interestatal a lo largo del tiempo, y proponen que la frontera fue un espacio social y económico incluso en la etapa de emergencia de los Estados nacionales, y que los procesos de fronterización tendientes a desarticularlos fueron más bien tardíos (Hevilla, 2001; Conti, 2011). Por otro lado, han examinado los procesos de fronterización o construcción histórica de la frontera desde el Estado nacional, que implicó su militarización, institucionalización y constitución de representaciones identitarias, y sus implicancias para los pobladores de las periferias estatales (Baeza, 2008).

Los contribuciones desde de la antropología se han orientado a la comprensión de conceptos como identidad, nación o alteridad en relación a las fronteras (Grimson, 2000b; Karasik, 2000). Grimson (2000b) parte de una concepción socio-histórica de la frontera, construida a partir de la interacción entre fuerzas complejas, niveles estatales y grupos locales en el proceso histórico. En este marco, analiza los efectos materiales y simbólicos que producen los procesos de nacionalización y fronterización en la conformación de las subjetividades de los pobladores fronterizos. En una línea similar Karasik (2000) ha examinado las construcciones identitarias, las representaciones y la segregación que se produce entre las poblaciones locales de los espacios fronterizos, y recupera las tensiones entre una construcción unívoca y excluyente de nacionalidad y otras voces locales que reformulan las fronteras y las identidades. Otros trabajos se han centrado en las relaciones translimítrofes en el marco de procesos de integración, y recuperan las diferentes formas en que los pobladores locales perciben y viven la frontera, cuestionando la visión esencialista y romántica de la hermandad de los pueblos (Grimson, 2000a).

En la geografía, los trabajos de Benedetti (2014b; 2015; 2017a), y Benedetti y Salizzi (2011) han contribuido a la conceptualización de las fronteras en estudios más amplios, considerando las fronteras de la Argentina, algunos pares fronterizos binacionales, o bien las fronteras de diferentes países sudamericanos. Estos trabajos examinan las interrelaciones entre territorio, límite y frontera, introducen nuevos conceptos como espacio fronterizo, y proponen categorías operativas para su estudio, como diferenciación territorial, fronterización, territorio, lugar y movilidad. Otros trabajos se centraron en el estudio del Estado nacional, las normativas y políticas públicas en relación a dos momentos y concepciones de la frontera, estos es, fronteras cerradas y fronteras abiertas (Laurín, 2003; Sassone, 2005). En este marco, estudiaron el pasaje de recortes territoriales denominados áreas de frontera, hacia la noción de región fronteriza que se produce en el marco de los procesos de integración con otros países (Laurín, 2003).

También entre los estudio geográficos, Barros y Zusman (2000) y Hevilla y Zusman (2008) proponen trascender las miradas clásicas que entienden a las fronteras como áreas de transición entre formas puras, y concebirlas en cambio como lugares con dinámicas propias, de encuentros y desencuentros, pensadas en relación a los procesos de extensión de nuevas formas de organización política y económica. Asimismo, señalan la necesidad de incorporar al análisis económico y político de las fronteras los procesos de carácter cultural, vinculados a las representaciones, narrativas y signos; así como profundizar en el estudio de la heterogeneidad, considerando fronteras poco abordadas en el ámbito académico.

### **1.2.2 Los estudios sobre fronteras interestatales en Chile**

En Chile, se dio un proceso similar en relación al estudio de las fronteras. Los enfoques geopolíticos también hegemonizaron durante algunas décadas la concepción sobre las fronteras, y comenzaron a ser revisados a partir de una cierta expansión en los estudios sobre fronteras interestatales desde finales de la década de 2000, lo cual ha dado lugar a diferentes publicaciones que sistematizan y articulan los estudios dispersos (Dilla Alfonso, 2016). Estos han sido elaborados principalmente desde la historia, la antropología, la sociología, la ciencia política y, en menor medida, desde la geografía. Entre ellos, destacan los aportes de Sergio González Miranda y Andrés Núñez, ambos provenientes del campo de la historia.

A diferencia del caso argentino, son algo menos numerosos y más homogéneos en el enfoque, las temáticas y formas abordaje, y gran parte de ellos se concentra en las regiones del norte del país. Al igual que la producción argentina, prima en ellos un enfoque social y procesual de las fronteras, y

una perspectiva situada, con especial énfasis en las prácticas y representaciones de los pobladores de las fronteras y la tensión con la estatalidad nacional.

Una parte importante de la producción académica asume una perspectiva histórica amplia desde la conformación de los Estados nacionales hasta la actualidad, y vinculan los procesos y dinámicas estatales de constitución de una frontera y su relación con las prácticas locales de movilidad e integración. González Miranda (2009) reflexiona, a través de diferentes símbolos, sobre dos concepciones diferenciadas de la frontera, una vinculada a la soberanía, la otredad o la identidad por oposición, y otra que percibe a las fronteras como lugares de integración y cotidianidad. Tamborino y Guizardi (2014) examinan la construcción de una región como liminal en el marco de un proyecto estatal para escindir espacialidades preexistentes, y las tensiones que se producen a partir de prácticas y sentidos socio-culturales que reinciden en los flujos, rupturas y conexiones que han tenido lugar en otros momentos de su historia.

Asimismo, Molina (2013) aborda la cordillera de Los Andes como espacio de continuidad territorial y articulación, para superar su visión como una gran barrera natural que separa, impide o dificulta el poblamiento. Estudia la cordillera a lo largo del tiempo, como un espacio de articulación, como lugar de asentamiento, producción y complementariedad entre los pueblos que la habitan y transitan, y las relaciones geográficas, económicas y sociales que allí ocurren. De este modo cuestiona el pensamiento fragmentario sobre las fronteras nacionales que omite o desconoce las relaciones transfronterizas, especialmente de los pueblos indígenas. Por su parte Garcés y Maureira (2018) examinan diferentes momentos de latencia y vigencia de las prácticas de intercambio entre poblaciones a uno y otro lado del límite chileno-argentino, y la búsqueda de legitimación de un espacio transfronterizo mediado por la emergencia de nuevas organizaciones indígenas, aunque atravesado por dinámicas de movilidad, integración y producción multiescalares, que transforman estas prácticas.

Otros trabajos se sitúan en los procesos actuales que transforman a las fronteras en el marco de la globalización. Tapia Ladino y Ovando Santana (2013) examinan el surgimiento de nuevas espacialidades en el marco de la proyección internacional y transfronteriza de una región, a partir de prácticas de sujetos que transitan, circulan y viven el espacio colindante, y donde se produce una tensión con la concepción oficial sobre las fronteras impuesta por el Estado nacional.

Finalmente, en el marco de la geografía se elaboraron algunas propuestas teóricas para pensar las fronteras en la actualidad. Núñez (2011) señala el carácter contextual del concepto de frontera, y examina como éste se mueve en el tiempo y es re-significado, desde una concepción geopolítica cerrada, ligada a la idea de una línea estatal, hacia una lectura cultural más dinámica y móvil, en el

marco de la globalización, que las comprende como lugares o espacios en movimiento, permeables y mestizos. También Núñez, Sánchez y Arenas (2013) dan cuenta del traspaso de una lectura estado-céntrica basada en la idea de línea y barrera, hacia una interpretación que particulariza la frontera, la cual deviene en “fronteras”. Destacan el carácter relacional entre espacios fronterizos, influido tanto por la acción estatal, por agentes privados o por culturas locales, a partir de porosidades, articulaciones, relaciones fluidas y conflictivas, que han delineado representaciones cambiantes de la frontera.

### **1.2.3 Los estudios sobre fronteras interestatales en Bolivia**

En Bolivia, Serrano (2011) y Blanes (2017) coinciden en señalar que son escasos los estudios sobre las fronteras, las potencialidades de desarrollo y la situación de las poblaciones de frontera desde un enfoque de región o área fronteriza, y que sólo algunos se interesan tangencialmente, a partir del análisis de las relaciones internacionales, la cooperación, el intercambio comercial, el control fronterizo, la preservación del ambiente o las migraciones. Los estudios han sido elaborados desde la sociología, la economía y la geografía. Entre ellos, han sido más prolíficos los trabajos de Alfredo Seoane y Laetitia Perrier Bruslé.

Los estudios elaborados desde la sociología y la economía, están fuertemente orientados hacia el estudio de las políticas públicas, y delinean un contrapunto entre el desarrollo fronterizo y los mercados de la ilegalidad y el crimen organizado. Uno de los trabajos en torno desarrollo fronterizo fue desarrollado por Seoane et al., (2000, citado por Serrano, 2011), donde se señala que los territorios fronterizos de Bolivia fueron tradicionalmente descuidados y abandonados debido a la débil presencia estatal, la escasa vertebración caminera, el letargo económico, la precariedad de servicios básicos y el continuo despoblamiento, y examinan las iniciativas estatales de la segunda mitad del siglo XX, que buscaron impulsar el desarrollo económico de las fronteras.

Asimismo, Serrano (2011) realiza un análisis general y amplio de las fronteras de Bolivia, examinando las políticas de Estado que se están implementando con una visión de desarrollo de las regiones fronterizas y de fortalecimiento de la presencia estatal, e identifica algunos retos para el desarrollo de políticas en la actualidad, dada la complejidad que crean las múltiples redes comerciales y delincuenciales, donde los habitantes en ambos lados construyen cotidianamente una realidad regional transfronteriza. De manera similar, Blanes (2017) realiza un extenso análisis de las fronteras de Bolivia con cada uno de los países limítrofes, enfatizando en las políticas públicas sobre las fronteras y destacando los problemas vinculados con los mercados ilegales, la violencia y la



informalidad. Esta última temática también es recuperada en el análisis del crimen organizado y las políticas públicas en el trabajo de Campero (2016).

En cambio, desde la geografía, Perrier Bruslé ha desarrollado diferentes trabajos sobre las fronteras orientales de Bolivia, en el marco de la integración regional. Ha examinado la dialéctica de apertura y cierre de un ámbito fronterizo particular, en el que el desarrollo de la infraestructura pensada para los procesos de integración continental y la apertura de los flujos transnacionales, permitió también una mayor cohesión nacional, y también habilitó un proceso de nacionalizar esta frontera, considerada bajo amenaza frente al país vecino. Postuló allí que la integración nacional, continental y transnacional son tres procesos son concomitantes, apoyados en la articulación física que permite la multiplicación de flujos de entre centros distantes (Perrier Bruslé, 2006).

En suma, el conjunto de los aportes de Argentina, Bolivia y Chile fueron indispensables para pensar las realidades locales, que parten del diálogo con las perspectivas construidas en otros ámbitos, pero que son reformuladas para dar cuenta de los procesos específicos que han modelado las fronteras del sur sudamericano.

### **1.3 La geografía política en el estudio de la relación entre turismo y fronteras**

Los estudios sobre la relación entre turismo y fronteras interestatales tuvieron algunos antecedentes aislados en el marco de la geografía europea, entre las décadas de 1950 y 1980. De todos modos, fue un tópico marginal en la producción académica hasta la década de 1990 (Paasi y Raivo, 1998), cuando se inició una etapa más prolífica en el ámbito europeo y norteamericano, en el contexto de integración y profundos cambios en sus fronteras.

En la década de 1990, las publicaciones se enfocaron en el desarrollo turístico de regiones fronterizas, la integración regional y la cooperación en materia de turismo en el nuevo contexto (Arnould y Perrin, 1993; Butler, 1996; Leimgruber, 1998; Paasi y Raivo, 1998; Varnière-Simon, 1991). Trabajos similares fueron publicados en esta década para el caso norteamericano, en el marco del Tratado de Libre Comercio de América del Norte (Bringas Rábago y Godínez Plascencia, 1991; Bringas Rábago, 1997). Otra de las líneas de investigación prolífica en esta etapa fue el turismo de compras en las fronteras, tanto en Norteamérica como en Europa (Kemp, 1992; Leimbgruber, 1988; Minghi, 1999; Timothy y Butler, 1995).

En la década de 2000, los estudios se multiplicaron y se extendieron a diferentes países, dando origen a varios libros específicos sobre la temática, como *Tourism and political boundaries* (Timothy,

2001), *Tourism in frontier areas* (Krakover y Gradus, 2002) y *Tourism and borders: Contemporary Issues, Policies and International Research* (Wachowiak, 2006), así como un número especial en la revista académica *Tourism Geographies*, publicado en el año 2006 ([www.tgjournal.com](http://www.tgjournal.com)). El interés por la temática se vio reflejado, asimismo, en diferentes eventos académicos, como el congreso *Border Tourism and Community Development* desarrollado en China en el año 2005, las conferencias internacionales *New opportunities for cross-border tourism development in Carpathian Euroregion* en Ucrania en el año 2007, y *Emerging Landscapes and Frontiers in Tourism Research* en China en el año 2013, así como la sesión especial *Tourism, natural and cultural resource management in cross-border areas - an interdisciplinary approach*, de la reunión anual de la Asociación de Geógrafos Americanos de 2015.

Para una mejor caracterización de los estudios y formas de abordaje sobre la relación entre turismo y fronteras interestatales, se realizó una revisión bibliográfica extensa. El abordaje que se consolidó como dominante en estos estudios se vinculó con las perspectivas clásicas que dominaron la geografía política de las fronteras entre las décadas de 1960 y 1980, a partir de conceptualizaciones ahistóricas y objetivistas. Sin embargo, otros trabajos, aún de manera incipiente, proponen miradas alternativas, considerando los nuevos enfoques procesuales y constructivistas que transformaron el campo de estudios sobre fronteras en la década de 1990.

A continuación se examina, en primer lugar, la perspectiva que aquí se denomina tradicional, sus principales contribuciones y algunas críticas a sus formas de abordaje. Seguidamente, se analizan algunos trabajos que proponen nuevos enfoques y habilitan abordajes alternativos para el estudio de la relación entre el turismo y las fronteras interestatales.

### **1.3.1 Abordajes tradicionales: espacio abstracto, fronteras objetivas e impactos del turismo**

#### *1.3.1.1 Primeros antecedentes de la geografía cuantitativa*

El estudio de la relación entre turismo y fronteras tiene algunos antecedentes aislados en la década de 1960, en el marco de la geografía cuantitativa. Entre ellos se encuentran los trabajos de Walter Christaller, geógrafo alemán que analizó, en la primera mitad del siglo XX, los factores de localización de las distintas actividades productivas, entre las cuales consideró al turismo. Sus aportes en relación a este último han sido agrupados por Eufrásio (1995) en dos abordajes, a saber, las actividades turísticas en los lugares centrales como las grandes ciudades, y el turismo situado en localizaciones periféricas. Este segundo abordaje representaba una anomalía fuerte para el modelo

christalleriano de los lugares centrales (Hiernaux, 2008a), por lo que dedicó algunas obras para reflexionar sobre dicha actividad.

Christaller (1963) señala que el turismo es una de las ramas de la economía que se sitúa típicamente en áreas periféricas, esto es, lugares altos, remotos o aislados, como montañas, bosques y playas, opuestos a los centrales, es decir, las grandes ciudades y aglomeraciones industriales. Asocia los factores de localización del turismo en la periferia a aspectos climáticos y paisajísticos, la práctica de deportes, las propiedades terapéuticas, entre otros (Eufrásio, 1995). Así, sostiene que el principal destino turístico es el paisaje, un complejo formado por diferentes elementos, como la forma del relieve, la geología, el suelo, el clima, la vegetación, los patrones de asentamiento, caminos y las características de los estados en los que se encuentran (Christaller, 1963). Si bien no se trata de un estudio específico sobre fronteras, en muchos de los casos europeos que analizó, las áreas periféricas se ubicaban en las fronteras interestatales, situación que se repite en numerosos países, dada la conformación histórica de los territorios nacionales.

En este enfoque, los factores que explican la localización del turismo se vinculan con la ubicación de los elementos que aparecen como intrínsecamente turísticos, y la presencia o ausencia de actividades turísticas allí se explica centralmente por el factor de descubrimiento. De todos modos, el autor introduce algunas mediaciones relevantes. Señala que lo que se considera un paisaje hermoso o agradable ha ido variando a lo largo del tiempo y las sociedades, y que las áreas periféricas, desérticas o aisladas sólo han sido descubiertas a partir de la década de 1930 para el caso europeo, lo que el autor denomina “la búsqueda de la periferia” (Eufrásio, 1995). Paralelamente, describe los procesos de conversión de un lugar en turístico, a partir de un momento inicial de descubrimiento de áreas alejadas de los centros poblados por parte de pioneros, que luego pasan a ser comercializados y masificados, lo que reinicia permanentemente la búsqueda de nuevas áreas periféricas para el turismo. Sin embargo, este modelo abstracto de auge y caída no considera los complejos entramados sociales, políticos, culturales y económicos que participan en la construcción de estas periferias como lugares turísticos.

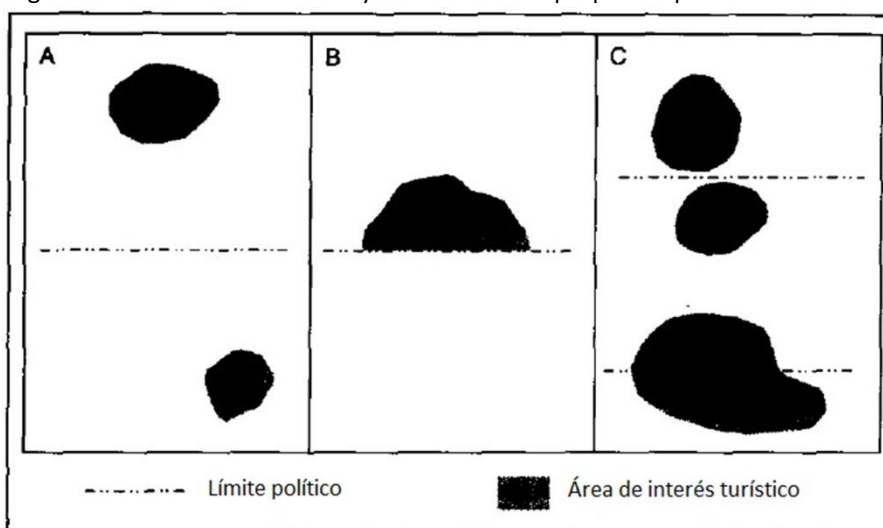
Los aportes de la geografía cuantitativa recibieron numerosas críticas en décadas posteriores, por concebir al espacio como una superficie abstracta, medible y cuantificable, ignorando conflictos, aspectos culturales e históricos. La supremacía de los factores de localización y la toma de decisiones racionales habilitaba una única estructura espacial válida, sin posibilidad de cambios (Claval, 2014). A pesar de las críticas recibidas, sus estudios tuvieron una gran trascendencia en la disciplina geográfica de la época y contribuyeron a delinear lo que más adelante se legitimó como una subdisciplina propia, esto es, la geografía del turismo (Eufrásio, 1995).

### 1.3.1.2 Modelos y tipologías de situaciones fronterizas para el turismo

En la década de 1970 aparecieron algunas publicaciones sobre la temática en el ámbito europeo, en este caso directamente asociadas a las fronteras interestatales. Por ejemplo, un número especial de la revista *Hommes et Terres du Nord* ([www.persee.fr/collection/htn](http://www.persee.fr/collection/htn)) en el año 1977, dedicado al estudio de las fronteras en relación a las actividades turísticas, y se desarrollaron eventos específicos, como la reunión del grupo de trabajo *Turismo y Recreación* de la Unión Geográfica Internacional en 1978, cuyas actas fueron publicadas con el nombre *Tourism and Borders* (Gruber et al., 1979).

En este marco se elaboró uno de los estudios sobre la temática que tuvo una gran repercusión en la producción posterior. Matznetter (1979, citado por Timothy, 1995) se interesó por la localización de los atractivos turísticos respecto de los límites interestatales y la influencia de éstos en el desarrollo de la actividad. El autor elaboró un esquema en el cual identificó tres situaciones posibles: (a) el límite separa dos áreas turísticas a una distancia considerable, (b) áreas turísticas adyacentes al límite sólo en uno de los lados y (c) áreas turísticas adyacentes a los límites en ambos lados (Figura 1). En relación a las tres situaciones, el autor analizó la función del límite como barrera, las posibilidades de desarrollo turístico a ambos lados del límite o el funcionamiento conjunto como una unidad.

Figura 1. Localización del límite y áreas turísticas propuesta por Matznetter en el año 1979.



Fuente: Matznetter, 1979 reproducida en Timothy (1995:526).

Algunos autores elaboraron observaciones a este modelo, considerándolo insuficiente por no comprender todas las posibles vinculaciones o influencias entre turismo y fronteras (Timothy, 2001;

Székely, 2014). Sin embargo, no se cuestionaron las bases o supuestos y las forma de abordaje. Los postulados de Matznetter fueron ampliamente recuperados por diferentes autores en la producción académica europea reciente, y se han elaborado nuevos esquemas.

Entre ellos, se elaboraron algunos modelos desde una perspectiva geopolítica clásica. El modelo de Timothy (1995 y 2000b) se centra en las dinámicas de interacción que se dan entre ambos lados de los límites interestatales. Señala que la interacción depende de dos factores: el grado de apertura o clausura de cada frontera y la semejanza o distancia cultural de las sociedades a ambos lados. El autor propone una tipología de interacción o asociación entre administraciones a ambos lados de los límites para la gestión de los atractivos turísticos, que ordena en cinco niveles progresivos: alienación, coexistencia, cooperación, colaboración e integración. De forma similar, Więckowski (2011) propone un modelo de niveles de integración de las regiones turísticas, entre los que identifica: (a) espacios coexistentes (aislados), (b) espacios conectados, (c) espacios abiertos, con múltiples conexiones pero con controles fronterizos, y (d) espacios integrados, de libre circulación.

Por otro lado, desde una perspectiva más funcional o morfológica, se elaboraron tipologías de sitios turísticos en ámbitos naturales y urbanos. Więckowski (2011) estableció una tipología de regiones turísticas en base a los tipos de atractivos o centros turísticos allí presentes, entre las cuales distingue: (a) áreas protegidas transfronterizas, (b) regiones con centro de esquí, (c) regiones con una importante circulación transfronteriza y servicios turísticos, (d) pueblos fronterizos con diferentes atractivos y (e) regiones multifuncionales que cuentan con gran cantidad de atractivos, infraestructuras y servicios turísticos. Székely (2014) señala que este modelo se centra en espacios naturales y que las áreas urbanas no son suficientemente trabajadas. Por ello propone, como modelo complementario, una tipología de zonas transfronterizas urbanas según criterios morfológicos, poblacionales y funcionales. La autora analiza la vinculación de cada región con los flujos turísticos locales o de larga distancia y las modalidades de turismo que podrían desarrollarse en cada caso. Advierte que las áreas urbanas de frontera no sólo participan de la organización del espacio, sino también de los flujos turísticos, y que el tamaño y posición de las áreas urbanas tienen un rol preponderante.

Las conceptualizaciones reseñadas se interesan por esclarecer la naturaleza y/o tamaño de los componentes del espacio turístico, su ubicación respecto de los límites interestatales y por cuantificar su nivel de interacción. En cambio, eluden otras posibles preguntas, como las condiciones socio-históricas que dieron lugar al desarrollo (o no) de áreas turísticas, los procesos políticos y económicos que influyen en cada sector, las formas de construcción de atraktividad, la participación de diferentes actores, el rol de los estados nacionales, y de los procesos globales, entre otras cuestiones.

La crítica que realiza Fall (2009) a las tipologías de cooperación transfronteriza puede ser retomada para estos trabajos. La autora señala que dichos modelos proponen una descripción de grados presentados en forma creciente, como un progreso hacia un objetivo absoluto, aunque inalcanzable. Explica que sólo miden el grado o nivel, en términos de aumento o disminución y que no explican qué ocurre cuando se producen alteraciones. A su vez, agrega que, en estos modelos, todos los actores aparentan comportarse en forma homogénea. En general, las tipologías fronterizas son vistas como descriptivas y con escasas referencias a los significados políticos de los procesos de fronterización. Estas aproximaciones conciben a las fronteras como productos estáticos de los procesos políticos e ignoran las dinámicas de inclusión y exclusión de grupos sociales, la construcción de compartimentos y el ordenamiento de las sociedades, así como los movimientos de contestación de las fronteras (Newman, 2011).

#### *1.3.1.3 Las relaciones primarias entre fronteras y turismo desde la geopolítica clásica*

Otro conjunto de obras buscó sistematizar los conocimientos en torno a la vinculación entre turismo y fronteras, es decir, producir un conocimiento general con pretensiones de universalidad que comprenda todos los vínculos posibles de esta relación (Timothy, 1995; 2000a; 2001; 2006; Butler, 2002; Wachowiak, 2006; 2011; Więckowski, 2010; Timothy, Guia y Berthet, 2014). Sin producirse una ruptura con aportes anteriores, estos trabajos elaboraron un conjunto de conceptualizaciones generales que tuvieron gran repercusión en los estudios posteriores de la temática. Desde una óptica ligada a la geopolítica clásica, examinaron al turismo en relación a los distintos tipos de límites existentes, sus funciones, los conflictos o barreras para el desarrollo turístico, así como los factores de atracción y empuje (pull y push), atribuidos a la localización fronteriza (Timothy, 2001).

La principal preocupación de estos abordajes era establecer y clasificar las relaciones posibles, o relaciones primarias, entre el turismo y las fronteras. Entre ellas se mencionaban: (1) la frontera como línea de tránsito, (2) la frontera como barrera para el turismo, (3) los patrones espaciales contrastantes y su incidencia en el turismo, (4) el turismo como catalizador de cambios limítrofes, y (5) la frontera como atractivo turístico.

La primera relación remite al cruce de límites interestatales en el marco de actividades turísticas y ocupa un lugar marginal en la literatura. La segunda línea refiere a la forma en que los límites actúan como barreras, reales o percibidas, para el desarrollo del turismo, así como su grado de permeabilidad para el cruce de personas, en función de relaciones internacionales amistosas o conflictivas. En este sentido, analizan las incidencias de la construcción de muros fronterizos, guerras, disputas limítrofes o restricciones de viaje, en la actividad turística.

El tercer abordaje refiere a cómo los límites determinan patrones espaciales contrastantes a cada lado y ello incide en el desarrollo de determinados paisajes turísticos, también desiguales. Analizan la existencia de diferencias culturales, económicas, urbanas, ideológicas o políticas como causales de los diferentes desarrollos turísticos a ambos lados de los límites. La cuarta línea remite a algunos casos en los que el turismo ha sido un factor relevante para modificar límites interestatales o evidenciar conflictos políticos fronterizos (Timothy et al. 2014).

La quinta línea es una de las más trabajadas y procura determinar cuáles son las modalidades turísticas que emergen en las fronteras. Entre ellas se distingue, por un lado, situaciones en las que la demarcación limítrofe deviene atractivo turístico, como los hitos, monumentos u otros marcadores. Por otro lado, aquellas prácticas que se producen por la existencia de diferencias en los sistemas jurídicos y económicos, como el turismo de compras, el turismo asociado a los juegos y bebidas alcohólicas y los enclaves territoriales (territorios rodeados por otras jurisdicciones), o bien por la presencia de áreas protegidas fronterizas.

#### *1.3.1.4 Implicancias y limitaciones de los abordajes tradicionales*

Si bien las conceptualizaciones anteriores han sido de gran influencia en la producción académica y ha estructurado gran parte de los escritos sobre la temática, aquí se considera que presentan una serie de dificultades propias de los abordajes utilizados. A continuación se sintetizan estas dificultades en cuatro puntos.

En primer lugar, proveen definiciones meramente descriptivas y con pretensiones de universalidad. Se centran en la descripción de elementos observables y focalizan en las situaciones actuales, careciendo de una perspectiva histórica que vincule los contextos o entramados sociales con las distintas formas de desarrollo turístico. Las formas y modalidades turísticas aparecen como válidas para cualquier contexto espacial, sin considerar que las trayectorias de cada lugar pueden incidir diferencialmente en su desarrollo.

En segundo lugar, estos trabajos se apoyan frecuentemente en la noción de impacto, ya sea de los límites interestatales en el turismo o viceversa. De esta forma, analizan la incidencia negativa del límite en el desarrollo turístico, los patrones espaciales diferenciales que producen los límites, los cambios que genera el turismo en los límites, o bien la emergencia de ciertas modalidades de consumo turístico en función de la discontinuidad que genera el límite. La conceptualización en términos de impacto, como efecto o consecuencia, ha sido cuestionada por tener una mirada unidireccional en la cual un factor, que es externo o ajeno, incide sobre un receptor, considerado

pasivo. Ello supone, para el estudio del espacio, que éste es un contenedor de objetos localizados en una superficie, que pueden ser manipulados y así provocar cambios sociales, en forma autónoma a las decisiones de los actores (Blanco 2006). Esta noción, a su vez, suele reducirse a una dicotomía de efectos positivos o negativos. Esta visión contribuye a considerar que los conflictos fronterizos son los únicos determinantes de la ausencia del turismo, y que su desaparición produciría la emergencia automática de esta práctica. Esta idea se vincula, además, con el presupuesto de que el turismo es una actividad beneficiosa y deseable para todo lugar, en todo momento.

La tercera crítica refiere a que estos enfoques suelen vincular, a priori, a las fronteras con determinados elementos o condiciones, como áreas prístinas, periféricas, marginales, despobladas o subdesarrolladas, ignorando la multiplicidad de situaciones fronterizas existentes. Adicionalmente, suelen concebir a la frontera como determinante del tipo de paisaje turístico que se crea y de las modalidades de turismo que surgen. Estos abordajes producen una homogeneización de las prácticas turísticas en las fronteras y cierran las posibilidades de estudio a un conjunto definido de situaciones predefinidas. De esta forma, la atraktividad de las fronteras aparece como un atributo propio, inherente a su condición fronteriza, como una cualidad inscrita en la naturaleza, obviando que la atraktividad turística es producto de prácticas y procesos sociales, como se examinará en el próximo apartado.

Por último, el cuarto punto cuestiona la consideración de los límites y fronteras como datos de la realidad, objetos estáticos cuya existencia repercute en el fomento o inhibición del turismo. Ignoran los numerosos abordajes recientes que entienden a las fronteras como construcciones sociales históricas y en permanente mutación, inseparables de la formación territorial de los estados modernos (Paasi, 2012). Las miradas tradicionales no indagan en las múltiples formas en que los Estados, en sus distintos niveles y agencias, inciden en la conformación y transformación de las áreas de frontera, ya sea a través de planes de desarrollo o bien por la ausencia de cualquier política económica para dichas áreas; por medio de la securitización de las fronteras o bien la instalación de facilidades fronterizas; a través de la consolidación de los mercados nacionales que dan la espalda a los países limítrofes, o bien fomentando la interacción transfronteriza. Tampoco se considera la multiplicidad de actores que contribuye a la formación y transformación de las fronteras. De igual forma, no consideran el modo en que el turismo ha participado de los procesos de fronterización y consolidación de un Estado, identidad y territorialidad nacional, o las lógicas turísticas globales que operan en la reticulación de las fronteras.

Por las razones mencionadas, se decidió no trabajar con estos enfoques, ya que no contribuyen al abordaje de los procesos de fronterización y transfronterización que participan en la construcción de los lugares turísticos, considerando sujetos, prácticas y procesos multiescalares y



multidimensionales. Es por ello que se rastrearon e identificaron algunos otros abordajes alternativos, que permitieron entablar algunos diálogos con la problemática de investigación, como se revisa seguidamente.

### **1.3.2 Perspectivas emergentes: enfoques históricos y políticos del turismo y las fronteras.**

Entre la producción académica es posible distinguir una serie de trabajos que, si bien no parten de un cuestionamiento a los enfoques dominantes de la perspectiva tradicional, proponen líneas de indagación alternativas. Estos trabajos, elaborados tanto en Europa como en Sudamérica, se nutren principalmente de las nuevas geografías políticas. Estos estudios se constituyen como aportes aislados y dispersos, con escasos diálogos entre sí. Asimismo, se trata mayoritariamente de estudios de casos particulares. Sin embargo, es posible identificar algunas contribuciones teórico-conceptuales innovadoras.

Uno de los aportes fue realizado por Paasi y Raivo (1998). Los autores sostienen que las fronteras evocan distintos significados en los diferentes contextos históricos y analizan cómo participa el turismo en la construcción material y simbólica de sentidos. Estudiaron las fronteras de Finlandia en perspectiva histórica, para dar cuenta de la conformación de una determinada imagen turística sobre la historia y la cultura de una región, a partir de ciertos elementos seleccionados como representantes del patrimonio local. A su vez, analizaron la constitución de ciertos íconos como patrimonio histórico y su conversión en destinos turísticos relevantes. Señalan que la imagen distintiva de la frontera destacó la unidad cultural, étnica e histórica de una región con el resto del país, siendo el eje nacionalista una parte fundamental del flujo turístico.

Por su parte, Löytynoja (2008) estudió la conversión de la frontera entre Finlandia y Rusia en objeto de la mirada turística. En ella se condensan marcadores de la historia nacional, de los conflictos bélicos de etapas pasadas, memoriales y símbolos de la cultura local. La autora muestra el modo en que la frontera es actualmente presentada al turismo a partir de la escenificación del cruce de un control fronterizo y la simulación de la llegada a territorio ruso. Ello comprende la construcción de narrativas e imágenes sobre los procesos históricos de conformación de la frontera, así como historias locales de los pobladores.

Algunos estudios han combinado la perspectiva histórica con el análisis de los procesos actuales. Este es el caso de Prokkola (2010), quien recupera los aportes sobre la construcción simbólica e institucional de las fronteras, mediadas por relaciones de poder, y sostiene que los discursos políticos e ideológicos median en el desarrollo del turismo en estos ámbitos. Propone examinar los

procesos históricos, políticos y socio-culturales que participan en la construcción de una frontera nacional como destino turístico. Se interesa por la producción material e inmaterial de las fronteras e indaga en los discursos y las prácticas institucionales de fronterización, así como su legitimación a través de ciertas representaciones de la realidad. Para ello examina la forma en que los discursos sobre fronteras se materializan en el desarrollo local del turismo, las transformaciones en la infraestructura y las representaciones de la frontera en las iniciativas turísticas locales.

A partir del análisis de las fronteras finlandesas, la autora señala que durante la etapa de consolidación de los Estados modernos, el desarrollo del turismo respondía a un modelo centrado en el Estado nacional, organizando los flujos y las infraestructuras en función de las necesidades internas y en competencia con los países aledaños. En cambio, en el nuevo contexto atravesado por dinámicas globales y regionales, el turismo es transformado por el desarrollo de infraestructuras, instituciones y nuevas formas de cooperación transfronterizas. Postula que la construcción de lugares turísticos produce una reorganización del espacio político y nuevas imágenes espaciales y sociales transfronterizas que reemplazan a las nacionales.

En el estudio del contexto actual pueden hallarse nuevos aportes. Uno de ellos es el de Lois y Cairo (2012). Estos autores analizaron los procesos de patrimonialización de la frontera hispano-lusa para el consumo turístico. Estudiaron las representaciones y narrativas que se construyen en museos y centros interpretativos en torno a la estatalidad nacional y las prácticas informales de cruce, como el contrabando. Las narraciones oficiales muestran a los visitantes la existencia de un espacio nacional, en el que las fronteras son patrimonializadas como objetos de aquella construcción y presentadas como ejes periféricos de la historia, como recinto oficial de los Estados. Analizan el modo en que estas narrativas oficiales entran en tensión con las interpretaciones locales, las prácticas y los discursos que se producen en la cotidianeidad. Sostienen que las fronteras son espacios donde se construyen nuevas geografías de la integración, donde se reordenan los marcadores socio-territoriales a través del turismo.

El trabajo de Rodríguez y Aponte (2008) fue elaborado desde una perspectiva geográfica articulada con los estudios poscoloniales. Allí buscaron mostrar cómo los Estados nacionales reinventan las formas de monumentalizarse en las fronteras, a partir de las nuevas dinámicas de la modernidad, en las que sitúan al turismo globalizado. En la Amazonía, este se impone a partir de un relato que reproduce la idea de exotismo periférico, en un proceso que confina lo que está dentro y fuera del mundo civilizado. Señalan que allí se conjuga un proceso dual o un doble relato: ser parte de la periferia global y estar segmentada entre diferentes soberanías nacionales. Postulan que el turismo fomenta el exotismo reproducido por actores locales y foráneos, que alimentan la consolidación de esta frontera como un escenario periférico, dual y transitorio. En otro trabajo, Aponte (2017) señaló

que el turismo produce cambios acelerados y abruptos en las narrativas que operan en esta misma frontera, y muestra cómo el turismo suscitó la transformación de las representaciones nacionalistas en imaginarios ligados a lo salvaje, lo prístino o a narrativas ambientales funcionales a la construcción del negocio turístico.

Finalmente, el trabajo de Amilhat-Szary y Guyot (2009) focaliza en las relaciones de poder y las lógicas de apropiación y control del espacio a partir del turismo en una triple frontera. Los autores analizaron el sistema de poderes que conforman diferentes actores, más allá del Estado nacional, y el modo en que se articulan las dimensiones económica y política. En este estudio, centrado en la triple frontera de Argentina, Bolivia y Chile, los autores plantean que el turismo induce una relación de poder que se traduce en territorialidades en disputa y en un conflicto de representaciones opuestas que son fuente de proyectos contradictorios. En una línea similar, la propuesta de Guyot (2012) se centra en el concepto de frente turístico para analizar las lógicas de apropiación y dominación de espacios fronterizos, vinculado al incremento del consumo turístico internacional.

\*\*\*\*\*

Las perspectivas emergentes en el estudio de la relación entre el turismo y las fronteras interestatales, aunque aisladas y dispersas, desarrollan nuevos enfoques que resultaron centrales para la investigación. Contribuyeron así a una orientar la investigación hacia el modo en que el turismo participa en la consolidación de los Estados, identidades y territorialidades nacionales, el modo en que las fronteras devienen destinos turísticos y se transforman las imágenes o imaginarios dominantes, así como las disputas entre diferentes narrativas y representaciones sobre las fronteras. También para examinar la participación de diferentes agentes a múltiples escalas, tanto en la construcción de una frontera como parte de una nación, y de nuevos entramados políticos transfronterizos, todo lo cual inciden en la construcción de estos lugares como turísticos.

#### **1.4 Los estudios sobre turismo y fronteras en Argentina, Bolivia y Chile**

En el ámbito sudamericano, el estudio de la relación entre turismo y fronteras tuvo un cierto desarrollo en Sudamérica, principalmente en Brasil, a partir de la realización de varias ediciones del *Seminario Internacional de Turismo de Frontera* entre 2004 y 2010, en los que se promovieron debates de propuestas y soluciones a problemas fronterizos, así como la creación del Observatorio

de Turismo de Fronteras (Ministerio de Turismo de Brasil 2010). En Argentina, esta temática ha tenido un menor desarrollo, siendo exiguo en Bolivia y Chile.

Del análisis de la producción académica en Brasil y Argentina se desprende que se trata, en su mayoría, de estudios de caso con un fuerte sesgo prospectivo, es decir, vinculado a la potencialidad de un desarrollo turístico futuro, y prescriptivo, que dictaminan o determinan cómo debe ser su desarrollo. Frecuentemente, la frontera no es un eje de problematización sino un escenario o localización donde ocurren las actividades descriptas o las propuestas de intervención diseñadas. Las contribuciones al estudio de la relaciones entre turismo y fronteras desde perspectivas críticas son escasas. De todos modos, se han elaborado algunos estudios desde abordajes históricos o geopolíticos, que han dado pistas para la construcción de una perspectiva diferenciada. A continuación se revisan estos aportes considerando la producción académica argentina, y secundariamente chilena.

Un primer acercamiento a la relación entre turismo y fronteras puede rastrearse en una serie de estudios referidos a la historia de esta práctica en la primera mitad del siglo XX. En Argentina, estos han examinado la conformación de los primeros parques nacionales en zonas de frontera, vinculados con el proyecto político de afirmar la soberanía nacional y construir una identidad nacional, asociada al turismo (Scarzanella, 2002; Fortunato, 2005; Ospital, 2005; Piglia, 2010; Pastoriza, 2011). En Chile, algunos estudios se han orientado a examinar el turismo como una forma de avance de los Estados nacionales sobre las fronteras consideradas internas, para colonizar tierras conquistadas e incorporarlas como nuevos espacios de producción ligados al turismo, o como una forma de integración nacional de espacios periféricos, tanto al sur como al norte del país (Booth, 2010; González Pizarro, 2013).

Paralelamente, otros estudios problematizan la relación entre turismo y fronteras en recortes específicos. Entre ellos se identifican dos sectores que concentran un mayor número de estudios y que han definido un conjunto de problemáticas diferenciadas: las fronteras platinas y la región norpatagónica.

En las fronteras platinas, la mayor parte de los estudios se centra en Iguazú y las Misiones Jesuíticas. Algunos trabajos problematizan el desarrollo del turismo junto con la cooperación transfronteriza en el Mercosur, examinando la participación institucional y privada, en el marco de estudios más amplios sobre integración regional (Rhi-Sausi y Oddone, 2010). Otros estudios han examinado el desarrollo asimétrico del turismo a cada lado del límite interestatal, las problemáticas asociadas a las políticas públicas, la falta de articulación entre instituciones públicas y privadas, o bien las

potencialidades del uso turístico de ciertos rasgos patrimonializados, particularmente en la región de Iguazú (Cammarata, 2007; Comparato, 2016; Comparato y Pampín, 2017).

La segunda región que concentra algunos aportes es la norpatagónica. Las investigaciones se centran principalmente en Bariloche y la región del Nahuel Huapi, donde predominan los estudios geohistóricos. Ellos señalan la existencia de un espacio de integración socio-económica a ambos lados de la cordillera, a principios del siglo XX, donde el turismo tenía un importante desarrollo en clave binacional. Asimismo, dan cuenta del modo en que ese espacio fue desarticulado a partir de la década de 1930, en el marco del proceso de consolidación del territorio nacional, en el cual tuvo un rol central la conformación de áreas protegidas con fines de recreación y villas turísticas (Rey, 2004; Bessera, 2006 y 2011; Navarro, 2008; Navarro y Vejsbjerg, 2009; Méndez, 2010; Núñez, Matossian y Vejsbjerg, 2011 y 2012; Picone, 2011). A través del desarrollo de atractivos turísticos se construyó un imaginario paisajístico destinado a sostener la representación ideal de los nuevos Estados, buscando demostrar que existe una integración nacional sin desequilibrios regionales, equiparando los recursos naturales de las distintas regiones (Lolich et al., 2013).

En el mismo contexto de fortalecimiento de las fronteras nacionales, Vejsbjerg, Núñez y Matossian (2014) dan cuenta de los procesos de turistificación en esta misma zona, dirigido principalmente desde el Estado nacional, y con la intención de integrar las áreas periféricas a las estructuras del país. Ello implicó la introducción de equipamiento, infraestructura y facilidades para el turismo y un fuerte control del estilo arquitectónico. También se construyeron nuevas representaciones que dotaron al paisaje de una atractividad vinculada a la valorización de la naturaleza, y promovido como la Suiza argentina. La turistificación se tradujo en una manifestación de poder sobre el territorio considerado periférico, ya que contribuyó no solo a definir una cierta atractividad turística, sino también para seleccionar el tipo de poblamiento deseado para la frontera. Otros trabajos avanzan más en el tiempo y señalan como el territorio binacional históricamente compartido es transformado, en el marco del actual proceso globalizador, a través de las iniciativas de integración regional y el fomento de circuitos turísticos binacionales (Lolich, Vejsbjerg y Ponte, 2011). También se han realizado algunos trabajos binacionales entre Argentina y Chile, en el que se examinaron las migraciones que se producen entre ambos países y algunos imaginarios turísticos (Zunino, Matossian e Hidalgo, 2012; Núñez y Aliste, 2016).

En otros espacios fronterizos, como el centro oeste argentino, el turismo es concebido en el marco de estudios más amplios. Por ejemplo, han examinado la participación del turismo como uno de los ejes de las vinculaciones sociales y económicas entre San Juan y las regiones limítrofes en Chile, en torno a los proyectos viales binacionales diseñados a mediados del siglo XX, (De Musri, López Aragón y Hevilla, 1998; Hevilla y Molina, 2007; Fernández, 2012). En tiempos más recientes, también

señalan el ingreso de nuevos actores relacionados con redes globales, entre ellos del ámbito turístico, produciéndose un cambio en los discursos y significados de este ámbito cordillerano, y la imposición de una racionalidad por parte del orden global con incidencia en las territorialidades preexistentes (Hevilla y Molina, 2007 y 2010).

Los estudios de las prácticas turísticas en las fronteras entre Argentina, Bolivia y Chile serán presentados en el último apartado de este capítulo.

Los aportes revisados en torno al papel del turismo en los procesos de construcción del territorio nacional en Argentina y Chile, fueron relevantes para considerar los procesos de fronterización en etapas históricas, así como para reflexionar sobre el modo en que los Estados nacionales delinearon políticas de ocupación y apropiación de diferentes espacios, en distintos momentos y a través de prácticas divergentes. Los demás aportes permitieron reconocer las formas específicas en que el turismo ha intervenido en los procesos de construcción de espacios fronterizos particulares en diferentes contextos, definiendo problemáticas diferenciadas para cada caso.

## **1.5 Perspectivas geográficas para el estudio del turismo**

Los aportes de los estudios sobre turismo desde perspectivas geográficas se constituyen como centrales para esta tesis, con el fin de repensar las relaciones entre esta práctica y las fronteras interestatales. Troncoso (2012a) sostiene que los abordajes críticos sobre la dimensión territorial del turismo no son abundantes, en el contexto argentino e iberoamericano en general. Aún predomina en el estudio del turismo la concepción del espacio como un escenario donde ocurren los desplazamientos. Sin embargo, señala que en las últimas décadas se han generado nuevos aportes que han habilitado la construcción de una perspectiva diferente de análisis.

A continuación se revisa sintéticamente la perspectiva que aquí se denomina tradicional, asociada a enfoques economicistas y estructuralistas, y a la concepción del espacio como escenario. Luego se revisan algunos de los nuevos aportes que se produjeron a partir de la década de 1980, en diálogo con otras disciplinas y que contribuyen de diversas formas a construir una perspectiva diferenciada para analizar el turismo desde la geografía. Esta renovación se vinculó con el giro cultural de la disciplina, las nuevas conceptualizaciones de la espacialidad o territorialidad del turismo y más recientemente, nuevas voces desde las geografías políticas críticas.

### **1.5.1 Perspectiva tradicional en la geografía del turismo.**

Durante la segunda mitad del siglo XX, entre los estudios del turismo por parte de la geografía predominó, siguiendo a Hiernaux (2008a), una orientación economicista ya sea como parte de un análisis estructural neoclásico, o bien desde los enfoques estructuralistas de corte crítico o marxista. El primero buscaba elaborar grandes modelos explicativos sobre la configuración espacial y patrones de desarrollo o crecimiento del turismo. Este se vinculó no sólo con el análisis del desarrollo existente, sino que sirvió fundamentalmente para proyectar nuevos proyectos turísticos, en el marco de una geografía aplicada que se posicionó como dominante entre estos abordajes (Hiernaux, 2008a). Ello se vincula con la perspectiva positiva que identifica Bertoncello (2002), vigente en los estudios prospectivos con sesgo económico, en los que se enfatizan las virtudes del turismo o las potencialidades para su desarrollo. La segunda línea elaborada desde enfoques críticos o marxistas, se focalizó en un repudio al turismo como forma de explotación y en los impactos negativos que producía en las comunidades locales.

Todos estos trabajos delinearon lo que Almirón (2004) denomina una perspectiva tradicional, que consolidó una concepción particular del espacio. Bertoncello (2002) señala que este enfoque delineó un esquema básico como un sistema formado por un área de origen, otra de destino, y un corredor por el que se desplazan flujos. Desde esta perspectiva, el lugar de origen es aquel donde se genera la demanda o los turistas consumidores, y el lugar de destino es donde se encuentra la oferta turística y en el que los turistas llevarán a cabo el consumo (Almirón, 2004).

En estos análisis, el territorio es conceptualizado como un escenario donde ocurren los hechos sociales, algo externo a la sociedad, y cuyos atributos también son externos a ella (Bertoncello, 2002). La condición de destino turístico es el mero resultado de condiciones objetivas del lugar, que definen la aptitud o vocación turística innata del mismo y generan la demanda, y aquel es visto como un área continua y delimitada producto de la agregación de puntos en el espacio (Almirón, 2004).

### **1.5.2 Giro cultural en geografía: turismo, sujetos, símbolos y prácticas.**

En la década de 1980, el giro cultural que atravesó las diferentes disciplinas sociales en su revisión de los marcos interpretativos vigentes, transformó también a la geografía humana y contribuyó a delinear una “nueva geografía cultural del turismo” (Hiernaux 2008a). Ella se nutrió de los aportes de diferentes disciplinas y campos de estudio, como la antropología cultural, la sociología y los estudios visuales, entre otros.

Los nuevos estudios partieron de una crítica a los abordajes tradicionales, particularmente al predominio de miradas desde arriba y los enfoques exclusivamente economicistas. En función de ello, pueden identificarse dos contribuciones principales e interrelacionados, que abrieron numerosos campos de indagación: (1) el rescate de los diversos actores que participan de las prácticas turísticas y (2) la importancia de la dimensión simbólica.

La primera refiere al rescate del individuo y el interés por las vinculaciones entre actores, prácticas y espacios en torno al mundo del ocio, diferenciado del mundo de trabajo, lo que habilitó nuevas perspectivas ligadas al estudio de la subjetividad individual y colectiva (Hiernaux 2002a; 2008a). El turismo comenzó a ser concebido también como una práctica cultural, interesándose por el modo en que las personas hacen turismo, o bien cómo este es practicado activamente por sujetos que no son sólo consumidores (Crouch, 1999). La nueva geografía cultural también se interesó por la cotidianeidad del turismo, el sentido inmediato, buscando acercarse más a las prácticas aparentemente menores que construyen el espacio y el acto de ocio (Hiernaux, 2008a).

La segunda contribución refiere a la importancia de la dimensión simbólica del espacio y su centralidad en el análisis del turismo, los viajes y la formación de lugares turísticos. En este marco, el turismo fue concebido como una práctica que se produce en un contexto social y cultural particular y cambiante, y que debe entenderse en el marco de las transformaciones entre modernidad y posmodernidad, y el pasaje del capitalismo fordista al posfordista (Lash y Urry, 1998).

En este sentido, se abrieron numerosas líneas de indagación sobre las formas de consumo cultural, la autenticidad, las representaciones, las imágenes, los procesos de patrimonialización, entre muchas otras. Se consideran aquí, sintéticamente, tres aportes interrelacionados que resultaron relevantes para la investigación: la dimensión visual, los imaginarios, y el viaje como práctica cultural.

El primer aporte considera a los viajes turísticos como parte de la compulsión a la movilidad en las sociedades occidentales contemporáneas en la que, como señala Urry (2007), no sólo viajan las personas sino también las culturas. El autor acuñó el concepto de culturas móviles, para indicar que éstas son permanentemente reinventadas a partir de los flujos de personas e imágenes que se desplazan, también por turismo.

El segundo aporte destaca la importancia central que ha adquirido la simbolización visual o icónica en el consumo turístico contemporáneo (Lash y Urry, 1998). En este marco se propuso que el acto de mirar o contemplar escenas o paisajes está mediado por una mirada turística, socialmente organizada y sistematizada, que se construye y refuerza a través de procesos que se transforman en



diferentes sociedades y periodos históricos, y que tienen implicancias concretas para los lugares que son su objeto (Urry, 2002).

Finalmente, el tercer aporte refiere al estudio de los imaginarios turísticos que emergen de las diversas manifestaciones del proceso social del viaje, como construcciones complejas marcadas por los idearios del mundo occidental, sus anhelos, sus creencias, y las imágenes que se forma del otro a través de la historia (Hiernaux, 2002b). Los idearios que conforman estos imaginarios orientan la acción de una sociedad en un determinado contexto espacio-temporal, y cobran forma a través de ciertos comportamientos en el marco del turismo.

Hiernaux (2002b) propone ciertas mediaciones relevantes para la comprensión del turismo como fenómeno cultural, que requieren evitar la individuación exagerada de una visión personalizada, no olvidar las estructuras o procesos generales que signan el mundo actual, y re-materializar la geografía cultural para comprender los vínculos entre las formas materiales y las percepciones e imaginarios.

Estos y muchos otros aportes de la geografía cultural, han contribuido a delinear un espacio turístico que ya no es un mero soporte donde ocurre un desplazamiento para el encuentro entre oferta y demanda turística. El espacio se produce a partir de las prácticas culturales de los individuos y su movilidad, en relación a sus representaciones e imaginarios que se materializan en actos, y que están mediadas por las configuraciones sociales y culturales de un determinado contexto. A través de los desplazamientos, espacios, tiempos, formas y significaciones contribuyen a dar una especificidad a los lugares, que son heterogéneos, multiculturales y en continua transformación (Zusman, Lois y Castro, 2007).

Esta especificidad de los lugares en el marco de las prácticas turísticas se vincula con la segunda línea de indagación que contribuyó a transformar los estudios geográficos del turismo, como se revisa a continuación.

### **1.5.3 El turismo como práctica social: construcción de territorios y lugares turísticos.**

Otros trabajos parten de una concepción social del espacio para dar cuenta de las formas en que se construyen lugares, espacios o territorios turísticos. Estos enfoques se oponen a la consideración del espacio como un escenario donde se sitúan los atractivos, que es exterior a la sociedad y que no participa de su constitución. Por el contrario, proponen que el territorio turístico es aquel que participa en forma constitutiva de la práctica turística, y al mismo tiempo que la concreta, es transformado por ella (Bertoncello, 2002).

Los nuevos aportes reconocen el carácter social e histórico del turismo. Señalan que es necesario considerar el turismo en el marco de las características y dinámicas sociales específicas en las cuales el mismo se lleva a cabo, y en las cuales cobra especificidad y sentido (Bertoncello, 2002). Para comprender la difusión de los viajes turísticos debe considerarse el desarrollo de determinadas condiciones sociales y laborales que permitieron a los trabajadores el incremento del tiempo libre y el acceso al ocio (Almirón, 2004).

Una de las principales contribuciones de este enfoque se vincula con la preocupación por las formas en que los lugares devienen turísticos. Esta consideración parte del cuestionamiento a una idea muy extendida entre los estudios sobre turismo, que postula una vocación turística inherente a un lugar, y que ciertos elementos o rasgos del espacio son atractivos en sí mismos, por sus características intrínsecas. Esta mirada presupone que las cualidades turísticas se ubican en las cosas, que son estáticas y, de cierta forma, eternas. A ello se le opone la concepción procesual del turismo (Almirón, 2007), esto es, que los lugares turísticos se crean a través de diferentes procesos sociales, y por lo tanto se indaga en los lugares turísticos como resultado de acciones concretas de actores sociales que definen esa condición.

Algunas conceptualizaciones para pensar la construcción de lugares turísticos pueden rastrearse en la producción académica francesa, que desde la década de 1990 acuñó expresiones como *mise en tourisme*, *mise en valeur touristique* y *touristification*. Su traducción al español como turistificación es considerada un neologismo, aunque su uso es cada vez más frecuente en el ámbito académico. Una de las definiciones más citadas es la de Cazes (1992 en Lazzarotti, 1994), como proceso de inmersión, a la vez imaginario y simbólico, comercial y material, de producción de espacios, que resulta de la acción conjunta de un sistema de actores e imágenes. Por su parte, Knafou (1991) sostiene que el devenir turístico no se ubica en el orden del descubrimiento, sino de la invención. Esta implica una nueva lectura del territorio, la irrupción de un nuevo sistema socioeconómico que implica la transformación de los usos dominantes del lugar, y que es portador de nuevos valores, a través de una por parte de la sociedad occidental (Knafou, 1991; Équipe MIT, 2000). Los lugares turísticos no responden a una vocación natural, ni a lógicas puramente comerciales o institucionales, sino que son fundamentalmente producciones culturales, producto de la mirada que las sociedades occidentales han desarrollado sobre ellos (Équipe MIT, 2000).

En línea con la anterior, la producción académica argentina reciente viene trabajando con el concepto de valorización turística. Se postula que el territorio turístico es resultado de una dinámica social que tiene en su núcleo la valorización de la diferenciación de lugares (Bertoncello, 2002). La valorización espacial se apoya en las diferentes cualidades del espacio a las que se le asigna un valor positivo y se las convierte en atractivos. Se trata de un proceso de construcción de atraktividad en el

que intervienen y se articulan diferentes actores sociales (Almirón, 2004). Esto implica tener en cuenta las dimensiones sociales y culturales de la sociedad occidental, moderna y urbana que valoriza el espacio a través del turismo y que da forma al consumo turístico (Troncoso, 2008a). La valorización es relacional en la medida en que se produce a partir del encuentro entre los valores de las sociedades de origen y las condiciones existentes en los lugares que se valorizan. En este sentido, se consideran las formas en que los intereses de los turistas potenciales, junto con las condiciones objetivas del lugar, definen un campo de posibilidades de actuación social que se concreta diferencialmente en distintos lugares (Bertoncello, 2008).

En el estudio de la dimensión espacial del turismo, en el ámbito argentino se han desarrollado dos abordajes complementarios, asociados a dos conceptos centrales de la geografía: territorio y lugar. En relación al primero Bertoncello (2002) propone que el territorio turístico es estructurado a partir de lógicas específicas de cada sociedad, que están desvinculadas con una base territorial, se concretan en él a partir de su valorización y apropiación material o simbólica, actuando y ejerciendo poder a través de él. En este sentido señala que “todas estas son acciones sociales en las que el territorio está implicado, se concretarán en hechos sociales específicos, y al mismo tiempo darán lugar a transformaciones específicas del territorio. El análisis de estas cuestiones es el que permitirá comprender el territorio del turismo” (Bertoncello, 2002: 40).

El segundo abordaje refiere al concepto de lugar turístico. Troncoso (2012a) señala que este concepto comenzó a ser abordado recientemente, considerando las representaciones y las formas en que moldean la práctica turística y el consumo de lugares, la creación de imágenes de los destinos y a la comprensión de las experiencias vivenciales de los turistas. La autora revisa la potencialidad heurística de este concepto y elabora una propuesta conceptual que será recuperada en el capítulo 2.

En el marco de la comprensión de la dimensión espacial del turismo, también se revisó y reformuló la consideración de las sociedades locales. Se cuestionó a los estudios sociales críticos que promovían una visión dual de dos sociedades confrontadas en el espacio turístico, en términos de huéspedes y anfitriones (Hiernaux 2008a). Ellos postulaban al turismo como una actividad externa a los lugares, que impacta sobre un territorio y las culturas locales, a expensas de las sociedades que allí habitan. Estas miradas refuerzan la idea de una sociedad pasiva a la que se le impone una nueva realidad turística y en la cual no tienen ninguna participación. Los nuevos aportes sostienen que las sociedades locales son sujetos relevantes en el desarrollo del turismo (Knafou, 1991). Las sociedades y lugares de destino turístico no son concebidos como subordinados, neutrales, espectadores o víctimas de algo que sucede a otros en otros lugares, sino que ellas interactúan, facilitando u obstaculizando, integrándose de diversas maneras al turismo (Bertoncello, 2002).

#### **1.5.4 Nuevas geopolíticas del turismo: poder, nacionalismo y articulación local-global**

La renovación del estudio del turismo desde la geografía también fue posible a través de un conjunto de trabajos que aportan, directa o indirectamente, a la definición de una perspectiva para el análisis político o geopolítico de esta práctica. Al igual que los enfoques anteriores, parten de un cuestionamiento al predominio de la dimensión económica en el turismo y señalan que la interacción entre la potencia económica y la política habilita nuevas formas de análisis (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). Asimismo, se distancian de los estudios de impacto cultural o social, positivo o negativo, que postula al turismo como una fuerza exógena que afecta un medio (Lanfant, 1995). Más allá de la heterogeneidad y la diversidad de enfoques y disciplinas que contribuyen a este análisis, es posible distinguir una serie de aportes que resultaron de utilidad para nutrir el enfoque teórico-metodológico de esta tesis.

En primer lugar, una de las contribuciones del análisis geopolítico refiere al reconocimiento de las relaciones de poder implicadas en el turismo y la construcción del espacio. Para Giblin (2007) el análisis geopolítico del turismo implica el estudio de las rivalidades de poder o influencia en el territorio, teniendo en cuenta las representaciones contradictorias que elaboran los diversos actores. En el mismo sentido, Amilhat-Szary y Guyot (2009) proponen una geopolítica turística a partir del análisis de las relaciones de poder en el territorio, buscando examinar la actuación de los agentes involucrados, entender las interacciones y los conflictos que los vinculan.

El turismo no es una fuerza monolítica, un poder hegemónico o imperialista que se impone, sino una red de agentes que responden a una variedad de motivaciones complejas y contradictorias, entre quienes se producen múltiples articulaciones multiescalares (Lanfant, 1995; Amilhat-Szary y Guyot, 2009). Entre ellos, los Estados nacionales que planifican el turismo responden a determinados intereses, y “las estrategias para conquistar el mercado [turístico] no pueden dissociarse de las estrategias políticas para conquistar recursos, explotar tierras y ocupar territorios” (Lanfant, 1995:6). De todos modos, el Estado nacional no es el único agente de poder en el espacio. El turismo es instrumentalizado por actores en función de diversas motivaciones, disputas y rivalidades en torno al control y dominio de los recursos que puede ser aprovechados por esta actividad. Por esta vía, el espacio se constituye como un conflicto de representaciones y fuente de proyectos territoriales contradictorios (Amilhat-Szary y Guyot, 2009).

Las relaciones de poder también son movilizadas a través de los procesos de construcción identitaria, que el turismo contribuye a delinear o exacerbar, ya sea a través de la reafirmación, transformación o emergencia de nuevas identidades, que puede ser nacionales, regionales, locales, pluri-étnicas o, inclusive, pluri-estatales (cfr. Lanfant, 1995). Uno de los procesos que más se ha

indagado se vincula con la reafirmación de la identidad nacional a partir del turismo, que refiere al segundo eje, como se examina a continuación.

En este sentido, el segundo conjunto de contribuciones refiere a los vínculos entre turismo y nacionalismo, en relación a los procesos de consolidación de los Estados nacionales, una identidad común, su territorio y sus fronteras. La relación entre turismo y nacionalismo ha sido ampliamente estudiada, al menos en la producción académica argentina, en clave histórica y en el marco del turismo interno, es decir por parte de visitantes que conocen su propio país. Así, Ospital (2005) señala que durante la primera mitad del siglo XX, el turismo se pensaba como tarea patriótica, de “nacionalismo sano y fuerte”, asociado a la idea de un nuevo descubrimiento del territorio nacional, el cual era presentado como un amplio abanico de opciones para el despliegue de itinerarios agradables y de importancia cultural. La autora sugiere que los móviles del turismo eran “enseñar y aprender”, consolidando afectos por el propio lugar y fomentando la armonía y la comprensión entre las personas de las distintas regiones.

También Scarzanella (2002) da cuenta del modo en que la naturaleza fue pensada, a comienzos del siglo XX, como una encarnación simbólica de la patria. Ello fomentó la construcción de parques nacionales que luego se convirtieron en lugares de entretenimiento y disfrute popular, para que todos los ciudadanos puedan gozar de su riqueza y belleza en el marco de una nación “socialmente justa”. Es posible vincular este análisis también con las postales que examinó Silvestri (1999) para el caso argentino, a través de paisajes que se constituyeron como resumen de la imagen del territorio nacional a principios del siglo XX. Los viajes turísticos formaban parte de un conjunto de prácticas y representaciones interrelacionadas que participaron de la selección de los paisajes patrios, sublimes y naturales, que resumían la imagen del país, y que se consolidaron y perduran hasta la actualidad.

De todos modos, el turismo también participa en la construcción de representaciones nacionalistas en la actualidad. Giblin (2007) señala que algunos sitios turísticos contribuyen a delinear una representación de la identidad nacional, ya sea a través de la puesta en valor de lugares históricos, o bien por medio de ciertos paisajes convertidos en emblemas de la belleza del territorio nacional. Estos paisajes, definidos en gran medida gracias a los libros de geografía y al calendario postal, se convirtieron en lugares turísticos por ser representativos de la nación.

Paralelamente, algunos trabajos han examinado el papel de los mapas en la construcción de un imaginario turístico nacional. Lois, Troncoso y Almirón (2008) examinan el modo en que los mapas turísticos explotan ciertos lugares comunes, como la diversidad natural, cultural e histórica y se articulan con tramas de sentido y esquemas de visión que trascienden a la práctica turística.

Exponen los vínculos entre los mapas y la función pedagógica o dimensión “nacionalizante” del turismo, que apunta a la sedimentación de una conciencia geográfica en el público local.

No sólo el turismo interno o doméstico contribuye a la permanente reafirmación de un Estado nacional. Lanfant (1995) da cuenta de diferentes ejemplos donde el turismo internacional es explotado deliberadamente por los Estados para enfrentar problemas étnicos internos, conflictos de identidad, o para lograr la unificación nacional. Estos son sólo algunos ejemplos de cómo el turismo, en tanto proceso complejo y multiescalar, ha contribuido de maneras diversas a la construcción de una representación del espacio nacional como una unidad o *comunidad política imaginada* (Anderson, 1993).

En tercer lugar, los estudios geopolíticos han examinado el turismo en relación a los procesos de globalización, internacionalización y regionalización o integración regional y la articulación global-local. El turismo internacional, siguiendo a Lanfant (1995), se constituye como un poderoso agente que opera a escala mundial, respaldado por una doctrina oficial que hace de esta práctica un factor de desarrollo económico, muchas veces presentado como la última oportunidad para numerosas regiones del mundo señaladas como subdesarrolladas, o consideradas pobres al interior de un cada país. En este marco, la autora señala que el turismo internacional delinea una política de desarrollo y promoción global, que se organiza frecuentemente bajo la dirección de organizaciones internacionales, y que pretende modelar el ambiente, estructurar territorios y vincular las regiones periféricas con las metrópolis urbanas. Lanfant propone que las nuevas tendencias ligadas al turismo sostenible se ajustan a las estrategias de conservación del planeta y la preservación de las culturas locales, globalmente diseñadas.

Si bien puede diseñarse o estructurarse una escala global, el turismo se refiere a lugares específicos con características particulares, y pueden ser objeto de contradictorios proyectos de desarrollo (Giblin, 2007). Frente a ello, es preciso restaurar a la sociedad local su papel legítimo como actor, aunque no homogéneo, ya que la realización de un proyecto turístico siempre implica una multiplicidad de intereses locales y no locales extremadamente diversos y que compiten entre sí (Lanfant, 1995).

Paralelamente, otros autores han examinado cómo el turismo incide en los procesos de integración regional, contribuyendo a la creación de una región transfronteriza funcional e imaginaria, y transformando las relaciones de fuerza internacionales, inter-regionales y locales (Amilhat-Szary y Guyot, 2009; Prokkola, 2011). Estos aportes para una nueva geopolítica del turismo consideran que los múltiples sujetos se vinculan en forma desigual y redefinen las relaciones de fuerzas. Tienen una

capacidad diferencial para actuar o incidir en la realidad, lo cual implica discrepancias, conflictos, tensiones, dinámicas de apropiación y desposesión.

En suma, las diferentes contribuciones examinadas han definido nuevas geografías del turismo, a partir de renovadas formas de abordaje, ligadas a las perspectivas culturales y humanistas, a la espacialidad como construcción social y a los enfoques geopolíticos. Ellos resultan centrales para repensar las vinculaciones entre turismo y frontera, desde nuevos marcos interpretativos que consideren a los sujetos, prácticas y procesos involucrados, así como las relaciones de poder implicadas en los diferentes contextos espacio-temporales.

## **1.6 La triple frontera circumpuneña como objeto de estudio**

### **1.6.1 Estudios multidisciplinares sobre la triple frontera circumpuneña.**

Bajo diferentes denominaciones y con distintos alcances, los lugares comprendidos en lo que esta tesis ha designado como triple frontera circumpuneña, han recibido una cierta atención académica en las últimas dos décadas por parte de la sociología, las relaciones internacionales, la historia, la arqueología, la antropología y la geografía. Allí se examinaron los procesos vinculados a la formación de los Estados nacionales y la consolidación de sus fronteras, entre finales del siglo XIX y la primera mitad del siglo XX, indagando en las vinculaciones políticas, sociales y económicas que han contribuido a la formación de una entidad geohistórica, un hinterland transfronterizo, una región cultural o un espacio económico (Conti, 2001; Benedetti, 2007b; González Miranda, 2009; González Miranda y Leiva Gómez, 2016).

De todas formas, esta triple frontera es escasamente considerada en forma conjunta en relación a los procesos contemporáneos, ligados a la globalización y la integración regional, a excepción de algunos estudios sobre transportes, circulación, infraestructuras e integración (Amilhat-Szary, 2004 y 2006; Richard, Moraga y Saavedra, 2016; Richard y Hernández, 2018).

Los procesos contemporáneos han sido más bien examinados en cada uno de los pares fronterizos particulares. Parte de la producción académica se centra en la frontera argentino-boliviana, donde se estudian las migraciones, diversas manifestaciones culturales, las problemáticas identitarias, las relaciones económicas, los vínculos comerciales, las prácticas de intercambio y movilidad, entre otros (Abduca, 1999; Karasik, 2000; Domenach et al., 2007; Sadir, 2009; Conti, 2011; González, 2012; Benedetti, 2015).

La frontera chileno-boliviana ha recibido una importante atención académica vinculada a la migración, aunque también a los flujos comerciales, el contrabando, la integración y las construcciones identitarias (Zalles 2007; Tapia Ladino y Ovando Santana, 2013; Ovando Santana y González Miranda, 2014; Garcés y Moraga, 2015). De todos modos, la mayoría de los estudios se centran en el tramo norte de dicha frontera, siendo escaso el interés por las dinámicas hacia al sur del paso Ollagüe-Avaroa o en las proximidades del punto tripartito. Una excepción es el trabajo de Garcés et al. (2018) sobre las relaciones entre movilidad transfronteriza y diferentes economías locales, migrantes o de servicios.

Finalmente, la frontera argentino-chilena cuenta con diversos estudios sobre problemáticas contemporáneas, en relación a los procesos de integración, infraestructura y transporte, movilidad, redes familiares y prácticas de intercambio (González Pizarro, 2001; Karasik, 2003; Benedetti y Tomasi, 2013; Molina, 2013; Garcés y Maureira, 2018; Morales et al., 2018).

Estos aportes sobre la triple frontera circumpuneña fueron relevantes para la investigación y para la comprensión de los procesos de transfronterización que se estudian. De todas formas, se reconoce la necesidad de una mayor indagación en relación a las múltiples transfronterizaciones que allí se entretajan; los diferentes protagonistas, lógicas y estrategias involucrados en cada una de ellas; el papel de los Estados, las comunidades locales y los agentes privados en la estructuración transfronteriza; las diversas escalas que se producen al interior de estos procesos; así como el modo en que el turismo se articula con las diferentes prácticas y procesos de transfronterización.

### **1.6.2 Estudios sobre turismo en la triple frontera circumpuneña**

En relación a los procesos turísticos, la triple frontera circumpuneña (Argentina, Bolivia y Chile) ha sido escasamente estudiada en forma conjunta. Existen algunos antecedentes valiosos para la presente investigación, como el trabajo ya mencionado de Amilhat-Szary y Guyot (2009). Indaga en la emergencia de una región transfronteriza trinacional que denominan ABC, con eje en los procesos turísticos de carácter multiescalar. Los autores examinan la estructuración de una oferta comercial a nivel internacional, en la que las fronteras se transforman de barreras a espacios reticulados por el consumo turístico. Señalan que esta práctica permite poner de manifiesto la intervención de actores externos y privados en espacios privilegiados del control estatal, con la incidencia de organismos internacionales y dan cuenta de algunas relaciones de competencia y complementariedad entre los diferentes países y regiones involucradas, así como la existencia de múltiples conflictos sociales y ambientales. Asimismo, sostienen la emergencia de algunos proyectos de cooperación



transfronteriza que parecen posicionarse como instancias de regulación de la actividad, de protección de ambientes frágiles o de reivindicación identitaria.

En una línea similar, Guyot (2012) examina el turismo en esta triple frontera como parte de una conquista territorial de espacios periféricos de baja densidad. Propone el concepto de frontera de conquista para dar cuenta del avance no sólo del turismo, sino también de un frente minero y otro ecológico. Los dos estudios señalados revelan algunos de los conflictos sociales suscitados por el turismo, a saber, el dominio extranjero de las áreas locales, la transformación de los ambientes naturales, la integración de las comunidades indígenas, así como la regulación multiescalar que busca superar los efectos negativos.

Por otra parte, Garcés et al. (2018) han examinado el área de Atacama-Lípez entre Bolivia y Chile, donde conciben al turismo como parte de las economías que se organizan sobre la movilidad, sobre el acto de transitar y atravesar las fronteras porosas, conformando un empresariado turístico que se estructura en redes y que opera a partir de su dominio de la condición fronteriza y del capital social construido en estos territorios durante décadas. A partir del estudio de las movilidades y economías, los autores dan cuenta de nuevas organizaciones de las relaciones interétnicas, que reconfiguran las construcciones identitarias nacionales y étnicas.

Por otra parte, el análisis de turismo en sitios específicos de la Circumpuna ha generado un mayor volumen de trabajos académicos. Si bien no problematizan la frontera y las relaciones transfronterizas, aportan referencias importantes para conocer los procesos de valorización turística allí desarrollados.

En la Argentina, un importante número de trabajos de la antropología, la arquitectura y la geografía, han examinado los procesos de valorización turística y patrimonialización de la Quebrada de Humahuaca, focalizando en las políticas públicas, el desarrollo institucional y las transformaciones materiales (Troncoso, 2008a; 2009; 2011; 2012a; Salleras, 2011; Tommei y Benedetti 2011a; 2011b; Bergesio, Montial y Scalone, 2012; Mancini y Tommei, 2012 y 2014). En cambio, son escasas las indagaciones sobre la puna jujeña, siendo una excepción el trabajo de Troncoso (2016). En el ámbito chileno, se desarrollaron diversas investigaciones sobre San Pedro de Atacama, principalmente desde la antropología y focalizados en las poblaciones indígenas y el turismo comunitario (Morales, 2006; Bustos 2011; Bustos, Cruz y Yufila, 2012; Bolados García, 2012; 2014).

En Bolivia, las investigaciones antropológicas, arqueológicas y económicas se han centrado principalmente en el norte de la Circumpuna, en la ciudad de Uyuni y el entorno del salar. Algunas de ellas se focalizaron en las características del empresariado y los servicios turísticos, con un enfoque económico y prospectivo (Raldez, 2008; Andersen y Valdez, 2009), mientras que otros

centraron el análisis en la inserción de las poblaciones indígenas o comunidades locales en las lógicas turísticas (Nielsen, Calcina y Quispe, 2003; Gil García, 2005; Galaz, 2014; 2017).

Globalmente, estos trabajos particulares destacan el crecimiento acelerado del turismo en los últimos años, con un fuerte carácter privado, exógeno y desorganizado. Dan cuenta del papel de las comunidades locales e indígenas en este desarrollo, la introducción de importantes transformaciones en las formas de vida de las poblaciones locales, predominando las miradas críticas hacia el turismo y examinando las respuestas y estrategias locales, con énfasis en las diferentes formas de turismo comunitario. En menor medida, se recomponen las dimensiones materiales y simbólicas de los procesos de valorización turística y patrimonialización. En estos estudios, los aportes de la geografía han sido escasos.

Todos estos aportes se constituyen como una contribución relevante para comprender los procesos en de valorización turística y transfronterización en la Circumpuna. En particular, el trabajo de Amilhat-Szary y Guyot (2009) se constituyó como un antecedente central para el desarrollo de la investigación.

### **Notas finales: diálogos entre las perspectivas procesuales y constructivistas de las fronteras interestatales y los enfoques sociales, geopolíticos y culturales del turismo.**

Los estudios críticos sobre las fronteras interestatales se sitúan en la base teórico conceptual de esta tesis. Ello permite desarrollar una conceptualización que escape de la mirada geopolítica clásica que concibió a las fronteras como realidades estáticas e inmutables, objetos externos a las sociedades. Los enfoques sociales y procesuales permitirán una conceptualización de las fronteras como procesos sociales que, a través de múltiples prácticas y representaciones, reconstruyen permanentemente las fronteras, su materialidad y los sentidos a ella asociados.

En el marco de los estudios críticos, los enfoques constructivistas de los estudios sobre fronteras se constituyen como centrales para el análisis. De estos se recuperan dos cuestiones centrales: los sujetos que fronterizan y la frontera situada. En relación a la primera, estos nuevos abordajes cuestionan la consideración de los diferentes sujetos como meros reproductores de significados impuestos desde los centros de poder. Por el contrario, indagan en las formas en que las fronteras son pensadas, representadas, vividas, resignificadas o contestadas por diferentes sujetos en contextos particulares (Brambilla et al., 2015). Las ideas, imágenes y símbolos que imponen y

legitiman los imaginarios dominantes, son contestados y reelaborados por los contra-imaginarios o contra-narrativas locales (Prokkola, 2008a; Lois, 2013; Bürkner, 2015).

La segunda consideración remite a la frontera como lugar y parte del cuestionamiento de la dislocación de las fronteras hacia una multiplicidad de ubicaciones. En esta tesis se prioriza una noción de frontera localizada y particularizada, como lugares singulares y diferenciados, en los cuales es posible descubrir dinámicas propias, prácticas ofensivas o de alianza, de colaboración e intercambio, que se dan en el locus de la frontera (Barros y Zusman, 2000). Asimismo, este enfoque evita asignar a las fronteras un sentido meramente de exclusión y separación, y permite, en cambio, centrarse en la tensión que se produce entre encuentro y desencuentro, o integración y fragmentación.

En esta perspectiva, resultan de particular interés aquellos enfoques que examinan las articulaciones socio-políticas que se producen a través de los límites interestatales en los procesos contemporáneos. Se recuperan en esta tesis aquellos aportes de las nuevas geografías políticas que plantean la necesidad de considerar los diferentes procesos sociales, políticos, culturales y simbólicos que modelan las fronteras actuales, las relaciones multiescalares entre diversos actores, las nuevas formas de paradiplomacia, el rol central que aún tienen los Estados nacionales, las competencias entre territorios y las formas en que el poder se materializa en las nuevas estrategias de articulación (Laurín y Núñez, 2013; Amilhat-Szary y Giraut, 2015; Brambilla, 2015; Amilhat-Szary, 2016).

Las perspectivas emergentes sobre la relación entre turismo y fronteras serán recuperadas en los distintos momentos de la tesis. Ellas permiten desarrollar una conceptualización que se aleja de la consideración de las fronteras como intrínsecamente atractivas, y a la relación entre turismo y fronteras como dos objetos que se impactan mutuamente. Por el contrario, las perspectivas geohistóricas y las nuevas geopolíticas permitirán considerar los procesos históricos, políticos y socio-culturales que participan en la construcción de una frontera como destino turístico, así como las diversas formas de valorización y construcción de atraktividad que allí se desarrollan. A su vez, permiten considerar el juego de actores múltiples que definen un entramado de relaciones de poder, complejas y multiescalares, con diferentes las lógicas de apropiación y control de las fronteras. Estas perspectivas contribuyen a reconocer el modo en que el turismo participa en la construcción material y simbólica de las fronteras, tanto en el fortalecimiento de una territorialidad nacional como en el despliegue de nuevas espacialidades transfronterizas. A partir de estos aportes, es posible reflexionar sobre los entramados que construye la movilidad turística, las dinámicas de integración que inciden en la conformación de nuevas regiones transfronterizas a partir del turismo, y la formación de nuevas imágenes e imaginarios sobre las fronteras en el marco de estas prácticas

Paralelamente, se recuperan en esta tesis los nuevos abordajes geográficos del turismo. Ello favorecerá una conceptualización alejada de las perspectivas tradicionales que concibieron al turismo como una actividad económica que impacta en los lugares, y desarrollada a partir de la existencia de elementos o rasgos atractivos en sí mismos, por fuera de prácticas sociales. Los enfoques culturales, sociales y geopolíticos contribuyen a una reflexión sobre los procesos de valorización turística y las múltiples formas de atraktividad que participan en la definición de un lugar como turístico, en el marco de una práctica social y cultural que emerge en un contexto espacio-temporal particular. También el modo en que diferentes sujetos inciden en el desarrollo de las prácticas turísticas, más allá de los turistas, tanto las sociedades locales, como los Estados nacionales y los organismos internacionales. Asimismo, la importancia de las dimensiones simbólicas y culturales en la selección y valorización de ciertos elementos que se consideran atractivos, en la definición de imágenes que consolidan ciertos imaginarios turísticos y que participan a su vez, en las formas concretas, las materialidades y las prácticas de movilidad que dan forma a los lugares turísticos. De igual modo, permiten evidenciar las relaciones de poder que se entretajan a partir de las lógicas de apropiación y control, definiendo una inserción diferencial de los sujetos y lugares en las prácticas turísticas.

Finalmente, los numerosos estudios existentes sobre la triple frontera circumpuneña se constituyen como antecedentes relevantes en el estudio de los procesos generales que participaron en la constitución de este lugar como frontera entre Estados nacionales y las permanentes tensiones, disputas y transformaciones que se producen en las formas y sentidos que la atraviesan.

## Capítulo 2. Estrategia teórico-metodológica

---

En este capítulo se presenta la estrategia teórico-metodológica de la investigación, que comprende la construcción conceptual del objeto de estudio, las decisiones metodológicas para su abordaje y los aspectos técnicos sobre el diseño de investigación. Esto es, siguiendo a Besse (2011), la combinación de componentes estratégicos que orientarán qué se quiere conseguir, hacia dónde se apunta, qué se quiere recortar, con los componentes tácticos que señalan cómo se realizará, con qué procedimientos e instrumentos. Ello significa explicitar las formas particulares de anudamiento entre teoría, método y técnica. El capítulo parte de las perspectivas revisadas anteriormente, expone un conjunto de decisiones teórico-metodológicas y orienta la construcción de datos que se presentará en los próximos capítulos.

La definición teórica del objeto de estudio comprende un conjunto de conceptos y sus relaciones, que orientan la construcción del objeto de investigación. Siguiendo a Escolar y Besse (2011:116) son “las relaciones entre los conceptos las que nos permiten formular teorías, es decir discursos que Intentan capturar un aspecto de lo real mediante un trabajo de simbolización”. Se vinculan conceptos con diferentes niveles de abstracción y operatividad, expresando las decisiones metodológicas que orientaron el modo de abordaje, y que permitieron hacer accesible el trabajo de campo.

Para su elaboración, se recuperaron y reelaboraron algunos de los aportes de las geografías políticas críticas, del campo de estudios sobre fronteras y de la geografía del turismo que fueron reseñados anteriormente. Además, la conceptualización se nutrió de los aportes de diferentes campos de estudio para abordar temáticas específicas, provenientes de las geografías de la movilidad y la circulación, la ciencia política y las relaciones internacionales, así como de los estudios visuales en geografía.

Para esta tesis, las categorías generales de partida son: *frontera interestatal* y *turismo*. Estas serán definidas a través de algunos conceptos específicos que estructurarán la tesis: *construcción de fronteras* y *construcción de lugares turísticos y espacialidad transfronteriza*.

La categoría de frontera interestatal será desplegada a partir del concepto de *construcción de fronteras*, que permite pensarla como una práctica social, relacional, situada y multiescalar. Será analizada por medio de tres conceptos procesuales: *delimitación*, *fronterización* y *transfronterización*. Este último es, a su vez, examinado mediante el concepto de *espacialidad*

*transfronteriza*, buscando dar cuenta de prácticas específicas y diferenciadas de articulación a cada lado del límite interestatal.

El turismo será conceptualizado como una práctica socio-espacial y será examinado a través del concepto de *construcción de lugares turísticos*. Los conceptos de *valorización turística* y *atractividad* darán cuenta de procesos específicos de esta construcción. Las formas particulares de espacialización de estos procesos serán pensadas a partir de los conceptos de *destino*, *centro* y *atractivo turístico*.

Para analizar el modo en que la construcción de lugares turísticos intersecta con los procesos de transfronterización, se recupera al concepto de *espacialidad transfronteriza*, y se lo examina a la luz de: la *movilidad*, la *integración* y los *imaginarios*.

Por su parte, el diseño de investigación presenta todo el conjunto de decisiones operativas que permitieron acceder al trabajo de campo, es decir indagar las fuentes, extraer información y construir datos. Ello permitió retornar luego a las teorías y entablar un diálogo de ida y vuelta para la construcción del objeto de estudio.

Este capítulo se estructura en cuatro apartados. El primero de ellos presenta la conceptualización de la categoría de frontera interestatal, a través de los conceptos de construcción de fronteras, procesos de delimitación, fronterización y transfronterización, y espacialidad transfronteriza. El segundo acápite expone la conceptualización de la categoría de turismo, a través de los conceptos de construcción de lugares turísticos, procesos de valorización y atractividad, así como su espacialización a través de destinos, centros y atractivos. En el tercer apartado se presentarán los cruces conceptuales entre las categorías de turismo y fronteras. Se examinará allí la conceptualización del turismo como práctica de fronterización y transfronterización. Asimismo, se expondrá el modo abordaje de las espacialidades turísticas transfronterizas, a través de los conceptos de movilidad, integración e imaginario. Por último, en el cuarto apartado, se detallará el diseño operativo de investigación, en el que se especifican las fuentes, las técnicas de indagación, el acceso al campo y el modo de procesamiento de la información.

## **2.1 Procesos en la construcción de las fronteras interestatales**

### **2.1.1 La construcción de fronteras interestatales**

La categoría de *frontera* es pensada, genéricamente, como una construcción que emerge de innumerables prácticas socio-espaciales de diferenciación y asimilación, de selección y clasificación,

de marginalización y centralización, que son creadas por y creadoras de relaciones entre sujetos en varias dimensiones y escalas (Benedetti, 2018a). Las fronteras son concebidas en relación a la construcción de espacios políticos diferenciados que emergen en diferentes contextos (Antonsich, 2010), es decir, como una práctica social de diferenciación espacial (Brambilla, 2015).

En esta tesis, la frontera es adjetivada como *interestatal* para referir a una construcción que se vincula con la emergencia y consolidación de los Estados nacionales como espacios políticos diferenciados, y a partir de la relación entre ellos. Se diferencia, así, de otras fronteras que estudian las ciencias sociales, como rurales, productivas, étnicas, urbanas o rururbanas (véase Braticević, Tommei y Rascovan, 2017). Para conceptualizar la frontera interestatal se parte del conjunto de perspectivas geopolíticas críticas que se desarrollaron más intensamente a partir de la década de 1990. Se recuperan aquí los enfoques procesuales reseñados en el capítulo anterior, aunque se lo incorpora en una concepción más amplia junto con los estudios situados y las propuestas sobre la complejidad. Estas perspectivas, diferentes pero complementarias, son aquí articuladas y reconstruidas.

Aquí se propone trabajar con el concepto de *construcción de fronteras*. Con ello se busca, por un lado, enfatizar en la socialidad, contextualidad y multidimensionalidad de las fronteras, como ha sido formulado por los enfoques procesuales. Como propone Paasi (1998), las fronteras no son objetos dados, evidentes o exteriores a las sociedades, que son prácticas sociales de construcción de diferenciación y otredad, mediadas por relaciones de poder. Tampoco son realidades ahistóricas, sino que son producidas en un contexto espacio-temporal vinculado a los procesos de construcción de los Estados nacionales y su territorialidad. Por último, este autor señala el carácter multidimensional de las fronteras, en la medida en que comprenden prácticas y discursos sociales, e implican la construcción de sentidos a través de narrativas que modelan la vida social. Las fronteras no se construyen únicamente mediante muros, barreras, puentes o puestos de control, sino también por medio de discursos, historias, relatos e imaginarios.

Por otro lado, la construcción de fronteras es relacional. Las fronteras interestatales son producidas, reproducidas y transformadas a través de diversas relaciones sociales (Paasi, 2012), que son siempre espaciales (Massey, 1999). Son relaciones sociales, espaciales y de poder las que definen a los Estados, territorios e identidades nacionales como unidad, a la vez que producen a los otros Estados como diferenciados, y construyen simultáneamente sus fronteras. De este modo, las fronteras seleccionan y priorizan ciertas relaciones, al decidir qué se incluye y qué se excluye (van Houtum, Kramsch y Zierhofer 2005). En esta relación, las fronteras son espacios que se validan al negarse, es

decir que se construyen desde la otredad que las niega, las atenúa o las fortifica (Valenzuela Arce, 2012)

Las relaciones otorgan una doble direccionalidad a la frontera, hacia adentro en relación a los centros nacionales y hacia afuera, en una definición por oposición, que fomenta la alteridad, pero también la eventualidad del encuentro (Benedetti, 2018a). La concepción relacional permite enfatizar en las múltiples relaciones que la construyen, también por medio de relaciones referidas a procesos regionales, supranacionales o globales que participan en su permanente reconstrucción.

Por último, la construcción de fronteras es situada y multiescalar, como proponen los enfoques constructivistas y complejos. La perspectiva situada recupera la pregunta por las transformaciones que ocurren en las áreas próximas a los límites internacionales, en oposición a la preocupación por su dislocación y ubicuidad, predominante en los estudios sobre fronterización. En esta tesis, las fronteras son entendidas como espacios de contacto entre Estados nacionales, con dinámicas propias, donde se producen múltiples encuentros y desencuentros, separaciones y articulaciones.

El enfoque situado permite examinar las formas específicas en que los mecanismos, estrategias, narrativas y prácticas, a diferentes escalas, se intersectan y construyen una frontera. Siguiendo a Paasi y Prokkola (2008), al examinar los contextos espacio-temporales particulares es posible reconocer el modo en que la frontera dialoga, de formas diversas, con los procesos y dinámicas más generales. En este sentido, si se piensa desde el Estado nacional, es posible concebir a las fronteras interestatales de un país como una realidad homogénea, mientras que si se focaliza en la frontera como construcción situada, es posible reconocer la heterogeneidad, las características particulares o formas específicas que asumen los diferentes procesos en cada sitio. Como propone Massey (1999), ello permite pensar a la espacialidad como productora de la diferenciación, atributo asignado frecuentemente sólo a la temporalidad.

Esta concepción dialoga con las nociones de *zona de frontera*, *área de frontera* o *región fronteriza*, que consolidaron los estudios geopolíticos clásicos. De todos modos, aquí no se consideran como recortes espaciales fijos y estáticos en función de la distancia al límite interestatal. No es la proximidad al límite lo que define a la frontera como lugar, sino las múltiples relaciones, con sitios cercanos y con otros distantes, sean de cooperación o de conflicto. En diálogo con la concepción relacional, la frontera situada es flexible en función de los sujetos, prácticas y representaciones que le dan forma.

De todos modos, la frontera no es aquí pensada como zona o área, sino como lugar, ya que remite a una constelación de relaciones sociales que se encuentran, entrecruzan e intersectan en un sitio particular, un punto de encuentro, un momento articulado de redes sociales e interpretaciones



(Massey, 1991). La tensión permanente entre la diferenciación y la articulación con *otro*, produce lugares de frontera que son vividos, transitados o experimentados a partir de múltiples prácticas que se vinculan con diferentes espacialidades y temporalidades. Entre ellas, las prácticas turísticas conducen a recorrer, fotografiar y consumir las fronteras interestatales y devienen así lugares turísticos.

Esta concepción busca trascender las miradas estado-céntricas, la imposición desde arriba y la comprensión unívoca de la frontera como separación y barrera. Ello no significa negar estas miradas, sino incluirlas en un diálogo con otras perspectivas. Tampoco se busca destacar sólo las miradas desde abajo, de los pobladores de las fronteras y la vida cotidiana, sino abarcar la complejidad de las relaciones que participan de la construcción de fronteras. De este modo, se recuperan otras dinámicas, diversas formas de experimentar, transitar, pensar y significar una frontera, a través de prácticas permanentes o efímeras, que responden a procesos a múltiples escalas, pero que se intersectan y construyen un lugar. Ello permite transitar desde una idea de frontera como di-visión, como ruptura de sentidos, hacia la de una pluri-visión, como un espacio de múltiples relaciones, percepciones y perspectivas, o una construcción plural de sentidos (Brambilla, 2012).

Esta pluralidad resulta necesaria para examinar la construcción de las fronteras como lugares turísticos. Ello permite observar la interacción entre las dinámicas locales, las definiciones emanadas desde los centros de poder nacionales, y las relaciones internacionales o globales, próximas y distantes, que regulan, utilizan, reconstruyen, contestan o disputan las fronteras situadas a partir del turismo, como se examinará en el próximo apartado.

La concepción anterior se vincula con la construcción multiescalar de las fronteras. Las escalas no son aquí pensadas como realidades estáticas y preexistentes, sino como construcciones definidas a partir de las relaciones entre los elementos que se contemplan y las jerarquías variables que ellos adquieren (Valenzuela, 2006). Las escalas son construcciones deliberadas para abordar la realidad y expresan la organización de los procesos sociales (Laurín, 2011). Las fronteras interestatales son construcciones multiescalares en la medida en que son definidas a partir de diferentes procesos que se desenvuelven, articulan y crean múltiples escalas relacionadas. La escala transfronteriza, que se vincula con la paradiplomacia y las pequeñas regiones vecinas (Benedetti, 2018a), también participa en la definición de las fronteras y deviene central para esta tesis. Aquí la escala transfronteriza es definida a partir de los procesos de transfronterización turística que se estudian, en función de los entramados relacionales que crean los sujetos, sus prácticas y representaciones. De todos modos, se consideran las relaciones entre las diferentes escalas, que permiten examinar los mismos u otros elementos, que establecen nuevas relaciones y plantean nuevas jerarquías.

En suma, esta tesis concibe a la frontera interestatal, no como una barrera que se deba atravesar, un obstáculo a superar o un muro que saltar. No se trata de un objeto inanimado, vacío o inerte que se busca trascender. Por el contrario, aquí se examina la frontera interestatal como construcción social, contextual, multidimensional, relacional, y multiescalar. La diferenciación y alteridad es constitutiva de la frontera interestatal, aunque los sentidos, las formas, las prácticas y procesos asociados a estas diferencias son divergentes en los distintos contextos espacio-temporales, ya sea como barrera y separación, como espacio de vida y movilidad, como recurso económico o eje de integración, como nodo del comercio transnacional o en las redes de ilegalidad, o bien como ámbitos de encuentro político y cultural. Las fronteras interestatales, su materialidad y sentidos se transforman a medida de cambian las relaciones sociales y procesos multiescalares que las definen. Son espacios ambiguos y heterogéneos, de encuentros y desencuentros, con un carácter contradictorio que permanentemente tensiona entre la integración y la diferenciación.

### **2.1.2 Procesos de delimitación, fronterización y transfronterización**

En esta tesis se plantea que las fronteras se construyen a través de múltiples procesos. Estos implican diferentes prácticas y discursos, con funciones y significados cambiantes (Paasi, 1998). Los procesos permiten pensar a las fronteras como dinámicas e inacabadas, en permanente mutación y redefinición. Al cambiar los entramados sociales que la modelan, cambian las prácticas y los sentidos que las constituyen. De este modo, al considerar su dinamismo, es posible trascender las miradas que postulan la extinción de las fronteras en el contexto actual, y evidenciar en cambio, las nuevas configuraciones que las definen.

Los estudios sobre fronteras se han centrado, frecuentemente, en los procesos de fronterización. En esta tesis, en cambio, se distinguen tres procesos que se constituyen como relevantes para dar cuenta de la construcción de las fronteras interestatales de estudio: delimitación, fronterización y transfronterización. Estos no son concebidos como excluyentes y sucesivos, sino que están interrelacionados, coexisten y se transforman mutuamente. Se articulan a lo largo del tiempo, como procesos permanentes e inacabados. Cada uno de estos procesos se desenvuelve de formas particulares y asume significados cambiantes en cada contexto espacio-temporal. Asimismo, no operan de manera equivalente para una territorialidad estatal concebida en su conjunto. Algunos procesos cobran mayor intensidad en ciertos momentos y lugares y adquieren una menor importancia en otros.

En esta tesis interesan especialmente los procesos de fronterización y transfronterización. De todos modos, la delimitación permite una mejor comprensión de los demás procesos, por lo que será considerada de manera sucinta. Las particularidades de estos procesos para la triple frontera circumpuneña, y los modos en que se vinculan o superponen, serán examinados en el capítulo 3.

### *Delimitación*

El concepto de *delimitación* da cuenta de las operaciones, acuerdos, acciones, disputas y discursos orientadas a establecer y mantener el límite interestatal entre dos o más Estados nacionales (Benedetti, 2017a). Este límite es construido a medida que se consolidan los Estados nacionales, contribuyen a la producción de diferenciaciones territoriales y definen el alcance del poder coercitivo y de un sistema de derechos y obligaciones para sus ciudadanos (Benedetti y Salizzi, 2011). En la delimitación se crea o define el criterio de inclusión y exclusión, que será “gestionado” a través de la fronterización (Newman, 2006).

### *Fronterización*

El concepto de *fronterización* refiere a la producción de diferenciación y otredad en diálogo con la construcción de la territorialidad estatal nacional. Las narrativas y las instituciones de los Estados, naciones y territorios, producen sentidos colectivos, establecen la idea de “nosotros” y excluyen a “los otros” (Paasi, 1998). De este modo, la fronterización se constituye como una práctica de ordenamiento, de creación de un interior y un exterior, para controlar la movilidad y producir la inmovilidad (Van Houtum y Van Naerssen, 2002). Este proceso busca asociar a las fronteras principalmente con los sentidos de barrera, separación y exclusión.

La fronterización se vincula con la idea de institucionalización. Newman (2006:148) sostiene que “las fronteras constituyen instituciones que permiten la legitimación, la significación y la dominación, creando un sistema de orden mediante el cual se puede ejercer el control”. Este proceso comprende prácticas, así como resistencias, por las cuales una frontera se impone y se ritualiza, a través de la iconografía estatal, la educación, la prensa, las novelas, memoriales o ceremonias (Paasi, 1998).

La fronterización busca establecer estructuras estables, lo que representa un esfuerzo estratégico y continuo de diferenciación espacial (Van Houtum y Van Naerssen, 2002). Emanada de la estatalidad nacional, pero permanentemente se produce y reproduce a través de múltiples dispositivos materiales y simbólicos. Grimson (2000b:27) señala que “es necesario reconocer los efectos sociales y culturales del largo proceso en la construcción de los Estados (...) y comprender los sentidos

prácticos de la nacionalidad para los sectores sociales que habitan las fronteras”. En este sentido, las prácticas y narrativas de diferentes sujetos, a múltiples escalas, también contribuyen a producir (no sólo reproducir) la fronterización.

La fronterización efectiviza las diferenciaciones marcadas por la delimitación, definiendo las formas en que se podrá pasar, atravesar, entrar o salir (Newman, 2006). En este sentido, interesan aquí las formas particulares en que la fronterización construye fronteras situadas. Ello permite indagar en las diferencias y singularidades que se producen entre locaciones muy próximas, pero con referentes estatales diferentes, por ejemplo, en una triple frontera como la circumpuneña.

### *Transfronterización*

El concepto de *transfronterización* ha sido ampliamente utilizado en diferentes estudios y en múltiples disciplinas, aunque por lo general, tomado como algo evidente y escasamente conceptualizado. Aquí se propone una definición y se precisan algunos de sus significados.

Para la Academia Española, el prefijo *trans* significa 'al otro lado de' o 'a través de' (RAE, 2014). Ambos significados están implicados. Valenzuela Arce (2012) señala que el este prefijo es parte inherente a las fronteras, ya que refiere a la condición de ubicarse a través de, pero también al más allá. Para el autor las transfronterizas incorporan al otro lado como un aspecto indisoluble. Son espacios que se niegan a una sola de las condiciones o los lados que la integran. Lo transfronterizo aquí no se concibe como una locación, sino como movimiento, cruce, travesía, pasaje o transferencia (Reitel y Zander, 2004; Zyikov y Sevastianov, 2015).

En esta tesis se propone la transfronterización como un proceso que promueve relaciones y articulaciones entre sujetos, prácticas y lugares a cada lado del límite internacional y en áreas próximas a éste. El proceso de transfronterización comprende diferentes materialidades y representaciones que enfatizan en la vinculación, la movilidad y el encuentro. Como proponen Cardin et al. (2018) el estudio de las dinámicas transfronterizas requiere pensar sobre lo que se acaba y lo que comienza, se desarticula y se compone en tránsitos difíciles de capturar por modelos teóricos prefabricados. Los autores sostienen que es preciso observar los movimientos que tornan a la frontera más abierta, porosa e multifacética.

La transfronterización ha acompañado a la fronterización desde la consolidación de los Estados nacionales. Sin embargo, asume características particulares en los diferentes contextos espacio-temporales. Las prácticas de movilidad transfronteriza, por caso, que eran habituales para el comercio y el encuentro cultural entre ciertos grupos durante la emergencia de los Estados

nacionales, devino una actividad ilícita con el control de las movildades y un peligro para la vida allí donde se produjo la militarización y minado de fronteras. Esta tesis, se centrará en los procesos de transfronterización que se producen en el contexto de intensificación de la globalización y la integración regional.

Desde una perspectiva funcional o economicista, la transfronterización aparece frecuentemente asociada a una dinámica positiva, en la medida en que la frontera es pensada como una barrera artificial que distorsiona las interacciones. Para dicha concepción, como advierte Sohn (2014), lo transfronterizo es una consecuencia inevitable de la apertura de fronteras estatales a los flujos de mercancías, servicios, conocimientos y personas. En la misma línea, Durand (2015) señala que es frecuente concebir la transfronterización como una progresión lineal y evolutiva, desde un nivel inferior hacia otro superior considerado mejor, donde los factores contextuales aparecen como determinantes de los intercambios. Para esta concepción, la transfronterización es considerada como siempre deseable y portadora de beneficios.

De todos modos, en un contexto de mayor articulación o integración entre países, no se produce necesariamente una intensificación de las relaciones económicas, culturales, políticas o sociales, lo que ha sido denominado como producción de indiferencia transfronteriza (Perkmann y Sum, 2002; Kramsch, 2012; Houtum y Strüver, 2002). Por otro lado, una mayor cantidad o densidad de flujos, interacciones o relaciones no implica necesariamente un beneficio, e incluso éste puede ser desigual para diferentes sujetos en distintos ámbitos.

Siguiendo a Sohn (2014), el proceso de transfronterización no es lineal, sino que implica relaciones complejas y contradictorias, en el marco de una construcción social y política contingente. Asimismo, este proceso no se produce simultáneamente en todas las fronteras, y no tiene los mismos contenidos, formas e implicancias en cualquier ámbito. La transfronterización es producto de entramados de relaciones sociales particulares, que construyen materialidades y representaciones diferentes, y también es fuente de conflictos, contradicciones y tensiones.

Paralelamente, desde una perspectiva socio-cultural, el proceso de transfronterización ha sido frecuentemente asociado con la idea de fortalecimiento de lazos sociales y formas de cooperación entre actores locales. En este sentido, en ocasiones prevalece una mirada optimista o romántica que plantea la restitución de continuidades previas a la imposición de un límite interestatal y que subraya una comunidad de intereses locales. Ello presupone la existencia de una comunidad con una identidad fija y estática, que fue artificialmente separada por un límite, pero cuyos lazos de hermandad se perpetúan a lo largo de los siglos, y que la desaparición de la frontera permitiría reunir a sus integrantes.

En relación a ello, Grimson (2000b) sostiene que la convivencia cotidiana en una zona fronteriza no se traduce necesariamente en una identificación compartida para la población local, o una "identidad fronteriza", y que la convivencia plantea también crecientes roces y conflictos. Aquella mirada esencialista tiende a obviar los procesos de construcción de una identidad nacional que han permeado a los diferentes grupos sociales. Ello no implica negar que puedan existir procesos de etnicidad, antiguos o nuevos, entre pobladores a cada lado de un límite interestatal, sino evitar considerar que siempre habrá un interés por reconstruir lazos destruidos o por construir nuevos.

Las consideraciones previas se vinculan con una forma particular de concebir el espacio y las fronteras. Como señalan Reitel y Zander (2004), estas miradas frecuentemente suponen la existencia de un espacio a priori, continuo y homogéneo, sobre el cual se impone un límite, una separación ficticia que se busca eliminar o debilitar, ya sea para retornar a un estado anterior idealizado o para permitir una libre circulación. En esta idea se apoya, por ejemplo, el discurso sobre el fin de las fronteras.

En esta tesis se plantea, en cambio, que lo transfronterizo promueve la construcción de nuevas articulaciones y dinámicas que surgen a partir de la existencia de la frontera, es decir que, sin fronteras, no habría relaciones transfronterizas (Van Houtum y Strüver, 2002; Reitel y Zander, 2004). Las fronteras contribuyen a crear diferencias, y es la valorización de la diferencia lo que promueve el movimiento, la articulación y el intercambio. Lo transfronterizo no implican la destrucción de la frontera, sino su reproducción y transformación. Perrier Bruslé (2006) señala que los procesos de integración nacional, supranacional y transnacional son concomitantes y se alimentan de un mismo fenómeno: la integración física de la frontera. La transfronterización puede entenderse como un modo de vincularse con y a través de la frontera, no eliminarla (Grimson, 2000a). En este sentido, la transfronterización también pueden alimentar o reforzar la fronterización. Es por ello que procesos de fronterización y transfronterización son indisolubles en este proceso de investigación.

La transfronterización se articula de diversas maneras con los procesos a escala local, nacional, transnacional y global. Son múltiples las prácticas que participan en su construcción, así como los sentidos que asume lo transfronterizo. Mientras que en algunos casos puede vincularse a procesos económicos y políticos diseñados desde arriba, en otras puede vincularse con iniciativas y propuestas desde abajo.

En relación a esto último, la transfronterización es frecuentemente pensada como transgresión. Irazábal (2014) piensa este concepto a partir de los aspectos "transversales, transaccionales y transgresivos" de los comportamientos e imaginarios contemporáneos, a partir de la agencia de individuos y grupos para negociar y alterar las relaciones de poder y para mejorar sus condiciones de

vida. También Lefèvre (2009) concibe la transfronterización como una categoría de acción política, a través de las representaciones, discursos y estrategias de los estados locales. En este sentido, lo transfronterizo implica negociación, contestación, resistencia y transformación del significado de lo político (Kramsch, 2012). Incita a re-imaginar las fronteras, esto es, crear nuevos marcos imaginativos para el encuentro y la interacción de las personas (Van Houtum y Strüver; 2002). Lo transfronterizo como transgresión da cuenta de una apropiación y transformación del sentido y la práctica política de las fronteras interestatales. La idea de transgresión escapa a las miradas románticas del encuentro, para resituar la transfronterización en el marco de las relaciones de poder, los conflictos y las disidencias.

En la transfronterización tensionan permanentemente el encuentro y el desencuentro. Ciertas prácticas, en lugares y momentos particulares, enfatizan o habilitan determinadas funciones y sentidos por sobre otros, pero todas dialogan con la frontera interestatal como construcción social y política. La frontera no desaparece, en la medida en que continúa vigente el proceso de construcción de un espacio político, en este caso del Estado nacional. Es por ello que se optó por el concepto de transfronterización, no como un proceso de destrucción de fronteras o desfronterización, sino como aquel que incorpora la tensión entre integración y separación, encuentro y desencuentro.

### **2.1.3 Transfronterización y espacialidades transfronterizas.**

Para dar cuenta de las particularidades que asumen los procesos de transfronterización que promueve el turismo, se utilizará aquí el concepto de *espacialidad transfronteriza*. Este concepto parte de un enfoque social y relacional sobre el espacio y la espacialidad, que cuestiona los abordajes del espacio como algo estático, atemporal, inmóvil, sin cambios o diferencias. También escapa a la concepción del espacio como mero reflejo de lo social, es decir, que no participa o interviene en su definición. A su vez, rechaza considerar el espacio como una apariencia superficial o como una abstracción racional, natural, universal o neutral. Todo ello oculta el origen social conflictivo de la espacialidad (Soja, 1985).

Esta tesis conceptualiza la *espacialidad* a partir de cuatro elementos que buscan destacar sus características centrales: (1) el carácter social, (2) la idea de práctica permanente, (3) la mutua implicancia material y simbólica y (4) su conflictividad.

En relación al primer punto, para Soja (1985), la espacialidad no puede entenderse por fuera de lo social. Es socialmente producida y a la vez es productora de la acción social y las relaciones sociales. Es una relación doble o una dialéctica socio-espacial. El autor también propone que tiempo y espacio

son inseparables y están entrelazados. En este sentido, indica que “la espacialidad y la temporalidad (...) se intersectan en un proceso social complejo que crea una secuencia histórica de espacialidades en permanente evolución, una estructuración espacio-temporal de la vida social, que le da forma no sólo a los grandes movimientos de desarrollo social, sino también a las prácticas recurrentes de las actividades cotidianas” (Soja, 1985: 94). Ello permite reconocer las diferenciaciones espacio-temporales que hacen que lo social asuma diversas formas.

El segundo elemento de la espacialidad refiere a la idea de ejercicio o práctica en continua realización. Al igual que ocurre con la territorialidad o la fronterización, son conceptos que enfatizan en la idea de un ejercicio o práctica que se está ejecutando continuamente, como una realidad abierta y contingente. En relación a la territorialidad, las definiciones más clásicas de Robert Sack hablan de un esfuerzo activo o consciente, un ejercicio o estrategia (citado por Paasi, 2000). Otras definiciones marcan una voluntad deliberada de construir ciertos arreglos espaciales (Debarbieux, del Biaggio y Petite, 2008). También puede reconocerse un uso implícito como una relación producción/producto, cuando Raffestin (2012: 121) señala que “la construcción de un territorio es la consecuencia de la territorialidad”. Asimismo, el concepto de fronterización remite a rutinas, prácticas o esfuerzos de creación de otredad y ordenamiento (Van houtum y Van Naerssen, 2002). Este último concepto también es considerado como proceso, lo cual nuevamente enfatiza en la idea de acción y transformación. En este sentido, la espacialidad enfatiza el carácter no acabado del espacio, en permanente transformación.

Esta consideración de la espacialidad como práctica permanente también prioriza a los sujetos que participan en ella. En su conceptualización de la espacialidad, Lindón, Aguilar y Hiernaux (2006:10) expresan que “la experiencia y la práctica humana, y en consecuencia la vida social en todas sus expresiones, necesariamente lleva consigo un componente espacial: el hacer del ser humano, en cualquiera de sus formas, casi siempre está espacializado”. En este sentido, los autores indican que la espacialidad también es concebida como experiencia espacial o como espacio vivido.

El tercer elemento refiere a la espacialidad como una combinación de dimensiones materiales y simbólicas. Así, se plantea una distancia respecto de la interpretación materialista de la espacialidad que propone Soja (1985). La dimensión simbólica es pensada como una forma de apropiación y, por lo tanto, de construcción social del espacio (Lindón et al., 2006). Siguiendo a Núñez, Arenas y Sabatini (2013), para comprender una espacialidad es preciso reconocer la convención histórico-cultural que la proyecta. Señalan que las imágenes que se despliegan en una representación colectiva también son una construcción de espacialidad, cuyo significado o valor estará socialmente dado.



El cuarto elemento se vincula con su naturaleza política, conflictiva y abierta a la transformación. Para Soja (1985), la espacialidad es permanentemente reproducida y reforzada, presentando una apariencia de estabilidad y persistencia. Sin embargo, ella puede ser sustancialmente reconstituida en función de la práctica social que la fundamenta. En este sentido, no se trata de un proceso armónico. Por el contrario, la espacialidad es problemática ya que está abierta a la contradicción, el conflicto y la transformación. El autor señala que al reforzarse y reproducirse, la espacialidad se presenta como una fuente continua de lucha y conflicto. Por su parte, Massey (1999) destaca la espacialidad como motor del cambio social. Expresa que es la esfera de la posibilidad de lo múltiple, donde coexisten diferentes trayectorias y una pluralidad de voces. También indica que está en permanente redefinición y por lo tanto sujeta a lo impredecible y lo inesperado. La autora propone considerar la espacialidad como abierta y activa, lo cual habilita la producción de lo nuevo o diferente.

El concepto de espacialidad ha sido utilizado en el estudio de las fronteras. Núñez, Arenas et al. (2013) hablan de una espacialidad fronteriza para examinar la conformación de una cordillera como frontera interestatal, en relación a su representación colectiva como barrera. Tamborino (2017) utiliza la expresión de espacialidad transfronteriza asociada a las movilizaciones a uno y otro lado del límite interestatal.

Se construye aquí una definición de espacialidad transfronteriza como práctica de construcción de fronteras a partir de la conformación entramados relaciones entre sujetos y lugares a cada lado de un límite interestatal. Son a la vez materiales y simbólicas y están en permanente movimiento, nunca acabadas. Implica y despliega relaciones de poder, contradicciones y conflictos. Las espacialidades son múltiples y diversas, y están abiertas a la transformación. Como plantea Fabri (2016:56) “se trata de poner en relación las distintas espacialidades (materiales, sociales y simbólicas) que se encuentran articuladas en la conformación de un lugar”. Pueden ser efímeras o duraderas, estacionales o continuas, y se materializan o simbolizan de diversas formas.

Retomando la propuesta de Massey (2006) para la conceptualización del viaje, aquí se considera que una espacialidad transfronteriza no implica atravesar una frontera como si esta fuese un objeto localizado e inmovilizado, sin trayectoria y sin historia. Al contrario, una espacialidad transfronteriza altera a la frontera, la mueve y la produce, ya que las relaciones que la constituyen están siendo reproducidas y transformadas. Las espacialidades transfronterizas pueden pensarse como trayectorias espacio-temporales que se encuentran o entrecruzan con otras múltiples trayectorias, de otros sujetos y procesos. Implican un trayecto, una historia y un proyecto en permanente transformación.

En esta tesis se propone que el turismo, como práctica socio-espacial, configura espacialidades transfronterizas, particularmente a través de la movilidad, la integración y los imaginarios. A continuación se presenta una conceptualización del turismo, para luego indagar en estos cruces conceptuales.

## **2.2 Valorización y atractividad en la construcción de lugares turísticos**

### **2.2.1 Construcción de lugares turísticos.**

Esta tesis parte de la consideración del turismo como práctica socio-espacial. Tiene en su origen al desplazamiento de personas hacia lugares diferentes de su residencia habitual con fines de ocio, pero comprende todo un conjunto de prácticas materiales y simbólicas que trascienden la simple idea de flujo. Comprender al turismo como práctica social habilita recuperar la centralidad de los sujetos, invisibilizados por los enfoques economicistas y estructuralistas antes revisados, pero también la importancia de su contextualidad. Se trata de un fenómeno que emergió con la expansión de la modernidad durante el siglo XX, y que se fue transformando en relación a las fuerzas sociales y económicas que lo han ido modelando en diferentes momentos y ámbitos, volviéndose emblemático también de la posmodernidad (Hiernaux, 2008a).

En relación a su dimensión espacial, Bertonecello (2002) sostiene que el territorio participa en forma constitutiva de la práctica turística y, al mismo tiempo que la concreta, es transformado por ella. De este modo, las lógicas turísticas se concretan en el territorio, lo valorizan, se lo apropian material y simbólicamente, actúan y ejercen poder a través de él. En esta tesis interesa, particularmente, la construcción de lugares turísticos. Knafou (1991) la denominó como “invención”, para enfatizar en el proceso social que le da origen. Ello implica considerar que los lugares no tienen una vocación natural para devenir turísticos, sino que son producciones culturales resultado de la mirada que la sociedad occidental ha vertido sobre ellos (Équipe MIT, 2000). En este sentido, se busca comprender los procesos que definen la condición de turístico, como resultado de acciones concretas de actores sociales (Almirón, 2007).

La dimensión espacial del turismo permite examinar el modo en que esta práctica participa de la construcción, material y simbólica, de las fronteras interestatales como lugares turísticos. Este concepto permite, por un lado, destacar su singularidad. Troncoso (2012a) piensa a los lugares turísticos en relación a la selección de ciertas características que los hará distintivos y atractivos, adaptándose a las demandas que surgen en las sociedades de origen de los turistas, y compitiendo por su inserción en el elenco de sitios que forman los circuitos turísticos globales. Esta puesta en

valor de ciertos elementos de cada lugar se produce a través de los procesos de valorización y atraktividad, como se verá más adelante.

Por otro lado, el concepto de lugar recupera la idea de heterogeneidad. Como propone la autora citada, es preciso considerar la multiplicidad de actores involucrados, sus intereses y acciones, para evitar simplificar la trama social haciendo referencia a la población local como homogénea. En este sentido, el turismo no puede ser pensado como una actividad externa al lugar, que se impone allí a expensas de las sociedades locales (Équipe MIT, 2000), una idea ampliamente difundida para los diferentes lugares de la Circumpuna. Como advierte Troncoso (2012a), esta noción muestra a la población local como una sociedad al margen de la modernidad, que mantiene una armonía milenaria que es interrumpida por la llegada del turismo, concebido como un factor totalmente ajeno al lugar. Por el contrario, la autora expresa que la idea de lugar permite rescatar las relaciones complejas que se establecen entre distintos grupos, como resultado de un proceso conflictivo de negociación entre actores. Como propone Bolados García (2012), el turismo al igual que otras prácticas, constituye un campo tensionado dentro del cual se producen relaciones de alianzas, conflictos y negociaciones entre diferentes agentes locales (comunidades indígenas, migrantes, extranjeros, residentes), pero también regionales, nacionales y transnacionales. Los diversos actores participan de múltiples formas en la construcción de lugares turísticos y devienen agentes centrales en su estructuración, como se examinará en el capítulo 5 para algunas localidades turísticas de la Circumpuna.

Por último, un lugar turístico no se define intrínsecamente, sino que es una construcción relacional, multiescalar y dinámica. Siguiendo a Massey (1991) puede pensarse como una constelación particular de relaciones sociales, que se intersectan en un punto y momento de encuentro, y que se construyen en forma multiescalar a partir de procesos y relaciones que lo trascienden. Los lugares se constituyen como turísticos a partir de las interrelaciones entre sujetos, prácticas y trayectorias que se encuentran en un locus específico. Como señalan Zusman, Lois y Castro (2007:14), frente a las propuestas que aseguran que la globalización homogeniza los lugares, las interrelaciones promueven “la producción de un mundo de lugares heterogéneos, multiculturales, en continua transformación”. De este modo, las relaciones, la heterogeneidad y la singularidad son tres rasgos interconectados en el concepto de lugar turístico.

En relación a ello, en esta tesis interesan las relaciones entre sujetos y procesos a cada lado del límite interestatal, sean de oposición y competencia, o de articulación y complementariedad, y también participan de la definición de las fronteras como lugar o lugares turísticos. En esta tesis, ello contribuirá a pensar el modo en que determinados procesos globales producen tres lugares singulares en la Circumpuna, como la Quebrada de Humahuaca, el Salar de Uyuni y el Desierto de

Atacama. Allí, las múltiples relaciones se intersectan con las heterogeneidades locales y producen una diferenciación en el marco del turismo. En este sentido se examinarán, a lo largo de la tesis, las vinculaciones entre los procesos de fronterización, transfronterización y construcción de lugares turísticos en la Circumpuna.

### **2.2.2 Procesos de valorización y atraktividad.**

Para analizar la construcción de lugares turísticos se recurre a dos conceptos interrelacionados y solapados: valorización turística y construcción de atraktividad. Si bien estos pueden ser pensados como sinónimos, y frecuentemente son tratados como tales, en esta tesis se los concibe en forma diferenciada para habilitar un análisis separado de algunos elementos o rasgos que se consideran relevantes.

El proceso de *valorización turística* (Troncoso, 2008a) es también denominado turistificación (Cazes, 1992 en Lazzarotti, 1994) o puesta en valor turístico (Équipe MIT, 2000). Se plantea aquí que este proceso comprende todo el conjunto de prácticas que dan origen a un lugar turístico, que incluye la construcción de atraktividad, pero también la adecuación del lugar o su acondicionamiento material, así como los arreglos institucionales para habilitar y organizar las visitas turísticas.

Esta puesta en valor tiene en cuenta los intereses, motivaciones, preocupaciones de los turistas, es decir que considera las dimensiones sociales y culturales de la sociedad moderna y urbana que valoriza el espacio a través de la práctica turística, la cual se procesará en términos económicos a través de bienes y servicios específicos asociados a las particularidades de un lugar (Troncoso, 2012a). De todos modos, este último no está subordinado a los lugares de origen de los visitantes, sino que se produce una articulación entre ambos. Los intereses de los turistas potenciales, junto con las condiciones objetivas del lugar, definen un campo de posibilidades de actuación social que se concreta de diversas formas (Bertoncello, 2008).

En los procesos de valorización turística participan múltiples actores sociales que inciden en la creación, facilitación, promoción o regulación del turismo. Entre ello, los Estados nacionales, subnacionales y locales, los empresarios y operadores locales y globales, los turistas, los pobladores locales. En la actualidad, el turismo internacional también se constituye como un poderoso agente que opera a escala mundial, respaldado por una doctrina oficial que hace de esta práctica un factor de desarrollo económico. Siguiendo a Lanfant (1995), el turismo internacional delinea una política de desarrollo y promoción global, que se organiza frecuentemente bajo la dirección de organizaciones internacionales, y que pretende modelar y estructurar territorios.

De todos modos, estos no pueden pensarse como actores independientes, con un comportamiento único, coherente y permanente. Por el contrario, debe considerarse el entramado de relaciones, instituciones y prácticas que los conforman, los diferentes intereses, lógicas, estrategias y representaciones involucradas, así como sus contradicciones y cambios a lo largo del tiempo y en los diferentes lugares. El juego de actores define un entramado de relaciones de poder, complejas y multiescalares, en las que se articulan diversas lógicas de apropiación y control del espacio. Tienen una capacidad diferencial de intervención, y se articulan de maneras diversas, generando formas específicas de valorización turística. Debarbieux et al. (2008) señalan que las relaciones sociales territorializadas permiten definir un proyecto colectivo, un entramado de iniciativas sociales y políticas con una capacidad de transformación de la realidad, y definen así la singularidad de un lugar turístico. De todos modos, el juego multiescalar y la diversidad de actores puede dar origen a proyectos contradictorios de desarrollo (Giblin, 2007). Esta consideración implica reconocer que los procesos de valorización no son armónicos, sino que comprenden discrepancias, conflictos y tensiones.

Este proceso será examinado en esta tesis a través de tres dimensiones: simbólica, material y político-institucional. La dimensión simbólica se vincula con las formas de construcción de atractividad, la configuración visual de los destinos a través de imágenes y la conformación de representaciones e imaginarios. La dimensión material se relaciona con el acondicionamiento de los lugares para la recepción de visitantes, que incluye la adaptación de la infraestructura, la redefinición estética de las edificaciones, la mejora en las condiciones de accesibilidad, los cambios en los usos del suelo y el desarrollo de equipamiento hotelero y comercial.

Por último, la dimensión político-institucional se refiere a la generación de condiciones institucionales para la práctica turística a través de acciones de planificación, fomento, regulación y control por parte de organismos estatales y no estatales. Ejemplo de ello es la elaboración de marcos normativos, la coordinación entre asociaciones comerciales, la regulación de la oferta, las acciones de promoción de los destinos, los incentivos de inversión, así como las prácticas de patrimonialización y conservación. Estas últimas son aquí consideradas en tanto iniciativas de institucionalización del patrimonio, que implican un saber experto, la selección y valoración de determinados objetos, sitios y paisajes y un poder político que desarrolla normativas y acciones de restauración o conservación (Mancini y Tommei, 2014).

Las tres dimensiones se articulan de diversas formas en cada proceso de valorización turística, y su distinción es sólo analítica, ya que las diferentes prácticas pueden ser simultáneamente materiales, simbólicas e institucionales. Estas dimensiones se desplegarán en los capítulos 4 y 5, en relación a los lugares turísticos de la Circumpuna.

### *Construcción de atraktividad*

La construcción de atraktividad se sitúa en el centro de la valorización turística. Como propone Bertonecello (2008) la atraktividad implica la selección y valorización social de un núcleo irreductible definido por algún rasgo, característica o atributo particular de un lugar, que define el interés de los turistas y promueve el desplazamiento para su visita. Estas características no son intrínsecamente turísticas, sino el resultado de una asignación social. De todos modos, estos rasgos o elementos no son neutros, sino que su presencia y valorización definirán la especificidad de un lugar. La construcción de atraktividad es relacional, ya que vincula ciertas características de un sitio con los valores e ideales de las sociedades de origen de los turistas. El proceso de construcción de atraktividad define las particularidades que pueden ser presentadas y consumidas turísticamente, y que darán origen a las imágenes turísticas que serán aprovechadas para promocionar y mercantilizar estos sitios (Troncoso, 2012a).

La valorización turística y la construcción de atraktividad están íntimamente relacionadas. En las formas de atraktividad también inciden las percepciones en torno a la accesibilidad a un sitio, las posibilidades y propuestas de consumo, las prácticas de visita vigentes, los costos, tiempos y distancias, entre otros aspectos. Por ejemplo, cuando un elemento o rasgo valorizado es intensamente frecuentado, es posible que la saturación de visitantes incida negativamente en su valorización. De igual forma, si un sitio es de muy difícil acceso, tendrá dificultades para constituirse como atractivo o atrayente para potenciales visitantes. Asimismo, las formas de atraktividad pueden ser diversas en un mismo lugar, y tener diferentes significados para distintos grupos.

La concepción de la atraktividad como construcción social y relacional permite establecer que no existen formas homogéneas o predefinidas de atraktividad para lugares determinados. En este sentido, la valorización turística de las fronteras interestatales no es una propiedad inherente a las mismas, como ha sido frecuentemente considerada. Por el contrario, en cada frontera, los procesos de atraktividad asumen características particulares, en función de las relaciones entre las condiciones del lugar y las sociedades que las valorizan.

Existen numerosos ejemplos sobre diferentes formas de construcción de atraktividad en las fronteras interestatales. En algunos casos, han sido valorizadas por sus rasgos históricos en el marco de procesos políticos conflictivos, asociadas a rigurosos dispositivos de control físico e ideológico (cfr. Löytynoja, 2008). En otros casos, se han valorizado prácticas y memorias de los pobladores locales que habitaron en las fronteras interestatales en una época histórica determinada, generalmente asociados a prácticas que tensionan con la legalidad estatal (cfr. Lois y Cairo, 2012). Frecuentemente, las fronteras interestatales que no forman parte de los centros económicos,

productivos y urbanos centrales de cada país, son valorizadas por sus paisajes naturales o culturales, por su contraste con las áreas urbanizadas o industrializadas. Esta última consideración resulta central en esta tesis para comprender las formas de atraktividad que se producen en la triple frontera circumpuneña, donde las prácticas turísticas se apoyan principalmente en las montañas, cerros, salares y lagunas, así como las calles y construcciones de los pequeños poblados.

En estos ámbitos, la construcción de atraktividad es heterogénea. Puede vincularse, por ejemplo, a uno de los idearios vigentes en la actualidad, el regreso a la naturaleza (Hiernaux, 2002b), asociado a la declinación de la calidad ambiental y la polución de los ámbitos urbanos, donde el turismo suele presentarse como una forma de conquista ecológica, basada en la fragilidad, la sustentabilidad y el conservacionismo (Więckowski, 2013). La valorización de rasgos físicos o ambientales inusuales de algunas fronteras interestatales también puede partir de su representación como lugares remotos, exóticos, inhóspitos o peligrosos, como parte de nuevas experiencias turísticas que diferentes autores vienen estudiando como viajes extraordinarios (Laing y Crouch, 2011), turismo extremo (Cohen, 2005), turismo en las periferias (Capellà y Marcotte, 2014) o turismo en los confines (Troncoso, 2016). En este sentido, Laing y Crouch (2011) señalan que los viajes extraordinarios se sustentan en algunas motivaciones como la búsqueda de desafíos físicos y emocionales, la aventura o la exploración, los lugares poco conocidos, entre otros.

De todos modos, muchas de estas áreas remotas o extremas se vuelven gradualmente accesibles para un público más amplio, y pasan a ser selectivamente incorporadas en el sistema turístico, transformándose en lugares para el disfrute dentro del dominio de lo familiar (Cohen, 2005). Cuando las fronteras interestatales -que fundamentan su atraktividad en rasgos físicos excepcionales o paisajes naturales- devienen destinos turísticos crecientemente visitados, lo natural, lo extremo o lo exótico se consolidan como adjetivos característicos de los lugares, aunque ellos estén intensamente urbanizados y las visitas, fuertemente estructuradas. Estas características se condensan en los materiales promocionales y en los programas turísticos que ofrecen los operadores, que presentarán una naturaleza ordenada, delimitada y acondicionada para la visita (Debarbieux, 2012) y una experiencia de “post-aventura” (Varley, 2006), racionalizada, controlada y sin riesgos, como experiencias con “sabor a aventura”. También, es posible vincular la atraktividad y valorización de estos sitios a partir de una motivación hedonista o búsqueda de la felicidad (Hiernaux, 2002b), o bien en función del encuentro con otros turistas.

La construcción de atraktividad en los bordes o periferias de un país puede vincularse, asimismo, a la motivación del descubrimiento del otro (Hiernaux, 2002b), en particular cuando las poblaciones locales atraviesan procesos de configuración de una identidad regional diferenciada de la nacional. Se trata de una construcción de otredad no sólo cultural sino también espacial, donde

frecuentemente se la presenta como una forma particular de relación entre las personas y su medio, o bien la idea de una sociedad forjada por su entorno, más asociado a un determinismo ambiental muy frecuente entre los imaginarios turísticos. La idea de encuentro con el otro es definida desde un centro de poder que construye esta alteridad y la valoriza positivamente en el marco del turismo, ya sea de alcance nacional o bien global, donde las principales potencias se interesan por conocer las periferias culturales del mundo (Laing y Crouch, 2011). Esta otredad es matizada y filtrada por la intervención de los agentes turísticos que delimitan, a través de la oferta, lo que puede ser visto y lo que es preferible esconder (Hiernaux, 2002b).

No habiendo formas predefinidas de atractividad, la valorización turística de cada frontera interestatal dependerá de los procesos históricos, políticos y económicos específicos que la hayan construido, de los imaginarios, ideales, intereses y objetivos de las sociedades que lo valorizan, y de las acciones, propuestas y respuestas de las poblaciones locales de cada lugar.

La atractividad nunca se produce sobre formas puras o sustratos físicos neutros, sino que se construye en un espacio socializado. Por ejemplo, una montaña no es un elemento aislado de los entramados socio-espaciales que la usan o la ignoran, la protegen o la explotan, la atraviesan, la conocen o la representan. De igual modo, las ruinas arqueológicas no yacen intactas esperando a ser descubiertas por los visitantes. Condensan saberes expertos, representaciones locales, disputas por su uso y control, todo lo cual participa directa o indirectamente en la definición de la atractividad turística. De igual forma, los entramados sociales, políticos y económicos que construyen una frontera, las concepciones, instituciones o rituales, la separación o la integración, operan en la construcción de atractividad y en su constitución como un lugar turístico.

### **2.2.3 Formas de espacialización del turismo**

Los procesos de valorización construyen lugares turísticos diversos, a partir de las diferentes maneras de combinar y articular las dimensiones materiales, institucionales y simbólicas. Se crean así ciertas formas de espacialización que son aquí pensadas, siguiendo la propuesta de Fabri (2016) en relación a la experiencia teatral, como puestas en escena, donde se construye una imagen y una narrativa, configurando una representación que, de cierto modo, fija el espacio y el tiempo.

Aquí se distinguen tres formas diferentes de espacialización de lugares turísticos, que resultaron de utilidad para la investigación: destinos, centros y atractivos. Estos concretizan o materializan los procesos de atractividad y valorización turística en formas particulares, y son movilizados y mercantilizados para generar la atracción de visitantes. Son “puestas en escena” a través de



narrativas e imágenes que tienden a fijar ciertos sentidos y una determinada temporalidad. Estos lugares también participan en forma diferenciada en la estructuración de los desplazamientos y las formas que asumen las visitas turísticas.

De todos modos, no son entidades claramente delimitadas. Entre ellos se producen, frecuentemente, solapamientos e intersecciones. Asimismo, no son formas estáticas, sino que se modifican a medida que cambian los intereses, valores y motivaciones que las constituyen. A continuación se examina cada uno de estos conceptos.

### *Destino turístico*

Destino es un término popularizado en la actividad comercial del turismo y ha devenido parte del lenguaje de sentido común. Saarinen (2003) señala que es una noción problemática, debido a que se lo piensa frecuentemente desde un punto de vista técnico y estático. De todas formas, es un término que tiene una potencialidad analítica para el estudio de los procesos turísticos (Viken y Granas, 2014).

Su utilidad heurística se apoya, aquí, en la posibilidad de indagar en el modo en que allí se condensa la valorización turística que se está en el origen del viaje, que motiva las visitas. El destino es el objetivo de un viaje y su construcción es una de las principales tareas de planificadores y operadores turísticos. Un destino, en tanto lugar turístico, es una construcción social que expresa una singularidad, una heterogeneidad interna y un entramado de relaciones particulares que le dan forma y sentido.

La singularidad se vincula con la definición de ciertos elementos que se constituyen como distintivos y atractivos. Para Saarinen (2003), uno de los elementos centrales en la construcción de un destino turístico son las representaciones que lo producen y lo distinguen de otros. Son simbólicamente definidos, pero también influyen y configuran cierto tipo de actividades turísticas y atraen a determinados grupos de visitantes. Por su parte, Troncoso (2012a) propone que esta imagen funciona como una versión cristalizada del lugar, recurriendo o creando en muchos casos ciertos estereotipos.

Los destinos turísticos se vinculan con un núcleo, rasgo o elemento particular valorizado por las sociedades de origen de los visitantes, que define su atraktividad y motiva los desplazamientos. Es la atracción principal, en torno a la cual se desarrolla el acondicionamiento material y las disposiciones institucionales para posibilitar su disfrute y consumo. A un destino se le asigna, frecuentemente, un nombre que lo singulariza, además de una imagen o conjunto de imágenes icónicas que lo

identifican. Ello implica una selección de ciertos rasgos como propios del destino. Como señala Gil García (2005), además de definir -e incluso retocar- los elementos más representativos, es necesario detener el espacio-tiempo, fijar una imagen para hacer que el producto creado sea identificable y reconocible de cara al exterior, para singularizarlo.

Si bien aparece como una imagen armónica y poco conflictiva, en la creación de un destino turístico participan representaciones múltiples y en tensión, como se verá en el capítulo 4 para la Circumpuna, donde diferentes imágenes y narrativas coexisten, se superponen o reemplazan a lo largo del tiempo. En su configuración participan una amplia variedad de actores, con diferentes intereses y objetivos, que pugnan en la definición de las formas que asume la valorización turística, dando cuenta de la heterogeneidad de los destinos, más allá de su singularidad.

Los destinos no son concebidos como una mera localización, ni como un ámbito cerrado y estático. Son espacios abiertos, articulados a otros y en constante recreación (Troncoso, Kuper, Almirón, 2011). Por ejemplo, la valorización del desierto de Atacama se vincula tanto a los destinos cercanos, como el Salar de Uyuni y la Quebrada de Humahuaca, pero también a otros lugares turísticos de cada país, como las capitales nacionales, o de otros países, como Machu Picchu.

Los destinos tampoco son universales y eternos, es decir que no significan lo mismo para todos los grupos sociales y en todo momento. En ciertos casos, un país se constituye como un destino, pero no así para quienes allí habitan. En otros, la proximidad a un lugar puede convertirlo en un destino vacacional frecuente y repetido, pero no ser así para quienes viven más lejos. Todo destino es relacional, en la medida en que adquiere valor para los grupos sociales que lo valorizan como tal y que lo visitan. Es decir que la cualidad de destino no está en el lugar sino en los procesos sociales que lo construyen.

De todos modos, las prácticas de promoción y comercialización del turismo contribuyen a la consolidación de ciertos lugares como destinos popularmente reconocidos en amplios sectores sociales, y de cierto modo promueven su institucionalización. La investigación de Antonescu y Stock (2014) sobre las fechas de invención de destinos turísticos, propone algunas reflexiones que ayudan a pensar el modo en que estos se institucionalizan. Los autores señalan que frecuentemente se produce una confirmación o reconocimiento de un destino a través de un documento emitido por una organización, por ejemplo una guía de viaje. A partir de su publicación, la guía construye un lugar como turístico, por lo que estas son concebidas como medios a través de los cuales se define o consolida un destino. Se trata de una forma de construcción de conocimiento, ya que contiene una mirada turística, social y culturalmente construida, que responde a un imaginario geográfico específico.

En este sentido, se institucionalizará como destino turístico para los grupos y sociedades consumidoras de este tipo de publicaciones. También las estrategias de planificación y promoción desplegadas por los Estados nacionales o subnacionales, así como las prácticas comerciales de los agentes privados, tienen una importante incidencia en la formación e institucionalización de los destinos turísticos. Las prácticas y discursos de comercialización construyen una imagen de unidad que le otorga una singularidad a un destino turístico, y su intensa circulación contribuye a su objetivación y naturalización como tal.

Los destinos requieren de la construcción de atractividad para definir una imagen deseable en función de la valoración de los potenciales turistas, pero también debe ser construido como un lugar accesible, con opciones para hacer posible su disfrute, apoyándose en determinados *centros turísticos*. Asimismo, requiere definir formas concretas de consumo, a través de actividades específicas que permitan “capturar” o apropiarse de la atractividad, lo cual conlleva a la definición de *atractivos*. Destinos, centros y atractivos se constituyen mutuamente en el marco de los procesos de atractividad y valorización.

#### *Centro turístico*

Los *centros turísticos* son aquí concebidos como aquellas localidades que proveen facilidades y servicios que habilitan la práctica y el consumo turístico. Los centros son acondicionados material e institucionalmente para participar del consumo turístico, principalmente a través de la consolidación y regulación de los servicios públicos, la infraestructura de transportes y el equipamiento, es decir, servicios de alojamientos, alimentación o excursiones.

Asimismo, en la definición de centros interviene la creación de una imagen deseable, a partir de elementos simbólicos y materiales que lo definen como un sitio apto y agradable para la práctica turística. El acondicionamiento estético de los lugares, en términos de características arquitectónicas e imagen urbana, también devienen centrales en la constitución de estos lugares. De este modo, los centros compiten con otros para consolidarse como opciones elegibles por los visitantes. La importancia, características y funciones de estos centros también varían en el tiempo, en función de las formas particulares que asumen los procesos de valorización turística y el modo en que las tramas locales se van articulando con ellos, como se examinará en el capítulo 4 para los diferentes centros que se han ido definiendo en la Circumpuna.

Según los servicios que allí se desarrollan y las funciones que asumen para la práctica turística, se distinguen los centros de transporte, que refiere a las localidades que proveen facilidades para la movilidad. Pueden constituirse como puertas de entrada al destino, cuando conectan con los lugares

de origen de los visitantes, como ocurre frecuentemente en las localidades que cuentan con aeropuertos. También es posible pensar estos centros a partir del desplazamiento entre diferentes destinos turísticos próximos, como ocurre en la Circumpuna entre la Quebrada de Humahuaca, el Salar de Uyuni y el Desierto de Atacama. Los centros de estadía facilitan el pernocte, a través de opciones de alojamiento, alimentación y otros servicios. Por su parte, los centros de excursión funcionan como punto de partida o llegada de visitas turísticas para conocer los atractivos que se han consolidado. En una misma localidad pueden converger diferentes centros o funciones.

El concepto de centro remite a la idea de centralidad, ya que estos sitios concentran y estructuran las visitas y condicionan o promueven los desplazamientos. La definición de centralidades implica que otros sitios quedan al margen de la valorización turística, como se verá más adelante, en relación a la movilidad. La conformación de centros turísticos será examinada en el capítulo 5, considerando los casos de Purmamarca, San Pedro de Atacama y Uyuni.

#### *Atractivo turístico*

Los atractivos turísticos son aquí entendidos como aquellos rasgos, elementos o dispositivos donde se concretan, condensan o materializan ciertas formas de atraktividad turística. Denominados también puntos de marcado interés turístico (Gil García, 2005), comprenden elementos tan variados como una montaña, un plato de comida, un conjunto arquitectónico, una cascada o una celebración. Algunos de ellos se constituyen como el núcleo central que define el interés de los turistas y promueve el desplazamiento para su visita, como por ejemplo, las cataratas del Iguazú, la ciudad inca de Machu Picchu o el salar de Uyuni. Otros serán secundarios o complementarios, contribuyendo a la densificación de la “turistividad” de un lugar (Antonescu y Stock, 2014), como por ejemplo, un museo, una iglesia, un monumento, un centro de compras.

Los atractivos se construyen a medida que se definen actividades específicas que permiten “capturar”, apropiarse o experimentar estos lugares turísticos y su atraktividad. Estos tienen múltiples locaciones lo que dará origen a excursiones organizadas, detenciones, miradores y fotografías. De todos modos, no es la naturaleza del sitio lo que lo distingue, sino las prácticas dominantes que promueven su frecuentación por parte de los turistas (Knafo et al., 1997).

En la definición de los atractivos, sitios de atractivo o puntos de marcado interés, participan tanto las valoraciones, representaciones e imaginarios vigentes en las sociedades de origen de los visitantes, como las miradas locales sobre los lugares, las percepciones y decisiones de los operadores turísticos que organizan las visitas, estructuran los itinerarios y comercializan productos, además de las selecciones que realizan los encargados de la promoción turística, sean del ámbito estatal o privado.

En ciertas ocasiones, los destinos, centros y atractivos turísticos pueden coincidir en una misma localidad, como ocurre en las ciudades balnearias o las grandes capitales del mundo. En otras, los diferentes centros y atractivo pueden estar dispersos en distintas locaciones, por ejemplo cuando existe una localidad de base para realizar excursiones a la montaña. Ello definirá las diversas formas de desplazamiento y consumo de las prácticas turísticas en cada destino.

El estudio de los destinos, centros y atractivos no pretende delimitar la locación de las prácticas turísticas, o reconocerlos como objetos estáticos que emergen como producto de aquellas. Se busca examinar las diferentes formas en que los procesos de atraktividad y valorización turística se entrecruzan en entramados socio-espaciales particulares, con diversos niveles de materialización y simbolización, promoviendo moviidades, proyectos e imaginarios diversos.

## **2.3 Cruces conceptuales entre la construcción de fronteras y lugares turísticos**

### **2.3.1 El turismo como práctica de fronterización y transfronterización**

En esta tesis se propone que el turismo participa en la construcción de las fronteras interestatales, a partir de los procesos de fronterización y transfronterización. Para desarrollar esta conceptualización se recuperaron los aportes de los enfoques críticos y político-culturales de los estudios sobre fronteras antes revisados, así como los aportes de las nuevas geopolíticas del turismo, y las perspectivas emergentes entre los estudios sobre turismo y fronteras.

Prokkola (2010) sostiene que los discursos políticos e ideológicos median en el desarrollo del turismo en las fronteras. Señala que es preciso examinar los procesos históricos, políticos y socio-culturales que participan en la construcción de una frontera como destino turístico. A partir de su propuesta es posible reconocer algunas formas en que se produce esta mediación. El turismo participa en la producción material e inmaterial de las fronteras, a través de discursos y prácticas institucionales. Los procesos de construcción de fronteras se materializan en el desarrollo local del turismo, en las transformaciones en la infraestructura y en las representaciones que crean las iniciativas turísticas locales. La relación del turismo con la construcción de fronteras es aquí pensada a través de los conceptos de fronterización y transfronterización, revisados anteriormente.

Por un lado, el turismo es pensado como una práctica de fronterización. Como se revisó en el capítulo 1, diferentes trabajos han mostrado el modo en que el turismo ha intervenido en la consolidación de los Estados, identidades y territorialidades nacionales. Han examinado la transformación de las fronteras en destinos turísticos, como parte de los procesos de ocupación y

apropiación territorial, transformando o interrumpiendo las relaciones binacionales preexistentes (Paasi y Raivo, 1998; Vejsbjerg, Núñez y Matossian, 2014). Han revelado las formas en que, durante la etapa de consolidación de los Estados nacionales, el desarrollo del turismo respondió a un modelo centrado en el Estado nacional, organizando los flujos y las infraestructuras en función de las necesidades internas y en competencia con los países aledaños (Prokkola, 2008b).

Todo ello en el marco de una práctica que buscaba consolidarse como una forma de conocimiento, fortalecer los afectos por lo propio y fomentar la armonía y la comprensión entre ciudadanos, donde la naturaleza se constituyó como una encarnación simbólica de la patria y los paisajes fueron pensados como síntesis de la imagen del territorio nacional (Ospital, 2005; Scarzanella, 2002; Silvestri, 1999). La puesta en valor de lugares históricos también contribuyó a delinear una representación de la identidad nacional (Giblin, 2007). Los mapas turísticos también han explotado ciertos lugares comunes, articulando tramas de sentido que se vinculan con una dimensión “nacionalizante” del turismo, que apunta a la sedimentación de una conciencia geográfica (Lois et al., 2008).

Asimismo, otros autores han revelado el modo en que las fronteras son exhibidas y presentadas para el consumo turístico a partir de narrativas oficiales que las muestran como parte de un espacio nacional, una historia e identidad propias y diferenciadas de los países vecinos (Löytynoja, 2008; Lois y Cairo, 2012). Ello ocurre, paradójicamente, a partir de las representaciones sobre las movidades transfronterizas históricas o actuales. Del mismo modo, resulta paradójal que estas narrativas nacionalistas que promueve el turismo se dan un contexto de mayor integración y articulación entre los países, e incluso financiadas, en algunos casos, por programas supranacionales para la cooperación transfronteriza.

Asimismo, se ha propuesto que el turismo transforma los imaginarios dominantes en las fronteras. Este reemplaza las representaciones vinculadas a la historia independentista de un país, por otras vinculadas a lo exótico, lo salvaje, lo prístino, a través de narrativas ambientales funcionales al consumo turístico global (Aponte, 2017). Los nuevos imaginarios, sin embargo, continúan revelando un espacio fragmentado entre diferentes soberanías nacionales (Rodríguez y Aponte, 2008).

El turismo como práctica de fronterización contribuye a la creación de un interior y un exterior, un lugar turístico perteneciente a un entramado nacional y diferenciado de los lugares vecinos. Las fronteras son concebidas como una experiencia, pero aún marcan diferencias y muestran el desencuentro entre los Estados nacionales (Lois y Cairo, 2012). Los lugares son construidos a través de múltiples estrategias y dispositivos que buscan articularlos con los entramados relacionales de un Estado nacional. Se acondicionan los lugares, se crean puertas de entrada a los destinos, se

desarrollan facilidades y comodidades para el despliegue de esta práctica. Ello se traduce frecuentemente en la creación de infraestructuras duplicadas a cada lado del límite interestatal (Prokkola, 2010).

Asimismo, el turismo construye narrativas e imágenes, ecológicas o culturales, que singulariza estos lugares y los diferencia de los lugares próximos. Recrea las prácticas y representaciones locales e históricas y las re-presenta como parte de una nueva narrativa. Estas dialogan de diversas maneras con los discursos e imaginarios nacionales que se han ido construyendo a lo largo del tiempo, y los recrea y reproduce bajo nuevas lógicas. Cambian los contenidos y los símbolos, pero se mantiene el sentido divisorio, de separación y exclusión. Aun cuando recuperan las narrativas locales, no oficiales, transgresivas y de resistencia, estas se articulan con sentidos creados lejos de la frontera, que han sido externamente definidas (Lois y Cairo, 2012). Esta construcción relacional implica la participación de una mirada turística vinculada a los lugares de origen de los visitantes, que podrán ser nacionales o globales. Las formas específicas que ha asumido el turismo como práctica de fronterización en la Circumpuna se expondrá en el capítulo 4.

Por otro lado, el turismo también se constituye como una práctica de transfronterización. Como se señaló anteriormente, lo transfronterizo integra a lo fronterizo en su propia definición. No son prácticas contradictorias o que se niegan mutuamente, sino que lo transfronterizo subraya algunos significados por sobre otros, aceptando y articulando la diferenciación que crea la frontera. El turismo como transfronterización implica la articulación entre ambos lados de un límite interestatal, enfatizando en los sentidos de encuentro por sobre los de separación. De todos modos, este proceso presenta diferentes alcances, significados y modalidades en los diferentes contextos espacio-temporales.

En el contexto europeo, Prokkola (2010) señala que el turismo estado-céntrico ha sido desafiado por el desarrollo de nuevas iniciativas de integración, en el que las fronteras se transformaron en paisajes material y simbólicamente abiertos. Los significados asociados a la diferenciación de las fronteras disminuyen. En vez de barreras, ahora son consideradas recursos. Ello afectó las posibilidades y estrategias de desarrollo turístico en estos ámbitos. La autora postula que la construcción de lugares turísticos produce una reorganización del espacio político y crea nuevas imágenes espaciales y sociales transfronterizas que reemplazan a las nacionales.

La autora examinó los programas supranacionales para la cooperación turística en las fronteras, revelando diferentes casos. Por ejemplo, en uno de ellos se creó una imagen turística integrada de la región que fue promocionada y comercializada como tal, pero con escasos vínculos funcionales y numerosas dificultades para la circulación (Prokkola, 2008b). En otros, mostró que estos proyectos

crearon infraestructuras físicas de vinculación transfronteriza, así como una nueva imagen turística de una región integrada (Prokkola, 2011). Esta articulación desde arriba, define a las fronteras como espacios donde se construyen nuevas geografías de la integración, reordenando los marcadores socio-territoriales a través del turismo (Lois y Cairo, 2012).

En el contexto sudamericano, los procesos de integración regional no han tenido un desarrollo equiparable (cfr. Rhi-Sausi y Conato, 2009). En este marco, las prácticas turísticas de transfronterización atraviesan procesos diferenciados. De todos modos, es posible tomar algunos de los ejes antes señalados para pensar las prácticas de transfronterización locales. Se considerarán tres puntos centrales: (1) las dimensiones de la transfronterización, (2) los protagonistas de la cooperación y (3) los destinatarios o beneficiarios.

En relación al primer punto, los estudios antes reseñados destacan dos dimensiones o elementos centrales en la cooperación transfronteriza: la infraestructura física de circulación y la creación de una imagen regional. Estos dos elementos participan en las formas en que se construyen lugares turísticos. Ello se vincula con la dimensión material, institucional y simbólica del turismo, que fueron señaladas en el apartado anterior. En este sentido, es posible reflexionar sobre el modo en que estas dimensiones se articulan en la construcción de lugares turísticos a partir de los procesos de transfronterización.

Lo anterior conduce a pensar la posibilidad de creación de un destino turístico integrado, donde los centros de transporte, alojamiento y excursiones se coordinan para desarrollar formas de experiencia o visita turística coordinada. También es posible concebir la construcción de una imagen común que condense la atraktividad y narrativas que den cuenta de su unidad. Eso acompañado por prácticas de regulación y planificación conjuntas que articulen estos elementos. Este no ha sido el caso de la triple frontera circumpuneña. Allí, las prácticas de transfronterización responden a diferentes iniciativas y estrategias no siempre articuladas, a través de las cuales se busca conectar tres destinos turísticos diferenciados. De todos modos, algunas de las iniciativas locales dan cuenta de una búsqueda por trascender esta fragmentación, como se verá en los capítulos 6 y 7.

El segundo punto refiere a los actores que protagonizan la transfronterización turística. En la Circumpuna, los procesos de transfronterización no fueron implementados desde los proyectos supranacionales de integración, aunque estos tuvieron una cierta participación en algunas iniciativas puntuales. En este caso la transfronterización es promovida, en parte, desde las escalas locales y subnacionales en el marco de la concepción del turismo como factor de desarrollo. En relación a ello, Prokkola (2010) señala que la cooperación transfronteriza puede ser asimétrica y superficial y se



pregunta por los agentes que se benefician del desarrollo turístico y si ello repercute ampliamente en las sociedades locales.

Ello se vincula con el tercer punto, no siempre considerada como relevante en estos estudios, que indaga en los destinatarios o beneficiarios del turismo. En otras palabras: quiénes protagonizan las prácticas turísticas transfronterizas, quiénes experimentan y consumen los lugares en forma articulada, y a quiénes se busca atraer mediante las prácticas promocionales, que pueden coincidir o no con los primeros. En la Circumpuna, los visitantes han sido los principales impulsores de la movilidad transfronteriza, como se verá en el capítulo 5.

Estos tres puntos sintetizan tres preguntas centrales para pensar estos procesos: cómo, quiénes y para quién se produce la transfronterización turística. El modo particular en que se abordarán las prácticas turísticas de transfronterización es especificada en el próximo apartado. Las formas y significados que asumen estas prácticas en la Circumpuna serán examinadas en los capítulos del 5, 6 y 7.

El turismo como práctica de fronterización y transfronterización requiere la consideración de las relaciones de poder implicadas. El turismo no es una fuerza monolítica o un poder hegemónico que se impone. Se trata de una red de agentes que responden a una variedad de motivaciones complejas y contradictorias, entre quienes se producen múltiples articulaciones escalares (Lanfant, 1995; Amilhat-Szary y Guyot, 2009). Entre ellos, los Estados nacionales desarrollan diferentes estrategias para el uso y aprovechamiento turístico del territorio nacional. De todos modos, el Estado nacional no es el único agente de poder. El turismo es instrumentalizado por diferentes actores en función de diversas motivaciones, disputas y rivalidades. El espacio se constituye como un conflicto de representaciones y fuente de proyectos territoriales contradictorios (Amilhat-Szary y Guyot, 2009).

Las relaciones de poder también son movilizadas a través de los procesos de construcción identitaria, que el turismo contribuye a delinear o exacerbar, ya sea a través de la reafirmación, transformación o emergencia de nuevas identidades (Lanfant, 1995). Pueden ser nacionales, regionales, locales o transfronterizas. El juego complejo de identidades, escalas y poder en las prácticas turísticas de fronterización y transfronterización pueden observarse claramente en los proyectos de integración turística que se examinarán en el capítulo 6. Uno de ellos, por ejemplo, se apoya en un discurso sobre la hermandad histórica de los pueblos (transfronteriza), mientras que su reclamo es la apertura de un nuevo paso fronterizo (un control estatal-nacional), que les permita crear una ruta turística y captar los flujos de visitantes (globales) que actualmente circulan por la zona, y así conseguir un mayor desarrollo económico y social (local). Todo ello es presentado en un folleto donde las banderas nacionales coronan la tapa. Siguiendo a Grimson (2000a), la apelación a

la hermandad es una modo de vincularse con, en y a través de la frontera. Los actores locales buscan beneficiarse con la existencia de la frontera, donde el otro no es considerado un enemigo, pero las nacionalidades son la base sobre la cual se imbrican las identidades y los intereses. Esto revela también las mutuas implicancias entre los procesos de fronterización y transfronterización a partir del turismo.

De todos modos, los diferentes actores o agentes de las prácticas turísticas se vinculan en forma desigual. Tienen una capacidad diferencial para actuar o incidir en la realidad, lo cual implica discrepancias, conflictos, tensiones, dinámicas de apropiación y desposesión. Interactúan diferentes procesos y escalas, que plantean diversas relaciones y tensiones entre las dinámicas locales, nacionales, regionales y globales.

La relación entre sujetos, escalas, significados y prácticas de construcción de fronteras no es lineal o directa. Los actores locales, los Estados nacionales y los agentes globales contribuyen simultáneamente a las prácticas de fronterización y transfronterización. Todo ello define un panorama complejo en los procesos de construcción de lugares turísticos, que se comenzará a desentramar en el próximo apartado.

### **2.3.2 Espacialidades turísticas transfronterizas**

Aquí se expone el modo en que se examinarán los procesos de transfronterización en relación al turismo. Durand (2015) propone pensar la producción de espacios transfronterizos a partir de cuatro dimensiones: estructural, funcional, institucional e ideacional. Por su parte, Monnier (2011) se apoya en la triada lefebvriana para pensar en la transfronterización concebida, vivida y percibida.

Si bien estas propuestas resultaron fuentes de inspiración para la investigación, aquí no se pensará en términos de dimensiones de un mismo proceso. La transfronterización en la Circumpuna es heterogénea y fragmentaria. Es por ello se propone el concepto de espacialidad transfronteriza para dar cuenta de ciertas prácticas diferenciadas, a la vez materiales y simbólicas, producidas por diferentes sujetos y escalas, y que dialogan, se superponen y se transforman mutuamente en la constitución de la Circumpuna.

Las espacialidades transfronterizas serán examinadas a través de tres conceptos, cada uno de los cuales da cuenta de un conjunto de prácticas diferenciadas que proponen una vinculación a cada lado del límite interestatal. El primero es el concepto de *movilidad*, que remite a las formas de transitar o recorrer las fronteras a partir de turismo. El segundo es el concepto de *integración*, a

través del cual se referencian aquellas prácticas de articulación, concertación o cooperación con la finalidad de incidir en la valorización turística. El tercer concepto es el de *imaginario*, el cual remite a la producción de representaciones sobre la frontera y las relaciones transfronterizas. A continuación se examina cada uno de los conceptos y se expone el modo en que serán operacionalizados a lo largo de la tesis.

### **2.3.2.1 Movilidad**

La movilidad espacial, o simplemente movilidad, refiere aquí a los desplazamientos que se producen entre lugares turísticos, articulando localidades y destinos a cada lado del límite interestatal. Se focaliza en la movilidad turística transfronteriza, que comprende diferentes formas de transitar, detenerse, experimentar y consumir la frontera interestatal en el marco de un viaje turístico.

En el origen de la movilidad se sitúa el desplazamiento, pero se busca trascender la idea de una simple relocalización o accesibilidad a sitios. Tampoco implica un desplazamiento en el espacio como si fuera una extensión continua y plana, contraponiendo sitios fijos y personas móviles. La movilidad es entendida, en el marco del nuevo paradigma de la movilidad (Sheller y Urry, 2006), como una práctica social y relacional, donde sujetos y lugares se conectan a través de la experiencia, combinando objetos, tecnologías y socialidades diversas.

Como práctica social, la movilidad construye entramados relacionales. Los sujetos crean movimientos y constituyen redes a través de los cuales redefinen las relaciones entre ellos y los sitios recorridos. Estas interrelaciones no producen su homogeneización sino que, al articular con otras múltiples trayectorias, asumen formas particulares en cada sitio y aseguran la producción de lugares heterogéneos, en continua transformación (Zusman, Lois y Castro, 2007).

La movilidad es producida por las diferencias sociales en el espacio. Los sitios devenidos turísticos producen diferenciaciones y singularidades que sustentan la movilidad. Sin embargo, la movilidad no atraviesa un espacio sino que lo produce, ya que las relaciones que lo constituyen están siendo reproducidas y transformadas (Massey, 2006). Los atractivos, centros y destinos turísticos no son predefinidos o preexistentes a la movilidad, sino que también son producidos por ella. La movilidad participa en los procesos de valorización turística y en la construcción de los destinos, contribuyendo a definirlos como tales (Troncoso et al., 2011).

De este modo, al participar de los procesos de producción de espacios turísticos, la movilidad también contribuye a producir, reproducir o modificar diferencias espaciales. Opera una selectividad espacial, esto es, una clasificación de elementos que permanecen articulados y otros que quedan al

margen (Blanco, 2007), atractivos que merecer ser admirados y otros que son ignorados. Algunos sitios adquieren mayor relevancia y otros son marginalizados de las movilidades, contribuyendo a producir o reforzar centralidades y periferias.

En las fronteras, la movilidad puede ser motivada por la discontinuidad que producen los Estados nacionales (Dorfman y Benedetti, 2013). La frontera y los procesos de fronterización también producen discontinuidades y diferencias en las formas de valorización turística. Estas diferenciaciones habilitan formas de movilidad transfronteriza, pero también son constituyentes de una continuidad que pone en relación a sujetos y sitios a cada lado del límite interestatal. En las movilidades, la frontera opera como filtro, seleccionando quienes pueden pasar y quienes no lo hacen. Se producen regímenes de tránsito diferenciados, por ejemplo, entre los visitantes y los operadores turísticos locales, así como entre los diferentes tipos de transporte turístico, y entre los diferentes pasos fronterizos involucrados. Así, la movilidad turística produce, reproduce o transforma las fronteras y sus significados, en la medida en que moviliza también las relaciones sociales que construyen la diferenciación, la separación y la vinculación.

La movilidad turística transfronteriza no puede pensarse escindida de otras movilidades. Estas se encuentran o entrecruzan con múltiples trayectorias, que se constituyen como parte de diversas prácticas y procesos, a diferentes escalas, pero también en el marco de múltiples formas de hacer turismo, que coexisten, se superponen y dialogan. Asimismo, en la definición de la movilidad y las redes intervienen diversos actores con objetivos, estrategias e intereses particulares, que tienen capacidades diferenciales para incidir en su organización o estructuración (Blanco, 2007). En la movilidad turística se produce una distinción entre quienes tienen la capacidad para comandar u organizar las redes, quienes las operan y quienes las usan o consumen. La movilidad también es pensada, en esta tesis, como una estrategia de diferentes actores sociales para ocupar, controlar o apropiarse de lugares, para sostener o crear vínculos sociales entre grupos distantes o para forjar identidades culturales (Benedetti y Salizzi, 2011). Diferentes actores conforman tramas sociales específicas en cada contexto y habilitan determinadas modalidades turísticas, definen los rumbos que toman los visitantes, las formas de consumo de los atractivos, así como las transformaciones materiales y simbólicas que experimentan los destinos turísticos (Troncoso et al., 2011).

Así como la movilidad no puede pensarse sólo como una distancia a sortear, tampoco es exclusivamente un tiempo muerto a superar para alcanzar el destino. El desplazamiento no es necesariamente tiempo improductivo o perdido, sino que se convierte cada vez más en tiempo de actividad, particularmente en los intersticios o espacios intermedios (Urry, 2006). Los desplazamientos, sus tiempos y espacios son parte integral del turismo, donde se desarrollan encuentros, miradas y experiencias entre quienes se mueven y quienes no (Allis, 2017). Las

movilidades pueden pensarse como trayectorias espacio-temporales, ya que espacio y tiempo se mueven juntos, cambian y se transforman mutuamente (Massey, 2006). Coexisten diferentes tiempos de viaje y adquieren sentidos variables en las múltiples prácticas de movilidad. Esto se vuelve más evidente en la movilidad turística, donde los desplazamientos se convierten en un tiempo de relajación, contemplación, fotografía, elaboración de narraciones de viaje, alimentación, visita a sitios de atractivo, entre muchas otras actividades. De hecho es cada vez más frecuente la planificación de destinos o productos turísticos bajo la forma de un itinerario, ruta o camino. Como se verá en el capítulo 5, una forma de movilidad se constituye como un itinerario que se recorre pausadamente, en diferentes etapas, observando distintos atractivos, mientras que otras implican un tránsito veloz hacia el próximo punto de detención.

Finalmente, en las prácticas de movilidad, la fluidez convive con la estabilidad. Ella excede al desplazamiento y busca estabilizarse en algún sitio, el cual deviene un lugar-momento en el proceso de movilidad (Benedetti y Salizzi, 2011). La sucesión de movimiento y fijación en sentidos transfronterizos construye entramados relacionales o redes que son materializadas a través de *postas*, *caminos* y *pasos*, que se definen aquí como conceptos operativos de la movilidad.

Para la construcción de los tres conceptos señalados se consideró la propuesta de Jirón (2017) sobre la lugarización en movimiento. El concepto de *posta* remite a lo que la autora llama lugares fijos, los cuales son significados en la permanencia o estabilidad. El concepto de *camino* se asocia a la idea de lugares móviles, que son significados y apropiados en la experiencia del movimiento. Por último, los *pasos* remiten a lugares transientes, de tránsito o transición, siendo espacios fijos que se significan a partir del movimiento, es decir que no buscan la permanencia, sino la continuidad del viaje, al igual que las estaciones de transporte o los aeropuertos. A continuación se examina cada uno de ellos.

### *Postas*

Las *postas* son pensadas como paradas o estaciones en los caminos construidos por la movilidad turística. Posibilitan la permanencia o estabilidad, que puede durar desde unas horas hasta varios días. Las posibilidades de descanso, alojamiento, oferta de transporte, opciones de entretenimiento o la visita de sitios devenidos atractivos turísticos, contribuyen a su conformación.

La idea de *posta* es recuperada de los antiguos sistemas de comunicación o correos virreinales y coloniales (cfr. Benedetti, 2015), que contaban con sitios de detención que permitía abastecerse o descansar para luego continuar el viaje. Gracias a las *postas* es posible concretar la movilidad. Ello permite identificar a estos sitios como detenciones obligadas de la movilidad, pero también como paradas intermedias de viajes más largos.

Las postas se constituyen en las localidades con algún tipo de servicio o infraestructura que facilita la práctica del turismo y los desplazamientos, generalmente asociados a los centros turísticos antes reseñados, sean de transporte, de estadía o de excursión. En ocasiones, las postas pueden constituirse también como atractivos, cuando condensan rasgos o elementos valorados como tales, que promueven su visita.

Existen diferentes motivaciones para que los visitantes lleguen y se detengan en estos sitios devenidos nodos de la movilidad o postas del camino. Estas tienen diferentes funciones y jerarquías, definidas a partir de las relaciones que establecen con los diversos atractivos, centros y destinos existentes. La movilidad y los caminos se estructuran en función de estas postas, pero también contribuyen a su definición y jerarquización.

La conformación de las postas se produce a partir de la intersección de múltiples prácticas en el marco de la valorización turística y construcción de destinos, pero también a partir del cruce con otros procesos y relaciones que se condensaron en estos sitios y que definieron otras centralidades. Por ejemplo, algunas postas han sido antiguos nodos de diferentes movilidades y sistemas de transporte, o centros que aglutinan diferentes instituciones o servicios públicos para la población de la zona. Estos sitios han sido reapropiados y resignificados por el turismo convirtiéndose en postas de los caminos que él construye. En el capítulo 5, se examinarán las localidades de Purmamarca, San Pedro de Atacama y Uyuni como postas de los caminos transfronterizos que definió el turismo en la Circumpuna.

### *Caminos*

Los caminos son trazas que se crean por medio de la repetición de un transitar que perdura en el tiempo, se fija, se impone sobre otros y produce efectos. El concepto de camino recupera la materialidad, la rugosidad o las marcas que se tallan a partir de la movilidad, pero trasciende los aspectos técnicos vinculados a las infraestructuras sólidas y permanentes. Los caminos articulan diferentes prácticas materiales y simbólicas, e intervienen en la construcción de imaginarios (Benedetti, 2015).

Determinadas prácticas sociales producen caminos particulares. Estos pueden articular diferentes formas de transitar, combinar múltiples medios y modos de transporte, unir diversas postas, en el marco de una misma trayectoria. Los caminos son creados, usados, significados, imaginados y valorizados a partir de procesos, prácticas y relaciones sociales. Las prácticas que los crean y les dan sentido, le otorgan también una cierta unidad. Estos caminos se transforman y resignifican a lo largo

del tiempo, a medida que cambian las centralidades y motivaciones que los modelan, esto es, los entramados socio-espaciales que les dan sentido.

Los caminos turísticos son creados en el marco de procesos de valorización de determinados lugares para el ocio, a partir de la selección de ciertos elementos como atractivos y el diseño de las formas para acceder a su disfrute, o a su consumo en tanto recursos. Ellos proponen, habilitan y producen formas particulares de recorrer, experimentar, fotografiar, disfrutar, consumir y narrar los lugares a partir del turismo. Los caminos no son meras vías de acceso a localidades o atractivos, sino que establecen relaciones entre ellos y participan en la conformación de destinos turísticos. A través de los caminos que surca, el turismo modela paisajes, establece vistas que vale la pena admirar, sitios que merecen ser visitados y postas donde es posible descansar, reabastecerse o recrearse.

Asimismo, la consolidación de un camino turístico conlleva, frecuentemente, la pérdida de relevancia de otros. Ciertos caminos se establecen como centrales, son transitados y consumidos por los visitantes, de forma independiente u organizada. En sentido opuesto, algunos caminos son obstaculizados o marginalizados a partir de múltiples intereses, objetivos y estrategias en juego. De este modo, los caminos habilitan ciertas relaciones y movilidades, y constriñen otras. Se define así un campo de fuerzas, donde diferentes sujetos y lugares, a múltiples escalas, pugnan por la definición, uso y control de los caminos turísticos. Una vez constituidos, los caminos modelan las movilidades que, de todas formas, serán temporales hasta que nuevas fuerzas construyan diferentes vías.

Los caminos transfronterizos vinculan destinos turísticos a cada lado del límite interestatal y son articulados a partir de un paso fronterizo que habilita su interconexión. Los caminos turísticos se apoyan en aquellas vías que han sido surcadas en el marco de diferentes prácticas de movilidad transfronteriza. El turismo se apropia, resignifica y construye nuevos caminos transfronterizos a partir de la combinación de diversas “formas de caminar”. Los caminos transfronterizos contienen en su interior la continuidad y la discontinuidad, las selecciones que allí operan y la posibilidad condicionada de tránsito (Dorfman y Benedetti, 2013).

### *Pasos*

Los *pasos* refieren a los puestos de control fronterizo definidos por los Estados nacionales. Son pensados como lugares de tránsito o transición, pasajeros o fugaces, ya que se trata de sitios construidos a partir del movimiento, donde la estabilidad es fugaz y se busca la continuidad. De todos modos, la fugacidad del paso corresponde a la mirada del “pasante”, no así a una perspectiva situada. Se trata de lugares-momento, donde la movilidad se inmoviliza, busca ser interrumpida,

alterada o controlada por los Estados nacionales, operando un sistema de legalidad/ilegalidad que clasifica qué puede salir o entrar y qué no (Dorfman y Benedetti, 2013). En la actualidad, los pasos tienden a localizarse en los límites interestatales o en sus proximidades, y son constituidos por los Estados nacionales allí donde se busca controlar la movilidad y materializar el cambio jurisdiccional. En ocasiones, condensan los controles estatales en un mismo sitio, pero también estos pueden estar dispersos en una multiplicidad de locaciones, tanto en relación a los dos Estados nacionales que vigilan el tránsito, como a las diferentes instituciones o tipos de control que se realizan. Estos últimos se conforman redes que van condicionando las trazas de los caminos.

Los pasos inciden en la estructuración de los caminos turísticos instituidos o formales. En ocasiones, la falta de controles también promueve la movilidad turística por caminos diversos no instituidos. En otras, su ausencia restringe las movilidades y origina reclamos por la apertura de nuevos cruces entre países que habiliten la construcción de nuevos caminos turísticos, por ejemplo, en la frontera argentino-boliviana como se verá en el capítulo 5.

Los pasos implican un punto de detención obligada para los visitantes, así como un cambio de jurisdicción, de moneda o de horario. Sin embargo, en la experiencia turística, cada uno de ellos es diferente y revela distintos niveles de discontinuidad. Así, en algunos casos, el cruce limítrofe puede pasar inadvertido por no tener un punto de control, en otros deviene un mero acto administrativo, o bien se constituye como una barrera difícil de franquear. Estas particularidades no sólo difieren en cada paso, sino también en función de los sujetos que buscan pasar, y de los diferentes modos de transporte utilizados. Por ejemplo, los pasajeros que viajan en un vehículo turístico pueden estar habilitados para pasar al otro lado del límite, pero no así el chofer y el vehículo que utilizan para llegar hasta allí, como ocurre en la frontera boliviano-chilena. Ello también varía en función de los diferentes momentos históricos de las relaciones políticas entre Estados.

En la movilidad turística transfronteriza, el concepto de paso evoca dos sentidos. Por un lado, se vincula a la idea de pasar, permitir o habilitar la movilidad. Facilita el acceso a la diferencia y engendra continuidades sobre esa discontinuidad creada por la frontera (Benedetti y Salizzi, 2011). Por otro lado, implica un tiempo efímero, donde prima la voluntad de continuar con la movilidad por sobre la detención.

De todos modos, los pasos pueden tener otros significados para diferentes sujetos con diversos objetivos e intereses. Pueden transformarse en sitios de detención, en postas del camino, o bien en puntos de llegada donde finalizan los itinerarios. En el marco de las prácticas turísticas, un paso fronterizo puede constituir un lugar de detención al definir nuevas formas de atraktividad, como por ejemplo, la existencia de ferias y mercados que aprovechan las discontinuidades monetarias o



fiscales entre países. También, pueden ser puntos de llegada o finalización, al definir su atraktividad en tanto confines de un país, como ocurre en La Quiaca.

#### *Movilidad y espacialidades transfronterizas*

La movilidad turística transfronteriza se materializa en postas, caminos y pasos, conformando entramados relacionales que se co-constituyen, interactúan y se transforman a lo largo del tiempo. Consolidan ciertas formas de transitar, experimentar y consumir lugares turísticos. De este modo, la movilidad se constituye como una forma de espacialidad transfronteriza, entendida como práctica social que reconstruye permanentemente las fronteras interestatales. En el capítulo 5 se examinarán las espacialidades transfronterizas que crea la movilidad turística en la triple frontera circumpuneña.

#### **2.3.2.2 Integración**

Esta tesis se focaliza en la *integración transfronteriza*, entendida como las relaciones político-institucionales entre lugares a ambos lados de un límite interestatal y en sus proximidades, que tienen como finalidad trabajar mancomunadamente para incidir en el devenir de determinados procesos. Algunos autores plantean una tensión o contrapunto en los mecanismos que originan o promueven la integración transfronteriza. Distinguen entre un imperativo funcional asociado a elementos económicos, logísticos o ambientales, y una motivación simbólica, es decir, basada en una afinidad política e ideológica, ciertos valores o preferencias culturales (Cornago, 2016).

En relación al primer punto, la integración se vincula frecuentemente a la búsqueda del desarrollo económico y social, particularmente para los gobiernos locales que se convierten en promotores de las relaciones transfronterizas, con miras a lograr una mejora en sus economías (Coletti y Odone, 2016). Esto se da en el marco de una mayor competitividad entre lugares, regiones y países a nivel global, en el cual la paradiplomacia se vincula fuertemente con la promoción de una cooperación con potenciales beneficios económicos (Amilhat-Szary, 2016).

Asimismo, en referencia al segundo punto, la integración transfronteriza implica la movilización de la frontera como un objeto de reconocimiento territorial y simbólico, que deriva de la confianza entre los actores locales, el mutuo conocimiento, la formación de alianzas y la voluntad de las autoridades públicas locales para cooperar, buscando construir una visión compartida y una identidad territorial que trascienda el límite interestatal (Sohn, 2014). Ovando Santana y González Miranda (2019) señalan que, en ocasiones, se forma una identidad compartida entre actores locales a partir del

sentimiento de abandono o relegación de sus respectivos centros políticos, ya sea por desigualdades económicas o crisis de identidad, lo que la literatura denomina alienación territorial.

Las dimensiones funcionales y simbólicas de la integración se combinarán de formas diversas en cada contexto particular. Ambas dimensiones pueden pensarse como parte de un proyecto político de integración, entendiendo por ello a una construcción de diferentes grupos sociales, con intereses, aspiraciones, ideas y propuestas, que se producen en un determinado contexto espacio-temporal, con la finalidad de transformar, reformar o reafirmar el estado de cosas imperante o vigente (Trejo, 1992). Los proyectos políticos se hacen explícitos o evidentes a través de proposiciones y lineamientos específicos, pero forman parte de movimientos sociopolíticos mayores que se desarrollan a lo largo del tiempo, y se articulan con otros múltiples proyectos de diferentes fuerzas sociales, definidos a múltiples escalas. Por ejemplo, los proyectos de integración regional, concebidos como mecanismos de generación de nuevos espacios para la acción política entre Estados nacionales, que instituyen una intencionalidad y definen nuevos pluralismos que requieren de nuevas percepciones sobre los otros (Laurín, 2011).

Los proyectos políticos son también espaciales. Construyen ideas, imágenes y propuestas sobre el espacio, y en este caso, sobre la frontera interestatal. La integración promueve nuevos espacios de horizontalidad, de contigüidad entre lugares vecinos, que pueden actuar como una resistencia a las racionalidades superiores que imponen los sectores hegemónicos en el marco de la globalización (Santos y Arroyo, 1997).

La integración turística transfronteriza es un proyecto político que busca incidir en los procesos de valorización de las fronteras interestatales por parte del turismo, en las formas de desarrollo local y en el papel de los diversos actores que juegan un preponderante en su estructuración. La integración turística combina las dimensiones funcionales y simbólicas de la integración de diversas formas. Prokkola (2011) señala que el turismo puede contribuir a una vinculación mediante infraestructura, accesibilidad, agrupamiento de atractivos o creación de rutas que incrementen la competitividad, pero también al fortalecimiento de los procesos de construcción de significados, identidades e imágenes homogéneas en torno a una región transfronteriza. Como se verá en el capítulo 6, en la integración transfronteriza en la Circumpuna busca intervenir en ambos sentidos, creando nuevos vínculos materiales, así como nuevas imágenes para esta triple frontera.

La integración turística transfronteriza se efectiviza por medio de *redes diplomáticas* y *paradiplomáticas* de actores que interactúan y definen *mecanismos institucionales*, como proyectos, planes programas o acuerdos. Estos mecanismos crean *instrumentos de intervención* específicos para incidir en los procesos de valorización turística y transformar la realidad. De este modo, redes

diplomáticas y paradiplomáticas, mecanismos institucionales e instrumentos de intervención son tres conceptos operativos de la integración turística transfronteriza.

### *Redes diplomáticas y paradiplomáticas*

En la integración transfronteriza participa una amplia variedad de actores que forman *redes diplomáticas y paradiplomáticas*. Las primeras son protagonizadas por diferentes instituciones de los Estados nacionales, a través de los mecanismos formales de las relaciones exteriores. Pueden ser formadas por dos o más Estados que deciden actuar en forma bilateral o multilateral, o bien mediante organismos supranacionales o bloques de países. En las redes diplomáticas, los Estados nacionales acuerdan o planifican un proyecto político común en torno a las formas de desarrollo del turismo en las fronteras de ambos países, o en sectores específicos de la misma.

Las redes paradiplomáticas reúnen a otros actores que no forman parte de los mecanismos formales de la diplomacia, pero que tienen cada vez mayor presencia en las relaciones exteriores. Bajo la idea de paradiplomacia ampliada, paradiplomacia de lo cotidiano (Amilhat-Szary, 2016), diplomacia descentralizada (Cornago, 2016) o pluralismo diplomático (Ovando Santana, 2013), diferentes autores vienen señalando la participación de una amplia variedad de actores, estatales y no estatales, en las relaciones exteriores y en la transformación de las fronteras, con nuevas capacidades y agendas de discusión. En estas redes participan, crecientemente, los estados subnacionales y locales, pero también sectores empresariales, organizaciones y comunidades locales. Ellos desarrollan diferentes estrategias, formales o informales, de articulación e intercambio transfronterizo. También, participan en el diseño o concreción de algunas redes paradiplomáticas, diferentes organizaciones no gubernamentales o bien instituciones gubernamentales de países europeos o asiáticos, mediante la denominada cooperación internacional o descentralizada (Rhi-Sausi y Oddone, 2009).

Se abre, así, un amplio abanico de actores incidiendo en las fronteras y las relaciones transfronterizas en el marco de los procesos de integración. Las relaciones entre las diversas formas diplomáticas y paradiplomáticas, o integración desde arriba y desde abajo, se concretan de modos muy diversos en cada contexto espacio-temporal. Los Estados nacionales y los bloques supranacionales tienen una influencia relevante ante la posibilidad de sostener o limitar la interacción transfronteriza y la paradiplomacia (Coletti y Odone, 2016). De todos modos, las relaciones paradiplomáticas pueden responder a proyectos regionales propios, sin un marco general de integración bilateral o supranacional que lo facilite, o incluso en contextos diplomáticos conflictivos (Ovando Santana y González Miranda, 2014).

Las redes diplomáticas y paradiplomáticas establecen relaciones entre actores situados, conformando entramados espaciales o espacios reticulados. Rhi-Sausi y Oddone (2009) señalan que la formación de redes participativas genera una forma de gobernanza reticular, entendida ésta como la gestión de redes, sobre la base de la descentralización, la subsidiariedad y la autonomía. Algunos sitios se posicionarán como nodos de comando y control, desde donde los actores con mayor capacidad de agencia (Amilhat-Szary, 2016) estructuran las redes. Otros sitios tendrán una participación secundaria, y aún otros quedarán al margen.

Los procesos de reticulación o conformación de redes combinan aspectos organizacionales con una arquitectura formal que permite desplegar los componentes materiales y concretar las iniciativas, proyectos y políticas de los actores (Blanco, 2009). La arquitectura y materialización de las redes diplomáticas y paradiplomáticas para la transformación de las fronteras interestatales se produce a través de los *mecanismos institucionales* y los *instrumentos de intervención*.

#### *Mecanismos institucionales*

Las redes de actores diplomáticos y paradiplomáticos definen una variedad de *mecanismos institucionales*, entendidos como todos aquellos dispositivos o artificios donde se acuerda o expresa la voluntad de integración, los lineamientos generales y las políticas que guiarán a cada proceso. Los mecanismos comprenden diferentes formatos y niveles de institucionalidad, así como distintos horizontes temporales. Algunas iniciativas son puntuales o de corta duración, mientras que otras se constituyen como formas estables de coordinación y seguimiento que les permite proyectarse en el largo plazo. Todo ello da lugar a una amplia variedad de mecanismos, como planes, acuerdos, convenios, proyectos, asociaciones, comités, ferias, encuentros o redes. A través de estos mecanismos se busca incidir sobre la ordenación territorial, el desarrollo económico local, el fortalecimiento institucional o la integración de las agendas sociales y culturales, entre otros ejes temáticos (Rhi-Sausi y Oddone, 2009).

Los mecanismos institucionales para la integración turística transfronteriza son aquí diferenciados en cinco grupos, en relación a los principales actores y niveles estatales involucrados en los procesos de estudio. Se distinguen:

- (1) Integración estatal multilateral: mecanismos de articulación entre Estados nacionales, ya sea en forma bilateral o multilateral (incluye, por ejemplo, planes, acuerdos, convenios).
- (2) Integración estatal supranacional: mecanismos institucionales emanados de organismos supranacionales o bloques regionales de países (por ejemplo, proyectos, ejes de integración).

(3) Integración estatal subnacional: mecanismos de articulación entre unidades estatales de nivel subnacional de diferentes países (por ejemplo, comités de integración).

(4) Integración estatal local: mecanismos de colaboración entre estados locales, sean estos municipios, comisiones municipales o comunas (por ejemplo, redes, encuentros).

(5) Integración privada: mecanismos institucionales entre actores de la sociedad civil, como empresas y cámaras empresariales, fundaciones o asociaciones (por ejemplo, encuentros, ferias).

#### *Instrumentos de intervención*

Los mecanismos institucionales definen *instrumentos de intervención* que buscan plasmar las decisiones, propuestas o lineamientos acordados. Ellos pueden asumir diversas formas, desde la elaboración de un folleto, la organización de un evento, la creación de un producto turístico, la redacción de una normativa o la concreción de una obra de infraestructura.

Los instrumentos de intervención diseñados pueden alcanzar diferentes niveles de concreción, o no llegar a materializarse. De todos modos, son la expresión material de los proyectos políticos de integración y de su intención de transformar la realidad. A través de estos instrumentos, es posible examinar las formas en que se diseñan, se piensan y se proyectan las fronteras interestatales.

#### *Integración y espacialidades transfronterizas*

La integración turística transfronteriza como proyecto político habilita la conformación de redes diplomáticas y paradiplomáticas de actores que diseñan diferentes mecanismos institucionales y crean instrumentos de intervención. Se constituyen como espacialidades transfronterizas ya que son prácticas políticas de integración entre sujetos y lugares que conforman entramados relaciones a cada lado del límite interestatal, con la intencionalidad de incidir en la construcción de las fronteras interestatales como lugares turísticos.

#### **2.3.2.3 Imaginario**

Los *imaginarios* son aquí pensados como una construcción social que comprende creencias, imágenes y valoraciones en torno a una actividad, un espacio o una sociedad en un momento dado (Hiernaux, 2002b). Estos construyen visiones del mundo desde las cuales los sujetos actúan con propósitos y efectos de realidad (Lindón et al., 2006). Se trata de construcciones sociales y

espaciales colectivas, que no son fijas o estáticas, sino siempre sujetas a revisiones y nuevas interpretaciones.

Esta tesis prestará particular atención a los imaginarios geográficos. Cada sociedad o grupo construye su espacio material al tiempo que se lo representa y, de este modo, fija un sentido a la espacialidad (Núñez, 2014). Allí se pone en juego cierto sentido común geográfico que comprende supuestos y conocimientos que se recuperan, se activan, se transforman, se actualizan y se reproducen a través de diferentes procesos (Lois y Hollman, 2013).

Los imaginarios geográficos son de esencia inmaterial pero se materializan (Hiernaux y Lindón, 2012) y participan en la transformación del espacio, ya que median, orientan o modelan las formas de concebir, planificar o actuar sobre aquel, y de esta forma devienen también estrategias asociada al poder.

Esta tesis se centra en el turismo como constructor de imaginarios geográficos, ya que éste propone ideas, sentidos e imágenes sobre ciertos lugares en determinadas sociedades y momentos y, de este modo, sedimenta una conciencia geográfica (Lois et al., 2008). Estos se instalan como potentes constructores de sentidos y trascienden la esfera del ocio, atravesando a las sociedades y sus múltiples prácticas sociales. Asimismo, orientan los intereses de los turistas y las formas concretas que presente la visita, afectando tanto el comportamiento de los visitantes, como el diseño de los productos turísticos (Troncoso, 2013; Hiernaux, 2002b).

En la constitución de las fronteras interestatales como destinos, el turismo contribuye a la elaboración y divulgación de imaginarios. Estas ideas dialogan con otros múltiples imaginarios que construyen las sociedades sobre las fronteras, los Estados nacionales, los habitantes de los países vecinos y las relaciones transfronterizas. En ocasiones, el turismo promueve representaciones y narrativas nacionales que tensionan con las interpretaciones locales, las prácticas y los discursos que se producen en la cotidianeidad (Lois y Cairo, 2012). En otras, el turismo suscita la transformación de las representaciones nacionalistas en imaginarios nuevos, ligados al contacto entre los pueblos, a lo salvaje y lo prístino, o a narrativas ambientales funcionales al consumo turístico (Costa, Cisne y Oliveira, 2012; Aponte, 2017).

Entre los diferentes imaginarios geográficos que construye el turismo, esta tesis se interesa especialmente en los transfronterizos. Estos asumen múltiples significados en cada contexto particular y en diálogo con las representaciones que se crean sobre los Estados nacionales, las fronteras, la alteridad y las identidades regionales, entre otras (Monnier, 2011). Estos son frecuentemente examinados como construcciones de los pobladores de las fronteras y considerados contra-hegemónicos en relación a los que construyen los Estados nacionales. Sin embargo, el turismo introduce nuevos agentes, más allá de los pobladores o visiones locales. Además, los

procesos y discursos supranacionales y transnacionales inciden en forma creciente en su configuración (Bürkner, 2015; Núñez, Arenas et al., 2013; Monnier, 2011). De este modo, diversos actores, prácticas y procesos participan en la definición de diferentes imaginarios transfronterizos a partir del turismo.

Zusman (2013) señala que puede observarse un cierto orden y jerarquía entre los múltiples imaginarios existentes. Algunos se constituyen como dominantes o hegemónicos y son instalados de manera efectiva en los discursos, por parte de aquellos agentes que tienen un mayor poder de decisión y acción, mientras que otros se posicionan como alternativos (Bürkner, 2015). De todos modos, las construcciones definidas desde los centros de poder son renegociadas o legitimadas en los lugares sobre los cuales operan. En este sentido, los imaginarios son ambiguos e inestables y todos ellos participan en la construcción de un lugar (Zusman, 2013). Los diferentes imaginarios que construyen a la triple frontera circumpuneña como lugar turístico serán examinados en el capítulo 7.

Los imaginarios son concebidos por Hiernaux (2002b) como una articulación de múltiples idearios e imágenes, siendo estos definidos como sistemas de valorización particulares que tienden a priorizar como útiles y buenos ciertos ideales, anhelos y creencias. Estos idearios e imágenes orientan las acciones de una sociedad en un determinado contexto espacio-temporal. En esta tesis, se optó por nombrar a estos idearios e imágenes como *representaciones*. Ellas son construidas a partir de diferentes registros, como *narraciones, fotografías y mapas*.

### *Representación*

Las *representaciones* son pensadas como construcciones inmateriales y colectivas, que dan forma y contenido a las manifestaciones aparentes de la realidad y permiten aprehenderla y actuar sobre ella (Debarbieux, 2004). Si bien los conceptos de imaginario y representación son utilizados frecuentemente como sinónimos, aquí se los diferenciará con una finalidad analítica. Las múltiples representaciones espaciales que construye el turismo se conjugan de formas diversas, para dar lugar a ciertos imaginarios geográficos, que nos son elaborados en el marco de una única práctica social, sino que se construyen a partir del diálogo con otras prácticas y procesos sociales.

Las representaciones se producen a través de diferentes registros, entre los cuales se seleccionaron aquí *narraciones, fotografías y mapas*. Estos tres registros circulan en diversos materiales, principalmente aquellos de divulgación y promoción que son abundantes en la práctica turística y que tienen un importante componente visual. Los registros tienen orígenes, objetivos, escalas e itinerarios de circulación variados, e interactúan formando un entramado complejo que pone en juego ciertas ideas y sentidos comunes. Castro (2007) sostiene que no son fuentes objetivas de

información, sino registros de la realidad provistos de perspectiva, que participan de la producción de un espacio de conocimiento y un espacio de poder.

En la elaboración de estos registros participa una amplia variedad de actores, como empresarios turísticos, medios de comunicación, editores de publicaciones, instituciones estatales, así como los propios turistas. Algunos de ellos están situados en los sitios sobre los cuales hablan los registros, mientras que otros pertenecen a lugares distantes, correspondientes a los centros de poder zonales y nacionales, o a los sitios de origen de los visitantes.

### *Narraciones*

Las narraciones son registros que expresan, mediante palabras, un relato o descripción de los lugares. Como propone Castro (2007) para los relatos de viaje, las narraciones operan como filtros o dispositivos que seleccionan y describen, bajo determinadas estrategias, ciertos elementos de los lugares, y funcionan como lentes que definen para otros destinatarios o lectores, qué y cómo mirar dichos lugares.

Pueden distinguirse diferentes narraciones turísticas. Algunas forman parte de discursos elaborados con fines promocionales, donde se busca describir ciertos atractivos o sitios, con la finalidad de crear una imagen deseable del lugar, atraer visitantes o vender programas turísticos. Otras expresan las ideas que se construyen sobre un lugar a partir de los ideales, fundamentos o lineamientos de una acción política, en el marco de un proyecto de desarrollo o integración turística. Todos ellos tienen la finalidad de hablar sobre los lugares, definir una imagen ideal o idealizada y promover acciones que materialicen las representaciones creadas.

En particular, interesan aquellas narraciones turísticas que contribuyen a la definición de representaciones sobre las fronteras y las relaciones transfronterizas. Las narraciones construyen ideas sobre los vínculos políticos, las identidades nacionales, las relaciones de vecindad, las formas de nombrar los lugares, o las diferencias y semejanzas entre comunidades y países.

En el capítulo 4 se introducirán algunas representaciones sobre la Circumpuna creadas en el marco de los procesos de fronterización. Allí, los relatos de viajeros científicos y exploradores de comienzos del siglo XX serán puestos en diálogo con lo que aquí se consideran “nuevos relatos de viajeros”, elaborados por los colaboradores de las nuevas publicaciones turísticas que emergieron hacia mediados de dicho siglo. En este marco, diferentes personalidades destacadas realizaron viajes para “descubrir”, retratar y difundir nuevos lugares turísticos. Luego, en el capítulo 7, estas



representaciones serán recuperadas y articuladas con otras narraciones, fotografías y mapas, propias del proceso de transfronterización.

### *Fotografías*

Las fotografías forman parte del amplio conjunto de imágenes gráficas que produce el turismo. Su centralidad se vincula con la naturaleza visual de la experiencia turística, considerada como una forma de apropiación de los lugares (Crashaw y Urry, 1997). Pero ello también se relaciona con la importancia que han alcanzado las imágenes en las sociedades actuales ya que, como proponen Hiernaux y Lindón (2012), a través de ellas se tejen vínculos sociales, se crean identificaciones, se dicta qué consumir, se conocen lugares remotos o cercanos y se objetivan formas de apropiación de los espacios.

La importancia de la visión en el ordenamiento de los discursos relativos al turismo es destacada por Crashaw y Urry (1997), ya que aquellos enfatizan el acto de ver y la colección de vistas, tanto para los turistas como para los promotores del turismo. Incluso, dicha colección participa, según los autores, en la estructuración de los viajes, organizados en función de lograr vistas fugaces de paisajes espectaculares.

La elaboración y divulgación de imágenes turísticas se apoya fuertemente en las fotografías. Constituyen una forma particular de producción de imágenes, que implica la autonomización de la visión y su rápida circulación (Crashaw y Urry, 1997). La proliferación y el manejo de estas imágenes expresa la capacidad exponencial de materializar, objetivar y manipular -a través de recursos técnicos- las diferentes representaciones sociales (Hiernaux y Lindón, 2012).

Las fotografías no son pensadas como una copia fiel o ventana a la realidad, sino una interpretación, un relato visual sobre lo real (Rose, 2007). Se trata de una construcción deliberada en función de propósitos determinados, a partir de una estrategia que busca asignar un orden al mundo, entenderlo y situarse en él (Lois y Hollman, 2013).

Las fotografías forman parte de una visualidad o régimen visual (Rose, 2007) que orienta las miradas, los modos y los sujetos autorizados o desautorizados a mirar, pero también las selecciones puestas en juego a la hora de su creación, y las formas particulares de producción y circulación de imágenes (Lois y Hollman, 2013). En el turismo, este régimen visual se vincula con la mirada turística (Urry, 2002), socialmente organizada y sistematizada, que varía en función de los grupos sociales y períodos históricos, a medida que cambian las formas de practicar y concebir el turismo.

Como señala Troncoso (2013), en la construcción de la mirada turística interviene un acervo de información visual o conjunto de imágenes generadas por el turismo y por otras prácticas, que buscarán orientar las formas del consumo. En el marco de una mirada turística particular, las fotografías seleccionan ciertos elementos o rasgos de los lugares que se consideran relevantes y establecen formas de representación que los postula como atractivos. De este modo las fotografías participan también en la construcción de atraktividad. Esta selectividad opera en la elaboración de fotografías turísticas y construyen, así, un discurso idealizado sobre los lugares que se busca promocionar.

Las fotografías también hablan sobre las fronteras interestatales como lugares turísticos y, de este modo, imprimen o plasman en ellas ciertas características. Esta caracterización busca mostrar una frontera atractiva para el consumo turístico, en base a múltiples rasgos históricos, culturales o físicos. De todos modos, no se trata sólo de una imagen para el ocio. También, sedimentan un conjunto de nociones asociadas a estos sitios, que se reproducen y consolidan. Por ejemplo, el retrato de un ámbito desértico sin población ni estructuras asociadas a la vida humana, un pastor caminando por un cerro, una manifestación cultural, un monumento, una ruta o un antiguo tren abandonado, expresan ciertas ideas sobre estos lugares y sus historias, que se asocian fácilmente a ellos porque devienen icónicas. En las fotografías también es posible dar cuenta del carácter transnacional o transcultural de un lugar, mostrando un sitio con múltiples banderas nacionales o hitos fronterizos. Asimismo, pueden destacar los aspectos considerados típicos de una cultura o una identidad regional o nacional, como una danza o comida.

Las fotografías no son pensadas como una ideología dominante que se impone, donde el fotógrafo y el observador están por encima y dominan un paisaje estático y subordinado, sino que ellas pueden subvertir, oponerse, o resistir las imágenes consideradas normales (Crashaw y Urry, 1997). Más allá de la producción y difusión de fotografías, opera también un proceso de apropiación y articulación con otras imágenes, construyendo extensas tramas de sentido (Hiernaux y Lindón, 2012). Las visualidades dominantes coexisten con otras contestatarias, dando lugar a diferentes formas de ver el mundo con efectos sociales concretos (Rose, 2007).

### *Mapas*

Una parte de este conjunto visual que produce el turismo corresponde a los mapas de los destinos. Estos no son pensados exclusivamente para una finalidad de orientación y desplazamiento sino que, frecuentemente, tienen la intención de hablar sobre los lugares, proponer imágenes o evocar emociones gratificantes (Lois et al., 2008).

La gran cantidad de mapas turísticos que circulan habilita pensar que se trata de un objeto familiar en las sociedades occidentales y que forman parte de su cultura visual (Lois et al., 2008). Sin embargo, o tal vez gracias a ello, los mapas aparecen como una de las representaciones menos cuestionadas y suelen ser concebidos como neutros, ahistóricos y miméticos. Al igual que las fotografías, en su elaboración operan procesos de selección, interpretación y representación. Los mapas turísticos también son dispositivos de visibilidad, con una función ficcional y metafórica, y con un carácter estratégico, polémico y perspectivo (Quintero, 2000).

Los mapas tienen una autoridad normalizadora e ideológica. Marcan los límites entre lo conocido y lo desconocido, entre lo propio y lo ajeno, con la voluntad de imponer un orden a lo real a partir de una práctica clasificatoria (Cosgrove, 2008; Quintero, 2000). Establecen diferenciaciones sociales, producen jerarquías, órdenes y ordenamientos, que se naturalizan y universalizan.

Por medio de las estrategias de selección, composición, encuadre y representación gráfica, los mapas expresan un conjunto de supuestos culturales y epistemológicos (Cosgrove, 2008; Quintero, 2000). Ellos conectan ciertas ideas con un ámbito espacial determinado, ponen en circulación diferentes supuestos geográficos y explotan lugares comunes (Lois et al., 2008). Al igual que las fotografías, los mapas turísticos exponen una selección de lugares aptos para el turismo y proponen ciertas relaciones entre ellos. Exhiben las formas que puede asumir la práctica turística, así como la cantidad y variedad de opciones para la recreación y el disfrute. A su vez, expresan ideas e ideales sobre las características físicas, sociales o culturales de los sitios. Finalmente, también es posible encontrar en ellos ideas sobre los vínculos políticos entre países, las fronteras y las relaciones transfronterizas.

#### *Imaginarios y espacialidades transfronterizas*

Los mapas, fotografías y narraciones son algunos de los registros que circulan en los materiales que producen las diversas prácticas turísticas. Los diálogos entre estos diferentes registros permiten examinar las ideas e imágenes que se construyen sobre los lugares y las representaciones espaciales que se consolidan en un determinado contexto. Las diversas representaciones turísticas, así como otras elaboradas a partir de diferentes prácticas y procesos, participan en la redefinición de imaginarios geográficos.

En el marco de la intensificación de los flujos internacionales de turistas y los procesos actuales de integración regional, el turismo contribuye a la elaboración de imaginarios transfronterizos. Estos se articulan y tensionan con otros, y abren la pregunta por las relaciones de poder que ellos definen, así como por su capacidad de acción, materialización o transformación de los lugares turísticos.

Los imaginarios conforman espacialidades transfronterizas, en la medida en que definen prácticas de imaginación de entramados relacionales entre sujetos y lugares a cada lado del límite interestatal, con efectos materiales y prácticos. Las espacialidades transfronterizas que crean los imaginarios en torno a la triple frontera circumpuneña, así como los registros y representaciones que los modelan, serán examinadas en el capítulo 7.

## 2.4 Diseño de investigación

El diseño de investigación en sentido amplio (Besse, 2011), vinculado a la formulación teórico-conceptual del objeto de estudio, se vinculará aquí con el diseño en su acepción restringida, que refiere a la definición de una opción técnica adecuada a un determinado tipo de problema. Ello implicó todo un conjunto de decisiones, recortes y toma de posiciones en torno a la selección de la parte de lo real que se buscó estudiar y el tipo de instrumentos a construir (Escolar, 2000). Estas elecciones se fueron sucediendo y transformando a lo largo del proceso investigativo, en función del diálogo entre las lecturas teóricas, la construcción de categorías y la indagación de las fuentes. Todo ello definió un modo particular de abordaje.

En esta tesis, el diseño de la investigación se apoyó en tres decisiones principales. Por un lado, en función de las preguntas, los objetivos fijados y la construcción teórica antes expuesta, el diseño de la investigación fue cualitativo, ya que se buscó examinar la construcción material y simbólica de las fronteras interestatales como lugares turísticos a partir de los procesos de fronterización y transfronterización. Ello condicionó las decisiones a nivel técnico, en relación a las fuentes de información, la construcción de las técnicas cualitativas de indagación y las formas de procesamiento de la información.

La segunda decisión fue sustentar la investigación en el estudio de un recorte espacio-temporal delimitado. En este sentido, se comparte la consideración de (Hiernaux, 2008b) quien sostiene que los estudios del turismo no pueden seguir alimentándose sólo de datos estadísticos, sino que requieren estudios “de campo”, es decir, la observación *in situ* de las prácticas socio-espaciales de los turistas y de los pobladores locales con los que interactúan, lo que se constituye como la materia prima para reconocer los actores, los movimientos, las palabras pero también los imaginarios que sustentan el “acto turístico”.

La tercera decisión, vinculada a la anterior, consistió en abarcar en un mismo estudio a sectores de tres países diferentes. Como señalan Matossian y Vejsbjerg (2015) los estudios sobre fronteras han seguido frecuentemente una tradición que observa a los límites del Estado nacional como límite de

los problemas de investigación y barreras para los ámbitos académicos. La decisión, no exenta de dificultades y restricciones, se fundamentó en las preguntas y objetivos de investigación vinculados al estudio de procesos transfronterizos, considerando las relaciones sociales entre sujetos y lugares a cada lado del límite interestatal.

Esta decisión implicó, por un lado, abarcar un área de estudio extensa, lo cual planteó la necesidad de realizar múltiples viajes y considerar una gran cantidad de fuentes de información. Asimismo, ello fue una restricción frente a la posibilidad de profundizar en aspectos puntuales de ciertos procesos, los cuales sólo fueron considerados en sus aspectos más generales. Por otro lado, requirió articular tres contextos nacionales diferentes, lo que conllevó un conjunto de precauciones adicionales. Por ejemplo, la búsqueda permanente de equilibrar las referencias bibliográficas, así como las fuentes de indagación de los tres sectores. También, un ejercicio continuo para evitar imponer una realidad local o nacional sobre los demás, es decir, un sesgo en función de los procesos que resultan más familiares, o sobre los que existe una mayor producción académica.

En función de los objetivos planteados y el diseño general de investigación, se tomaron decisiones de nivel técnico sobre los procedimientos operativos de intervención en la realidad para obtener información (Escolar, 2000) y su posterior procesamiento para la construcción de datos.

#### **2.4.1 Fuentes de información**

Las fuentes remiten a todos aquellos elementos que fueron indagados, para obtener información y construir datos. Se utilizaron diversas fuentes primarias y secundarias, que se detallan a continuación.

En primer lugar, las fuentes bibliográficas comprenden publicaciones académicas como libros, artículos y tesis, que permitieron contextualizar los procesos de estudio, y sirvieron como referencia o antecedentes de estudios empíricos previos, para cotejar o contrastar con los nuevos datos que se construyeron al interior de la investigación.

En segundo lugar, se recurrió a diversas fuentes documentales, que incluyeron:

- Normativas, estadísticas, planes y programas turísticos estatales de diferentes niveles político-administrativos
- Planes, acuerdos, convenios y actas de diversos mecanismos institucionales de integración transfronteriza.
- Informes técnicos de organizaciones no gubernamentales (ONG).

- Publicaciones turísticas: folletos, guías de viajes, sitios web y revistas especializadas.
- Notas periodísticas de la prensa gráfica.

Por último, se seleccionaron a diferentes personas como informantes clave que tuvieron un rol central en cada una de las prácticas de estudio. Este grupo incluyó a funcionarios de diferentes instituciones estatales nacionales, subnacionales y locales; representantes consulares; representantes de ONG; prestadores de servicios turísticos (agencias de viaje, hoteleros, cámaras empresariales, asociación de hoteles, asociación de agencias de viaje); así como administradores de sitios de atractivo turístico. Finalmente, la triple frontera circumpuneña se constituyó como objeto de observación de las prácticas de estudio.

#### **2.4.2 Técnicas de indagación**

Las técnicas de indagación fueron seleccionadas y rediseñadas al interior del proceso de investigación, en función de las categorías de análisis, los objetivos fijados y las fuentes seleccionadas. Las técnicas diseñadas fueron cualitativas e incluyeron el análisis bibliográfico y documental, el análisis visual, la realización de entrevistas y la observación de campo.

El análisis bibliográfico y documental consistió en la elaboración de preguntas de indagación a partir de las cuales se exploraron los diferentes materiales para la extracción de información. El análisis visual también se utilizó para indagar algunas fuentes documentales, a partir del cual se seleccionó un conjunto de imágenes que fueron examinadas buscando dar respuesta a preguntas definidas. Para ello se tuvieron en cuenta las propuestas, advertencias y recomendaciones generales de Rose (2012) para un estudio crítico de las imágenes, en relación a los tres sitios en los cuales se construyen los sentidos de las imágenes, esto es, la producción, la imagen y la audiencia, y los tres aspectos o modalidades tecnológicas, compositivas y sociales.

Por su parte, las entrevistas fueron semi-estructuradas para orientar los discursos hacia la problemática de investigación, pero con un margen de flexibilidad que posibilite la emergencia de elementos no conjeturados previamente (Messina y Varela, 2011). Las entrevistas fueron diseñadas en forma diferenciada para los diferentes informantes clave. Asimismo, se recuperaron testimonios mediante entrevistas abiertas en aquellos casos en los que se contactaron a personas de manera imprevista.

Finalmente, se recurrió a la observación de campo como técnica secundaria o complementaria. Ello no implicó una aprehensión pasiva, sino una búsqueda activa (Besse, 2005) orientada por el

entramado conceptual que fue construido y por las preguntas de indagación. Se la utilizó como un instrumento para recabar información que contribuya a la interpretación o confirmación de los diversos hallazgos, o el descubrimiento de nuevos elementos no previstos, en diálogo con la información reconstruida a través de otras técnicas.

### **2.4.3 Trabajo de campo y análisis de la información**

El trabajo de campo incluyó la implementación práctica de las técnicas diseñadas para la indagación de las fuentes seleccionadas. Este acompañó todo el proceso de investigación, desde las primeras formulaciones hasta la presentación de resultados. El trabajo de campo es concebido, siguiendo a Zusman (2011), como una práctica que prioriza la perspectiva de los informantes, ofreciendo puntos de vista heterogéneos y polifónicos, aunque siempre atravesados por relaciones de poder entre el investigador y los informantes.

El trabajo de campo comprendió la recopilación de la documentación realizada principalmente a través de los sitios web de los autores de los documentos y de repositorios digitales, así como la realización de viajes al área de estudio. La preparación de los viajes de campo consideró la extensión del recorte espacial de estudio. Se buscó cubrir en forma equilibrada los diferentes tipos de informantes clave a entrevistar, así como los distintos sitios considerados centrales en la investigación. Se realizaron seis viajes, que incluyeron seis visitas a localidades de Jujuy (Argentina), 2 visitas a localidades de Potosí (Bolivia) y 2 visitas a localidades de Antofagasta (Chile). En estos viajes se recorrieron 11 localidades y se realizaron 98 entrevistas.

Finalmente, la información recabada a partir de las técnicas de indagación fue procesada utilizando diferentes recursos, que implicaron la transcripción, ordenamiento y categorización de la información, y la elaboración de cuadros y matrices, que facilitaron la construcción de datos.

### **Notas finales: construcción teórica, conceptual y metodológica del objeto de estudio**

Este capítulo presentó la estrategia teórico-metodológica de la investigación. Por un lado, a través de un conjunto de conceptos interrelacionados, se construyó teóricamente el objeto de estudio. Se definieron conceptos de mayor nivel de abstracción y otros más operativos, que orientaron las decisiones metodológicas para su abordaje, así como el diseño de investigación para acceder al

campo, es decir la indagación de las fuentes a partir de preguntas y conceptos previamente estructurados, aunque nunca perfectamente acabados.

La construcción conceptual partió de dos categorías generales para luego precisarlas a través de conceptos más específicos. Las fronteras interestatales son pensadas como construcción social y relacional, que se produce a partir de diferentes procesos, entre ellos los de fronterización y transfronterización. Estos últimos resultan centrales para la investigación y son examinados a partir del concepto de espacialidad transfronteriza.

Por su parte, el turismo es pensado como una práctica social que participa en la construcción de las fronteras interestatales como lugares turísticos. Ellos se definen a partir de procesos de valorización y construcción de atraktividad, que se espacializan en diferentes destinos, centros y atractivos.

El turismo, a medida que construye la frontera como lugar turístico, participa de la definición de espacialidades transfronterizas, entendidas como prácticas que construyen entramados relacionales que comprenden ambos lados de un límite interestatal. Las espacialidades transfronterizas que promueve el turismo se despliegan a partir de la movilidad, la integración y los imaginarios. Ellos definen múltiples espacialidades transfronterizas que dialogan y tensionan entre sí y con otras espacialidades que propone el turismo.

Esta construcción conceptual fue contrastada y transformada en función de la información que se fue recolectando en el campo, a través de una vinculación permanente entre teoría, método y técnica. El diseño de investigación que se expuso en este capítulo dio cuenta de las decisiones que se tomaron para dar respuesta a las preguntas de investigación. Para ello se diseñó un abordaje cualitativo en un recorte espacio-temporal acotado, y se tomaron las decisiones técnicas que habilitaron este tipo de estudio.

En los próximos capítulos se presentarán los datos que se fueron construyendo a partir de la indagación de las fuentes de información, en diálogo con las preguntas y objetivos de investigación y con la construcción conceptual del objeto de estudio.



---

## SEGUNDA PARTE

### *TRES DESTINOS.*

# VALORIZACIÓN TURÍSTICA Y PROCESOS DE FRONTERIZACIÓN

---

Segunda parte de la tesis se centra en los procesos de fronterización. Presenta la construcción de la Circumpuna como una triple frontera, examinando las diferentes prácticas, materiales y simbólicas, que le dieron forma a lo largo del tiempo.

Asimismo, se analiza el turismo como práctica de fronterización en la Circumpuna, mediante la cual cada Estado nacional se apropió material y simbólicamente de su frontera.

Se considera la configuración de tres destinos turísticos en clave nacional, singulares y diferenciados. Cada uno de ellos construyó sus propias imágenes y acondicionó sus propios centros de servicios, para la recepción de visitantes nacionales primero, y globales después.

## Capítulo 3. Procesos en la construcción de la triple frontera circumpuneña

---

El presente capítulo tiene como objetivo realizar una primera aproximación a la triple frontera circumpuneña y sus procesos de construcción, lo cual permite contextualizar mejor el problema de investigación de esta tesis. Aquí se focalizará, particularmente, en los procesos de fronterización que se desarrollaron en la Circumpuna a lo largo del siglo XX y hasta la actualidad, que serán vinculados, en el próximo capítulo, con la valorización turística.

Los procesos de fronterización refieren a la producción de diferenciación y otredad en diálogo con la construcción de la territorialidad estatal nacional. Se trata de diferentes prácticas, narrativas e instituciones que producen sentidos colectivos, establecen la idea de “nosotros” y excluyen a “los otros” (Paasi, 1998). De este modo, la fronterización se constituye como una práctica de ordenamiento, de creación de un interior y un exterior, lo que representa un esfuerzo estratégico y continuo de diferenciación espacial (Van Houtum y Van Naerssen, 2002). La fronterización hace efectiva la diferenciación, a la vez que la construye. De este modo, la frontera queda asociada a los sentidos de barrera, separación y exclusión.

Ello se despliega a través de narrativas, discursos e imágenes, como formas de ritualización. También, se materializa a través de programas y políticas públicas, infraestructura, redes de personas, bienes e información, edificaciones o dispositivos de control. Todo ello conduce a la institucionalización de estos procesos que permiten la legitimación y reproducción de las fronteras y sus sentidos divisorios.

Interesan aquí las formas particulares en que la fronterización construye la triple frontera circumpuneña. Se examinarán las prácticas materiales y simbólicas que han participado en este proceso, y algunos de los modos en que buscan reproducirse y perpetuarse la separación y exclusión. Ello permitirá indagar en las características específicas que asumen estos procesos en ámbitos específicos, incluso entre locaciones muy próximas, pero con referentes estatales diferentes, como ocurre en una triple frontera.

El análisis se enfocará, principalmente, desde la actuación de los Estados nacionales y en perspectiva histórica. La recomposición de los procesos de fronterización se apoyó en una revisión bibliográfica extensa y, secundariamente, en el análisis documental. Se buscará con ello dar cuenta de los procesos generales, para poder recuperarlos en el capítulo siguiente, en relación a la valorización

turística. Es por ello que no se detallará la multiplicidad de otras formas en que la fronterización actúa, por ejemplo, a través de numerosas prácticas sociales y culturales localizadas.

Para su análisis se considerarán, sintéticamente, los procesos de delimitación y diferenciación territorial ocurridos entre fines del siglo XIX y la década de 1940. Ello permitirá una mejor comprensión del modo en que la fronterización transformó las prácticas y representaciones locales. Las características del proceso de delimitación se examinarán a través de las actuaciones bélicas y diplomáticas de los Estados nacionales, así como las infraestructuras de circulación y prácticas de movilidad existentes en la Circumpuna.

Paralelamente, se analizarán los procesos de fronterización en tres momentos. El primero comprende las primeras acciones desarrolladas desde la década de 1930, vinculadas al control de las movilidades y los flujos comerciales, los viajes de exploración, la presencia de instituciones del Estado y el fortalecimiento de la seguridad nacional. El segundo momento se sitúa torno a la década de 1970, cuando la fronterización tuvo un mayor impulso, a través de la articulación de la infraestructura nacional, las políticas de desarrollo e integración nacional, los conflictos diplomáticos y bélicos, y otros mecanismos específicos de apropiación y control territorial. El tercer momento, de especial interés para esta tesis, se desarrolló a partir de la década de 1990 y hasta la actualidad, en un contexto de globalización e integración regional, en el cual la fronterización se vincula a nuevas políticas de desarrollo, entre ellas el turismo, así como a mecanismos de securitización.

El capítulo se organiza en tres partes. En primer lugar, se realiza una presentación y primera aproximación a la configuración espacial de la Circumpuna, que permite especificar el recorte realizado para la investigación y dar cuenta de algunas características generales. En segundo lugar, se exponen los procesos de delimitación y fronterización en perspectiva histórica, entre finales del siglo XIX y 1980. Por último, se presentan algunas de las características actuales de los procesos de fronterización, vinculadas a las políticas de desarrollo y securitización.

### **3.1 La triple frontera circumpuneña**

La triple frontera circumpuneña vincula el oeste de la provincia de Jujuy (Argentina), el sudoeste del departamento de Potosí (Bolivia) y el centro-este de la región de Antofagasta (Chile). Tiene en su centro al trifinio fijado en el cerro Zapaleri, en torno al cual se extienden las tierras altas que recibieron diferentes denominaciones a lo largo del tiempo, como despoblado, puna o altiplano (Benedetti, 2005b). En esta tesis se utilizará la denominación de triple frontera circumpuneña o, sintéticamente, Circumpuna. Algunos investigadores vienen utilizando el adjetivo *circumpuneño* para

dar cuenta de la vinculación entre diferentes sitios de este recorte, particularmente a comienzos del siglo XX (Benedetti, 2007b; González Miranda, 2009). Esta tesis recupera dicha denominación para recomponer los procesos turísticos que establecen nuevos vínculos entre estos lugares relativamente próximos, ubicados en los tres países.

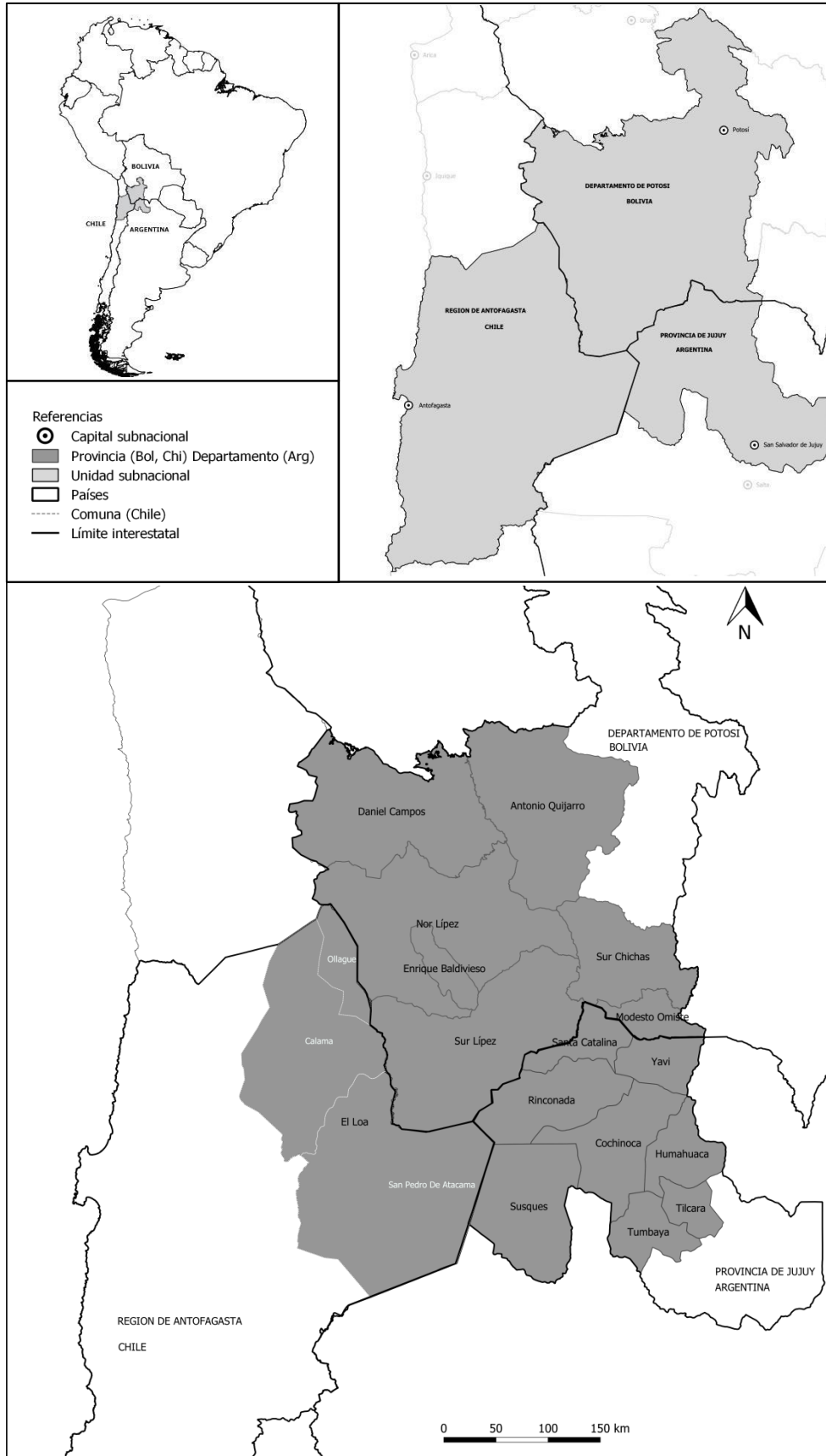
El recorte espacial, entonces, se define a partir de los procesos de transfronterización turística que se constituyen como el núcleo problemático de la investigación. Estos procesos son variables y tienen distintos alcances en función de las diferentes dimensiones de estudio. Asimismo, se superponen y dialogan con otras construcciones espaciales a múltiples escalas, vinculadas con los Estados nacionales, subnacionales y locales, o las diferentes iniciativas de integración locales, binacionales o supranacionales, entre otras. Por lo tanto, la triple frontera circumpuneña se constituye como un entramado relacional y multiescalar. Es por ello que se considera una delimitación flexible y se irán presentando, a lo largo de esta tesis, diferentes configuraciones escalares con distintos alcances, todos los cuales constituyen a esta triple frontera a partir del turismo.

Se presentan, a continuación, las unidades político-administrativas que conforman esta triple frontera, una diferenciación de diferentes sectores y centros de servicios, y una introducción de los principales ejes de circulación que articulan la Circumpuna, los cuales tendrán diferentes relevancias para las prácticas turísticas de estudio.

### **3.1.1 Unidades político-administrativas.**

Un primer nivel de análisis está dado por las divisiones o unidades político-administrativas que comprenden a los diferentes sectores de la triple frontera circumpuneña (Cuadro 3). Para ello se tuvieron en cuenta las unidades subnacionales o de segundo nivel, denominadas provincias en Argentina, departamentos en Bolivia, regiones en Chile. Asimismo, dentro de ellas se focalizó en algunas unidades político-administrativas de tercer nivel, denominadas provincias en Bolivia y Chile, y departamentos en Argentina. Finalmente, se tuvieron en cuenta algunas las unidades de cuarto nivel, que corresponden a Municipios y Comisiones Municipales en Argentina, Municipios en Bolivia, y Comunas en Chile (Figura 2). Para dar cuenta de las dinámicas asociadas a una porción de la triple frontera circumpuneña que coincide con un territorio nacional específico, se utilizará la expresión de sector o lado argentino, chileno o boliviano, respectivamente.

Figura 2. Unidades político-administrativas incluidas en el estudio



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 3. Unidades político-administrativas de análisis

| Unidad del primer nivel (nacional) | Unidad de segundo nivel (subnacional) | Unidad de tercer nivel   | Unidad de cuarto nivel  |
|------------------------------------|---------------------------------------|--|---|
| Argentina                          | Provincia de Jujuy                    | Departamentos de: Yavi, Santa Catalina, Rinconada, Susques, Cochinoca, Humahuaca, Tilcara, Tumbaya                     | Municipios y comisiones de: La Quiaca, Yavi, Santa Catalina, Susques, Abdón Castro Tolay, Humahuaca, Tilcara, Maimará, Purmamarca |
| Bolivia                            | Departamento de Potosí                | Provincias de: Antonio Quijarro, Sud Chichas, Modesto Omiste, Daniel Campos, Enrique Baldivieso, Nor Lípez y Sud Lípez | Municipios de: Uyuni, Tupiza, Villazón, Tahua, San Agustín, Colcha K, San Pedro de Quemes, San Pablo de Lípez                     |
| Chile                              | Región de Antofagasta                 | Provincia de El Loa  | Comuna de San Pedro de Atacama  |

Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.2 Áreas, localidades y centros de servicios.

En la triple frontera circumpuneña se pueden diferenciar dos áreas, una hacia los bordes y la otra hacia el centro, en función de la cantidad y densidad de población y los servicios públicos allí presentes (Figura 3). Estas áreas se vinculan diferencialmente con las prácticas turísticas que allí se desarrollan.

El primer conjunto comprende a los municipios y comunas que se sitúan hacia los bordes del área de estudio, y comprenden localidades<sup>3</sup> como San Pedro de Atacama y Calama en el sector chileno; Uyuni, Tupiza y Villazón en el sector boliviano; Purmamarca, Tilcara, Humahuaca y La Quiaca en el sector argentino. Los municipios y comunas de este sector presentan, a grandes rasgos, una mayor cantidad y densidad poblacional, y tienen una mayor tasa de acceso a los servicios públicos, y se han constituido en las últimas décadas como centros de atracción de población (INE, 2012; Municipio de San Pedro de Atacama, 2010; DIPEC, 2010).

Algunas de estas localidades se han consolidaron también como los principales centros turísticos de la zona, ya que concentran servicios e infraestructura y es donde dicha actividad representa una parte importante de la economía local, como ocurre en San Pedro de Atacama, Uyuni, Purmamarca, Tilcara (Galaz, 2014; Municipio de San Pedro de Atacama, 2010; Carrillo y Colque, 2013; Gobierno Departamental de Potosí, 2013). Las localidades de Uyuni, Purmamarca y San Pedro de Atacama

<sup>3</sup> En esta tesis se utilizará el término *localidad* para dar cuenta de una aglomeración o concentración de edificios y calles. En la Circumpuna, la localidad junto con otros sectores de población dispersa conforman los respectivos Municipios, Comunas o Comisiones municipales.

resultan de particular interés en función de su participación en los procesos de estudio, como se revisará en próximos capítulos.

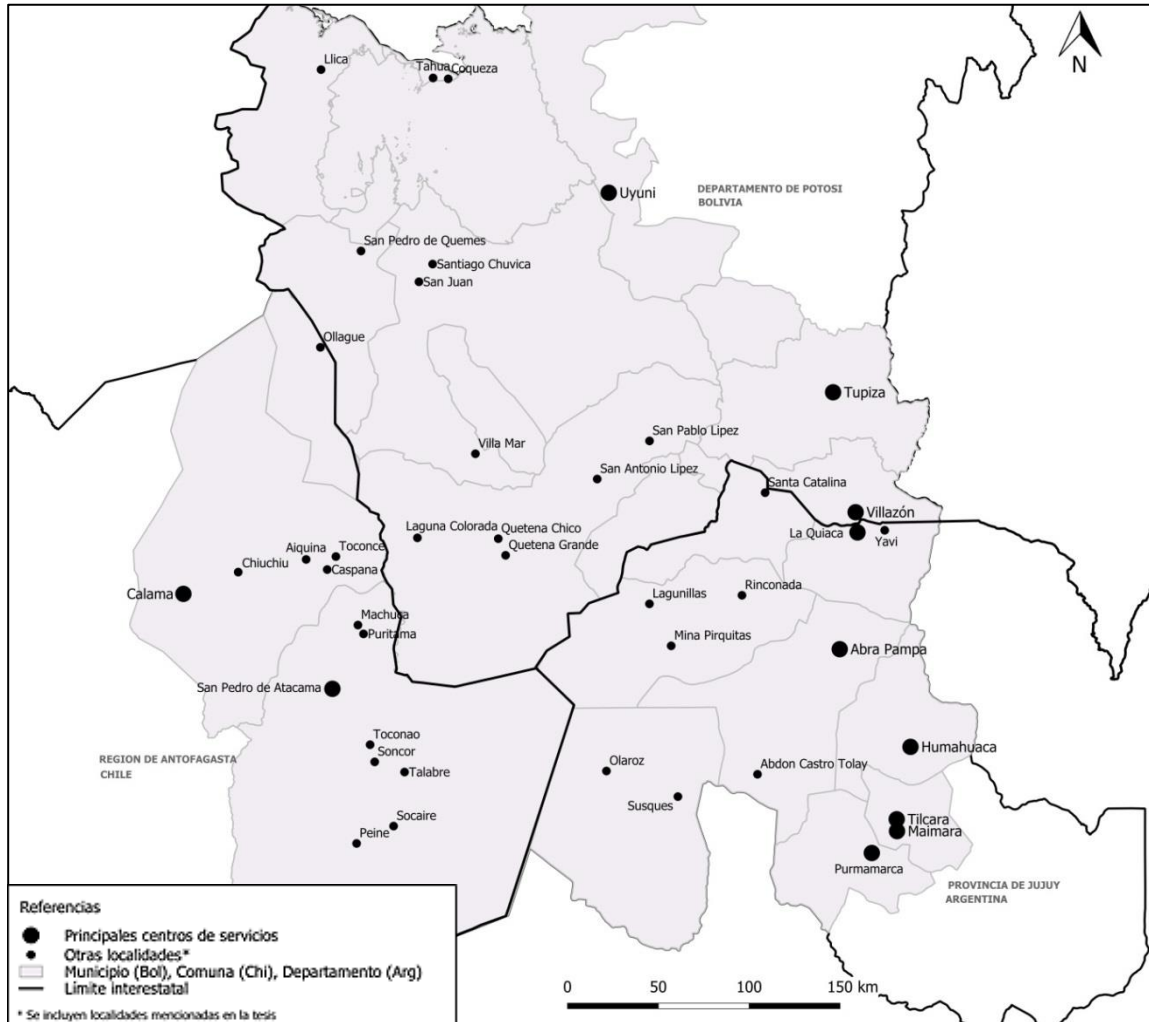
El segundo conjunto, hacia el centro del área de estudio, comprende las zonas más próximas a los límites interestatales, correspondientes a la región de los Lípez<sup>4</sup> en el sector boliviano, los ayllus y parajes de la Comuna de San Pedro de Atacama en el sector chileno, y las tierras puneñas en el área argentina. Son áreas que presentan una baja cantidad y densidad poblacional, las cuales se han mantenido relativamente aisladas de las infraestructuras de comunicación y transporte nacionales a lo largo del siglo XX y que, en las últimas décadas, se han comportado como áreas de expulsión demográfica hacia los centros urbanos próximos, del propio país o de los países vecinos (INE, 2012; Municipio de San Pedro de Atacama, 2010; DIPEC, 2010; Nielsen et al., 2003; Carrillo y Colque, 2013; Serrano, 2011).

Esta zona también coincide con las mayores altitudes, superando los 4.000 msnm, y concentra una importante cantidad de sitios que han sido recientemente valorizados como atractivos turísticos, como el Salar de Uyuni, los Géiseres del Tatio o las Salinas Grandes. Por ella transitan gran parte de las excursiones e itinerarios actuales. En los últimos años, el turismo es percibido como una opción económica complementaria para las poblaciones rurales que allí habitan, las cuales han desarrollado diversas estrategias con la intención de captar los beneficios económicos de la actividad, como se analizará en el próximo capítulo.

---

<sup>4</sup> Por región de los Lípez se denominará en esta tesis a los municipios comprendidos en la Mancomunidad de la Gran Tierra de Los Lípez: Llica, Tahua, San Agustín, Colcha K, San Pedro de Quemes, San Pablo de Lípez, San Antonio de Esmoruco y Mojinete.

Figura 3. Localidades y centros de servicios en la triple frontera circumpuneña.



Fuente: Elaboración propia.

### 3.1.3 Pares fronterizos binacionales y articulaciones transfronterizas

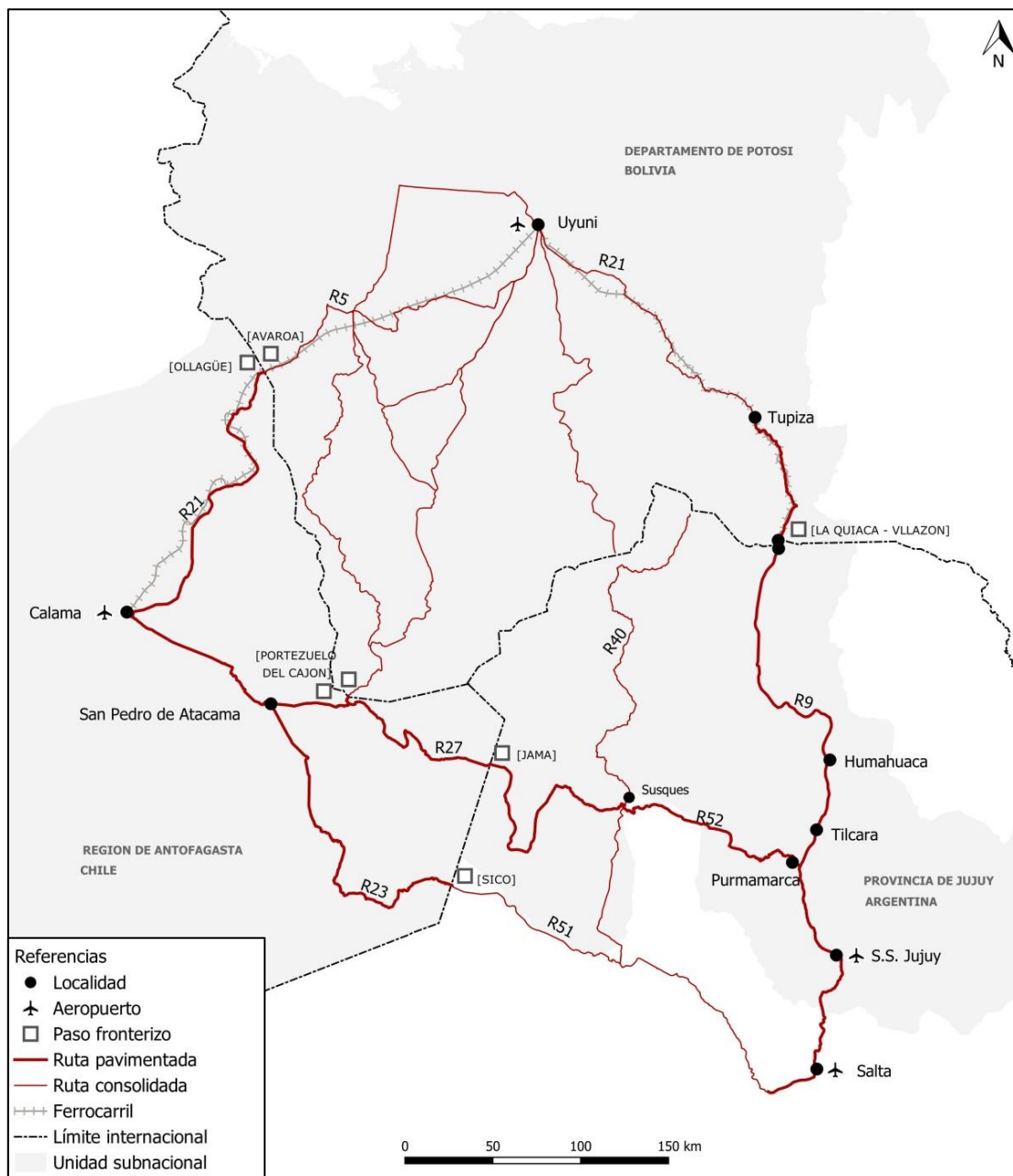
El contacto entre los tres países define tres pares fronterizos binacionales que adquirieron algunas características diferenciadas a lo largo de la historia, como se verá en los próximos apartados. Cada uno de estos pares puede ser pensado como una unidad, con características propias en función de las prácticas de estudio. A lo largo de la tesis se irán especificando las características comunes para la Circumpuna y las particularidades de cada par fronterizo.

Aquí se introducen sintéticamente algunas formas de movilidad que articulan cada uno de estos pares fronterizos, para situar algunos sitios, caminos y pasos fronterizos a los cuales se hará referencia a lo largo de la tesis, y que serán detallados en el capítulo 5. La movilidad a través de la triple frontera circumpuneña es posible gracias a un conjunto diverso de vías de circulación (Figura



4). Los caminos de los arrieros y pastores fueron marcando numerosas huellas que persisten en el tiempo y que han dado origen a algunas de las principales infraestructuras viales actuales. Los ferrocarriles estructuraron gran parte de las movilidades comerciales internas a comienzos del siglo XX, hasta su desarticulación hacia finales de dicho siglo. Finalmente, las carreteras nacionales y transfronterizas se desarrollaron a lo largo del siglo XX, e introdujeron mejoras tardíamente, a partir de las décadas de 1970 y 1980. La multiplicidad de caminos existentes contrasta con reducido conjunto de carretas pavimentadas en la zona. Algunos de estos caminos fueron recientemente valorizados por el turismo.

Figura 4. Localidades, pasos e infraestructura de transportes en la triple frontera circumpuneña.



Fuente: Elaboración propia.

En la frontera boliviano-chilena, el principal camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni se realiza por el paso fronterizo de Ollagüe, ya que comprende rutas asfaltadas y un tren de carga, que transportaba pasajeros hasta hace poco tiempo. Sin embargo, el principal camino turístico en esta zona se trazó más al sur, por el paso Portezuelo del Cajón, donde se extienden varias rutas, mayoritariamente de ripio y con escaso tránsito. Esta vía cuenta con dos controles fronterizos separados, denominado Apacheta-Hito Cajones en Bolivia y Portezuelo del Cajón o Hito Cajón en Chile. Ambos se sitúan próximos al límite interestatal, por encima de los 4.000 msnm, en un área sin localidades cercanas. El control boliviano se realiza en una instalación precaria, con servicios mínimos y escasa tecnología, mientras que el control chileno se realiza en un edificio nuevo, habilitado en el año 2017 (Sicra, 2011; Unidad de Pasos Fronterizos, s/f).

En la frontera chileno-argentina, la circulación entre Purmamarca y San Pedro de Atacama se realiza principalmente a través del paso de Jama, en un conjunto de rutas asfaltadas que forman parte del Corredor del Capricornio, uno de los ejes de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana IIRSA-COSIPLAN. Coincide con la principal ruta transfronteriza que utilizan los turistas que circulan entre Argentina y Chile en la Circumpuna. El paso de Jama cuenta con un control integrado de ambos países en un mismo edificio. Este se sitúa a 4.200 msnm, a aproximadamente 5 kilómetros del límite interestatal en territorio argentino, en un área que no cuenta con localidades próximas, a excepción de un paraje construido especialmente para ello (Gendarmería Nacional Argentina, s/f).

El cruce transfronterizo entre Argentina y Chile también puede realizarse a través del paso de Sico, que conecta San Pedro de Atacama con San Antonio de los Cobres y Salta. En el año 2015 se inauguró un nuevo complejo fronterizo integrado, que reemplazó al control chileno que se realizaba anteriormente en San Pedro de Atacama. La pavimentación de la ruta quedó finalizada en el año 2018 en Chile, mientras que del lado argentino no se ha avanzado en este sentido, a pesar de formar parte de las obras proyectadas por IIRSA-COSIPLAN (El Tribuno, 06/03/2018; COSIPLAN, 2016). De todas formas, esta ruta aún es utilizada secundariamente por el turismo, dadas las dificultades viales, climáticas y altitudinales que exigen el uso de vehículos todo terreno.

En la frontera argentino-boliviana, la principal vía de circulación entre Uyuni y Purmamarca, es a través del paso La Quiaca-Villazón (Argentina-Bolivia). Mientras que, a lo largo del siglo XX se recorría en ferrocarril, en la actualidad éste sólo funciona del lado boliviano. El tramo es también transitable por rutas mayoritariamente asfaltadas, restando un sector entre Uyuni y Tupiza, que se encuentra en obra. El paso fronterizo se sitúa a aproximadamente 3.400 msnm, sobre el puente internacional que conecta ambas ciudades y reúne a los dos controles estatales en el mismo edificio

(Sicra, 2011). Desde hace varios años existe un proyecto para habilitación de un nuevo paso fronterizo entre Ciénaga de Paicone-Río Mojón, que permitiría nuevas vías de circulación por caminos de ripio, tanto para los pobladores de la zona como para los circuitos turísticos (Legislatura de la Provincia de Jujuy, 2016), vinculándose en el sector argentino con la promocionada Ruta 40.

Si bien las prácticas turísticas se apoyan en la infraestructura existente en la triple frontera circumpuneña, ellas redefinen las centralidades y construyen sus propios entramados de lugares y caminos relevantes, como se analiza en profundidad en el capítulo 5.

### **3.2 Procesos en la construcción de la triple frontera circumpuneña en el tiempo**

A lo largo de la emergencia y consolidación de los Estados de Argentina, Bolivia y Chile, la construcción de sus fronteras fue variando en relación a los procesos de expansión y ocupación desarrollados hacia finales del siglo XIX. En esa etapa, las disputas militares y arreglos diplomáticos contribuyeron a la emergencia de la actual configuración de la triple frontera circumpuneña.

En este apartado se reconstruyen sintéticamente los procesos de delimitación y fronterización que participaron en la construcción de esta triple frontera. Ello permitirá una mejor comprensión de las características y dinámicas que actualmente operan en la triple frontera circumpuneña, y su relación con la conformación de tres destinos turísticos diferenciados.

Como se examinó en el capítulo 2, el proceso de delimitación remite a las acciones, dispositivos y discursos orientados a establecer y mantener el límite interestatal, vinculados a la diferenciación territorial que se produjo desde la formación de los Estados nacionales. El proceso de fronterización refiere a la consolidación de la territorialidad estatal nacional que busca dominar y controlar las áreas limítrofes y las movildades que las atraviesan, a la vez que producir diferenciación y otredad, a través de legislaciones, instituciones, edificaciones y discursos. No son definiciones estáticas de una vez y para siempre, sino procesos en permanente producción, reproducción y transformación, y han tenido diferentes modalidades e intensidades en distintos momentos y lugares.

Su caracterización se apoyó en las políticas estatales en relación a los límites, las fronteras y las relaciones exteriores, así como los sujetos y prácticas centrales de cada uno. Se buscó entablar diálogos entre las dinámicas nacionales y aquellas particulares del área de estudio.

### **3.2.1 Procesos de delimitación: disputas militares, arreglos diplomáticos y persistencia de las movilidades.**

#### *3.2.1.1 Entre las disputas militares y los arreglos diplomáticos*

Los procesos de delimitación en la Circumpuna se desarrollaron, principalmente, entre 1870 y 1940 y combinaron vías diplomáticas y conflictos armados. La intención era definir, establecer y mantener el límite interestatal, en el marco de expansión territorial de Argentina y Chile, y en el contexto general de consolidación de los Estados nacionales (Benedetti, 2015).

Hasta la Guerra del Pacífico (1879-1883), la mayor parte de las tierras que conforman lo que aquí se denomina como Circumpuna, pertenecían al territorio boliviano desde la emergencia de dicho Estado nacional. Los primeros pasos en el proceso de delimitación comenzaron por la vía diplomática entre Argentina y Bolivia en la década de 1870. Por ese entonces el estado chileno no estaba presente en la zona. La incorporación de este último se produjo luego de la mencionada guerra, en la que los Estados boliviano y chileno se disputaron el control del Desierto y Cordilleras de Atacama durante el auge del salitre (Benedetti, 2015). El conflicto finalizó con la derrota de Bolivia y la ocupación por parte de Chile de una gran extensión de tierras hasta entonces bolivianas, con la consecuente pérdida de la salida al mar para la primera. La zona que por ese entonces comenzó a denominarse Puna de Atacama, luego de la guerra fue anexada a la Argentina, a través de un conjunto de tratados y laudos, entre 1889 y 1899 (Karasik, 2003; Benedetti, 2007b).

En el año 1884 se firmó un pacto de tregua entre Chile y Bolivia y se inició un período de litigio diplomático entre los tres países por la demarcación limítrofe (Sanhuenza y Gundermann, 2007; González Miranda y Leiva Gómez, 2016). La fijación de los límites fue acordada a través de diferentes tratados, entre los años 1904 y 1925, que reconocieron al Cerro Zapaleri como el punto trifinio o tripartito, y los trabajos de demarcación en terreno se extendieron hasta la década de 1940 (Benedetti, 2014a; 2015; González Miranda y Leiva Gómez, 2016). El proceso de delimitación estuvo atravesado por la disputa entre la idea de límites como línea recta, sostenida por el arbitraje estadounidense que medió en el litigio entre Argentina y Chile, y la idea de frontera natural, sostenida por los discursos estatales y que finalmente se implementó en la marcación en el terreno (Zusman y Hevilla, 2014). Ello implicaba un contrapunto entre un criterio racional y abstracto, y otro apoyado en los accidentes geográficos, considerado por los gobiernos de estos países como más preciso y permanente.

La delimitación tuvo como contrapartida la apropiación jurídica y ocupación de los nuevos territorios, para Argentina y Chile. En el caso argentino, la apropiación del sector oriental de la Puna de Atacama se concretó a través de la creación del Territorio Nacional de Los Andes y la posterior

realización de viajes de reconocimiento que produjeron las primeras representaciones de este territorio. En Chile, en 1888 la región fue incorporada constitucionalmente al territorio nacional con la creación de la provincia e Intendencia de Antofagasta (Sanhuenza y Gundermann, 2007). De todos modos, la ocupación efectiva y la presencia estatal fueron inestables en estas regiones, lejanas a las capitales administrativas y de los sectores económicamente relevantes (Sanhuenza, 2001; Serrano, 2011).

Este proceso es pensado, siguiendo a Karasik (2003), como una primera incorporación de cada sector a un determinado contexto nacional, a partir de la fragmentación de la Circumpuna posterior a la guerra. Si bien en esta etapa cesaron las acciones directas de delimitación, este proceso trasciende en el tiempo, en la medida en que los límites interestatales siguen estando vigentes y producen efectos, y se reactualiza y vincula permanentemente con los procesos de fronterización y de transfronterización.

### *3.2.1.2 Localidades y movilidades*

Los procesos de delimitación y diferenciación territorial no produjeron en la Circumpuna una fragmentación inmediata de las articulaciones y movilidades, las cuales persistieron durante varias décadas, aunque sí promovieron algunas transformaciones. El proceso de fronterización, fue más importante en las provincias del norte chileno, en Tacna y Arica, mediante el denominado proceso de *chilenización*, en sus variantes pacífica y violenta o de violencia física y simbólica, que se inició tras la Guerra del Pacífico, entre 1884 y 1950 aproximadamente (González Miranda, 1999; Ferreira, 2015).

En cambio, en la Circumpuna, la escasa presencia estatal contribuyó a que las vinculaciones que se habían consolidado en las décadas anteriores a la Guerra se mantuvieran o reacondicionaran, conformando un espacio de integración económica y social, principalmente en torno a la explotación del salitre liderada por empresas extranjeras (Sanhuenza y Gundermann, 2007). La actividad minera organizó gran parte de las movilidades entre los puertos, los centros de provisión de insumos y los centros de extracción y consumo, que se realizaba principalmente por medio del transporte animal, conformando redes de arriería, circuitos de caravanas y rutas de pastoreo (Conti, 2009; González Miranda y Leiva Gómez, 2016). También otras movilidades locales promovieron el intercambio económico y social a través de caravanas y trueque, constituyendo amplias redes de parentesco entre los tres países (Molina, 2013; Garcés et al., 2018). En estos años, la ausencia estatal y las diferentes movilidades en la Circumpuna fueron claves para la estructuración de un hinterland

integrado y abierto, con una frontera porosa que permitió una importante libertad de actuación de los empresarios y los pobladores locales (González Miranda y Leiva Gómez, 2016).

En esta etapa se estructuró gran parte de la red ferroviaria de la zona. El tramo entre Antofagasta y Uyuni se completó entre 1886 y 1889, la vía entre Salta, Jujuy y Uyuni se construyó entre 1908 y 1925, y algunos de los tramos entre Salta y Antofagasta fueron construidos entre 1907 y 1930, concluyendo la conexión hacia 1948 (Benedetti, 2005a). La integración ferroviaria estaba pensada para el comercio de larga distancia en articulación con los principales puertos de la época, en relación a los intereses económicos de los capitales extranjeros ligados a la explotación minera. De este modo, se establecieron relaciones de competencia entre los diferentes países por atraer mayores flujos hacia sus puertos (Benedetti y Salizzi, 2011).

Las tres localidades de estudio, Purmamarca, Uyuni y San Pedro de Atacama formaron parte de los entramados relacionales que definían, en esta etapa, la explotación de minerales, las arrierías y los ferrocarriles en la Circumpuna. San Pedro de Atacama, centro regional de cierta importancia desde tiempos coloniales, se especializaba en la producción agrícola para el abastecimiento de los animales de carga, constituyéndose como un nodo en las movilidades pastoriles de la zona (Sanhuenza y Gundermann, 2007). Este poblado también fue, a lo largo de los siglos XIX y XX, cabecera de las diferentes divisiones administrativas que establecieron los gobiernos de Bolivia primero y Chile después (Sanhuenza, 2001). El poblado de Purmamarca también fue una posta en el camino de arriería que se extendió en dirección este-oeste y, desde fines del siglo XIX, zona de paso de los minerales extraídos en las Salinas Grandes (Tommei y Benedetti, 2011a). Por su parte, Uyuni surgió por la cesión de tierras del gobierno de Bolivia a una empresa de ferrocarriles para la construcción de una estación próxima a la mina de Pulacayo, y la autorización gubernamental para fundar una nueva ciudad en sus proximidades, en el año 1889 (Galaz, 2016).

### **3.2.2 Procesos de fronterización: integración nacional, presencia estatal, desarrollo económico y militarización.**

En la Circumpuna, los procesos de fronterización se desarrollaron con mayor énfasis entre las décadas de 1930 y 1980, en el marco de los procesos generales acaecidos en los tres países, que buscaron la consolidación de la territorialidad estatal nacional, dominar y controlar las áreas limítrofes y las movilidades, a través de legislaciones, instituciones, acciones, edificaciones y discursos. Sus inicios coincidieron con el fin del ciclo del salitre que articulaba gran parte de las movilidades de la zona y con las últimas obras de integración física a través de líneas férreas

(Ovando Santana y González Miranda, 2014). De todos modos, la intensificación de los procesos de fronterización y diferenciación respecto de los países limítrofes se intensificó en la década de 1970. A lo largo de esta etapa, la frontera pasó a ser más controlada y se produjo una gradual fragmentación de la triple frontera circumpuneña y de sus articulaciones.

Este proceso estuvo dominado por políticas estatales que buscaron mirar hacia adentro, derivando en acciones de seguridad y defensa nacional, lo que condujo a la creación de distritos e instituciones fronterizas específicas con la proliferación de medidas tendientes al cierre de la frontera (Sassone, 2005; Benedetti y Salizzi, 2011). El proceso de fronterización se consolidó en la Circumpuna a través de diferentes mecanismos, que son pensados siguiendo a Karasik (2003), como una segunda incorporación de estos sectores a los respectivos contextos nacionales.

Entre las décadas de 1930 y 1960, primaron el control de las movilidades y los flujos comerciales, los viajes de exploración, la presencia de instituciones del Estado y el fortalecimiento de la seguridad nacional. Hacia la década de 1970, la fronterización tuvo un mayor impulso, a través de la integración de la zona a la infraestructura nacional, las políticas de desarrollo e integración nacional, los conflictos diplomáticos y bélicos, y la creación de municipios y áreas protegidas. Estas estrategias se revisan con mayor detalle a continuación.

### *3.2.2.1 Primeras acciones de fronterización*

A lo largo de las primeras décadas del siglo XX, los Estados nacionales buscaron introducir algunos controles a los flujos de mercaderías, en el marco de la consolidación de los mercados nacionales desde los centros políticos. Las primeras aduanas se instalaron lejos de los límites, en las localidades de cabecera o a lo largo de los trazados ferroviarios (Molina, 2008; Galaz, 2016). Uno de los primeros controles que se situó sobre el límite interestatal en la zona fue en La Quiaca, a partir de la construcción de la estación del ferrocarril en 1908 y la instalación de la aduana en el lado argentino, para controlar el flujo comercial. Del lado boliviano, la aduana se instaló en la década de 1940. También, por ese entonces, se estableció el poder de policía y las oficinas de migraciones sobre el límite (Benedetti y Salizzi, 2011). Los demás pasos fronterizos de la Circumpuna se formalizaron varias décadas después, y las áreas limítrofes estuvieron desprovistas de la presencia de las instituciones y agentes estatales por varias décadas, lo que facilitó la continuidad de los intercambios transfronterizos tradicionales entre poblaciones indígenas de la zona por un tiempo (Molina, 2008).

Por otro lado, los viajes de exploradores y científicos que encargaron los gobiernos, particularmente de Argentina y Chile, a diferentes sitios de la Circumpuna, también fueron una forma de apropiación material y simbólica de estos lugares. Si bien algunos se iniciaron antes de la Guerra del Pacífico, desde alrededor de 1850, la gran mayoría se desarrollaron luego del conflicto y se continuaron hasta la década de 1930 (una extensa recopilación de estos viajes puede encontrarse en Benedetti, 2005c). A grandes rasgos, estos viajes tuvieron como finalidad mejorar el conocimiento sobre los diferentes sitios de la Circumpuna, argumentar reclamos territoriales, realizar tareas de inspección y ordenamiento territorial y ponderar las riquezas materiales para su potencial explotación y aprovechamiento productivo (Castro, 2007; Bruna y Larroucau, 2008; Benedetti, 2005c). Los viajeros publicaron sus relatos en obras que se constituyeron como dispositivos centrales en la producción de conocimiento y representaciones sobre estos territorios, conformando un legado que pervive hasta la actualidad (Castro, 2007). Las representaciones de estos relatos de viajeros serán recuperados y examinados en profundidad en el capítulo 7.

Paralelamente, se produjo un incremento de la presencia estatal hacia mediados del siglo XX. Del lado argentino, en el año 1943 se produjo la división del Territorio nacional de Los Andes entre tres provincias. Esta provincialización es señalada por Karasik (2003) como una instancia de nacionalización, ya que favoreció la ampliación de la ciudadanía sobre poblaciones campesinas e indígenas, además de desplegarse acciones estatales vinculadas con la salud, la educación, los subsidios y las prestaciones alimentarias, principalmente en la frontera con Chile, además de la apertura de oficinas de instituciones públicas, el fortalecimiento del control fronterizo, el aumento del empleo público y la instalación del tendido eléctrico en el área fronteriza con Bolivia. En Chile, la presencia del Estado se hizo tangible en esta zona particularmente a finales del ciclo salitrero, lo que se materializó, por ejemplo, en la incorporación de la escuela pública en la década de 1930 y en la apertura y mejora de numerosas carreteras, principalmente ligados a la industria del salitre y orientados hacia los puertos (González Pizarro, 2006; Bolados García, 2014).

Paralelamente, se desarrollaron políticas nacionales para fortalecer la seguridad fronteriza. En la Argentina, entre fines de la década de 1930 y comienzos de 1940, se creó la Gendarmería Nacional como una fuerza de seguridad específica para estas áreas y las *Zonas de Seguridad de Frontera* para velar por la defensa nacional en franjas contiguas al límite (Ley 15385/1944; Benedetti, 2014a). Asimismo, se provincializó el Territorio de Los Andes, como una forma de consolidar la soberanía del Estado (Karasik, 2003).

A pesar de los esfuerzos por consolidar los Estados nacionales, la desarticulación de la Circumpuna fue gradual. Hacia mediados del siglo XX, aún persistían diferentes movilidades y circuitos de



intercambio transfronterizos, renovados y diversificados en parte gracias a la industria azufrera, y apoyados en las nuevas carreteras que surcaban la zona (Garcés et al., 2018).

### 3.2.2.2 Fortalecimiento de las políticas de fronterización y conflictos militares

La década de 1970, es señalada por diversos autores como momento de la *rigidización* de esta triple frontera (Molina, 2008; Garcés et al., 2018). A partir de esa década, las acciones de los Estados nacionales se intensificaron, con la intención de asegurar la integridad territorial, reafirmar la soberanía y nacionalizar a su población, en un contexto de creciente desconfianza y conflictos bélicos entre los tres países (Ovando Santana y González Miranda, 2014; Linares, 2016). Las acciones combinaron la integración física, el desarrollo económico, la militarización de las fronteras y la creación de áreas protegidas.

Por un lado, se buscó mejorar la conectividad terrestre de estos lugares de difícil acceso y sin caminos adecuados, así como formalizar los pasos fronterizos. En Jujuy, en la década de 1970 se abrió un camino de ripio entre la capital de la provincia y el pueblo de Susques, camino hacia el límite interestatal, en el marco del conflicto militar con Chile (Benedetti y Tomasi, 2013). Además, se inició en esta década la pavimentación de la RN9 en un tramo entre Jujuy y Humahuaca (Troncoso, 2012a). Las mejoras en las carreteras bolivianas a mediados del siglo XX, habían fortalecido la integración del área de Lípez con Uyuni (Garcés et al., 2018). En Antofagasta, hasta la década de 1960 predominaron los caminos de tierra. En esta etapa se inició el proyecto de la Carretera Panamericana, que unía longitudinalmente el norte con el centro del país. También, en esa década se ensayaron diversas opciones de cruce entre Chile y Argentina por diferentes pasos, pero el proyecto recién se consolidaría en la década de 1990 (González Pizarro, 2006).

Paralelamente, los estados nacionales habilitaron pasos fronterizos oficiales, establecieron aduanas, puestos de policía y de control sanitario, de modo de controlar el tránsito de personas, el tráfico de mercaderías y de ganado, de modo de hacer cumplir el ordenamiento legal de cada país (Molina, 2008). Las moviidades campesinas y pastoriles y las migraciones laborales fueron cada vez más controladas y se produjo la ilegalización de las prácticas tradicionales, concebidas como contrabando (Molina, 2008; Conti, 2009). Las mejoras en la conectividad terrestre de estos lugares con las estructuras nacionales favoreció el abastecimiento de productos manufacturados, alimentos, bienes y servicios y las atenciones del Estado nacional, además de favorecer la comercialización de la producción local en los centros urbanos cercanos, en desmedro de los intercambios transfronterizos (Molina, 2008).

Por otro lado, se implementaron numerosas políticas de desarrollo e integración de las fronteras en cada contexto nacional. En Argentina, en el año 1968 se crearon las escuelas de frontera con el fin de afianzar la lealtad nacional, una de ellas situada en La Quiaca en la frontera con Bolivia y, algunos años más tarde se desarrolló el Operativo Nuestras Fronteras, para que estudiantes de las zonas centrales del país visiten a estas escuelas y generen una conciencia de soberanía (Consejo Nacional de Educación, 1968; Arrosi, 2008; Linares, 2016). En esta etapa, el Estado nacional también definió por ley las Zonas de Frontera para el Desarrollo y las Áreas de frontera, con el fin de radicar pobladores, mejorar la infraestructura, asegurar la integración al resto del país e intervenir en su desarrollo, y se legisló sobre la adjudicación de las tierras fiscales en las zonas de frontera (Benedetti, 2014a; Linares, 2016). Bolivia creó el Consejo Nacional de Fronteras en el año 1977, el Plan Soberanía en 1989 y el Plan Tutelar de Fronteras en 1991, que buscaban impulsar un desarrollo integral fronterizo con la contribución de las Fuerzas Armadas, bajo la primacía del Estado nacional como actor central (Serrano, 2011; Blanes, 2017). En Chile, la preocupación por el desarrollo del norte se evidenció en diferentes estudios de la década de 1960, algunos elaborados por la Corporación de Fomento, así como el Plan Andino e iniciativas de desarrollo local en San Pedro de Atacama (González Pizarro, 2013). En la década de 1970 se elaboró allí una política de integración para las regiones extremas, entre ellas Antofagasta, donde se planteó la necesidad de diversificar las estructuras productivas y de impulsar un proceso de integración territorial tanto en términos regionales como con el resto del país (ODEPLAN, 1970). El Estado chileno también definió una franja limítrofe en el año 1977, con el fin de impedir que pobladores de países vecinos adquirieran el dominio de las propiedades allí situadas (Benedetti, 2014b).

Paralelamente, entre las décadas de 1960 y 1980 crecieron las tensiones diplomáticas y bélicas entre los tres países. Por un lado, se tensaron las relaciones entre Bolivia y Chile en torno al reclamo de esta última por una salida al mar. Si bien la disputa comenzó a delinearse en el año 1919, cuando se pidió la revisión de los tratados limítrofes, se intensificó en la década de 1960 con el conflicto del Río Lauca y la ruptura de las relaciones diplomáticas (Ovando Santana, 2014). Por otro lado, en la década de 1970 se produjo el litigio entre los regímenes militares de Argentina y Chile por la delimitación del sur patagónico, que estuvo próximo a un conflicto bélico. Ello repercutió en el endurecimiento de los controles en la Circumpuna y su militarización, la instalación de minas antipersonales en las áreas limítrofes, el cierre de pasos fronterizos, el aumento de la vigilancia, el asentamiento de tropas, los operativos y requisas, lo cual contribuyó a instalar nociones de peligrosidad y hostilidad en las poblaciones respecto de los países vecinos (Karasik, 2003; Molina, 2008).

Finalmente, el aumento de la influencia y control del Estado, la apropiación y ejercicio de soberanía en la Circumpuna, se dio también a través de la creación de municipios y áreas protegidas. La creación de la Comuna de San Pedro de Atacama en Chile en la década de 1980, fue desarrollada como una estrategia de control territorial, con efectos notorios en las comunidades indígenas de la zona (Molina, 2008; González Miranda, Rouvière y Ovando Santana, 2008). Asimismo, se crearon las primeras áreas protegidas, adyacentes o próximas a los límites. Si bien la creación de áreas protegidas, como formas de apropiación del territorio, reafirmación soberana y control de las poblaciones, comenzó entre las décadas de 1920 y 1930 en los tres países, por ese entonces se priorizó otras zonas fronterizas (Ospital, 2005; Mata Olmo, Arroyo y Santa Cecilia, 2009; Chávez, 2012). En la Circumpuna, este proceso tuvo un cierto desarrollo a partir de las décadas de 1970 y 1980.

En el sector boliviano se creó la Reserva Nacional de Fauna Andina Eduardo Avaroa en el año 1973, nombrada en honor a una de las figuras centrales en la Guerra del Pacífico, la cual fue recategorizada y ampliada en 1981 (Servicio Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia, s/f). Del lado argentino, se creó el Monumento Natural Laguna de los Pozuelos en el año 1980, de carácter nacional, y la Reserva de Fauna Olaroz-Cauchari en 1981, de alcance provincial (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina, s/f). Del lado chileno se creó el Santuario de La Naturaleza Valle de la Luna en 1982, de carácter nacional (Corporación Nacional Forestal-CONAF, s/f).

A lo largo del siglo XX, los procesos de fronterización y consolidación de los territorios, mercados e identidades nacionales, fueron fragmentando el espacio de articulación existente en la Circumpuna. Primaron los esfuerzos de integración de cada sector a su respectivo contexto nacional y de diferenciación y separación respecto de los países limítrofes. La última etapa de fronterización a partir de la década de 1970, no sólo tuvo una mayor repercusión en la división de las articulaciones transfronterizas, sino que también inauguró una etapa de fortalecimiento nacional para la inserción en los mercados globales (Garcés et al., 2018).

De todos modos, las políticas públicas para las fronteras desarrolladas entre las décadas de 1930 a 1980, tuvieron allí escasas repercusiones y los tres sectores circumpuneños se incorporaron en cada país como áreas marginales, con una función económica y social secundaria y satelizada respecto a los centros de poder regionales o nacionales (Benedetti, 2007b; Ovando Santana y González Miranda, 2014). Los procesos de fronterización, a través de políticas de desarrollo y securitización, se continuaron en las décadas siguientes en la Circumpuna, como se analiza a continuación.

### **3.3 La triple frontera en la actualidad: globalización y fronterización**

A finales de la década de 1980 y comienzos de 1990, se inauguró una etapa marcada por los procesos de globalización, integración y transfronterización, la intensificación de los flujos de comerciales y migratorios. De todos modos, este nuevo período estuvo acompañado por nuevas estrategias estatales de fronterización que buscaron mantener y consolidar la integración al interior y la diferenciación hacia el exterior. Ello se dio, particularmente, a través de la continuidad de las políticas de desarrollo y de incremento de la seguridad, o securitización, pero ahora atravesadas por nuevos paradigmas globales y transnacionales.

#### **3.3.1 Desarrollo, economías transnacionales y turismo.**

Hacia la década de 1990, la economía de la Circumpuna se apoyaba, y aún lo hace en gran medida, en las actividades agropastoriles de pequeña escala y en la minería (Fundandes, 2007; Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural de Bolivia, 2009; Municipio de San Pedro de Atacama, 2010; Carrillo y Colque, 2013). A lo largo de la consolidación de los Estados nacionales, la Circumpuna se posicionó como una zona económicamente periférica respecto de las áreas productivas que concentraron las mayores riquezas en cada país o región (Bolsi y Meichtry, 2006; González Miranda, 2009; Serrano, 2011; Reboratti, 2014; Correa Vera et al., 2015).

La satelización económica se profundizó entre las décadas de 1980 y 1990, en el contexto de auge del neoliberalismo, el retroceso del Estado y la primacía del capital extranjero (Arellano-López y Petras, 1994; Claude, 1999; Manzanal, 2000; Jiménez, 2013). Estas transformaciones afectaron a las actividades tradicionales de la Circumpuna, provocaron la ruptura de circuitos de comercialización tradicionales y generaron nuevos impulsos migratorios (Cowan Ros, 2005; Manzanal et al., 2009; Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación, 2010; Galaz, 2014; Garcés et al., 2018).

Ello se tradujo en un menor desarrollo relativo para la Circumpuna, con importantes desigualdades sociales, niveles de pobreza elevados en relación a cada contexto nacional, así como problemas vinculados a la salud, educación y vivienda, situación que se agudiza en los ámbitos rurales, particularmente en el sector argentino y boliviano (Karasik, 2003; Pareja, 2010; Serrano, 2011; Ströbele-Gregor, 2012; Carrillo y Colque, 2013). En este contexto, se instaló la preocupación por el desarrollo económico en los diferentes sectores de la Circumpuna.

Paralelamente, en los años noventa, la descentralización política hacia niveles subnacionales y locales, posicionó a estas entidades como las responsables del desarrollo económico, las cuales

comenzaron a competir en el nuevo contexto globalizador por atraer capital, tecnología y mercados (Boisier, 2004; Carrizo y Velut, 2010). Además de los estados subnacionales y locales, el sector empresarial, las ONG, los organismos de créditos y las agencias de cooperación internacionales, pasaron a tener un papel central en las estrategias de desarrollo incidiendo también en la Circumpuna (Arellano-López y Petras, 1994; Manzanal, 2000). En este escenario, dos actividades cobraron centralidad en la Circumpuna: el turismo y la minería (Bolados García, 2012; Reboratti, 2014). Ambas conformaron complejos transnacionales y buscaron legitimar su presencia en las comunidades locales por medio de estrategias discursivas ligadas a la contribución económica y a la diversidad cultural y ambiental (Bolados García, 2012).

El turismo fue concebido en las últimas décadas como un importante impulsor del desarrollo para los países sudamericanos, ya que se ha postulado que contribuye a la diversificación económica, la creación de empleo y la reducción de la pobreza (Icaza, 2013; Capanegra, 2017). Ello tuvo una importante incidencia en la triple frontera circumpuneña, constituyéndose como uno de los sectores de mayor crecimiento en los últimos años y como la principal actividad económica en algunas localidades (Raldez, 2008; Municipio de San Pedro de Atacama, 2010; Carrillo y Colque, 2013; Gobierno Departamental de Potosí, 2013; Galaz, 2014). Si bien esta actividad concentra los beneficios en las localidades más grandes o con mayores servicios, las comunidades de las áreas rurales han realizado diferentes acciones para captar los flujos turísticos crecientes y retener parte de los beneficios económicos (Nielsen et al., 2003). En estos sectores, el turismo se convirtió incluso en un eje central de las campañas electorales locales, como se puede observar en la Figura 5.

Figura 5. Lema sobre turismo en la campaña electoral para alcalde en Mallku/Villamar (Colcha K, Bolivia).



Fuente: Fotografía personal (19/04/2016).

En los últimos años se han delineado algunas relaciones conflictivas entre las diversas actividades productivas, principalmente a través de reclamos de las poblaciones locales. Los principales cuestionamientos se han dado en torno al consumo del agua, recurso escaso en la región, y que se

consume cuantiosamente tanto en la minería como en el turismo. Este último, además, ha evidenciado otros problemas en la infraestructura y servicios públicos, y es cuestionado por el avasallamiento a las prácticas y costumbres locales, como las festividades o la cría de animales, particularmente en San Pedro de Atacama y la Quebrada de Humahuaca (Arzeno y Troncoso, 2009; Bolados García, 2012; Guyot, 2012; Salleras y Borghini, 2014). Tanto la minería como el turismo han generado voces a favor y en contra, conformando un campo tensionado entre los diversos agentes locales, regionales, nacionales y transnacionales que pugnan por el control de los recursos (Bolados García, 2012).

Si bien algunos autores plantean una oposición entre minería y turismo (Guyot, 2012; Carrillo y Colque, 2013), otros asimilan ambas actividades como pertenecientes a una misma lógica de enclave y dominio transnacional (Bolados García, 2012). De todos modos, la minería y el turismo se han desarrollado en ámbitos diferenciados y se han evidenciado pocas situaciones de contradicción. Una de ellas ocurrió en los Géiseres del Tatio, donde se produjeron importantes disputas por la explotación del sitio (Bolados García, 2014). El turismo se despliega, en parte, en las áreas naturales protegidas, que se han constituido en los márgenes de las tierras cedidas para la explotación minera. Incluso en los salares, principales atractivos turísticos de la región, conviven ambas actividades en sectores diferenciados. De todos modos, en los últimos años las voces en contra de la minería han comenzado a ser más notorias y, en ciertos casos, se ha recurrido al argumento del turismo como una opción menos perjudicial que la minería (Bolados García, 2012).

Estas actividades contribuyen y se integran a las economías nacionales, pero también se estructuran en clave global, a partir de flujos migratorios, de capitales y de consumidores a múltiples escalas, delineando campos sociales transnacionales (Garcés et al., 2018). En el próximo capítulo se examina el modo particular en que el turismo ha participado y participa de los procesos de fronterización, tanto en la etapa de desarrollo nacional de mediados de siglo, como en clave global hacia finales del mismo.

### **3.3.2 Securitización, separación y nacionalismo**

A partir de las décadas de 1980 y 1990, la intensificación de los flujos comerciales, migratorios y de capitales, a múltiples escalas, delinearon una mayor preocupación por los mecanismos de securitización de las fronteras, esto es, de incremento de los controles y vigilancia de la movilidad y la circulación, mediante políticas restrictivas y nuevas tecnologías, como nuevas formas de fronterización. En la década de 2000, el crimen organizado del narcotráfico en Sudamérica fue percibido crecientemente como una cuestión de defensa y se han propiciado procesos de

securitización de las fronteras, las cuales emergen como lugares de peligro y espacios militarizados (Baeza, 2016). Para la Circumpuna, esta preocupación se instaló en el ámbito estatal, mediático y académico, aunque no tuvo igual incidencia en los diferentes sectores de la misma.

La frontera argentino-boliviana, en el área de La Quiaca-Villazón, concentra una importante densidad poblacional, con diferentes localidades e importantes flujos comerciales, formales e informales, movimientos poblacionales, laborales y migratorias, con un fluido intercambio económico y cultural (Serrano, 2011; Blanes, 2017). Esta intensa movilidad, tiene como contrapartida la construcción de una imagen de esta frontera como peligrosa y propicia a las redes del crimen organizado, que se viene desarrollando al menos desde los primeros años de la década de 2000. Esta imagen problemática de la frontera fue construida principalmente desde los medios y discursos oficiales desde los centros de poder en Argentina, y fue dando lugar a la denominación de Frontera Norte, aunque engloba a una zona amplia y poco precisa del norte de ese país (cfr. Baeza, 2016; Benedetti, 2018c). Ello se tradujo en diferentes estrategias estatales para controlar los flujos, primero discursivamente y, más recientemente, en la práctica, a través del endureciendo de los controles fronterizos y la incorporación nuevos dispositivos físicos y tecnológicos, como radares y cercos perimetrales (El tribuno, 30/07/2016; Campero, 2016; Baeza, 2016; Benedetti, 2018c). En la Figura 6 se observa el cerco perimetral entre La Quiaca (Argentina) y Villazón (Bolivia), concluido en el año 2016. Desde la perspectiva del Estado boliviano, la preocupación en esta frontera se vincula al desarrollo de un sector informal de trabajadores, que eluden las regulaciones públicas y conforman cadenas de contrabando (Blanes, 2017). Estas imágenes de una frontera insegura, problemática y *securitizada* se traducen también en las prácticas y movildades turísticas, como se examinará en el capítulo 5.

Figura 6. Cerco perimetral entre La Quiaca (Argentina) y Villazón (Bolivia).



Fuente: El tribuno ([www.tribuno.info](http://www.tribuno.info)).

La frontera entre Bolivia y Chile ha sido objeto, principalmente desde el Estado chileno, de renovados controles y diferentes dispositivos tecnológicos de seguridad en la década de 1990, continuados con el Plan Frontera Norte en la siguiente (Ramos Rodríguez y Ovando Santana, 2016). Desde Bolivia, las preocupaciones estatales se centraron en los flujos de comercio legal e ilegal, particularmente en los más de 100 pasos fronterizos clandestinos que ingresan vehículos usados desde Chile, generalmente arribados por los puertos (Blanes, 2017). Sin embargo, los trabajos citados revelan que la preocupación estatal y mediática por el narcotráfico y el comercio ilegal se asentó principalmente en la zona norte de esta frontera binacional.

El sector circumpuneño en torno al paso Portezuelo del Cajón, no ha incorporado densamente discursos y dispositivos asociados al control tecnológico, la inseguridad o el narcotráfico. Se trata de una zona escasamente poblada y transitada, mayoritariamente ligada a la movilidad turística. de todas formas, las relaciones diplomáticas y paradiplomáticas en este sector son complejas. Los reclamos por incrementar los controles para evitar la circulación irregular o no controlada de personas son frecuentes en los mecanismos de integración subnacional (Comité de Frontera e Integración, 2017). La cooperación transfronteriza ha tenido algunas dificultades para concretarse. Si bien existió un proyecto de construcción de un complejo integrado, este fue desestimado por no contar con infraestructuras acordes (Comité de Frontera e Integración, 2010).

Paralelamente, los esporádicos litigios diplomáticos entre Chile y Bolivia por la disputa territorial latente, así como los flujos migratorios principalmente de bolivianos hacia Chile, han exacerbado representaciones nacionalistas y discursos discriminatorios en ambos sentidos (Ramos Rodríguez y Ovando Santana, 2016; Blanes, 2017; Garcés et al., 2018). Por ejemplo, la *chilenización* actual se expresa claramente en la cotidianeidad de la localidad de San Pedro de Atacama, a través de las múltiples banderas nacionales que inundan las calles de este poblado turístico y fronterizo, como se muestra en la Figura 7.



Figura 7. Banderas chilenas en el poblado de San Pedro de Atacama (Chile).



Fuente: Fotografías personales (16/04/2016).

En la frontera argentino-chilena, en torno al paso de Jama, las políticas securitizadoras no han tenido una expresión equivalente. Este sector también es escasamente poblado, y los principales flujos se vinculan al comercio de larga distancia. A partir de la década de 1990 emergió, por el contrario, la noción de una vecindad fronteriza en la imaginación popular, una particular conexión entre los dos nortes, que se vinculó con la retórica de la integración y la hermandad (Karasik, 2003). Si bien este imaginario se venía desarrollando desde décadas anteriores, cobró fuerza gracias a la apertura del paso fronterizo de Jama en 1991. Se consolidó una representación de este sector como soporte de la integración transfronteriza, aunque se estructuró a una escala mayor que vinculó a sectores distantes, como parte de un eje bioceánico.

En la Circumpuna, los mecanismos de securitización de esta etapa fueron acompañadas por diferentes estrategias de integración y cooperación transfronteriza, tanto por parte de los Estados nacionales como de los pobladores locales, como se examinará en el capítulo 6.

## Notas finales: La Circumpuna como triple frontera

La triple frontera circumpuneña suele ser presentada como un área signada por continuidades y discontinuidades de larga duración. La Circumpuna fue un lugar de múltiples articulaciones a partir de diferentes prácticas y movilidades, que permitieron el desarrollo de un espacio de integración económica, cultural y social, cuya vinculación continuó, bajo diferentes modalidades, durante la emergencia de los Estados nacionales. Hacia finales del siglo XIX, la expansión de los Estados nacionales, la Guerra del Pacífico y la ocupación y apropiación de tierras en la Circumpuna incentivaron y aceleraron los procesos de delimitación primero y fronterización después, los cuales consolidaron la configuración limítrofe que rige hasta la actualidad.

Los procesos de delimitación, tendientes a establecer y mantener el límite interestatal y la diferenciación territorial, no produjeron una fragmentación automática de las articulaciones y movilidades -las cuales persistieron durante varias décadas- aunque sí promovieron algunas transformaciones. El proceso de fronterización, como un esfuerzo estatal para dominar y controlar las áreas limítrofes y las movilidades, producir diferenciación y crear el sentido de *otredad*, cobró forma a partir de la década de 1930, y mayor intensidad en la década de 1970. Por medio de diferentes estrategias y con distintas intensidades, se produjo una cierta fragmentación de la Circumpuna, las relaciones sociales y mercantiles y las prácticas de movilidad, exacerbando la separación y las asimetrías entre las poblaciones vecinas.

En las últimas décadas del siglo XX, los procesos de fronterización se continuaron por medio de políticas de desarrollo y securitización diferentes para cada uno de los sectores de la Circumpuna y de los pares fronterizos. Ello se dio en el marco de auge neoliberal, la desarticulación de entramados productivos tradicionales y la habilitación de nuevos complejos económicos transnacionales en la Circumpuna, en el cual surge el turismo fuertemente asociado al paradigma del desarrollo.

De todas formas, la exclusión nunca es totalizante. Las relaciones se perpetúan y transforman, asumen nuevas modalidades y sentidos. Conviven el encuentro y el desencuentro bajo diferentes prácticas locales. Los procesos de fronterización se superponen en la actualidad con dinámicas de integración y transfronterización a múltiples escalas y a través de múltiples actores, que buscan transformar las prácticas y sentidos asociados a esta triple frontera, como se revisará en la tercera sección.

La Circumpuna se configura en la actualidad como un mosaico fragmentado, diferenciando algunas áreas con una intensa movilidad comercial de corto alcance y una densidad de mecanismos de seguridad fronteriza, otras donde se concentran los esfuerzos de integración regional y conexión

interoceánica y, finalmente, sitios marginales que son hoy revalorizados como parte de circuitos turísticos.

Los procesos de fronterización se articularon de diferentes formas con la valorización turística, que tuvo distintas intensidades y modalidades en los tres sectores de la Circumpuna, como se revisará en el próximo capítulo.

## Capítulo 4. Construcción de destinos turísticos nacionales en la Circumpuna

---

Este capítulo tiene como objetivo analizar los vínculos entre los procesos de fronterización y los de valorización turística. Se buscará reconocer el modo en que incidieron en la construcción de tres destinos turísticos en la Circumpuna: la Quebrada de Humahuaca, el Salar de Uyuni y el Desierto de Atacama.

Se sostiene aquí que el turismo como práctica de fronterización participa de la construcción material y simbólica de diferenciación y otredad, en la creación de un interior y un exterior en relación al ocio. Las prácticas turísticas contribuyen a producir, institucionalizar y reproducir las fronteras y sus sentidos divisorios.

Estas prácticas definen una red de centros y caminos que estructuran una territorialidad turística nacional. Se apropian materialmente de los ámbitos fronterizos y los integra a las opciones de ocio disponibles dentro de un país. Simbólicamente, el turismo también participa de la ritualización de las fronteras, al igual que lo hace la iconografía estatal, la educación, la prensa, las novelas, memoriales o ceremonias (Paasi, 1998). Las prácticas turísticas crean una imagen atractiva del país y de sus rincones. Difunden y sedimentan imaginarios sobre las fronteras como lugares turísticos. Construyen un mapa turístico nacional integrado, articulado y diferenciado de los países vecinos.

Aquí se plantea que la construcción de destinos nacionales no es un modelo del pasado, como ha sido señalado para algunos estudios del ámbito europeo (cfr. Prokkola, 2008b). Estas prácticas, aún en la actualidad, producen lugares turísticos en clave nacional, que contribuyen a consolidar una territorialidad integrada hacia el interior, así como una diferenciación – y competencia- hacia el exterior. Si bien cambiaron las formas de construcción de atraktividad, los agentes que participan en su estructuración y los destinatarios, las prácticas turísticas actuales continúan produciendo y reproduciendo los procesos de fronterización.

Con ello no se busca negar la existencia de posibles vínculos entre los destinos de países vecinos, ya sea de complementación o competencia. Por el contrario, se plantea que las prácticas turísticas de fronterización buscan profundizar y reforzar ciertos vínculos y desarticular o minimizar otros. De este modo contribuyen a la consolidación de un entramado turístico nacional, que aún es la principal forma de creación de lugares para el ocio en la actualidad.

La construcción de destinos comprende la definición de representaciones, imágenes y descripciones que lo singularizan y lo distinguen de otros, el acondicionamiento material de los lugares y las disposiciones institucionales que posibilitan las visitas. Esta construcción no es armónica, sino que implica tensiones y contradicciones entre diferentes prácticas y representaciones.

Los destinos son construcciones relacionales que adquieren valor para los grupos sociales que lo valorizan como tal y que lo visitan, es decir que los sitios no tienen los mismos significados para diferentes grupos. Estos se definen como el objetivo de un viaje de ocio que realizan sujetos que no habitan allí, es decir quienes viajan desde lugares distantes con la finalidad de conocer diferentes sitios. Estos visitantes provienen de los principales centros económicos, tanto del propio país, denominados aquí visitantes nacionales, turismo nacional o turismo interno; como de otros países, que se denominarán como visitantes internacionales o turismo internacional. Cuando se hace referencia a visitantes que no corresponden a países sudamericanos, se utilizará la expresión proveniente de la planificación estatal, como mercados distantes, frecuentemente referidos a los turistas de origen europeo o asiático.

En este sentido, un destino se construye a partir de la mirada turística que se apoya en ciertas imágenes e ideas que circulan en las sociedades de origen de los visitantes y que orientarán los intereses de los turistas y las formas concretas que asume la visita (Troncoso, 2013). Esto requiere considerar la mirada foránea y las dimensiones culturales y sociales de aquellas sociedades, como ejes centrales en la forma en que se construyen los destinos turísticos.

En función de lo anterior, este capítulo indaga en la forma en que se construyeron los destinos turísticos de la Circumpuna. Aquí se buscará mostrar tres puntos principales.

En primer lugar, se mostrará que las prácticas turísticas de fronterización definieron la construcción de tres destinos diferenciados en la Circumpuna. Cada uno de ellos fue singularizado como parte de los mapas turísticos nacionales, como icónicos de cada país. Ello se produjo tanto en etapas históricas, para algunos sectores de la Circumpuna, como en la actualidad, para los tres lugares turísticos. Los procesos de fronterización tendieron a desalentar posibles vinculaciones en las formas de valorización turística de los diferentes lugares, impidiendo el desarrollo de un único destino integrado.

En segundo lugar, este capítulo recupera el amplio conjunto de sujetos, prácticas y dispositivos que participaron de los procesos de valorización turística de la Circumpuna a través del tiempo, y por medio de entramados relacionales a múltiples escalas. De este modo, se propone dialogar con los diferentes trabajos que postulan que el desarrollo del turismo en los diferentes lugares de la Circumpuna fue espontáneo y desorganizado, es decir que no fue planificado y estuvo orientado a

partir de iniciativas particulares (Amilhat-Szary y Guyot, 2009; Nielsen et al., 2003; Gil García, 2005; Morales, 2006; Galaz, 2017). Si bien esto puede ser cierto desde la perspectiva de los pobladores locales, particularmente para las poblaciones rurales, resulta necesario ampliar estas miradas.

En relación a ello, se buscará matizar la noción de espontaneidad, para dar cuenta de que el turismo en la Circumpuna tiene una historia, más larga en algunos casos, más corta en otros. Se dará cuenta de todos aquellos mecanismos, dispositivos, actores, prácticas y discursos que deliberadamente contribuyeron a la valorización turística de los lugares circumpuneños, en diferentes momentos y a múltiples escalas, que se han ido materializando de diversas maneras y en diferentes sitios a lo largo del tiempo. Esta perspectiva histórica y contextual permitirá identificar las políticas estatales nacionales y subnacionales que contribuyeron a ello, pero también las estrategias de actores locales, antiguos o de reciente migración, así como organismos internacionales.

En tercer lugar, se mostrará que la atraktividad turística de las fronteras no está predeterminada. La construcción de atraktividad es contextual y relacional, es decir que se produce a partir de la vinculación entre las sociedades de origen de los visitantes y los rasgos, elementos o condiciones presentes en los lugares turísticos, lo cual varía en los diferentes sitios pero también a través del tiempo, a medida que cambian los fundamentos de las miradas turísticas y los grupos que las constituyen. La atraktividad en la Circumpuna comparte algunos rasgos generales, pero también se observan particularidades en los tres destinos. Se muestra que, a pesar de compartir numerosos rasgos, tanto geomorfológicos, además de múltiples vínculos sociales, comerciales y culturales históricos y actuales, las formas de construcción de atraktividad fueron divergentes en cada caso, además de transformarse a lo largo del tiempo. Con ello se evidencia que no existe una atraktividad inherente en los lugares, sino que ella es resultado de una construcción social, que permanentemente dialoga con los entramados espaciales, a la vez que los reconstruye.

Para dar cuenta de ello, se realizará un análisis de los procesos de valorización turística en perspectiva histórica. Ello permitirá una mejor contextualización de los procesos de valorización turística actuales, y habilitará la distinción de algunas continuidades y diferencias. De todos modos, se hará mayor hincapié en las últimas décadas, en el que se produce la consolidación de los tres destinos turísticos de estudio.

Se diferenciarán, entonces, dos etapas principales. Por un lado, las primeras formas que asumió la valorización turística en la Circumpuna entre las décadas de 1930 y 1980, en el marco de la consolidación del turismo nacional. Por otro lado, se examinan las transformaciones ocurridas desde la década de 1990, en vinculación con el turismo en clave global, etapa en la que se produjo un

importante crecimiento y consolidación de los tres destinos turísticos de estudio: el salar de Uyuni, el desierto de Atacama y la Quebrada de Humahuaca.

Para el análisis se estableció un diálogo permanente entre los contextos generales, nacionales y globales, y las características específicas de estos procesos en la Circumpuna. En cada etapa, se consideraron: (1) las políticas públicas ligadas a planificación, el desarrollo de equipamiento, las estrategias de promoción, conservación y patrimonialización; (2) las formas de construcción de atraktividad y su transformación en prácticas y modalidades específicas de consumo; (3) la conformación y diferenciación de centros de servicios y sitios de atractivo turístico y (4) el posicionamiento de los destinos en la configuración de los mapas turísticos nacionales.

El análisis implicó la revisión de una amplia variedad de fuentes bibliográficas y documentales, para recomponer los procesos de valorización turística de estudio. El examen de los procesos históricos se apoyó, principalmente, en fuentes bibliográficas, mientras que para los procesos más actuales se combinaron ambas fuentes.

El capítulo cuenta con tres apartados. En el primero se presentan las dos etapas de estudio y algunas de sus características generales que facilitan su comparación. En el segundo apartado se examinan los procesos de valorización turística en relación a los procesos de fronterización, en la primera etapa orientada a la consolidación de un turismo nacional. En el tercer apartado, se focaliza en la etapa actual, en la que la fronterización turística se articula con los procesos y escalas globales.

#### **4.1 Valorización turística en la Circumpuna a lo largo del tiempo**

En este apartado se introduce una periodización de los procesos de valorización turística de la Circumpuna, en diálogo con los procesos de fronterización antes descriptos y las dinámicas generales que caracterizaron al turismo en las diferentes etapas históricas de cada país. Los criterios de la división se vinculan con los principales agentes estructurantes de las prácticas turísticas y en particular el rol del Estado, los principales turistas que contribuyen a la valorización, la consolidación de centros turísticos, las formas de construcción de atraktividad y las motivaciones y modalidades de turismo imperantes en cada etapa.

La periodización se apoyó, parcialmente, en las propuestas de Capanegra (2006) y Schenkel y Almeida (2015), en relación a las políticas públicas sobre turismo en Argentina, en diálogo con los modelos de acumulación vigentes en cada una. Estos autores distinguen tres etapas: (i) prefordista o de civilización y progreso (1880-1930), en la que el turismo es una actividad minoritaria

protagonizada por las élites; (ii) fordista o industrial (1930-1975), vinculada al turismo de masas, el turismo como derecho social y la fuerte intervención estatal; y (iii) posfordismo o internacionalización (1975-actualidad), asociada a un turismo diferenciado, flexible y competitivo, un proceso de retracción del Estado y aumento de la iniciativa privada.

Esta división se puso en diálogo y fue contrastada con múltiples fuentes bibliográficas y documentales de Argentina, Bolivia y Chile, para recomponer los procesos de estudio, examinar similitudes y diferencias entre los tres países e identificar las particularidades de la triple frontera Circumpuneña. Los procesos históricos generales de valorización turística han mostrado mayores similitudes entre Argentina y Chile, y algunas diferencias con Bolivia, las cuales serán señaladas pertinentemente.

En la Circumpuna, la primera etapa, denominada prefordista, no tuvo un desarrollo relevante, por lo que no será considerada. Si bien se desarrollaron algunas formas de ocio en la Quebrada de Humahuaca, estas se asociaron a centros de descanso o villas veraniegas de las familias adineradas de las zonas próximas, en segundas residencias, buscando mejores condiciones climáticas y escapando de las enfermedades de la época (Troncoso, 2008a; Bruno, 2010). En los sectores chileno y boliviano de la Circumpuna no se tienen registros equivalentes como destinos para las élites locales. Por otra parte, el cambio que los autores identifican en la década de 1970 para el caso argentino, recién cobraron relevancia en la Circumpuna hacia finales de la década de 1980 y comienzos de 1990.

Es por ello que, para la Circumpuna, se diferenciarán aquí dos etapas, recuperando la periodización antes señalada. La primera de ellas vincula los procesos de fronterización y nacionalización (1930-1980), en la que se produce una fuerte promoción e intervención estatal para el desarrollo del turismo interno, y que tuvo un importante desarrollo en los sectores argentino y chileno de la Circumpuna, no así en el boliviano. En esta etapa se establece una subdivisión en función de las políticas públicas predominantes y en diálogo con los dos momentos de fronterización señalados para este período en el capítulo anterior, uno de mayor presencia estatal y otra de desarrollismo-militarización. Se distingue aquí un primer momento de incorporación estatal de los “nortes” al mapa turístico nacional (1930-1960) y las políticas turísticas desarrollistas (1960-1980).

La segunda etapa conecta los procesos de fronterización con los de globalización (1990-2018), y se vincula con estrategias deliberadas de creación de destinos turísticos nacionales en los tres sectores de la Circumpuna, desarrollados en clave internacional o global. En el Cuadro 4 se presenta una síntesis de las principales características de cada etapa, que serán detalladas en los próximos apartados.



Cuadro 4. Características centrales de la valorización turística de la Circumpuna en cada etapa.

|   | Nacionalización<br>1930-1980   | Globalización<br>1990-actualidad   |
|---|--|--|
| Agentes relevantes en la estructuración del turismo | Estado nacional.<br>Secundariamente estado subnacional, empresas de ferrocarriles estatales, asociaciones automovilísticas | Sector privado; Estado nacional, subnacional y local; organismos internacionales.  |
| Principales visitantes / público objetivo           | Turismo interno (sectores medios, profesionales, trabajadores, de los centros nacionales)                                  | Turismo internacional, secundariamente turismo interno   |
| Infraestructura de transportes de apoyo             | Ferrocarril y automotor  | Aéreo y automotor  |
| Centros turísticos                                  | S. S. Jujuy, Tilcara y Humahuaca (Arg)   | Purmamarca y Tilcara (Arg),<br>Uyuni (Bol.),<br>San Pedro de Atacama (Chi.)  |
| Alojamiento   | Escasos. Algunos hoteles estatales, medianos o de grandes dimensiones.   | Múltiples categorías, de tamaño mediano a pequeño, de gestión privada  |
| Destinos turísticos                                 | Norte argentino<br>Norte chileno   | Quebrada de Humahuaca (Arg.)<br>Salar de Uyuni y<br>Lagunas de colores (Bol.)<br>Desierto de Atacama y Altiplano (Chi.)  |
| Formas de atracción                                 | Restos arqueológicos, sitios históricos, arquitectura típica, folklore, festividades, paisajes naturales                   | Paisajes naturales, geformas (volcanes, géiseres, salares), paleta cromática, astronomía, fauna, paisajes culturales, ruinas arqueológicas, festividades, turismo aventura |
| Motivación / Imaginarios implicados                 | Conocimiento de los sitios turísticos de la Nación, encuentro con el otro  | Regreso a la naturaleza; conquista de lugares remotos o extremos   |
| Temporada de viaje                                  | Invierno   | Todo el año, con mayor flujo de octubre a abril, y en julio.   |
| Patrimonialización                                  | Declaratorias nacionales y subnacionales (mayoritariamente culturales)   | Declaratorias internacionales (naturales y culturales)   |
| Escalas relevantes                                  | Nacional   | Local-global   |

Fuente: Elaboración propia.

## 4.2 Fronterización y nacionalización: construcción de un país turístico para los ciudadanos nacionales

### 4.2.1 Contextos nacionales

Las incipientes prácticas turísticas que se habían desarrollado a comienzos del siglo XX en Argentina y Chile, eran por ese entonces protagonizadas por las élites regionales o nacionales y se desarrollaban en un conjunto acotado de lugares, que incluían algunos balnearios, sierras y baños termales (Schlüter et al., 1997; Pastoriza, 2011; Booth y Lavín, 2013). Alrededor de la década de

1930, se produjeron una serie de transformaciones en formas de ocio y recreación vigentes estos países, en el marco de cambios sociales, económicos y políticos generales, a partir de la instalación de los modelos de industrialización y los gobiernos de corte nacionalista, etapa que algunos autores denominan turismo industrial o fordista (Capanegra, 2006; Wallingre, 2007; Ahumada, 2014; Schenkel y Almeida, 2015). Estos cambios se vincularon con una etapa de consolidación de los Estados, mercados, identidades y territorios nacionales, asociados a los procesos de fronterización, como se revisó en el capítulo anterior.

Este contexto definió una serie de cambios, principalmente vinculados con la introducción de nuevas legislaciones laborales que contribuyeron a la consolidación del “Derecho del trabajo” y un “derecho al tiempo libre” (Galeno, 2013), vinculados el ocio y la recreación como prácticas culturales de amplios sectores urbanos de la sociedad. En Chile, los primeros derechos laborales se introdujeron tempranamente en 1907, luego se amplían en la década de 1920 como legislación social obrera, y se consolidan en la década de 1930 a través de un código nacional (Galeno, 2013). En Argentina, alrededor de la década de 1930 se cambió la normativa, incorporando el sábado inglés, la jornada laboral de ocho horas y las vacaciones obligatorias pagas, que favorecieron a los sectores medios, y se extendieron a los sectores obreros en la década siguiente (Capanegra, 2006). Todo esto favoreció la consolidación de una esfera del ocio nacida como contrapartida a la esfera del trabajo, propia del orden industrial moderno (Troncoso y Lois, 2004).

Se instalaron nuevas costumbres en los ciudadanos de las principales ciudades de cada país, que implicaron la incorporación al turismo de nuevo sectores, pero que transformaron las formas de hacer turismo y originaron una nueva demanda que dio forma al turismo interno y a la incipiente industria turística en estos países, con un importante desarrollo de los servicios de hospedaje y de organización de viajes (Ospital, 2005; Booth, 2010; Wallingre, 2007).

Pueden distinguirse dos elementos centrales en la consolidación del turismo nacional de esta etapa: (1) la definición del turismo como política estatal y (2) la construcción de paisajes turísticos nacionales. Ambos serán analizados a continuación.

#### *4.2.1.1. Políticas estatales de turismo*

Uno de los elementos fundamentales en la transformación del turismo hacia la década de 1930 fue, siguiendo a Capanegra (2006), una lenta pero creciente objetivación del turismo como política pública y el papel que tuvieron los Estados nacionales para el desarrollo de la actividad. La intervención estatal implicó el desarrollo de políticas específicas, no sólo para facilitar las de

corrientes de visitantes, sino para dar a conocer nuevos lugares que se presentaban como aptos para el turismo, así como proveer las facilidades de infraestructura y equipamiento para posibilitar las visitas (Capanegra, 2006; Wallingre, 2007; Booth, 2010).

La importancia del turismo se vio reflejada en las legislaciones nacionales sobre la materia que se multiplicaron en Argentina y Chile a partir de la década de 1930, como se muestra en el Cuadro 5. El examen de estas normativas permite distinguir que se orientaban al fomento y facilitación de los flujos de turistas, la promoción turística y el apoyo a la construcción de hoteles. Si bien el fomento de los flujos internacionales está presente a lo largo de toda la legislación, entre las décadas de 1940 y 1960 adquirió mayor relevancia el turismo interno y social, y se buscó promover la actividad para el bienestar de la población nacional.

Cuadro 5. Legislación nacional sobre turismo en Argentina y Chile (décadas de 1930-1970)

|           | Año  | Norma             | Descripción   |
|-----------|------|-------------------|---|
| Argentina | 1934 | Ley 12.103        | Dirección de Parques Nacionales. Fomentar el turismo en los parques nacionales  |
|           | 1945 | Decreto 9.504     | Administración General de Parques Nacionales y Turismo. Difundir las atracciones y estimular el turismo                           |
|           | 1956 | Dec. Ley 6.325    | Dirección Nacional de Turismo (Ministerio de Transporte)  |
|           | 1958 | Ley 14.574        | Régimen de la Dirección Nacional de Turismo. Fomento y organización del turismo interior o del exterior                           |
|           | 1958 | Ley 1.054         | Promoción del turismo. Construcción o explotación de hoteles de categoría con características de hotel internacional              |
|           | 1961 | Decreto 9.468     | Reglamenta la Dirección Nacional de Turismo. Fomento y organización del turismo nacional e internacional                          |
|           | 1968 | Ley 17.752        | Beneficios para la construcción de hoteles de turismo internacional   |
|           | 1968 | Ley 17.618        | Facultades de la Secretaría de Difusión y Turismo   |
|           | 1973 | Decreto 339       | Facultades de la Secretaría de Deportes y Turismo (Ministerio de Bienestar Social) Desarrollo del turismo interno e internacional |
| Chile     | 1928 | Ley 4297          | Fomento de la industria hotelera y del turismo  |
|           | 1929 | Ley 4585          | Sección turismo (Ministerio Fomento). Fomento del turismo nacional  |
|           | 1929 | Decreto 2072      | Reglamento para fomento del turismo   |
|           | 1937 | Decreto 263       | Comités locales de turismo. Propender al desarrollo del turismo   |
|           | 1953 | Decreto F-Ley 370 | Centraliza las industrias hoteleras estatales en la CORFO. Centralizar, uniformar y coordinar la actividad hotelera estatal       |
|           | 1955 | Decreto 257       | Comisión de Turismo (Min. De Relaciones Exteriores) Organismo rector, fiscalizador y de fomento del turismo                       |
|           | 1960 | Decreto F-Ley 355 | Dirección de Turismo (Min. Economía). Fijar la política de fomento del turismo  |
|           | 1969 | Ley 17169         | Consejos Regionales de Turismo. Estudiar, programar y realizar la promoción del turismo   |

Fuente: Elaboración propia sobre la base de: <http://www.infoleg.gob.ar>; <https://www.leychile.cl>.

A su vez, la institucionalidad pública del turismo se desplegó a través de diferentes organismos encargados de la administración, promoción y regulación de la actividad turismo, como puede

observarse en la legislación nacional del cuadro anterior, con múltiples cambios en poco tiempo. Allí se observa que las primeras instituciones que asumieron funciones de turismo fueron, en Argentina, la Dirección de Parques Nacionales en la década de 1930, la Administración General de Parques Nacionales y Turismo en la siguiente. En Chile, primero se desarrolló una sección de turismo en el Ministerio de Fomento en el año 1929, luego pasa a la órbita del Ministerio de Relaciones Exteriores en 1937 y en 1942 al Ministerio del interior (Barros, 1987). Además de estos organismos, también las empresas estatales de ferrocarriles tuvieron un papel fundamental en la organización del turismo de cada país, ya que construyeron y administraron hoteles, comercializaron paquetes turísticos y realizaron una intensa promoción de los lugares de turismo (Booth y Lavín, 2013; Schlüter, 2003; Bruno, 2012). La institucionalización del turismo como objeto de política y planificación pública se dio a partir de las décadas de 1950 y 1960, cuando empezó a regir una visión global y mayores esfuerzos en el marco de una planificación centralizada o desarrollo regional (Barros 1987; Capanegra, 2006). Ello tuvo un correlato en la creación de la Dirección Nacional de Turismo en la órbita del Ministerio de Transporte en Argentina en el año 1956 y la Dirección de Turismo en el Ministerio de Economía de Chile en 1960, como se mostró en el Cuadro 5. De todos modos, las funciones de turismo siguieron cambiando a lo largo del tiempo entre diferentes organismos, ministerios, y secretarías, hasta finales del siglo XX, cuando logró una mayor consolidación y estabilidad en la esfera pública, como se verá más adelante.

En Argentina y Chile, la participación del Estado en el desarrollo del turismo se caracterizó por la concreción de una extensa red de ferrocarriles y carreteras para el acceso a los lugares turísticos (Ballent, 2003; Booth, 2010), el desarrollo de una hotelería nacional para facilitar las visitas, tanto de carácter estatal como a través de incentivos y control al sector privado, (Bruno, 2012; González Pizarro, 2017) y la promoción de los lugares turísticos por medio de publicaciones (Booth, 2008; Troncoso y Lois, 2004). De todas formas, las políticas nacionales eran acompañadas por las actuaciones estatales y civiles de nivel subnacional y locales, que también contribuyeron de diversas formas a la estructuración del turismo (González Pizarro, 2017; Bruno, 2012).

En Bolivia, si bien la producción académica sobre la historia del turismo es bastante escasa, es posible reconocer que hubo algunos desarrollos similares a los mencionados para los demás países, aunque no siempre tuvieron la misma intensidad o periodicidad. La legislación turística nacional de este período muestra una orientación análoga en las políticas de fomento de las visitas, construcción de hoteles y creación de organismos estatales para la gestión de la actividad (Decreto Ley, 25/02/1931; Decreto Supremo-DS 16/02/1940; DS 3973/1955; DS 5993/1962). Algunos trabajos dan cuenta de la construcción de hoteles estatales entre las décadas de 1920 y 1930 por parte de las prefecturas subnacionales, luego devenidos Hoteles de la República, pero que fue el sector privado

quien administraba las concesiones y organizaba paquetes turísticos en combinación con el transporte, en el marco de un importante debate entre el sector público y privado por la gestión del turismo (Bridikhina, 2007). De todos modos, las principales acciones se concentraron en el área centro-oeste de Bolivia, en torno a La Paz, Copacabana y las ruinas de Tiwanaku, y no tuvieron un correlato en la Circumpuna. Estos trabajos también señalan que el turismo en Bolivia, hasta finales del siglo XX, estuvo signado por la ausencia de políticas estatales de fomento al sector, la falta de infraestructura y transportes, la debilidad institucional, una deficiente promoción, así como el predominio y control de la actividad por parte de las grandes empresas, que dirigían las instituciones e incidían en la legislación (Morgan, 1964; Rojas, 2002; Bridikhina, 2007). El turismo interno recién cobró mayor relevancia a partir de la década de 1990 y la intervención estatal, recién en el nuevo siglo, como se revisará en el próximo apartado.

#### *4.2.1.2 Creación de paisajes turísticos nacionales*

En Argentina y en Chile, en este contexto de turismo estatal y nacional, se produjo la incorporación de nuevos sitios como destinos y atractivos turísticos. Ello se vinculó con diferentes estrategias desarrolladas en torno a la década de 1930, para la creación y definición de los paisajes representativos de cada nación, donde los viajes de turismo tuvieron un papel central. Zusman (2008) señala que los paisajes, lejos de ser una evidencia, son construcciones resultado de diversas prácticas sociales y discursos que contribuyen a la creación de representaciones y valores y que, a través de una serie de estrategias y dispositivos, resignifican el paisaje a los fines turísticos.

En el caso chileno, Booth (2008) muestra que el turismo contribuyó al descubrimiento, reconocimiento, promoción, visita y representación del territorio a partir de la década de 1920, cuando las políticas de promoción de la actividad turística y el amplio desarrollo de los viajes turísticos de chilenos por el país, instalaron un nuevo repertorio de imágenes típicas que daban cuenta de los componentes físicos e imaginarios del país. De igual forma, Silvestri (1999) revela el modo en que se consolidó una forma de entender y apreciar el territorio argentino hacia finales de la década de 1930, sintetizada en un grupo de imágenes paisajísticas, que se legitimaron como representativas de la nación, y que buscaron articular las formas de la naturaleza con la argentinidad. Los viajes turísticos y las postales formaban parte del conjunto de prácticas y representaciones que, siguiendo a la autora, participaron de la selección de los paisajes patrios, sublimes y naturales, que resumían la imagen del país, y que perduran hasta la actualidad.

La construcción de paisajes bellos para el disfrute de los ciudadanos se constituyó como una forma de apropiación material y simbólica de estos sitios para un uso turístico del territorio nacional, lo cual se expresó en un primer momento a través de la creación de parques y monumentos

nacionales, tanto en Argentina como en Chile (Scarzanella, 2002; Booth, 2008). En muchos casos se buscaba con ello la eficaz ocupación de zonas alejadas de los principales centros poblados, en áreas fronterizas con los Estados vecinos o disputadas con las poblaciones originarias (Ospital, 2005; Booth y Lavín, 2013).

En estos años, el turismo se fundió con numerosas consignas patrióticas que se replicaban en los diferentes medios publicitarios y organismos del Estado, como “conocer la patria es un deber”, en la que se resumían las funciones asignadas al turismo, ligadas a consolidar afectos por el lugar propio, fomentar la armonía y la comprensión entre los ciudadanos, así como promover un nacionalismo fuerte y la unidad nacional (Ospital, 2005). Desde los Estados chileno y argentino, se buscaba orientar a las corrientes turísticas desde la ciudad capital hacia el resto del país, ya que se consideraba al turismo como un dispositivo de civilización, urbanización y modernización, además de integrar a las distintas regiones del país y consolidar una identidad nacional (Ospital, 2005; Capanegra, 2006; Galeno, 2013). Por ejemplo, algunas de las publicaciones turísticas estatales hacia la década de 1950, conjugaban en Argentina, la belleza panorámica, el goce estético, la potencialidad económica para su aprovechamiento, y su carácter nacional o su argentinidad (Troncoso y Lois, 2004). En Chile, las guías turísticas estatales tuvieron una función similar, donde las bellezas naturales constituidas como símbolos nacionales adquirieron valor de atractivo para los turistas chilenos, bajo el eslogan “Conozca Chile” (Booth, 2008).

Si bien se buscaba la integración del territorio nacional a través del turismo, no todas las regiones cumplían las condiciones de paisajes bellos; algunas fueron incluidas mientras que otras eran marginalizadas de las prácticas turísticas (Ospital, 2005). Esta situación fue cambiando a medida que se modificaban los cánones de belleza de lo que se consideró bello en cada momento, se transformaban las miradas turísticas sobre estos lugares, y se facilitaba el acceso para su disfrute. Así, la Araucanía chilena, que hasta finales del siglo XIX era considerada en las representaciones de viajeros como una frontera bélica, no civilizada y aterradora, en las primeras décadas del siglo XX pasó a transformarse en un modelo o ícono nacional (Booth, 2010). Esto se vinculó con el modelo de belleza imperante en Chile y Argentina en ese período, que se asociaba a los paisajes europeos y se buscó referenciar algunos lugares de la Patagonia con Suiza (Navarro y Vejsberg, 2009; Booth, 2011). En esos años, los paisajes considerados bellos pasaron a condensarse en los lagos y montañas de la Araucanía y Norpatagonia en Chile y Argentina, y luego en Iguazú en este último país (Ospital, 2005; Booth, 2010). En cambio, los lugares áridos, desérticos y tierras altas de la Circumpuna eran regiones consideradas pobres en paisajes (Bruno, 2010; Galeno, 2013). La modificación en esta concepción requirió de un conjunto de esfuerzos, estrategias y dispositivos, que otorgaron a estos sitios algunas características específicas, como se examina a continuación.

#### 4.2.2 La construcción de un “norte turístico” para cada nación (1930-1960)

Las formas particulares que asumieron los procesos de valorización turística en la Circumpuna en esta etapa se centrarán en el sector argentino y chileno. Esto se examinará en los próximos tres acápite, a través de: (1) la creación y difusión de un paisaje turístico bello; (2) el desarrollo y mejora de la infraestructura de transporte; (3) la construcción y administración de alojamientos.

##### 4.2.2.1 Los esfuerzos por la creación de un paisaje turístico norteño

Las representaciones que divulgaban los relatos de viajeros hasta las primeras décadas del siglo XX sobre los diferentes sitios de la Circumpuna, daban cuenta de una naturaleza condicionante, destacando la aridez, rudeza y hostilidad, así como la idea de despoblado, falta de vida o desolación, lo que producía espanto, desencanto o desagrado (Benedetti, 2005c; Castro, 2007; Bruna y Larroucau, 2008; Sagredo, 2012). González Pizarro (2013) señala que el ocultamiento del desierto y el altiplano en el norte de Chile en esa etapa se debía a su semejanza con Perú y Bolivia, que no eran considerados como un modelo estético. Las áreas áridas, desérticas y altas eran considerados pobres en paisajes (Bruno, 2010; Galeno, 2013). Los nortes chileno y argentino eran marginalizados de las prácticas turísticas y las guías de viajes señalaban que carecían de puntos de interés o bien omitían su descripción explícitamente debido a que no existía conectividad terrestre o comodidades de alojamiento (Booth, 2010, González Pizarro, 2013; Galeno, 2013).

La transformación de los lugares circumpuneños en paisajes atractivos, o “la formación de un gusto por el norte” (Galeno, 2013), se desarrolló gradualmente en las décadas de 1920 y 1930, y se afianzó recién hacia mediados del siglo XX (González Pizarro, 2013; Bruno, 2010). Las dependencias estatales ligadas a la promoción del turismo en Argentina y Chile buscaron revertir las imágenes negativas, y desarrollaron una importante tarea de promoción de estos lugares en guías y revistas.

En esta etapa emergió lo que podrían considerarse como *nuevos relatos de viajeros*, ahora turísticos. Estos relatos eran elaborados por los colaboradores de las nuevas publicaciones turísticas, personalidades destacadas de cada centro nacional y regional, que realizaban viajes para “descubrir”, retratar y difundir las virtudes de estos sitios. Por ejemplo, en el caso chileno, la empresa de Ferrocarriles del Estado editó dos publicaciones de gran popularidad, la revista *En Viaje* a partir de 1933 y la *Guía del Veraneante*, que comenzaron a describir los paisajes norteños en el año 1942 y 1943 respectivamente (Galeno, 2013). En Argentina, los ferrocarriles del Estado editaron la revista *Riel y Fomento* que en 1930 abrió la sección de turismo y comenzó a incluir por ese entonces a Jujuy y los “paisajes jujeños” (Bruno, 2010). Además, se publicaron diferentes Guías de Viaje, como las que editó el Automóvil Club Argentino (ACA), que incluyeron numerosas descripciones de Jujuy y la Quebrada de Humahuaca desde al menos la década de 1930 (Mancini y

Tommei, 2012). Algunos de los viajes de los colaboradores de estas revistas al norte de Chile y Argentina fueron descritos, respectivamente, por González Pizarro (2013) y Bruno (2010).

Zusman (2008) destaca la importancia del viaje en la producción de paisajes, la cual requiere de un extrañamiento de quien contempla y establece un contraste entre lo familiar y lo desconocido, lo cotidiano y lo exótico, con la mirada como mediación. La autora recupera las palabras de Aliata y Silvestri (2001 en Zusman, 2008) que sostienen que los paisajes son construidos por miradas extranjeras, móviles, rápidas y superficiales, de personas en tránsito. También, indica que su difusión a través de materiales visuales es un primer paso para la puesta en escena de los paisajes y su conversión en atractivos turísticos. En este sentido, los corresponsales de publicaciones turísticas se constituyeron como nuevos viajeros y contribuyeron a definir una mirada turística, externa y urbana, correspondiente a las sociedades de origen de los visitantes que se buscaba atraer, y construyeron nuevas representaciones de los paisajes norteros que buscaron transformar las que habían difundido los anteriores relatos de exploradores y científicos y orientar las visitas turísticas.

Las nuevas miradas y paisajes para la Circumpuna se consolidaron hacia mediados del siglo XX. A partir de la promoción del Noroeste Argentino, la Quebrada de Humahuaca fue considerada el principal elemento de interés de la provincia de Jujuy (Bruno, 2010). La atraktividad de la Quebrada de Humahuaca en este período puede sintetizarse, en función de los aportes de Bruno (2010), Troncoso (2012a) y Mancini y Tommei (2012), en cuatro elementos: (1) Atractivos naturales asociados al clima fresco y seco y los paisajes que se destacaban por el color de las formaciones rocosas, la vegetación típica y la variedad de formas de relieve. (2) Las ruinas materiales de culturas prehispánicas, consideradas vestigios de civilizaciones desaparecidas o en proceso de desaparición, que se concentraban particularmente en Tilcara. (3) La historia del período colonial e independiente, que señalaban como legados a las construcciones coloniales, especialmente las capillas y arquitecturas típicas, y los acontecimientos, hitos o huellas de la historia independentista que promovió, por ejemplo, la construcción del monumento a la Independencia en la localidad de Humahuaca finalizado en 1950. (4) Elementos folklóricos como cantos, danzas, vestimenta y artesanías tanto de tradición criolla como aborigen, como el Carnavalito, hacia la década de 1960. La Puna jujeña, en cambio, aún no aparece como atractiva, y sigue siendo descrita como un área yerma, inhóspita y fría (Troncoso, 2012a).

En el caso chileno, las acciones promocionales buscaron transformar lo que era concebido como una "geografía del desierto" en la noción de "paisaje nortino" (González Pizarro, 2013). Este norte se correspondía a las por entonces provincias de Antofagasta y Tarapacá, que hacia la década de 1950 comenzó a denominarse Norte Grande. Allí se conjugaban en una misma geografía sitios muy diferentes, pudiendo advertir el contraste de la oferta de escenarios e insumos turísticos que se le



asignaban (González Pirzarro, 2013). A partir de las descripciones de Galeno, (2013) y González Pirzarro (2013), es posible establecer una diferenciación entre los atractivos de las zonas costeras, con sitios de sol y playa, alimentos del mar y bebidas típicas, y asiento del folklore nacional, respecto de los atractivos del desierto y el altiplano, que conjugaban: (1) clima favorable para la salud y paisajes naturales que destacaban por las luces, colores, y formas de las llanuras y cerros; (2) vestigios arqueológicos de antiguos pueblos atacameños, asociados al pasado, lo auténtico, la premodernidad, como las de Lasana, San Pedro de Atacama, Aiquina o Turi, que cobraron mayor relevancia a partir de la creación del museo arqueológico de San Pedro de Atacama en la década de 1960; (3) el interés histórico concentrado en la arquitectura de las primitivas iglesias coloniales, como en Chiu-Chiu, San Pedro de Atacama y Toconao.

En la Figura 8 se muestran los elementos que se fueron seleccionando como típicos del norte de Argentina y Chile entre las décadas de 1930 y 1960, en las publicaciones turísticas. Por ejemplo, en la primera imagen se observa la transformación del desierto en un paisaje que empieza a considerarse bello, además del ferrocarril que permite su visita. En la segunda, se muestran los elementos naturales que componen este desierto, una imagen que también sintetizaría los rasgos típicos del norte argentino en períodos recientes. En la tercera, se expresan manifestaciones culturales propias de una región, el norte chileno, pero que forman parte de identidad nacional, como se representa en los colores de la bandera nacional. La cuarta imagen muestra el norte argentino caracterizado por sus construcciones históricas.

Figura 8. Publicaciones turísticas sobre los nortes de Argentina y Chile entre las décadas de 1940 y 1960.



A. Tapa de la revista En Viaje, nº 151, 1946. B. Publicidad de LAN CHILE, Revista En Viaje nº 351, 1963. C. Revista En Viaje, nº131, 1944. D. Mapa *Argentina País de Turismo*, Revista Hogar, 11/1933. Fuentes: Revista En Viaje (1963); Piglia (2011); Galeno (2013).

En esta etapa comenzaron a delinearse algunas relaciones complejas entre lo que se consideraba como patrimonio nacional y el turismo. En Chile, los viajeros de esta época difundían en las publicaciones turísticas los “patrimonios escondidos” que era urgente hacer tomar conciencia y proteger, y contribuyeron a la restauración y protección patrimonial de sitios, como pukaras,

campanarios e iglesias (González Pizarro, 2013). Las guías turísticas de la Argentina de mediados de siglo, también daban cuenta de la importancia de los monumentos históricos y arqueológicos para la identidad nacional y señalaban la ubicación de los monumentos históricos nacionales, los museos, las fiestas tradicionales, con una importante densidad en el noroeste del país (Bruno, 2010). Las guías se constituyeron como portavoces de los organismos estatales de conservación, como la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos creada en 1940, quienes realizaban tareas de difusión del patrimonio a través de las mismas (Ballent, 2003). En el Cuadro 6 Se observan los principales elementos o rasgos culturales que recibieron algún tipo de declaratoria patrimonial en este período. Se plasmó en estos años el inicio de una compleja relación entre patrimonio y turismo, la cual cobró mayor relevancia y nuevos giros hacia la década de 2000, como se verá más adelante.

Cuadro 6. Elementos o rasgos culturales de la Circumpuna con alguna declaratoria patrimonial (1930-1970).

| Sector argentino                      | Sector chileno                         |
|---------------------------------------|--|
| 1941 Capilla de Tumbaya - MHN         | 1951 Campanario de Toconao - MN        |
| 1941 Capilla de Purmamarca - MHN      | 1951 Iglesia San P. de Atacama - MN    |
| 1941 Capilla de Huacalera - MHN       | 1951 Iglesia San Franc. Chiuchiu - MN  |
| 1941 Capilla de Uquía - MHN           | 1951 Iglesia-camp. de Caspana – MN     |
| 1941 Capilla de Humahuaca - MHN       | 1951 Capilla Misiones Peine Viejo – MN |
| 1941 Capilla de Tilcara - MHN         |  |
| 1941 Capilla de Casabindo - MHN       |  |
| 1941 Capilla de Yavi - MHN            |  |
| 1943 Iglesia de Susques - MHN         |  |
| 1954 Carnavalito de la Quebrada - MBR |  |
| 1959 Posta de los Hornillos - MHP     |  |
| 1974 Humahuaca – LHP                  |  |
| 1975 Pueblo de Purmamarca – LHN       |  |
| 1975 Áreas pobl. Humahuaca – LHN      |  |
| 1975 Pueblo de Casabindo – LHN        |  |
| 1975 Pueblo de Yavi – LHN             |  |

Fuente: Elaboración propia sobre la base de: Bruno (2010); Gil García (2004 y 2005); González Pizarro (2013); Mancini y Tommei (2012); Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos de Argentina (s/f); Ley Nacional 2924/2004; Ley Nacional 2931/2004; DS 8.171/1967 ; Ministerio de Culturas de Bolivia (2011); Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (s/f); Educar Chile (s/f). Referencias: Lugar Histórico Nacional (LHN); Lugar Histórico Provincial (LHP); Monumento Histórico (MH); Monumento Histórico Nacional (MHN); Monumento Histórico Provincial (MHP); Monumento Nacional (MN); Música y Baile Regional (MBR).

Estas acciones de construcción de atraktividad, que incorporaron al paisaje natural elementos culturales del pasado, marcaron una diferencia respecto de los demás destinos turísticos de cada país, que se apoyaban en la valorización de elementos naturales o físicos, como los mencionados lagos, montañas y cataratas, además de balnearios o destinos de sol y playa que se popularizaron en esta etapa o los baños termales (Booth, 2002 y 2011; Schlüter, 2003). A diferencia de ellos, la valorización turística de los nortes apeló desde sus inicios a las particularidades de un pasado

histórico-arqueológico como reserva de la historia y la identidad regional y nacional, además de atractivo para la curiosidad turística nacional (Bruno, 2010; González Pizarro, 2013). Se construyó lo que Paasi y Raivo (1998) han señalado como otredad cultural interna, presentada al turismo como diferente, extraña y extraordinaria, pero al mismo tiempo muy familiar, y por sobre todo, muy nacional. Se reconoció este paisaje como exótico y misterioso, donde se podía tener una experiencia auténtica asociado al místico mundo andino (Galeno, 2013). Se mostró una densidad histórica (de diferentes tiempos) en estas regiones, cuya valoración y preservación fue central para el ideal nacionalista del momento (Bruno, 2010). Esta selección de imágenes aptas para el consumo turístico en relación a un ideal nacionalista, implicó también el ocultamiento de otras, como los pueblos indígenas y sus culturas, que aún vivían y viven en estos sitios, así como el pasado conflictivo del proletariado minero (Troncoso, 2012a; González Pizarro, 2013). Estas representaciones serán recuperadas en el capítulo 7, donde se articulan y reconstruyen en diálogo con otras.

La valorización turística de estos nuevos paisajes requirió, además de la construcción de una cierta atractividad, la concreción de una red de transporte y hotelería, lo cual permitía el acceso al disfrute de estos atractivos, pero también una apropiación y mayor control del territorio nacional (Capanegra, 2006; Booth y Lavín, 2013).

#### *4.2.2.2 Políticas estatales para la accesibilidad a los nortes turísticos: infraestructura vial.*

Las mejoras y extensión de la infraestructura de transportes para facilitar el acceso a los diferentes sitios de la Circumpuna también contribuyeron a su valorización turística. El ferrocarril mantuvo un papel destacado en el turismo a lo largo de las primeras décadas del siglo XX, aunque ya no liderado por las grandes compañías extranjeras como lo era hasta entonces, sino por las empresas estatales que pasaron a administrar este medio de transporte, promocionar los lugares turísticos, a partir de la incorporación de boletos con tarifas accesibles para amplios sectores de la población, además de organizar viajes (Ospital, 2005; Booth, 2010; Wallingre, 2007).

En el norte argentino, el ferrocarril que llegaba a Jujuy desde Buenos Aires y que recorría longitudinalmente la Quebrada de Humahuaca desde principios del siglo XX, tuvo un rol central en la promoción del turismo. La Administración de los Ferrocarriles del Estado organizó, desde 1923, una serie de excursiones al norte, que promocionó como *Viajes de turismo al norte argentino*, y difundió numerosas publicaciones sobre los atractivos de Jujuy, frecuentemente estructuradas en función de las estaciones del ferrocarril (Bruno, 2010). El ferrocarril contaba con numerosas estaciones en los diferentes poblados de la Quebrada donde se concentraban la gran mayoría de los atractivos consolidados por ese entonces. En Chile, el tren longitudinal o Longino que vinculó el centro con el

norte, comenzó la explotación del tramo hasta Iquique en el año 1930 (González Pizarro, 2013). De todos modos, el tren tenía una estación próxima a la ciudad de Antofagasta, con una posible combinación hasta Calama, por lo que el acceso a los atractivos del desierto y altiplano requería de otras formas de movilidad.

Paralelamente, a partir de la década de 1920 se extendió gradualmente el uso de automóviles en estos países, y los organismos de vialidad nacional, junto con las asociaciones y clubes automovilísticos, tuvieron un papel central en la promoción del automóvil como medio de transporte ideal para viajeros y veraneantes, además de impulsar la extensión de los caminos y la difusión de los lugares de destino turístico a través de sus publicaciones (Ballent, 2003; Booth, 2010).

En Argentina, en la década de 1930 se diseñó una política estatal para el desarrollo de una red nacional de carreteras, el marco de una gestión técnica centralizada que tenía como meta la integración del territorio nacional, y la construcción de caminos en función de la producción económica, y como una forma de modernización (Ballent, 2003; Piglia, 2012). También, se delineó por estos años una oposición simbólica entre el automóvil y el ferrocarril ya que, según señalaban las asociaciones de automovilistas, el tren evitaba todo contacto con la naturaleza y establecía una mirada unívoca, en cambio el auto permitía un contacto con lo agreste y una mayor flexibilidad, ya que el par automóvil- camino permitía acceder a nuevos lugares (Booth, 2010; Ballent, 2003).

En el caso de Chile, la red de carreteras también cobra un mayor impulso en la década de 1930, a partir de la Ley de Caminos y la introducción de vehículos motorizados, y el Estado intervino en la construcción de nuevas rutas y mejora de las existentes, principalmente orientados hacia los requerimientos productivos, también como parte de un plan de modernización (González Pizarro, 2006).

Alrededor de la década de 1930, se iniciaron los proyectos de ampliación y mejora de caminos en los dos nortes. En Argentina, el ACA promovió la realización de un relevamiento topográfico de 5.000 km de caminos en la región, impulsaba el norte como uno de los lugares donde el turismo podía tener mejores resultados, e impulsó la realización de excursiones colectivas al norte en el año 1937 (Ballent, 2003). En la década de 1940, se facilitó el recorrido por la Quebrada de Humahuaca en automóviles a partir del trazado de la ruta 9 en el mismo sentido longitudinal y la instalación de estaciones de servicio a partir del año 1941 (Ballent, 2003; Troncoso, 2008a). El ACA señalaba que el turismo al norte debía ser invernal, individual y en automóvil (Ballent, 2003).

En el norte de Chile, la producción minera se constituyó como la principal actividad en la estructuración de los caminos, que se ampliaron y mejoraron a partir de mediados de la década de 1930 en toda el área minera, aunque no así en el área de San Pedro de Atacama, que permanecían

en mal estado (González Pizarro, 2006). Recién hacia la década de 1960 se pavimentó la ruta longitudinal 5 o Panamericana y se mejoraron los caminos transversales hacia la cordillera, favorecieron la circulación carretera por la zona (González Pizarro, 2013).

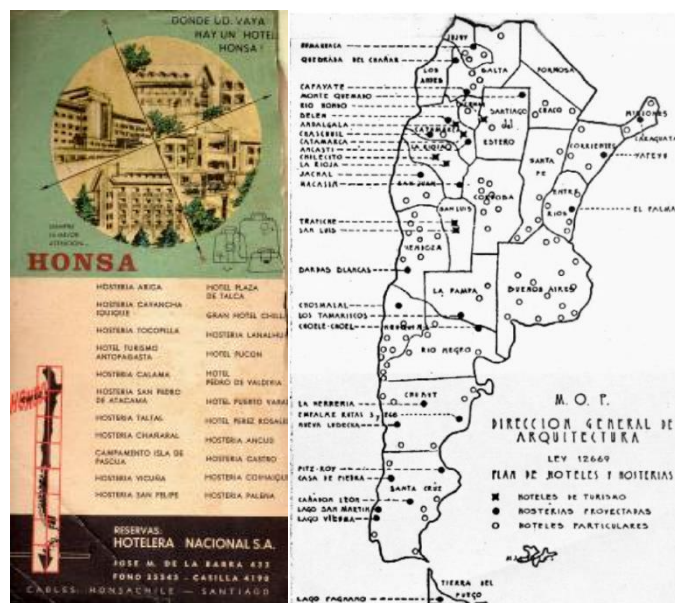
En esta etapa también se habilitaron también las primeras conexiones aéreas en la Circumpuna. El aeródromo El Loa en Calama (Antofagasta) se construyó en el año 1950 y el aeropuerto internacional El Cadillal en la ciudad de Perico, próximo a la capital jujeña, fue creado en el año 1967 y ampliado una década después (Ministerio de Obras públicas de Chile, s/f; El Tribuno, 18/04/2014). Abrieron nuevas vías de acceso al disfrute del norte a través de la incipiente aviación, como se observa más arriba en la publicidad de Lan Chile de 1963 (Figura 8), aunque los vuelos turísticos recién cobraron un mayor impulso en las décadas siguientes.

#### *4.2.2.3 Los Hoteles de Turismo como política nacional*

Otra de las preocupaciones de los Estados de Argentina y de Chile a partir de la década de 1930 fue la construcción de hoteles en los lugares turísticos postergados, que no recibían importantes caudales de visitantes, por lo que la hotelería privada no tenía un importante desarrollo, como sí ocurría en los centros más frecuentados (Bruno, 2012; Galeno, 2012). En ambos nortes la escasez de comodidades era considerada por ambos Estados como un problema a resolver. La creación de la figura del Hotel de Turismo, en general de amplias dimensiones y con características arquitectónicas particulares (Bruno, 2012; Galeno, 2013), puede pensarse como una estrategia para marcar la diferencia con otros alojamientos que existían hasta ese entonces, que tenían la finalidad de alojar a viajeros, pero que no se inscribían en las prácticas turísticas que comenzaban a emerger por esas décadas en estos países.

Asimismo, como se observa en la Figura 9, la construcción de los nuevos hoteles era pensada como parte de una política pública de integración del territorio nacional, elaborando planes que incluían construcciones en diferentes sitios del país, pensados como piezas claves capaces de activar el desarrollo de regiones postergadas (Booth y Lavín, 2013; Bruno, 2012). En Chile, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado fue la principal encargada de la construcción de hoteles en la década de 1930, actividad que pasó luego a manos de diferentes organismos públicos hoteleros, hasta centralizarse en la década de 1950 en la Hotelera Nacional S.A. (HONSA), de la Corporación de Fomento para la Producción (CORFO) (Galeno, 2013; González Pizarro, 2017). En Argentina, la construcción de hoteles estatales estuvo a cargo de la Dirección de Parques Nacionales en la década de 1930, la Dirección General de Arquitectura del Ministerio de Obras en la década siguiente (Bruno, 2012).

Figura 9. Hoteles estatales de turismo construidos o planificados en diferentes regiones de Argentina y Chile.



A. Promoción de HONSA sobre los hoteles estatales de Chile en 1968. B. Plan de construcción de Hoteles y Hosterías de Turismo publicado en la Revista Automovilismo del ACA, 1942. Fuentes: Empresa de Ferrocarriles del Estado, (1968); Bruno (2010).

En los nortes de Argentina y de Chile, la incipiente hotelería privada fue acompañada por la iniciativa estatal que, si bien se comenzó a planificar en la década de 1940, su concreción fue más bien tardía, hacia la década de 1960. En el caso chileno, los organismos estatales realizaron un plan de hoteles y “hospederías en la década de 1940 y estudiaron las posibilidades turísticas del norte, definiendo la construcción de los primeros hoteles en las ciudades costeras más importantes, como Iquique y Antofagasta (Galeno, 2013; González Pizarro, 2017). En esta última, el hotel se concretó en la década de 1950 y para los primeros años de 1960 ya se encontraban construidos otros hoteles en la por entonces provincia de Antofagasta, dos de ellos en las ciudades costeras de Mejillones y Taltal, además de una hostería en la ciudad minera de Calama (Galeno, 2013). Las hosterías, de dimensiones más pequeñas se situaban en poblados del interior, siendo en muchos casos pioneras en ofrecer hospedajes, como la Hostería San Pedro de Atacama que se construyó en la década de 1960 (Galeno, 2013).

En el caso argentino, en la década de 1940, se elaboró un plan de construcción de hoteles y hosterías, muchas de las cuales se situaban en el norte del país en áreas servidas por el ferrocarril y que fue incorporando gradualmente nuevos sitios, como la provincia de Jujuy, a partir del reclamo de los gobiernos subnacionales (Ballent, 2003; Bruno, 2012). Si bien en la década de 1940 se planificó la construcción de algunos hoteles en la provincia de Jujuy, estos recién se concretaron en

las décadas de 1960 y 1970, en Tilcara y Humahuaca respectivamente (Troncoso, 2008a; Bruno, 2010).

En suma, la importancia que cobró el turismo para los Estados y ciudadanos entre las décadas de 1930 y 1960, promovió una incipiente valorización de ciertos lugares y rasgos de la Circumpuna que revirtió las anteriores miradas negativas sobre estas latitudes en términos paisajísticos y se facilitó el acceso material para su disfrute y contemplación para los ciudadanos de cada nación. Ello formó parte de las estrategias estatales por la integración del territorio nacional y la construcción de una identidad nacional, y por lo tanto la valorización turística formó parte de esta primera etapa de fronterización en la Circumpuna, y caracterizada por una creciente presencia estatal como una nueva forma de apropiación de estos sitios.

Si bien en esta etapa se consolidó una imagen turística de ambos nortes, hacia la década de 1960 el turismo aún era incipiente en los diferentes sitios de la Circumpuna. En el caso chileno, por ejemplo, en la década de 1960 el turismo en las provincias del norte era comparativamente inferior a otros destinos del sur, y los atractivos que promocionaban las publicaciones turísticas en el norte comprendían una pequeña porción del total del país (Booth, 2008). En las décadas siguientes se diseñaron nuevas estrategias para su fomento, como se analiza a continuación.

#### **4.2.3 Planificación centralizada y desarrollo regional del turismo (1960-1980)**

Entre las décadas de 1960 y 1970 imperaban las concepciones desarrollistas y tecnocráticas para la modernización en los países del sur sudamericano, y los gobiernos nacionales se volcaron a la planificación económica y el desarrollo regional (Boisier, 2004; Capanegra, 2006). En este marco los gobiernos adoptaron la doctrina del turismo como motor del desarrollo y éste devino un instrumento privilegiado de la planificación estatal, en un contexto del auge del turismo masivo (Almirón et al., 2008; Icaza, 2013). Ello se evidenció a través de la creación de organismos oficiales de turismo, la sanción de legislaciones específicas y la elaboración de numerosos estudios, diagnósticos y planes de desarrollo turístico, así la creación de entes regionales para la planificación del desarrollo turístico (Wallingre, 2007; SERNATUR, s/f). En Argentina y en Chile, los ideales desarrollistas de esta etapa se combinaron con la preocupación por la falta de homogeneidad en el uso turístico del territorio y la intención de fomentar esta actividad en nuevos lugares, como se revisa a continuación.

En Argentina, entre las décadas de 1960 y 1980 se establecieron diferentes regionalizaciones para el desarrollo turístico como unión de provincias (Wallingre, 2007). En el año 1980, el organismo oficial

de turismo señalaba que las zonas de mayor aprovechamiento turístico coincidían con las de mayor desarrollo económico, esto es, en la zona central o pampeana, muy frecuentadas por el turismo interno (Schlüter, 2003). En esta etapa se sostenía que la falta de homogeneidad en el uso turístico del territorio restaba eficacia a la capacidad redistributiva de los ingresos del sector, y se buscaba disminuir las desigualdades territoriales y mejorar aspectos socioculturales (Almirón et al., 2008). Hacia 1984 se consolidó el mapa regional turístico, que se mantiene aún vigente con pocos cambios, definiendo entre estas a la región norte o noroeste, a la cual pertenecía Jujuy (Wallingre, 2007). Paralelamente, las políticas de frontera durante la última dictadura militar buscaban promover el desarrollo de regiones adyacentes a los países limítrofes para reafirmar el ejercicio de la soberanía y asegurar la integridad territorial, y se señalaba la posibilidad de aprovechar los recursos turísticos existentes, desarrollando la infraestructura correspondiente y promoviendo el turismo hacia esas regiones (Decreto 2336/1978).

En este marco, durante las décadas de 1960 y 1970, el estado provincial de Jujuy comenzó a pensar el turismo en la Quebrada de Humahuaca como una polo de desarrollo, apoyado fuertemente en la creación de infraestructura (Troncoso, 2008a). De todas formas, las mejoras viales que se promovieron durante la última dictadura militar, para un mayor control de los espacios de frontera y una mayor integración territorial, como se examinó anteriormente, tuvieron algunas consecuencias para el turismo. La pavimentación de la RN 9 entre Jujuy y Humahuaca en la década de 1970, favoreció un desplazamiento más ágil a través de la Quebrada, permitiendo su visita en el día desde los centros de organización de los tours, San Miguel de Tucumán, Salta y San Salvador de Jujuy, por lo que el crecimiento hotelero se estancó ya que los turistas prescindían del alojamiento en la Quebrada (Troncoso, 2012a). Hacia el año 1986, Jujuy se encontraba entre las provincias con un nivel medio de arribo de visitantes, por debajo de las más dinámicas que eran Mendoza, Neuquén, Río Negro y Misiones (Wallingre, 2007).

En Chile, en la década de 1960, la valorización turística del norte se dio en un contexto de preocupación por el desarrollo regional (González Pizarro, 2013). En la década siguiente aparecieron los primeros planes nacionales de desarrollo turístico (Barros, 1987). En ellos, la Oficina de Planificación Nacional proponía la descentralización y diversificación de la actividad turística a base de la incorporación y habilitación de nuevos centros turísticos (ODEPLAN, 1975). El turismo era concebido como una actividad de potencial desarrollo para el norte chileno, tanto en ciudades y zonas costeras como en las áreas interiores de las salitreras, los pueblos de oasis, quebradas y la precordillera, y señalaban la necesidad de ampliar y mejorar la actual infraestructura (ODEPLAN, 1971). En 1969 se crearon los Consejos Regionales de Turismo y partir de 1977 comenzaron a elaborarse planes regionales de desarrollo turístico (Barros, 1987).



Paralelamente, la idea del turismo como solución a los problemas de despoblamiento y soberanía nacional en los lugares considerados como fronteras interiores, como el norte de Chile, siguió presente en los círculos militares hasta tiempos recientes (Ejército de Chile, 1994). De todos modos, las acciones del Estado chileno para el fomento del turismo aún se concentraban en esta etapa en la región norpatagónica, mientras que para el norte, se hacía mayor hincapié en el área costera, especialmente en Arica e Iquique, y no hubo mayores cambios para el área interior de la precordillera y el altiplano, la cual mantenía importantes dificultades de acceso (SERNATUR, 2009; ODEPLAN, 1971; González Pizarro, 2017).

En suma, en este último período la valorización turística de los sectores de la Circumpuna, particularmente la Quebrada de Humahuaca en Argentina y el área de oasis, precordillera y altiplano en Chile, se consolidaron como atractivos para los ciudadanos de cada país, que vale la pena ver, con algunas dificultades en el caso chileno y con mayor accesibilidad en el caso argentino, pero sin detenerse allí mucho tiempo.

#### **4.2.4 Destinos, centros y atractivos en un “viaje al norte”.**

Las acciones desarrolladas por los Estados nacionales de Chile y Argentina, entre las décadas de 1930 y 1980, contribuyeron a dar forma a un turismo nacional. En éste, se comenzó a delinear la idea de un “viaje al norte”, imaginado y planificado desde un “centro”, correspondiente a las principales ciudades de las zonas con mayor desarrollo económico de cada país.

La consolidación de ambos nortes como destinos turísticos se produjo hacia mediados del siglo XX, como una opción de turismo invernal en base a sus beneficios climáticos (Troncoso, 2012a; González Pizarro, 2013). Su consolidación se apoyó en un amplio reconocimiento de estos paisajes como atractivos por sus formas y colores, y también por sus elementos culturales de un pasado histórico-arqueológico que formaban parte de una identidad nacional. Pero principalmente, su visita turística se facilitó por las mejoras en las formas de circulación y la ampliación de las posibilidades de estadía.

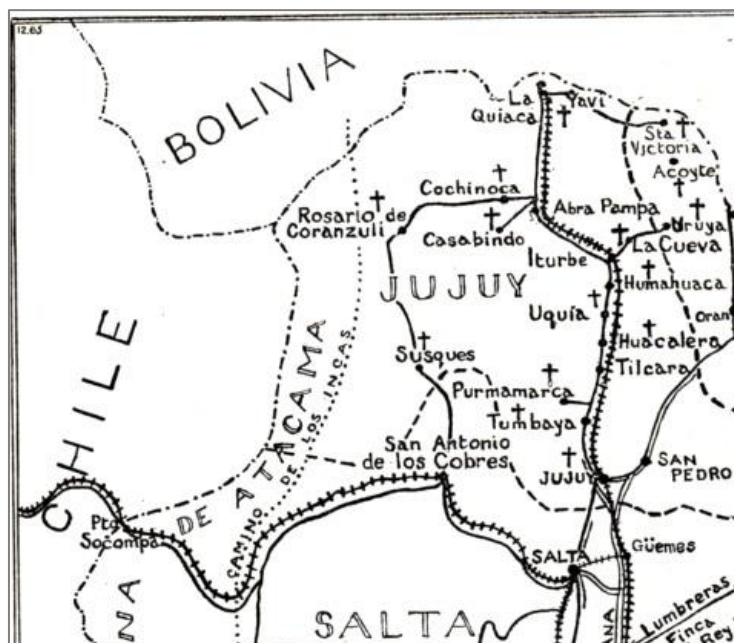
La construcción de atraktividad junto con las posibilidades materiales, estructuraron en gran medida las formas de visita y la conformación de algunos atractivos y centros de servicios. Así, en el norte chileno, los centros que funcionaron como apoyo del transporte y la hotelería se condensaron en las áreas costeras, donde se concentraba la red hotelera y los puntos de conectividad aérea, marítima y caminera, además de atractivos de sol y playa, como en Antofagasta. También en algunas ciudades del interior con mayores servicios y población, como Calama. En cambio, San Pedro de Atacama, a se situaba lejos de estos centros de servicios (entre 100 y 300 km), y los caminos no siempre eran buenos (Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1968; González Pizarro, 2017). Hasta 1980, los estudios



En el norte argentino, las posibilidades de alojamiento eran amplias en San Salvador de Jujuy, y algo más limitadas en los pueblos de la Quebrada de Humahuaca, principalmente en Tilcara y Humahuaca, aunque los hoteles estatales ampliaron la capacidad de alojamiento hacia la década de 1960 y 1970 (ACA, 1954; Troncoso, 2008a). Estos centros también articulaban diversos modos de transporte y las distancias eran menores que en el caso chileno, de alrededor de 70 km entre la capital y Tilcara. Asimismo, la Quebrada se fue consolidando como el principal atractivo de la provincia, ya que condensaba los diferentes rasgos destacados por la mirada turística, como sus paisajes y ruinas del pasado. Los “pueblos indios” de Tumbaya, Purmamarca y Maimará se mencionaban como simples caseríos típicos del altiplano (Bruno, 2010).

La Quebrada concentraba las posibilidades de circulación y los atractivos en un recorrido lineal, que llegaba frecuentemente hasta Humahuaca, y que se consolidó como la principal forma de recorrer el área (Mancini y Tommei, 2012). De todos modos, las mejoras viales hacia el fin de este período, consolidaron a la Quebrada como una excursión por el día, sin necesidad de pernoctar allí. En la Figura 11 se muestra el mapa de una guía turística internacional publicada en 1969, en la que se señala la ubicación de diferentes iglesias andinas, uno de los atractivos destacados en esta etapa, principalmente en la Quebrada y secundariamente en la Puna. También se incluye el ferrocarril trazado a lo largo de la primera, y las localidades de referencia que acompañan el trayecto.

Figura 11. Ubicación de algunos atractivos, centros e infraestructura de transporte en la Quebrada de Humahuaca, 1969.



Fuente: The South American Handbook (1969).

#### **4.2.5 Los nortes en el mapa turístico nacional**

Alrededor de mediados del siglo XX, se fue consolidando la imagen de un norte turístico en Argentina y Chile, a través de la creación de un paisaje bello, cultural y nacional, las facilidades para materializar las visitas y las políticas de desarrollo que buscaron impulsar las prácticas turísticas.

La incorporación de los nortes a las formas de ocio formó parte de una estrategia por construir los mapas turísticos nacionales, orientados hacia los ciudadanos de cada país. Como expresa Ballent (2003) las políticas estatales de turismo en Argentina desde la década de 1930, proyectaban un mapa de regiones, con particularidades y valores regionales diversos, como un país integrado, pero no homogéneo. Del mismo modo, Troncoso y Lois (2004) dan cuenta de las estrategias discursivas del Estado a mediados del siglo XX para construir una Argentina turística a través de publicaciones, que se caracterizaban por mostrar las singularidades de cada una de las provincias argentinas, un equilibrio regional en la presentación de los atractivos y la armonía del país. Hacia la década de 1980 se consolidó un mapa de las regiones turísticas de cada país con fines de planificación y promoción (Wallingre, 2007).

Las guías turísticas de este período, tanto en Argentina como en Chile, buscaron representar todos los rincones del país, combinando las clásicas descripciones geográficas con información práctica, organizando frecuentemente la información por regiones y provincias, e incorporando allí descripciones de numerosas localidades, desde los más pequeños hasta los más grandes (ACA, 1954 y 1964; Empresa de Ferrocarriles del Estado, 1968; Galeno, 2013). Estas formas de presentación de los mapas y las estrategias en su diseño perduraron en el tiempo y se replican en la actualidad, aunque con algunos matices, como se examinará más adelante.

### **4.3 Fronterización y globalización: La construcción deliberada de destinos turísticos nacionales para el mundo**

#### **4.3.1 Contextos nacionales**

La década de 1970 marcó una inflexión para el turismo a nivel nacional, tanto en Chile como en Argentina. A partir de las dictaduras militares de aquella década, se cerró la etapa de mayor presencia estatal en el turismo y se inauguró una etapa neoliberal, marcada por el auge de la empresa privada y el rol subsidiario del Estado. Ello implicó la privatización de los hoteles y ferrocarriles en la década de 1970 en Chile, mientras que en Argentina, condujo a la provincialización y luego municipalización de los hoteles hacia la década de 1980 y la privatización de

los trenes en la década de 1990 (Ley Provincial de Jujuy 4170/1985; González Pizarro, 2017; Wallingre, 2007).

La nueva etapa, que comenzó a delinearse en la década de 1970, se consolidó en las décadas siguientes, tanto para Argentina y Chile, como para Bolivia. A continuación se exponen las características generales de los procesos de valorización turística de esta etapa en Argentina, Bolivia y Chile, y luego se detallarán las particularidades para la Circumpuna.

La valorización turística en el contexto nacional, se examinará a través de tres ejes: (1) la consolidación del turismo como política pública y como motor del desarrollo vinculado al ingreso de divisas, (2) el retroceso del Estado nacional como actor principal en la estructuración del turismo y la creciente participación de los actores privados, así como los estados subnacionales y locales, (3) la creciente globalización de los procesos de valorización turística.

#### *4.3.1.1 Consolidación del turismo como política pública para el desarrollo*

En este período, el turismo se consolidó en Argentina Bolivia y Chile como política de Estado, y pasó a considerarse como actividad socioeconómica prioritaria, estratégica y esencial para el desarrollo de cada país (Lara, 2008; Icaza, Núñez y Vanevic, 2012; Viceministerio de Turismo, 2012; SERNATUR, 2014).

Como se observa en el Cuadro 7, las políticas estatales de turismo se plasmaron en una multiplicidad de leyes específicas sobre la materia. En Chile, este proceso comenzó ya a mediados de la década de 1970, mientras que en Argentina y Bolivia lo hizo en la década de 1990. En esta legislación se observa que el turismo adquirió una mayor jerarquía institucional, creándose secretarías, ministerios, institutos o servicios nacionales específicos.

En esta etapa, los tres países declararon al turismo como actividad de interés nacional por su contribución al desarrollo social y económico. A partir de ello, buscaron definir una política nacional de turismo. Por ejemplo, en Chile creó el Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR) en 1975, cuya función era proponer la política nacional de turismo y en el año 2005, la normativa que aprueba la Política Nacional de Turismo, define a la actividad como de prioridad nacional (Decreto-Ley 1224/1975; Decreto 93/2005). En Argentina, en el año 1999 se declaró de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica y en el año 2004 publica la Ley Nacional de Turismo donde establece al turismo como prioritario entre las políticas de Estado y actividad estratégica y esencial para el desarrollo del país (Ley 25.198/1999; Ley 25997/2004). En Bolivia, el Reglamento General de Turismo del año 1997 estableció que la Secretaría Nacional de Turismo es el organismo oficial

encargado de ejecutar la política de desarrollo y fomento del turismo y definía al turismo como actividad fundamental para el desarrollo integral del país (DS 24583/1997). Este país incluso introdujo al turismo en la Constitución política del Estado del año 2009, diferenciándose de sus vecinos.

Cuadro 7. Legislación nacional sobre turismo en Argentina, Bolivia y Chile (décadas de 1970-2010)

|           | Décadas 1980-1990   | Décadas 2000-2010  |
|-----------|---|--|
| Ejes      | Comercio, exportación, oferta- demanda, inversión, capitales, estudios de mercado | Política pública, desarrollo, turismo receptivo, estados subnacionales |
| Argentina | 1984 Decreto 283 - Subsecretaría de Turismo – Sec. Comercio (Min. Economía)       | 2001 Decreto 1.366 - Crea Ministerio de Turismo, Cultura y Deporte     |
|           | 1990 Decreto 479 - Funciones de turismo Subsecretaría Industria (Min. Economía)   | 2001 1.612 - Funciones de la Secretaría de turismo                     |
|           | 1990 Decreto 755 - Entre Nacional Argentino de Turismo                            | 2004 Decreto 1.635 - Estructura de la Secretaría de turismo            |
|           | 1991 Decreto 1185 - Secretaría de Turismo de la Nación (Poder Ej. Nacional)       | 2004 Ley 25.997 - Ley Nacional de Turismo                              |
|           | 1996 Decreto 1.407 - Estructura de la Secretaría de Turismo                       | 2006 Decreto 1.297 - Reglamento de la ley de turismo                   |
|           | 1999 Ley 25.198 - Interés nacional al turismo como actividad socioeconómica       | 2010 Decreto 919 - Ministerio de Turismo                               |
| Bolivia   | 1989 Decreto S. 22268 - Instituto Nacional de Promoción del Turismo               | 2003 Ley 2545 - Ecoturismo y parques nacionales                        |
|           | 1993 Decreto S. 23405 - Instituto para la Promoción Boliviana del Turismo         | 2009 Decreto S. 29894 - Viceministerio de la Industria del Turismo     |
|           | 1993 Decreto S. 23660 - Secretaría Nacional de Turismo                            | 2012 Ley 292 - Ley General Turismo Bolivia te espera                   |
|           | 1997 Decreto S. 24583 - Reglamento General de Turismo                             | 2014 Decreto S. 2005 - Empresa estatal Boliviana de Turismo            |
|           | 2000 Ley 2074 - Promoción y Desarrollo de la actividad turística en Bolivia       | 2016 Ley 867 - Fondo de fomento, promoción y facilitación del turismo  |
| Chile     | 1975 Decreto-ley 1224 - Crea el Servicio nacional de turismo                      | 2005 Decreto 93 - Política nacional de turismo "Chile, país turístico" |
|           | 1978 Decreto 515 - Reglamento Servicio Nacional de Turismo                        | 2010 Ley 20423 - Sistema institucional turismo                         |
|           | 1987 Decreto 14 - Crea consejo de desarrollo del turismo                          |  |

Fuente: Elaboración propia sobre la base de: <http://www.infoleg.gob.ar>; <https://www.leychile.cl>; <http://www.silep.gob.bo>.

Además de la normativa, en este período se multiplicaron los planes de desarrollo turístico, donde se definen las políticas y estrategias nacionales de turismo, como se observa en el Cuadro 8. Allí se muestran los múltiples esfuerzos por fomentar la valorización turística de cada país, la creación de una imagen nacional turística, la definición de productos turísticos específicos, el estudio de los perfiles de los potenciales visitantes, las estrategias de conservación y patrimonialización y la definición de zonas prioritarias para el turismo. La elaboración de estos planes fue liderada tanto por los Estados nacionales, como por organismos internacionales que comenzaron a tener cada vez

mayor peso en la valorización turística de estos países, principalmente el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Cuadro 8. Planes y estrategias de turismo a nivel nacional 1980-2018

|           | Décadas de 1980-1990   | Década de 2000   | Década de 2010   |
|-----------|--|--|--|
| Argentina | <p>Bases para un Plan Federal de Turismo 1980 (Subsecretaría de turismo de la Nación)</p> <p>Estudio de mercado turístico 1988 (SECTUR)</p> <p>Turismo, motor de una Argentina en crecimiento 1991 (SECTUR)</p> <p>Estudio de perfil del turista europeo 1991 (IPK- SECTUR)</p> <p>Argentina Tourism Marketing Plan North America 1992-1993 (SECTUR)</p> <p>Argentina, el país de los seis continentes 1992 (SECTUR)</p> <p>Recuperación de sitios históricos 1998 (BID)</p> | <p>Programa Argentino de Turismo Rural 2000 (SAGPyA-SECTUR)</p> <p>Plan Federal Estratégico de turismo sustentable 2016. 2005. (SECTUR)</p> <p>Programa de Mejora de la Competitividad del Sector Turismo 2005 (BID)</p> <p>Programa de mejora de la competitividad del sector turismo en áreas piloto 2008 (BID-SECTUR)</p> <p>Apoyo para una ruta de turismo indígena Argentina 2008 (BID)</p> <p>Programa de mejora de la competitividad del sector turismo áreas piloto 2008 (BID)</p> | <p>Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos 2011 (BID)</p> <p>Plan de Acciones Nacionales de Promoción Turística 2012 (MINTUR)</p> <p>Plan integral de gestión 2016 (MINTUR)</p>  |
| Bolivia   | <p>Plan Estratégico de Turismo 1993-2003</p> <p>Apoyo al sector turismo 1995 (BID)</p> <p>Apoyo ambiental y étnico al programa turístico 1995 (BID)</p> <p>Programa de Cooperación al Desarrollo del Turismo en Bolivia 1995 (BID)</p> <p>Programa de turismo interno 1996 (BID)</p> <p>Primera estrategia de desarrollo turístico 1997 (SENATUR)</p> <p>Certificación y acreditación: ecoturismo 1999 (BID)</p>   | <p>Desarrollo turístico 2001 (BID)</p> <p>Estrategia Nacional de turismo 2001-2005</p> <p>Política nacional para el desarrollo turístico 2002-2007 (Viceministerio de Turismo)</p> <p>Apoyo al Desarrollo Turístico Sostenible 2004 (BID)</p> <p>Plan nacional de desarrollo 2006-2010 - sector turismo (Gobierno de Bolivia)</p> <p>Programa nacional de turismo comunitario 2009 (BID)</p>   | <p>Plan estratégico para el desarrollo turismo áreas protegidas 2010 (SERNAP)</p> <p>Plan nacional de turismo 2012-2016 (Viceministerio de Turismo)</p> <p>Programa de gobierno 2015-2020 - sector turismo (Gov. Bolivia)</p> <p>Plan nacional de turismo 2015-2020 (Viceministerio de Turismo)</p> <p>Plan de desarrollo económico y social 2016-2020.Complejo turístico (Gobierno de Bolivia)</p> <p>Programa nacional de gestión turística 2018 (BID)</p> |
| Chile     | <p>Estrategia nacional de desarrollo regional 1975-1990. Política sectorial de turismo (ODEPLAN)</p>   | <p>Chile país turístico. Agenda de trabajo 2002-2005 (SERNATUR)</p> <p>Plan de Acción de Turismo 2006-2010 (SERNATUR)</p> <p>Programa de fomento al turismo 2007 (BID)</p>   | <p>Áreas Turísticas Prioritarias de Chile 2011 (SERNATUR)</p> <p>Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020 (Gov. de Chile)</p> <p>Plan de Acción de Turismo Sustentable en Áreas Protegidas del Estado 2014-2018 (SERNATUR)</p> <p>Focalización Territorial Turística 2015 (SERNATUR)</p> <p>Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable 2015-2018 (Subsec. de Turismo)</p>   |

Fuente: Elaboración propia en base a los documentos de los planes mencionados en el cuadro, además de Issa (1996); Schlüter (2003); Cárdenas (2004); Wallingre (2007).

En este contexto, las políticas nacionales de turismo se constituyeron en estos países como estratégicas para lograr el desarrollo económico, social y equilibrado en todo el territorio. En el caso de Bolivia, la planificación turística de 2012 señalaba que “la actividad turística impulsará la distribución y redistribución de beneficios, la igualdad de oportunidades” (Viceministerio de Turismo 2012-2016:31). En Chile, por su parte, la política nacional de turismo de 2005 establecía “que el turismo ha llegado a ser una actividad importante en el desarrollo del país, tanto por el aumento de empleo, directo o indirecto que genera, como por los recursos económicos que aporta a la economía nacional (...) ofrece la oportunidad para generar favorables efectos multiplicadores y encadenamientos productivos” (Decreto 93/2005). En el caso de Argentina, el Plan Federal Estratégico de Turismo del año 2004 entendía al turismo como factor para compensar las “asimetrías regionales” en un territorio que presenta regiones con mayor desarrollo frente a otras postergadas (Secretaría de Turismo de la Nación, 2005) y la normativa del año 2010 indicaba “la trascendencia que el turismo representa como sector de desarrollo alternativo de la actividad económica permitiendo la generación de empleo, de divisas y la reconversión de las economías regionales, y contribuyendo así al desarrollo de la economía nacional y de la población en su conjunto, configurando un instrumento de bienestar individual y colectivo” (Decreto 919/2010).

De este modo, en los tres países de la Circumpuna, el turismo se consolidó como política de Estado y pasó a ser una actividad fundamental para promover el desarrollo económico y la distribución equilibrada de la riqueza en cada país.

#### *4.3.1.2 Relevancia de los agentes privados y subnacionales en la estructuración del turismo*

La segunda característica del turismo en esta etapa se refiere al cambio en los agentes relevantes en la estructuración del turismo. A pesar de consolidarse como política pública, el Estado nacional se constituyó como un regulador y promotor de la actividad, sin intervenir en la prestación de los servicios como ocurría décadas atrás. La función de los Estados se redefinió y pasaron a ser los encargados de crear las condiciones para el despliegue de la actividad privada (Icaza, 2013), a través de infraestructura, obras públicas y acciones promocionales para asegurar los flujos turísticos. En este período el sector privada adquirió centralidad y se multiplicaron las empresas de diversos tamaños ligadas al turismo, de capitales nacionales, así como cadenas internacionales (Wallingre, 2007).

En el análisis de la legislación señalada anteriormente en el Cuadro 7, se revela la introducción de nuevos conceptos y lineamientos que dan cuenta de un cambio en la concepción del turismo, en el marco del neoliberalismo y la globalización de las economías. El turismo pasó a considerarse como



una actividad comercial y de exportación, en el que se promovía la realización de estudios de mercado, la creación de productos turísticos, la coordinación entre la oferta y la demanda. También, se hizo énfasis en las inversiones y la atracción de capitales, y en la coordinación público-privada. El Estado mantuvo la intervención sólo para el denominado turismo social, que había sido desarrollado en el período anterior, pero ahora es reservado sólo para grupos considerados vulnerables o específicos, como la tercera edad. De todos modos, Bolivia se diferenció de los otros países a partir de los cambios introducidos por el nuevo gobierno a partir del año 2009, y el Estado nacional comenzó a tener una importante actuación, incluso a través de empresas estatales de turismo que desarrollan actividad de comercialización de pasajes y paquetes turísticos (Ley 292/2012; DS 2005/2014).

Asimismo, en el contexto de la descentralización política, los Estados nacionales trasladaron responsabilidades crecientes a los estados subnacionales y locales, los cuales pasaron a ser importantes promotores del desarrollo turístico. La legislación turística reseñada anteriormente muestra un mayor involucramiento de los niveles subnacionales. Por ejemplo, en Chile el Sistema Institucional de Turismo habilita a los gobiernos regionales a desarrollar acciones orientadas a promover actividades turísticas (Ley 20423/2010). En Bolivia, por su parte, el Reglamento General de Turismo de 1997, destina un capítulo a la descentralización de funciones y la Ley General de Turismo de 2012 otorga responsabilidades a las Entidades Territoriales Autónomas (DS 24583/1997; Ley 292/2012). En ella se otorga una creciente participación a las comunidades originarias y el turismo comunitario es una de las principales modalidades que se promueven allí. En el caso de Argentina, el Consejo Federal de Turismo está formado por organismos oficiales de turismo de nivel provincial, y se encarga de fomentar en las provincias y municipios el desarrollo de políticas de planeamiento estratégico (Ley 25997/2004). De todos modos, en Argentina las provincias han tenido históricamente una mayor autonomía, por lo que han tenido un importante desarrollo de legislación y planificación turística subnacional, que las diferencia de los demás países, como se verá más adelante.

#### *4.3.1.3 Creciente importancia de la escala global en el turismo nacional*

La tercera característica de este período es la creciente globalización de los procesos de valorización turística de Argentina, Bolivia y Chile, que ya se había iniciado en las décadas anteriores pero encuentra un mayor auge a partir de la consolidación de las democracias. Ello se verifica en tres ejes: (1) creciente participación de organizaciones internacionales en la valorización turística de estos

países, (2) incremento de las declaratorias patrimoniales de carácter internacional, y (3) mayor importancia del turismo receptivo en las políticas estatales.

En primer lugar, se da una creciente participación de organizaciones internacionales en el desarrollo del turismo en Argentina, Bolivia y Chile. Organismos como el Fondo Monetario Internacional, el Banco Mundial, la Organización de Estados Americanos, la UNESCO y la Organización Mundial del Turismo (OMT) realizaron numerosas acciones en diversas regiones del mundo, particularmente en lo que consideraban regiones subdesarrolladas. Se orientaron a la asistencia técnica y financiación para el fomento, la promoción y el acondicionamiento de los lugares para recibir los flujos internacionales de turistas (Lanfant, 2004; Capanegra, 2006).

En Sudamérica fue relevante la actuación del Centro Interamericano de Capacitación Turística de la Organización de Estados Americanos, la Iniciativa para la Integración de América Latina del Banco Interamericano de Desarrollo, y la Asociación Latinoamericana de Integración (Toselli, 1995; Wallingre, 2007). La participación de estos organismos en los países sudamericanos se dio a través de la cooperación técnica que implicó la realización de estudios de diagnóstico y planes de desarrollo, la capacitación de planificadores, la financiación de obras y programas, así como la promoción internacional de la mano de las diferentes instancias de patrimonialización que se extendieron desde la década de 1980.

Ello se vincula con el segundo rasgo de la globalización del turismo, referido al incremento de las declaratorias patrimoniales de carácter internacional. Se constituyeron como nuevas formas de incidir y acondicionar los lugares de destino para el posicionamiento y promoción a gran escala de los lugares seleccionados, reforzando los procesos de construcción de atraktividad y valorización turística. Desde la década de 1980, y con mayor énfasis en la de 2000, se multiplicaron las declaratorias patrimoniales de carácter global en los tres países. Entre ellas, la declaratoria de Patrimonio de la Humanidad de UNESCO creada en el año 1972, acumula 24 nombramientos en Argentina, Bolivia y Chile, mayoritariamente en la categoría cultural, entre ellas una declaratoria conjunta entre los tres países, la del Qhapaq Ñan (UNESCO, s/f). Paralelamente, se han multiplicado otras declaratorias patrimoniales, principalmente de carácter natural, como Reserva de Biósfera (UNESCO), Humedales de Importancia Internacional (Ramsar), Áreas de Importancia para la Conservación de Aves (AICA-Birdlife International), además de otras de alcance continental. Todas ellas han tenido un desarrollo creciente en el sur sudamericano.

El tercer eje refiere a la creciente importancia del turismo receptivo entre las políticas nacionales. Los países del sur sudamericano multiplicaron los esfuerzos por atraer un mayor número de visitantes extranjeros, al consolidarse la doctrina planteada algunas décadas atrás, que postulaba al

turismo internacional como factor de desarrollo y de reducción de la pobreza para los países subdesarrollados, los cuales comenzaron a competir por recibir el máximo número de turistas extranjeros y divisas que equilibren las cuentas nacionales (Lanfant, 2004; Icaza, 2013).

En Argentina, Bolivia y Chile, si bien el turismo interno sigue correspondiendo a los mayores volúmenes de visitantes y aún es un objetivo central de cada política nacional, también se comenzó a dar una creciente importancia al turismo receptivo. Este concentró la mayor parte de los esfuerzos, a través de campañas promocionales y la consolidación de una marca país que buscó crear una imagen turística hacia el exterior. En 2005 Chile fijó como metas el “crecimiento de la presencia del destino Chile en mercados emisores”, “mercados sudamericanos de mayor volumen, como son Brasil y Argentina”, “consolidar el proceso de marketing en Europa y Norteamérica” y “consolidar la presencia de Chile en países de alto volumen de turistas y fuerte nivel de gasto, y emergentes como emisores de turistas para destinos remotos, como China, Japón, Corea y otros de Asia” (Decreto 93/2005).

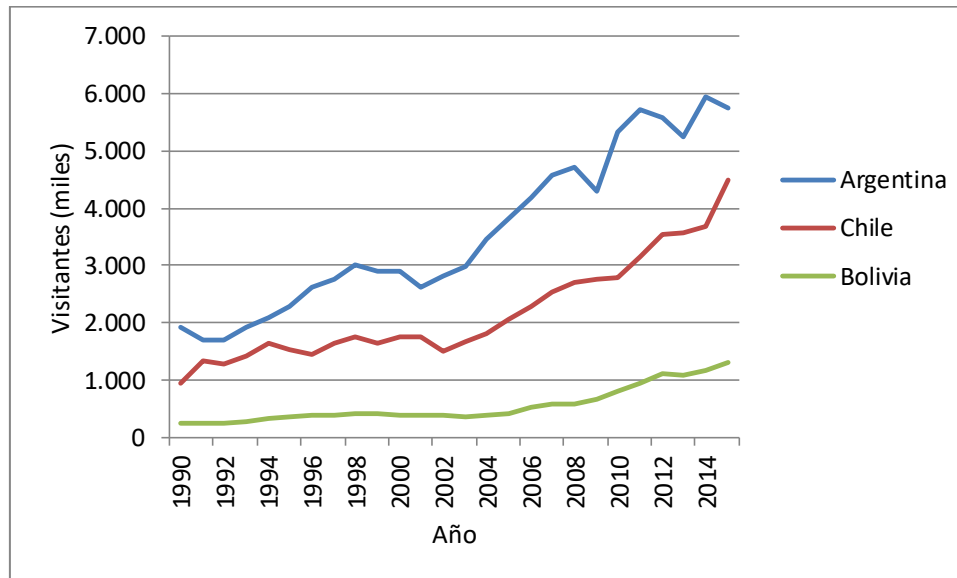
En el caso de Bolivia la legislación del año 2000 estableció que “el turismo receptivo es actividad de exportación fundamental para la generación de divisas” (Ley 2074/2000) y para el año 2012, se buscaba incentivar y fortalecer el turismo receptivo a partir de la difusión del “Destino Bolivia”, incrementar el flujo de visitantes hacia el país, y posicionar el destino Bolivia en mercados regionales, como Brasil, Argentina y Chile y de larga distancia, como Alemania, Reino Unido, Francia, Canadá, Australia, y Holanda, también Rusia, Países Nórdicos o China (Viceministerio de Turismo, 2012).

Finalmente, la legislación argentina en el año 2004 señalaba que “el turismo receptivo es una actividad de exportación no tradicional para la generación de divisas, resultando la actividad privada una aliada estratégica del Estado” (Ley 25997/2004). En la misma dirección, el Plan Federal Estratégico de Turismo Sustentable (Secretaría de Turismo de la Nación, 2005) señalaba respecto del turismo receptivo: “por su capacidad para generar ingreso genuino de divisas, el aumento en su captación será considerado una prioridad del sector. La inversión en investigación y desarrollo de productos se orientará a este cometido tendiendo a la captura de segmentos con mejores niveles de gasto y estadía, y propiciando la promoción de los productos/destinos que mejor se correspondan con las expectativas y deseos de la demanda”.

Con respecto a la llegada de turistas extranjeros, las estadísticas muestran un crecimiento gradual en la década de 1990 y un fuerte impulso en la década siguiente, principalmente para Argentina y Chile, y en menor medida para Bolivia (ver Figura 12). En los tres países, el mayor porcentaje de visitantes extranjeros corresponde a los países limítrofes. Sin embargo, en los últimos años se ha

incrementado el peso de los visitantes de países extra-regionales (Comparato y Rucci, 2015; MINTUR, 2007 y 2015; SERNATUR, 2017; INE, 2010). Como se verá más adelante, la composición de los visitantes de la Circumpuna es diferente respecto del contexto nacional.

Figura 12. Llegada de visitantes extranjeros en Argentina, Bolivia y Chile (1990-2015).



Fuente: Elaboración propia en base a OMT (2000-2017); MINTUR (2014); INE (2010; 2016); SERNATUR (2001; 2016); Chirinos (2006); UDAPE (s/f).

En este contexto, los tres países reconstruyeron sus mapas turísticos nacionales, consolidando la marca turística de cada país, así como los diferentes destinos específicos que lo componen. Entre estos destinos se situaron los tres sectores de la Circumpuna, en los que se produjo una intensificación de los procesos de valorización turística, bajo este nuevo esquema de turismo global.

#### 4.3.2 Acondicionamiento de la Circumpuna para el turismo internacional (1990-actualidad)

En la década de 1970, los organismos de planificación regional consideraban que el norte argentino, en particular la región noroeste, no tenía recursos turísticos “de tipo motor”, “de primera jerarquía”, ni “atractivos complementarios” capaces de atraer mercado internacional, como sí lo tenían Perú y Bolivia, en las áreas de Cuzco-Machu Picchu y Sucre-Potosí (INTAL, 1979). En el plan integrado de desarrollo turístico entre Argentina y Bolivia que aquellos proponían, no consideraban a la puna jujeña ni el área de Uyuni y LÍpez, ya que no había allí ningún antecedente turístico. También en Chile, los informes estatales de la década de 1980 señalaban que los atractivos culturales, predominantes en el sector del desierto y altiplano, no generan corrientes turísticas externas, es

decir de visitantes internacionales, como sí lo habían los atractivos naturales, y proponían toda una serie de acciones de mejora para potenciar su aprovechamiento (Barros, 1987).

Reconocían que los atractivos de esta zona interesaban al mercado interno. Por lo tanto, formaban parte de una mirada turística nacional, pero no cumplía las condiciones necesarias para la mirada turística internacional de esta época. De este modo, se requirió el acondicionamiento de los sitios de la Circumpuna para convertirlos en atractivos para los visitantes extranjeros. En el marco de la emergencia de un patrón de turismo global, el acondicionamiento implica, para Urry (2001), un conjunto de procedimientos sistemáticos, regularizados y evaluativos que permiten a cada sitio monitorear, modificar y maximizar su ubicación dentro del orden global. Señala, asimismo, que dichos procedimientos inventan, producen, comercializan y circulan, lugares nuevos, diferentes o re-ensados y sus imágenes visuales correspondientes.

Desde la década de 1990, este acondicionamiento tuvo un mayor impulso en la Circumpuna. En este período se consolidaron tres destinos turísticos centrales: la Quebrada de Humahuaca en Jujuy (Argentina), el salar de Uyuni y lagunas de colores en Potosí (Bolivia), y el desierto de Atacama en Antofagasta (Chile).

A continuación se detallan estos procesos de valorización turística para los tres sectores de la Circumpuna, considerando: (1) las iniciativas de planificación, desarrollo local y políticas públicas de turismo; (2) las estrategias patrimonialización y (3) las formas de construcción de atraktividad.

#### *4.3.2.1 Planificación, desarrollo local y políticas públicas de turismo en la Circumpuna*

La valorización turística de la Circumpuna estuvo ligada en sus inicios a las políticas de desarrollo en el contexto de las crisis económicas de las décadas de 1980 y 1990, como se señaló en el capítulo anterior, en un contexto en el que cobraron fuerza los nuevos paradigmas de desarrollo local y endógeno como estrategia para revertir esta situación (Wallingre, 2007; Lizana, 2009; Deker, 2015). Estos paradigmas sostenían que el territorio cumple un papel fundamental como elemento de diferenciación en el marco de la globalización, que interactúa a la vez que compite con otros, por lo que lo global tiende a resaltar las particularidades locales (Wallingre, 2007). Se trata de procesos de marketing o territorial (Amilhat-Szary, 2016), donde cada vez más los actores locales diseñan sus proyectos territoriales y las formas de presentarse hacia el exterior.

En este marco, volvieron a desplegarse los tradicionales argumentos relativos a las potencialidades del turismo para impulsar el desarrollo local, la reconversión productiva, la complementación o diversificación económica, particularmente en áreas rurales (Schlüter, 2003; Wallingre, 2007; Troncoso, Ramírez y Bertoncetto, 2012).

En Jujuy, el turismo fue concebido por el estado subnacional como una alternativa para superar la crisis económica que atravesaba la provincia desde comienzos de la década de 1990, a partir de la caída en las actividades productivas, la privatización de servicios públicos y el cierre del ferrocarril (Carrillo y Lóndero 2013). El turismo se constituyó en una de las principales formas de intervención como parte de la búsqueda de alternativas para generar ingresos, con un fuerte énfasis en la Quebrada de Humahuaca (Janoschka, 2000; Troncoso 2012b). Las numerosas ONG que se expandieron en Jujuy en el marco de la crisis económica de los años noventa, también contribuyeron a la organización de emprendimientos turísticos, con al menos nueve líneas de trabajo vinculadas al turismo por parte de la Fundación Recrear, la Fundación para el Ambiente Natural y Desarrollo (Fundandes), la Fundación Jujeña para el Desarrollo Sustentable (Fujudes), la Fundación Nueva Gestión, Cauqueva y la Red Puna, entre otras (Consejo Federal de Inversiones-CFI, 2001a).

Por su parte, en el sudoeste de Potosí, la llegada de los primeros turistas extranjeros en la década de 1990 promovió la consideración del turismo como una alternativa económica para superar los efectos de la crisis entre las poblaciones locales, tanto en la ciudad de Uyuni, como en las áreas rurales (Nielsen et al., 2003; Gil García, 2004; Galaz, 2017).

En el caso de Antofagasta, si bien los mayores esfuerzos regionales orientados al desarrollo económico se centraron en el sector minero (Barria, 2014), también se implementaron algunas estrategias para el fomento del turismo, especialmente en la provincia del Loa, donde la actividad cobró mayor relevancia. Ya en la década de 1970, se creó allí un Comité provincial de Turismo para fomentar el desarrollo de la actividad, lo cual implicó una intensa campaña en los medios zonales de promoción de diferentes sitios promocionada como “Conozcamos El Loa, sus bellezas y progresos” (Aracena, 1982). Un estudio de la década de 1980 señalaba que esta zona tenía una gran cantidad de atractivos o recursos turísticos naturales y culturales de un “indiscutido valor”, con “grandes posibilidades”, pero que requerían de una adecuada planificación para atraer visitantes de los países limítrofe, del mercado europeo y norteamericano, para obtener divisas en la provincia (Aracena, 1982).

En este marco, desde finales de la década de 1990, los Estados nacionales y subnacionales desarrollaron una importante cantidad de planes y programas específicos de desarrollo turístico, además de la inclusión de esta actividad como un eje central en las planificaciones económicas y territoriales subnacionales. En el Cuadro 9 se observa esta numerosa producción, en muchos casos elaborada junto con ONG y organismos internacionales. En todos ellos se incluyeron acciones para los diferentes sectores de la Circumpuna. Seguidamente se recuperan algunas de estas propuestas, para cada entidad subnacional.

Cuadro 9. Planes de desarrollo turístico para la Circumpuna (décadas de 1990 a 2010).

| Planes y programas de desarrollo turístico (año, nombre, autor) |   |
|---|---|
| Argentina   | <p>1997. Desarrollo turístico regional: Región del Noroeste Argentino - NOA (CFI)</p> <p>1997. Programa de Desarrollo Social y Cultural Recuperac. Monumentos Históricos. Reg. Noroeste (Com. Nac. Museos Monumentos y Lugares Históric.)</p> <p>1998. Plan estratégico de la actividad turística (Gobierno de Jujuy)</p> <p>2000. Identificación de proyectos turísticos del NOA (Quebrada de Humahuaca) (CFI)</p> <p>2001. Estudio "Plan de desarrollo turístico" Jujuy (CFI)</p> <p>2001. Plan estratégico de desarrollo económico de la provincia de Jujuy - Eje turismo (CFI)</p> <p>2002. Quebrada de Humahuaca. Propuesta para la Inscripción a la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO (Secretaría de Cultura de Jujuy)</p> <p>2003. Proyecto de desarrollo económico y social en la Quebrada de Humahuaca y sus zonas de influencia - Eje turismo (CFI)</p> <p>2004. Informe de Diagnóstico del Área Quebrada de Humahuaca (PROFODE- Sec. Turismo Nación)</p> <p>2006. Plan de Desarrollo Turístico Sustentable de la provincia de Jujuy (Sec. Turismo y Cultura Jujuy)</p> <p>2007 (aprox.) Plan estratégico territorial - Eje turismo (Secretaría de Planificación de Jujuy)</p> <p>2010. Rescate y puesta en valor del patrimonio ferroviario Volcán (CFI)</p> <p>2012. Turismo cultural jujeño "Vías de encuentro". Volcán – Tumbaya (CFI)</p> <p>2014. Plan estratégico territorial de la Puna - Turismo (Secretaría de Planificación Prov. Jujuy)</p>  |
| Bolivia   | <p>2002. Organización Gestión de Destino Potosí-Uyuni-Sucre (AIDECUR)</p> <p>2006. Plan Departamental de Turismo (Gobierno Departamental de Potosí)</p> <p>2007. Declaración del sudoeste potosino Foro Desarrollo - Eje turismo (AA.VV.)</p> <p>2008. Plan de desarrollo departamental de Potosí 2008-2012 - Eje turismo (Gobierno Dep. Potosí)</p> <p>2010. Plan Estratégico de Desarrollo Turístico Sostenible dest. "Salar de Uyuni y Lagunas de Colores" (CAF)</p> <p>2011. Plan de desarrollo territorial subregional MANLIBA - Eje turismo (MMGTL)</p> <p>2012. Plan de Desarrollo Turístico del Departamento de Potosí 2012 – 2017 (Gobierno Dep. Potosí)</p> <p>2012. Estudio para el Programa del Desarrollo Integral en el Altiplano - Eje turismo (ACIJ)</p> <p>2012. Plan de Desarrollo Territorial de Los Lípez 2010-2017 - Programa turismo (MMGTL)</p> <p>2012 (aprox.). Plan Fortalecimiento Circulo Técnico Turismo - CITETUR (MMGTL)</p> <p>2012 (aprox.) Proyecto de fortalecimiento al sector turístico Manc. de Municipios Gran Tierra de los Lípez</p> <p>2013. Plan estratégico del territorio autónomo de Potosí 2013-2017 - Eje turismo (Gobierno Dep. de Potosí)</p> <p>2015. Programa de Dinamización Turística del Destino Salar de Uyuni y Lagunas de Colores (CAF)</p> <p>2016. Puesta en valor turística de patrimonio (AICD-Ministerio de Culturas y Turismo Bolivia)</p> <p>2016-2020. Plan Desarrollo Económico Social Potosí - Sector turismo (Min. Planificación Desarrollo - Bolivia)</p> |
| Chile   | <p>1996 Plan maestro de desarrollo turístico - San Pedro de Atacama (SERNATUR)</p> <p>2001-2006. Estrategia Regional de Desarrollo. Antofagasta. Eje turismo (Gov. Reg. Antofagasta)</p> <p>2003 Plan maestro de turismo de región Antofagasta. Actualización (SERNATUR)</p> <p>2006-2010 Definiciones de política cultural Antofag. - Turismo cultural (CONACULTA- Antofagasta)</p> <p>2008. Plan Estratégico Turismo de intereses especiales Región de Antofagasta (CORFO)</p> <p>2008. Programa Turismo Destino Desierto de Atacama PMC (CORFO-UTC)</p> <p>2009-2020. Estrategia Regional de Desarrollo Antofagasta - Eje turismo (Gov. Reg. Antofagasta)</p> <p>2011-2014. Plan para el desarrollo turístico de la Región de Antofagasta (Gov. Reg. de Antofagasta).</p> <p>2012-2020. Estrategia Regional de Innovación - Eje turismo (Gov. Reg. de Antofagasta)</p> <p>2012. Política regional para la integración de localidades aisladas. Antofagasta 2020 (Gov. Reg. Antofagasta)</p> <p>2014-2018. Plan regional de gobierno - Eje turismo (Gobierno Regional de Antofagasta)</p> <p>2014-2018. Plan de acción. Sector turismo. Región de Antofagasta (SERNATUR-Antofagasta)</p>  |

Fuente: Elaboración propia en base a los documentos mencionados en el cuadro, además de EPYPSA (s/f); Plan de Desarrollo Comunal San Pedro de Atacama (2006); Piras (2016); Ministerio de Planificación del Desarrollo de Bolivia (2017); Troncoso (2008b); Tommei (2016); Molina (2018).

### *Provincia de Jujuy*

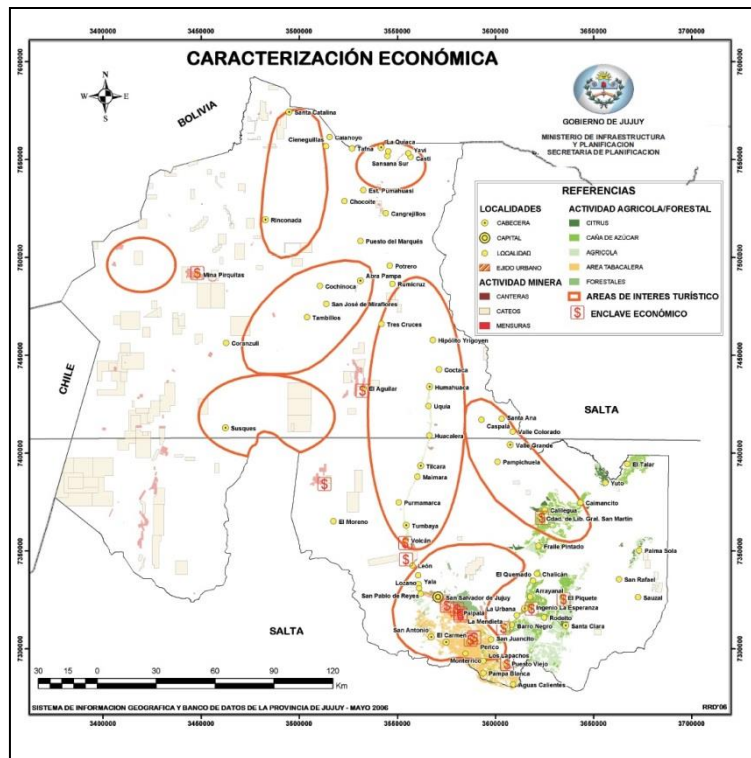
Las primeras actuaciones del Estado argentino se dieron a nivel subnacional. La provincia de Jujuy tempranamente declaró al turismo como actividad de interés en el año 1980 (Ley 3.752/1980), luego promulgó un Régimen de Promoción del Desarrollo Turístico (Ley 5.013/1997), una Ley marco para la Actividad Turística (Ley 5.198/2000) y la Ley de Fomento y Promoción para el Desarrollo Turístico (Ley 5.428/2004). El mayor esfuerzo estatal de esta etapa a nivel subnacional se concentró en la postulación de la Quebrada de Humahuaca como Patrimonio de la Humanidad ante UNESCO en el año 2002, obteniendo la declaratoria al año siguiente. Ello marcó un hito en el desarrollo turístico de la región, impulsando fuertemente la actividad. Además, se impulsó el Plan estratégico de la actividad turística (CFI, 2001) y el Plan de Desarrollo Turístico Sustentable de Jujuy, elaborado por la Secretaría de Turismo provincial (SECTUR, 2006).

La actuación subnacional fue acompañada, desde finales de la década de 1990, por diversas acciones nacionales, principalmente a través del Consejo Federal de inversiones y la Secretaría de Turismo de la Nación, así como del BID. Como se observa en el Cuadro 9, gran parte de estos planes se concentraron en el período 1997-2004, en el marco de la postulación realizada a la UNESCO. En la década de 1990, la Secretaría de Turismo nacional definió zonas de gran potencial para el crecimiento del turismo y prioritarias para el desarrollo del sector, ubicando a la Quebrada de Humahuaca como uno de los atractivos principales y al altiplano de la puna entre los complementarios (Wallingre, 2007). En el año 1993, dicho organismo declaró a la Quebrada de Humahuaca de interés nacional (Resolución 242/1993). Entre las numerosas actuaciones nacionales, se encuentra el plan de Desarrollo turístico regional: Región del Noroeste Argentino - NOA (CFI, 1997), el Programa de Desarrollo Social y Cultural a Través de la Recuperación de Monumentos Históricos - Región Noroeste, coordinado por la Comisión Nacional de Museos, Monumentos y Lugares Históricos (Tommei, 2016), la Identificación de proyectos turísticos del NOA (Quebrada de Humahuaca) (CFI, 2000) o el Plan de desarrollo turístico Jujuy (CFI, 2001a).

Gran parte de estos programas se centraron en la Quebrada de Humahuaca en su conjunto o en algunas localidades, y secundariamente en la Puna. En los últimos años se observa un esfuerzo por incorporar nuevas localidades de la Quebrada a la valorización turística, que hasta el momento tuvieron escaso desarrollo, como Volcán y Tumbaya. En la figura 13 se observan las áreas de interés turístico que definió la planificación provincial en el año 2007, ubicándose al centro la Quebrada de Humahuaca y hacia el oeste y norte un conjunto de sectores de la Puna.



Figura 13. Área de interés turístico en la planificación de la provincia de Jujuy, del año 2007.



Fuente: Secretaría de Planificación de Jujuy (2007)

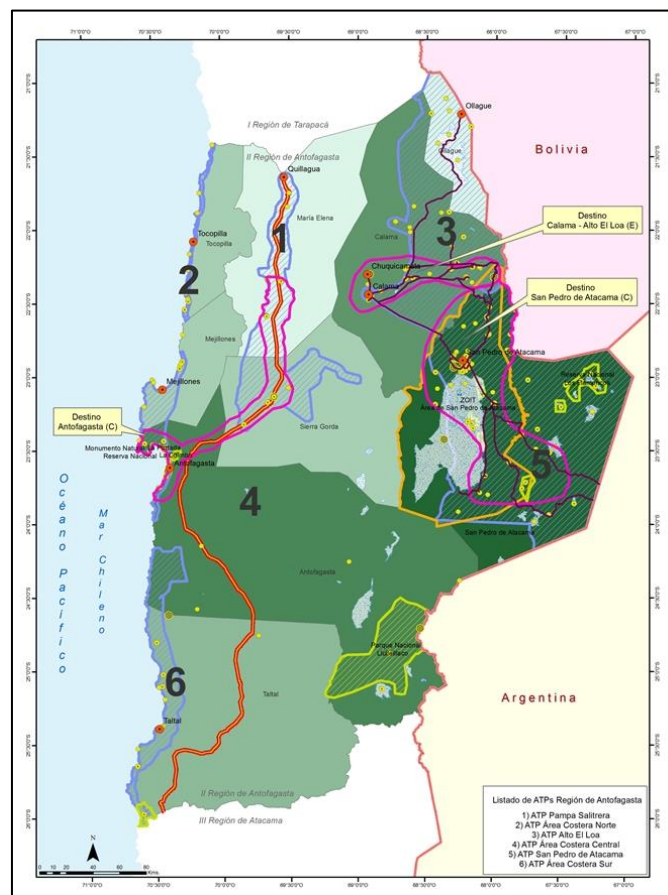
### Región de Antofagasta

En Antofagasta los planes de desarrollo turístico fueron diseñados por la dependencia regional del Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR), así como de la Corporación de Fomento a la Producción (CORFO), además del Gobierno Regional, como se observa en el Cuadro 9. El primero elaboró, en el año 1996, un Plan Maestro de Desarrollo Turístico para San Pedro de Atacama. En el año 2001, identificó áreas turísticas prioritarias para la gestión que se concebían como polos de desarrollo sectorial, entre las cuales incluyó a San Pedro de Atacama (SERNATUR, 2015). También elaboró un Plan maestro de turismo de región Antofagasta en el año 2003. La CORFO encaró la elaboración de un Plan Estratégico de Turismo de intereses especiales para la región y Programa de Turismo para el Destino Desierto de Atacama, ambos en el año 2008. Por su parte, el Gobierno Regional de Antofagasta incluyó al turismo en las diferentes Estrategias Regionales de Desarrollo entre el año 2001 y 2014, y elaboró un Plan para el Desarrollo Turístico en el año 2011.

Un estudio sobre potencialidades turísticas de 1982 identificaba cuatro polos para El Loa: Calama-Chuquicamata, Río Loa, Río Salado (Ayquina, Toconce, Caspana, Tatio) y Salar de Atacama (San Pedro de Atacama, Socaire, Toconao), y centralizaba los circuitos en Calama (Arcena, 1982). En la década siguiente, sin embargo, la valorización turística y los planes de desarrollo se enfocaron en el poblado de San Pedro de Atacama, y se señalaban algunas "oportunidades de negocios" para Ollagüe (CFI,

1998). Ambas Comunas fueron definidas como una zona turística prioritaria en las diferentes planificaciones desde la década de 2000, como se observa en la Figura 14. De todos modos, a partir del año 2010, los diferentes planes regionales mantuvieron una cierta centralidad para San Pedro de Atacama, pero los mayores esfuerzos se orientaron a de desconcentrar la actividad de esta comuna que tuvo una notable expansión, y buscaron fortalecer otros poblados de la zona que han tenido un escaso desarrollo. En la Figura 14 se observa, en los sectores 3 y 5, la identificación del destino turístico de San Pedro de Atacama (línea fucsia) y un área turística prioritaria (línea celeste) que incluye también el sector de Ollagüe al norte.

Figura 14. Áreas, destinos y zonas turísticas en la planificación de Antofagasta (2015)



Fuente: SERNATUR (2015).

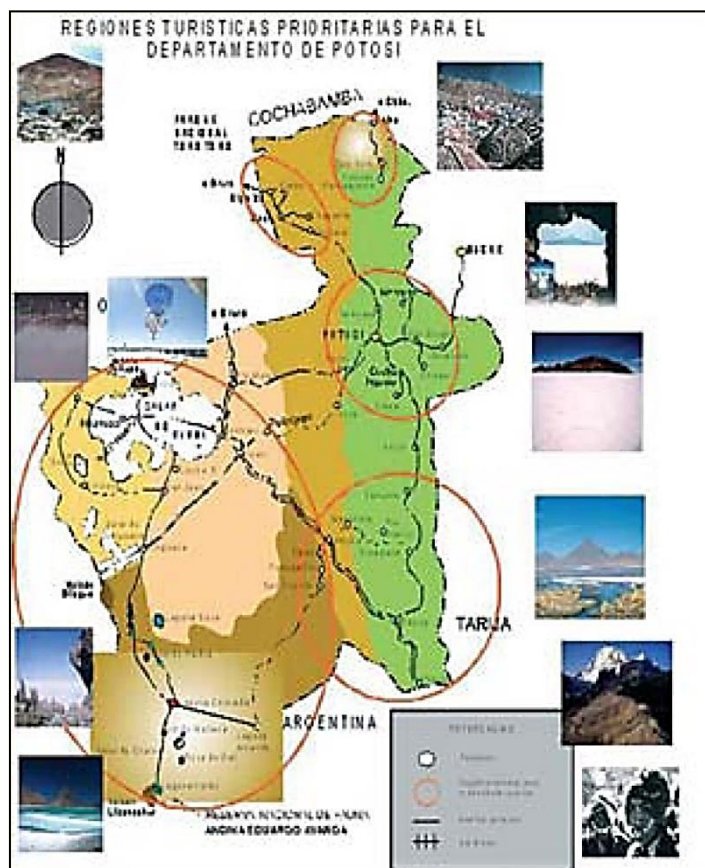
### Departamento de Potosí

La planificación en materia turística, en el caso de Potosí, se inició en la década de 2000. El gobierno departamental elaboró dos planes de desarrollo turístico, en el año 2006 y 2012, además de incluir al turismo como un eje central en las demás planificaciones económicas y territoriales del departamento, Como se observa en el Cuadro 9. También diversas organizaciones internacionales de cooperación diseñaron planes de turismo. La Corporación Andina de Fomento elaboró un Plan

Estratégico de Desarrollo Turístico Sostenible para el Salar de Uyuni y las Lagunas de Colores” (CAF, 2010) y un Programa de Dinamización Turística del para el mismo destino (CAF, 2015). La Agencia Italiana para la Cooperación al Desarrollo (AICD) diseñó el programa Puesta en valor turística del patrimonio y la Agencia de Cooperación japonesa incluyó al turismo en un plan para el desarrollo del Altiplano. Otros planes de desarrollo fueron elaborados para zonas específicas, como la Mancomunidad de Municipios de la Gran Tierra de Los Lípez (MMGTL).

Los programas de desarrollo turístico generados en Bolivia incluyeron al sudoeste de Potosí como prioritario, especialmente en el Salar de Uyuni, las lagunas de colores y la Reserva de Fauna Eduardo Avaroa (REA). Sólo en pocos casos se incorporaron los municipios del sur, como Tupiza y Villazón, especialmente en la planificación departamental. En la Figura 15, se observan las zonas turísticas prioritarias definidas por el Gobierno Departamental en el año 2008, el círculo inferior izquierdo corresponde al área de Uyuni y las lagunas de colores y la REA, mientras que a su derecha se señala el área de Tupiza y Villazón.

Figura 15. Regiones turísticas en la planificación del Departamento de Potosí (2008)



Fuente: Gobierno Departamental de Potosí (2008).

En general, los planes y programas de la Circumpuna se orientaron hacia la mejora de la infraestructura y los servicios, el incremento de los flujos y la diversificación de la oferta mediante la

creación de nuevos atractivos, además de importantes esfuerzos por desarrollar atractivos culturales que complementen a la actual oferta de turismo de naturaleza. En estos planes rige la estrategia de definir zonas o sectores de acción prioritaria donde implementar las acciones planificadas, y se vinculan con diferentes áreas o destinos turísticos diferenciados

En los planes y programas estatales examinados fue poco frecuente la consideración de las prácticas y lugares turísticos de los países vecinos, y la posibilidad de desarrollar circuitos transfronterizos aparece como una preocupación marginal. En el caso argentino, algunos programas elaborados en la década de 2000 por organismos nacionales o de cooperación internacional, consideran la articulación con Chile a través de Jama, y secundariamente con Bolivia a través de La Quiaca. Estos son concebidos en la planificación estatal nacional de 2006 como circuitos turísticos transfronterizos a potenciar. En la planificación de Bolivia, algunos documentos elaborados por organismos departamentales, nacionales e internacionales en torno al año 2010 consideran el desarrollo turístico en los lugares vecinos, y algunos menos proponen la potenciación de rutas o circuitos transfronterizos, con Chile y Argentina. En Chile, unos pocos programas elaborados por organismos nacionales e internacionales en la segunda mitad de la década de 2000 consideraron la presencia de turistas en los países vecinos y la existencia de corredores transfronterizos, interesados en identificar las puertas de ingreso de visitantes al país. En la planificación regional, existe una mayor preocupación por atraer a los pobladores vecinos, principalmente de Salta y Jujuy, como turistas potenciales para los destinos de la costa pacífica.

En suma, los planes nacionales y subnacionales para los casos de en Jujuy y Antofagasta, así como subnacionales y de organismos internacionales para el de Potosí, definieron un conjunto de lineamientos, estrategias y programas para impulsar el desarrollo del turismo. Estas políticas han contribuido a la construcción de destinos en clave nacional, en el marco de la consolidación del mapa turístico de cada país.

#### *4.3.2.2 Procesos de patrimonialización*

A lo largo de este período, la construcción de atractividad se sustentó, en gran parte, en iniciativas de protección o patrimonialización existentes o nuevas. Se constituyen como esfuerzos de distintos actores, centralmente estatales, que desarrollan diferentes estrategias y mecanismos para seleccionar y definir aquellos elementos o rasgos que consideran debe ser protegidos, resguardados, destacados o patrimonializados.

Las relaciones entre procesos de patrimonialización y construcción de atractividad turística en la Circumpuna son complejas. Algunas declaratorias patrimoniales fueron elaboradas en el marco de

diferentes contextos y objetivos, aunque fueron resignificados y reapropiados por los procesos de valorización turística recientes. En este sentido, la activación patrimonial juega un papel central en tanto reconocimiento oficial con el que cuentan áreas institucionalizadas como tales, en las que se carga al patrimonio de cualidades distintivas y tienen una mayor potencialidad para convertirse en atractivo turístico (Almirón, 2004). Otras declaratorias fueron promovidas con la intención de fomentar el desarrollo turístico, y aún otros se constituyeron como un mecanismo de protección frente a la llegada de grandes flujos de visitantes, aunque también contribuyeron a la intensificación de la atraktividad (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). De todas formas, en los últimos años gran parte de las propuestas de patrimonialización hacen explícita su relación con el turismo, y los materiales promocionales de los destinos incluyen gran parte de los elementos patrimonializados como atractivos. Por ejemplo, en el caso boliviano aparece la declaratoria de Patrimonio Turístico Nacional, como se presenta en el Cuadro 10.

En esta etapa, en la Circumpuna se produjo una naturalización e internalización de los procesos de patrimonialización asociados al turismo. Esto significa que adquirieron mayor importancia las declaratorias de rasgos o elementos de carácter natural o físico, así como de nivel internacional. De todos modos, también surgieron nombramientos a escalas local, subnacional y privada, como se analiza a continuación.

La patrimonialización de elementos culturales tuvo un mayor desarrollo en Argentina y Chile, y ha sido escaso en Bolivia, como se observa en el Cuadro 10. Se han protegido iglesias, sitios arqueológicos, lugares históricos y poblados, además de manifestaciones culturales inmateriales, caminos y paisajes, considerados relevantes por sus significados socio-históricos. Por ejemplo, en Antofagasta, el Pueblo San Pedro de Atacama fue declarado Zona Típica en el año 1980, al igual que el poblado de San Francisco de Chiu Chiu en 2004, y el pukara de Quito como Monumento Histórico en 1982. En Jujuy, la Quebrada fue declarada Paisaje protegido en el año 2000, y Tilcara fue declarada Área típica de conservación en el año 2001. En Potosí, se declaró al Valle de los Chichas como Patrimonio Cultural, Histórico y Natural y a Lakaya como Parque Arqueológico nacional ambos en el año 2004. Estos nombramientos corresponden a declaratorias nacionales, y en el caso argentino, subnacionales.

Las declaratorias internacionales corresponden a UNESCO. La incorporación de sitios a la lista indicativa de este organismo se dio entre finales de la década de 1990 y comienzos de la siguiente, aunque sólo hubo un nombramiento, correspondiente a la Quebrada de Humahuaca en el año 2003, como Paisaje Cultural. En el caso argentino, los nombramientos se centraron en la Quebrada de Humahuaca y disminuyeron en la puna. En la primera, se observa una importante superposición de

nombramientos sobre los mismos sitios, con diferentes alcances, categorías u organismos de emisión de las declaratorias, en relación con la declaratoria de UNESCO, luego de la cual declinaron los nombramientos. En el caso chileno, los nombramientos se distribuyen entre el pueblo de San Pedro y los diferentes poblados de los alrededores y del altiplano. En el caso boliviano, las declaratorias son inferiores, se sitúan en sitios con menor desarrollo turístico, al sur de Potosí en el área de Tupiza y Villazón, en pequeñas comunidades del área de Lípez como el proyecto Lakaya, o bien en sitios cercanos a Uyuni, como Pulacayo.

Cuadro 10. Sitios con declaratoria de patrimonio cultural en la Circumpuna.

| Sector argentino   | Sector chileno   | Sector boliviano   |
|--|--|--|
| 1984 Coctaca – PARQ<br>1986 Sitio Arq. Sapagua – INT<br>1986 Sitio Arq. Inca Cueva – INT   | 1974 Ayquina – ZT<br>1980 Pueblo San Pedro de Atacama-ZT<br>1982 Pukará de Quito – MH<br>1982 Pueblo abierto de Peine MH<br>1982 Pukará de Lasana – MH<br>1982 Tambo incaico de Peine MH<br>1982 Pukará de Turi – MH   |  |
| 2000 Quebrada de Humahuaca PSJ<br>2000 Yac. Arq. Pucará Tilcara MHN<br>2000 Yac. Arq. de Coctaca – MHN<br>2000 Yac. Arq. La Huerta – MHN<br>2000 Yac. Arq. Los Amarillo-MHN<br>2001 Tumbaya – ATC<br>2001 Purmamarca – ATC<br>2001 Tilcara – ATC<br>2001 Uquía – ATC<br>2001 Humahuaca – ATC<br>2001 Rinconada – ATC<br>2001 Yavi – ATC<br>2001 Casa Marqués de Yavi-MHN<br>2002 Posta de los Hornillos – LHN<br>2003 Queb. Humahuaca - UNESCO | 1996 Iglesia colonial Conchi Viejo - MH<br>1996 Caserío de Conchi Viejo - ZT<br>1998 Ayquina y Toconce - LI-UNESCO<br>1998 San Pedro Atacama - LI-UNESCO<br>1998 Iglesias del altiplano- LI-UNESCO<br>2004 Pueblo San Franc. de Chiuchiu-ZT<br>2014 Qhapaq Ñan – UNESCO <sup>5</sup><br>2015 Viaducto de Conchi - Río Loa-MH | 2003 Pulacayo - LI-UNESCO<br>2004 Prov. Modesto Omiste-PTUR<br>2004 Valle de los Chichas - PCHN<br>2004 Sitio arq. Lakaya-PARQ |

Fuente: Elaboración propia en base a: Bruno (2010); Gil García (2004 y 2005); Mancini y Tommei (2012); Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos de Argentina (s/f); Ley Nacional 2931/2004; Ley Nacional 2924/2004; Decreto 171/1982; Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (s/f); Educar Chile (s/f); Unesco (s/f). Referencias: Área típica de conservación (ATC); Interés provincial para preservación (INT); Lista indicativa UNESCO (LI-UNESCO); Lugar Histórico Nacional (LHN); Monumento Histórico (MH); Monumento Histórico Nacional (MHN); Paisaje protegido (PSJ); Parque arqueológico (PARQ); Patrimonio Cultural, Histórico y Natural (PCHN); Patrimonio de la Humanidad (UNESCO); Patrimonio Turístico Nacional (PTUR); Zona Típica (ZT).

<sup>5</sup> Cabe aclarar que el Qhapaq Ñan o Camino Inca declarado Patrimonio de la Humanidad por Unesco, comprende una presentación conjunta de sitios de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú, aunque en el área de estudio de la presente tesis sólo se ubican tres sitios en el sector chileno.

La patrimonialización de la naturaleza ha sido intensa en la Circumpuna desde la década de 1980, donde existen 24 sitios con algún estatus de protección, como se aprecia en el Cuadro 11. En estos sitios o áreas naturales protegidas (ANP), se superponen 34 declaratorias en total, formalizadas o propuestas, con hasta siete nombramientos para un mismo sitio.

La creación de ANP en la Circumpuna se inició tardíamente en relación a otros sectores de estos países. Las primeras fueron declaradas en la década de 1970 y 1980, bajo nombramientos de carácter nacional y subnacional (esta última sólo en el lado argentino), y coincidieron con la etapa de mayor conflicto entre las dictaduras militares de estos países, como fue mencionado en el apartado anterior. Siete declaratorias o postulaciones de la Circumpuna son nacionales y tres son subnacionales. Luego de los primeros años de la década de 1990, prácticamente no existen declaratorias de este tipo, a excepción de dos proyectos del lado chileno que no han sido concretados.

Desde entonces, cobraron mayor relevancia las declaratorias internacionales, que suman 22 nombramientos, principalmente referidas a Reservas de Biósfera y humedales Ramsar. Ello se continuó y amplió en la década siguiente con otras declaratorias vinculadas a la conservación de diferentes especies de aves, financiadas o coordinadas por organizaciones internacionales, como: Áreas de importancia para la conservación de aves (AICA); Sitios prioritarios de la red de humedales del Grupo de Conservación del Flamenco Andino (GCFA); Sitios de Importancia Internacional de la Red Hemisférica de Reservas para Aves Playeras (RHRAP).

Finalmente, en el año 2012, se presentó la propuesta del salar de Uyuni como Patrimonio Natural de la Humanidad en UNESCO en 2012. En los últimos años se sumaron, también, algunas declaratorias municipales en Bolivia y Argentina y una iniciativa de conservación privada del lado chileno, país donde éstas han tenido un mayor desarrollo. En la Figura 15 se muestran las ANP actuales y proyectadas en la Circumpuna, donde se diferencian las declaratorias internas (nacionales, subnacionales y locales) de las internacionales.

Ello se enmarca en un proceso de globalización de las iniciativas de conservación en los países del sur sudamericano. La patrimonialización de sitios pasa a considerarse una preocupación global, lo cual evidencia también la presión de organismos internacionales para monitorear los usos en las ANP (Fundación para la Conservación de las Especies y el Medio Ambiente, 1997; SERNAP, 2002; Searle, Valenzuela y Rovira, 2008).

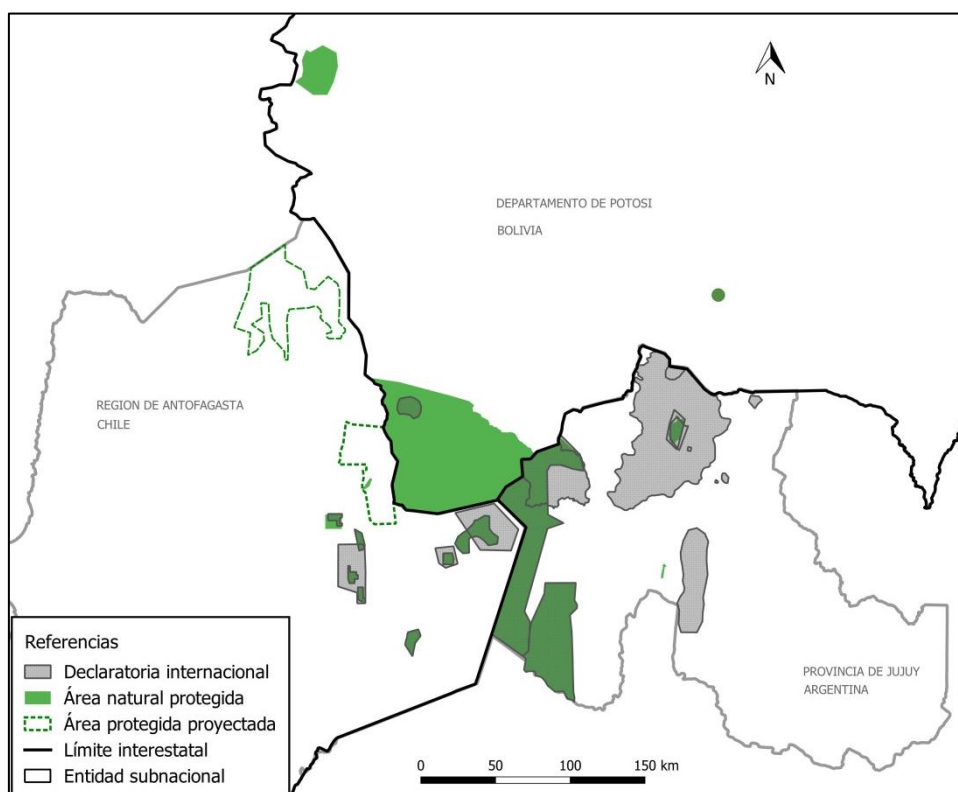
Cuadro 11. Sitios con declaración patrimonial natural vigente o en curso en la Circumpuna.

|                        | Nombre del Sitio  | Declaraciones patrimoniales  | Fecha     |
|------------------------|---|--|-----------|
| Argentina              | Laguna de los Pozuelos  | Monumento Natural Nacional   | 1980      |
|                        | Reserva Provincial de Fauna Olaroz Cauchari                             | Reserva Provincial   | 1981      |
|                        | Laguna de los Pozuelos  | Monumento Natural Provincial   | 1985      |
|                        | Laguna de los Pozuelos  | Reserva de Biosfera  | 1990      |
|                        | Laguna de los Pozuelos  | Sitio Ramsar   | 1992      |
|                        | Reserva Provincial Altoandina de la Chinchilla                          | Reserva provincial   | 1992      |
|                        | Laguna de Vilama  | Sitio Ramsar   | 2000      |
|                        | Reserva Municipal Natural y Cultural Barrancas                          | Reserva Natural y Cultural   | 2004      |
|                        | Laguna de los Pozuelos  | Sitio prioritario Red de Humedales GCFA *                                  | 2007      |
|                        | Laguna de los Pozuelos  | AICA*  | 2008      |
|                        | Laguna de Vilama  | AICA   | 2008      |
|                        | Reserva Provincial de Fauna Olaroz Cauchari                             | AICA   | 2008      |
|                        | Laguna Los Enamorados   | AICA   | 2008      |
|                        | Laguna Runtuyoc   | AICA   | 2008      |
|                        | Laguna Guayatayoc   | AICA   | 2008      |
|                        | Lagunillas  | AICA   | 2008      |
|                        | Queñoales de Santa Catalina   | AICA   | 2008      |
|                        | Yavi y Yavi Chico   | AICA   | 2008      |
| Laguna de Vilama       | Sitio prioritario Red de Humedales GCFA<br>(no formalizado al año 2016) | 2009   |           |
| Laguna de los Pozuelos | Sitio de Importancia Internacional RHRAP*                               | 2014   |           |
| Bolivia                | Reserva Nacional de Fauna Andina E. Avaroa                              | Reserva Nacional   | 1973/1981 |
|                        | Parque Nacional Llica   | Parque Nacional  | 1990      |
|                        | Laguna colorada / Los Lípez   | Sitio Ramsar   | 1990/2009 |
|                        | Salar de Uyuni  | Patrimonio Natural de la Humanidad -<br>UNESCO (en proceso de postulación) | 2012      |
|                        | Eco Parque - Monumento Natural (Tupiza)                                 | Área Protegida Municipal   | 2015      |
| Chile                  | Valle de la luna  | Santuario de La Naturaleza   | 1982      |
|                        | Los Flamencos   | Reserva Nacional   | 1990      |
|                        | Sistema hidrológico de Soncor   | Sitio Ramsar   | 1996      |
|                        | Salar de Tara   | Sitio Ramsar   | 1996      |
|                        | Alto Loa  | Reserva nacional (no implementada)   | 2005      |
|                        | Atacama   | Sitio prioritario Red de Humedales GCFA                                    | 2007      |
|                        | Salar de Pujsa  | Sitio Ramsar   | 2009      |
|                        | Los Flamencos   | AICA   | 2010      |
|                        | Termas de Puritama  | Reserva privada  | 2010      |
|                        | Géiseres del Tatio  | Monumento natural y Santuario de la<br>Naturaleza (propuesta)              | 2009      |

Fuente: Elaboración propia en base a: Administración de Parques Nacionales de Argentina (s/f); Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de Argentina (s/f); CONAF (s/f); Gobierno Departamental de Potosí (s/f) Red Hemisférica de Reservas de Aves Playeras (s/f); Grupo de Conservación Flamencos Altoandinos (s/f-dossier); Explora (s/f); SERNAP (2007); La Prensa (2012); Ramsar (2017); Di Giacomo, De Francesco y Coconier (2007); Searle et al. (2008); Blanco (2017).



Figura 16. Mapa de las áreas naturales protegidas en la triple frontera circumpuneña.



Fuente: Elaboración propia.

La vinculación entre la patrimonialización de la naturaleza y la construcción de atraktividad turística en la Circumpuna es compleja y se ha ido transformando en el tiempo. La creación de ANP no estuvo asociada en sus inicios al desarrollo turístico y sus objetivos explícitos respondían mayoritariamente a criterios conservacionistas, para la protección de rasgos geológicos, muestra de eco-regiones, especies animales o recursos hídricos, para interés científico y educativo. El vínculo con el turismo aparece mencionado secundariamente en los instrumentos formales de creación de las áreas, e incluso algunas de ellas no admitían visitantes, como la Reserva Provincial de Fauna Olaroz Caucharí en Jujuy (Sistema de Información de Biodiversidad, s/f; Áreas Protegidas del Ministerio de Medio Ambiente, s/f; Servicio Nacional de Áreas Protegidas, s/f). Cuando se iniciaron los procesos de protección, la afluencia turística en la zona no era relevante.

Sin embargo, la creciente llegada de visitantes en la década de 1990 produjo algunas transformaciones. Por un lado, las ANP pasaron a ser los sitios más visitados, particularmente la Reserva Los Flamencos y la Reserva de Fauna Eduardo Avaroa en Chile y Bolivia respectivamente, como se verá en el próximo apartado. El incremento en el turismo llevó a los organismos estatales encargados de las ANP a observar al turismo como un factor de riesgo y buscaron establecer mecanismos de control de acceso y circulación para minimizar el impacto de las visitas en los

ecosistemas, particularmente en el caso chileno (entrevista a R.C., 2016). Por otro lado, se crearon nuevas ANP con el objetivo de atraer visitantes, donde los vínculos con el turismo son explícitos, como la reserva de Puritama en Antofagasta y el área municipal de Barrancas en Jujuy (Legislatura de Jujuy, 2015; Explora, s/f). Además, el turismo en las áreas protegidas se convirtió en un recurso económico para algunas comunidades locales que participaron de su administración y control de acceso, tanto en el área atacameña como en el sudoeste de potosí (entrevistas a Q.U., 2016; R.C., 2016).

En el lado argentino, la afluencia turística a las ANP es escasa, ya que la accesibilidad es dificultosa, las vías de acceso no están pavimentadas y las condiciones climáticas y topográficas permiten la circulación sólo en vehículos todo terreno. De todas formas, el fomento del turismo en las ANP forma parte de la planificación estratégica del nivel nacional y provincial, concibiendo a estas áreas como recursos de gran potencial para la mejora y consolidación de la oferta turística, particularmente en la región Puna (SECTUR, 2006).

En suma, las estrategias de patrimonialización han incidido en una intensificación de los procesos de valorización turística, a medida que esta práctica ha incentivado el consumo turístico de sitios patrimonializados o promovido la creación de nuevas declaratorias. El carácter internacional creciente de estos nombramientos se vincula con el acondicionamiento de la Circumpuna a la mirada turística internacional.

Si bien existen elementos de continuidad en los tres sectores en relación a las estrategias patrimoniales, las iniciativas de conservación están poco interconectadas entre un país y el otro (Amilhay y Guyot, 2009) y los intentos por establecer bienes patrimoniales en forma conjunta por los tres países, han sido exigüos. Asimismo, estas iniciativas han contribuido a una diferenciación entre los tres sectores. La patrimonialización de elementos culturales es más fuerte en la Quebrada de Humahuaca, los de carácter natural en Uyuni y el área de los Lípez, y de ambos tipos en San Pedro de Atacama. Ello ha incidido en las formas de construcción de atractividad y en la conformación de los productos turísticos, como se analiza a continuación.

#### *4.3.2.3 Construcción de atractividad y modalidades de consumo*

Los mecanismos de conservación y patrimonialización, junto con las estrategias estatales de promoción, las acciones de comercialización de las agencias de viaje y los intereses de los visitantes, han ido seleccionando y valorizando ciertos elementos que se consolidaron como atractivos a ser visitados, observando algunas transformaciones en relación a las etapas anteriores.

En el sector boliviano, los sitios o elementos promocionados e incluidos en la mayoría de los circuitos incluyen el salar de Uyuni, las lagunas de colores, los volcanes, la flora y fauna altoandina, las figuras de piedras líticas labradas por el agua y el viento, las aguas termales y los géiseres o fumarolas (ver Figura 16). Asimismo, una encuesta realizada en San Pedro de Quemes y Uyuni señalaba que el principal motivo del viaje es la naturaleza y el viaje en un 64%, seguido de la oferta de turismo aventura, mientras que sólo un 5% consideraba la historia y la cultura como motivación (Bazanella, 2011). Según Cruz (2009), el programa turístico de Bolivia ignoró la cara indígena y campesina de la región, buscando transformar estos lugares en postales patrimoniales desprovistas de humanidad. El sudoeste de Potosí se presenta al turismo como una naturaleza sin historia.

Figura 17. Principales atractivos valorizados en el Salar de Uyuni.



A. Lagunas de colores. B. Salar de Uyuni. C. Extracción de sal. D. Bofedales y fauna andina. Fuente: Fotografías personales (20/04/2016).

En el sector chileno, Molina (2018) señala que los atractivos turísticos hasta la década de 1990, tenían la particularidad de construir una narrativa que conjugaba la cultura y la naturaleza, la historia y el paisaje, pero que esta simbiosis se fracturó con el tiempo, y el discurso turístico está basado casi exclusivamente en los atractivos de la naturaleza, como una colección de bellezas escénicas que prometen experiencias estéticas en el paisaje. Como se puede apreciar en la Figura 17, la densidad cultural y arqueológica destacada en el período anterior perdió relevancia en la promoción y comercialización turística actual. Allí también se observan algunos de los atractivos centrales valorizados en este destino, como el salar de Atacama, las lagunas, los géiseres, las aguas termales, los volcanes, la fauna y la flora altoandinas, o los paisajes erosionados, valorados por los

juegos de colores, luces y sombras. El Museo Arqueológico Le Paige, algunos yacimientos precolombinos como Quitor, además de ciertos poblados y sus iglesias, como en el caso de Toconao, se constituyen como sitios complementarios en los circuitos turísticos, y frecuentemente se visitan en el camino hacia los atractivos más destacados, de carácter natural. Paralelamente, en los últimos años se han realizado importantes esfuerzos por posicionar la observación del cielo como producto turístico alternativo, que cobra cada vez más relevancia.

Figura 18. Principales atractivos valorizados en el Desierto de Atacama.



A. Géiseres del Tatio. B. Socaire. C. Valle de la Luna. D. Salar de Atacama. Fuente: Fotografías personales (17/04/2016; 12/11/2016); Andes Travel, (s/f).

La Quebrada de Humahuaca, ha sido presentada a partir de las estrategias de promoción turística como un ámbito natural árido dominado por paisajes imponentes, con un rico pasado y reservorio de una cultura ancestral viva (Troncoso, 2013). En la Figura 18 se muestran los principales elementos que se han consolidado como atractivos, que se vinculan centralmente a los cerros de colores y las arquitecturas de los poblados, sus calles e iglesias. En paralelo, aparecen como visitas obligadas algunos sitios arqueológicos, como el reconocido pukara de Tilcara, y monumentos históricos vinculados a la etapa independentista del país. Adicionalmente, la gastronomía local, las artesanías, ciertas festividades y eventos culturales, son mencionados como rasgos destacados de la Quebrada en gran parte de las estrategias de promoción turística.

Figura 19. Atractivos consolidados en la Quebrada de Humahuaca.



A. Cerro Hornocal o de 14 colores. B. Pukara de Tilcara. C. Iglesia de Tumbaya. D. Cerro de siete colores. Fuente: Fotografías personales (26/11/2017); La Ciénaga Turismo (s/f); Argentina Travel (s/f); Secretaría de Turismo de Jujuy (s/f).

Estas formas de construcción de atraktividad se relacionan con algunas representaciones e imaginarios, turísticos y no turísticos, que emergieron y se transformaron a lo largo del tiempo. Se vincularon con una percepción de la triple frontera circumpuneña como un área distante de los principales centros económicos, productivos y urbanos de cada país y región. Fueron valorizadas por el turismo en función de la creación de paisajes naturales o culturales, por su contraste con las áreas urbanizadas o industrializadas, correspondientes a los lugares de origen de los visitantes. Więckowski (2013) lo denomina como una “conquista ecológica”, basada en la fragilidad de los ambientes, la sustentabilidad y el conservacionismo. Guyot (2012) lo llama frente de avance turístico o ecoturístico, como un proceso de reconquista territorial de espacios periféricos y poco poblados.

Los paisajes de la Circumpuna han sido presentados en la práctica turística como exóticos, llamativos, lejanos y sorprendentes, de grandeza y belleza, donde se conjuga lo salvaje, lo étnico y lo cultural, lo místico, lo prístino y lo único (Gil García, 2005; Troncoso, 2012a; Galaz, 2014; Molina, 2018). Se combinan allí diversos idearios. Persisten aquellos vinculados con el descubrimiento del otro (Hiernaux, 2002b) que predominaban en la etapa anterior, en relación a una otredad construida desde los centros de origen de los visitantes, sean nacionales o internacionales, valorizada positivamente en el macro del turismo y matizada y filtrada por la intervención de los agentes

turísticos. Asimismo, permanece la idea de regreso a la naturaleza (Hiernaux, 2002b). También se vinculan con aquellas formas de valorización asociados a lugares remotos, exóticos o inhóspitos, asociados a los viajes extraordinarios, turismo extremo o en los confines (Laing y Crouch, 2011; Cohen, 2005; Troncoso, 2016). Estos contemplan la búsqueda de desafíos físicos y emocionales y de aventura. De todos modos, en la Circumpuna ya no están al margen de las fuerzas dominantes del turístico, sino mediados por una oferta comercial fuertemente estructurada, que presenta una naturaleza ordenada, delimitada y acondicionada para la visita (Debarbieux, 2012). En las formas de atraktividad promovidas para estos sitios remotos o extremos, también está vigente la idea de protección para evitar un cambio irremediable (SECTUR, 2006; SERNAP, 2010; Municipio de San Pedro de Atacama, 2010).

Estas formas de atraktividad son mercantilizadas a través de diferentes productos turísticos. En particular, se articularon con las nuevas modalidades que surgieron alrededor de la década de 1980, asociadas al denominado turismo alternativo, activo o de aventura, así como al paradigma del turismo sustentable, y acompañado por una retórica de la diversidad cultural y ambiental (Schlüter, 2003; Wallingre, 2007). Bajo estas nuevas etiquetas se produjo una diversificación en las formas que asume la valorización turística, a partir de un mayor acercamiento a la naturaleza, el contacto con las comunidades locales y el interés por las experiencias directas y participativas (Schlüter, 2003).

Esto se acompañó de nuevas formas de *marketing* que construyen productos turísticos especializados para segmentos específicos de mercado. Desde entonces, aparecieron nuevas etiquetas como el ecoturismo, etnoturismo, turismo aventura, termal, gastronómico, religioso, científico, en función del elemento que se ubica en el centro de la valorización. Además, se agregaron otras etiquetas, como turismo sustentable, experiencial, vivencial, activo, justo, solidario, responsable o comunitario. En todos los casos se buscó destacar ya no el producto de consumo, sino la experiencia, lo cual implica cambios en las formas de visita o bien en la organización, comercialización y prestación del servicio. Esta diversificación ocupa un papel central en el desarrollo del turismo actual, en la medida en que cualquier lugar puede encontrar cualidades transformables en atractivos turísticos que permitan su comercialización (Almirón et al., 2008).

Estas modalidades han sido fundamentales en la valorización de la Circumpuna, tanto en las planificaciones estatales como en la oferta comercial, particularmente en la amplia oferta de turismo aventura, activo, alternativo, de intereses especiales y ecoturismo, que se tradujo en la realización de actividades como caminatas, montañismo, viajes en vehículos todo terreno, cabalgatas, cicloturismo o caravanas de llamas, que acompañan las actividades tradicionales más contemplativas.



### **4.3.3 Consolidación de centros y destinos turísticos en la Circumpuna.**

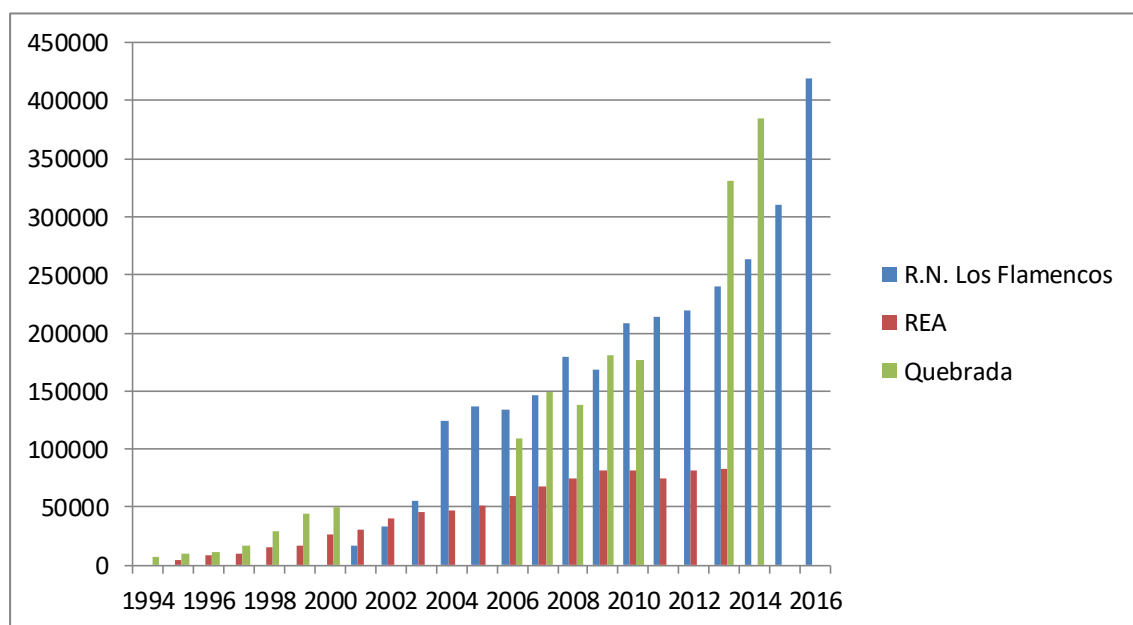
Las acciones desplegadas para el acondicionamiento de los lugares de la Circumpuna como destinos turísticos, fueron acompañadas por un fuerte crecimiento en las visitas turísticas. Asimismo, se produjo la consolidación de determinados centros de servicios, en algunos casos, transformando las centralidades previas. Ello configuró formas particulares de visita en cada destino turístico, articulando centros y atractivos. Paralelamente, la consolidación de estos destinos produjo la satelización de otros lugares, que se constituyeron como secundarios.

#### *4.3.3.1 Llegada de visitantes*

Las diferentes estrategias -estatales y comerciales- para el desarrollo turístico de la Circumpuna, se correspondieron con una creciente llegada de turistas y el posicionamiento de estos sitios entre los lugares más visitados de cada país.

El arribo de visitantes a los tres destinos mostró un importante aumento en las últimas tres décadas. Es posible reconocer algunas características a partir de las estadísticas oficiales disponibles para tres de los sitios más visitados de la Circumpuna: la Reserva Nacional Los Flamencos en Chile, la Reserva Eduardo Avaroa (REA) en Bolivia y la Quebrada de Humahuaca en Argentina, como se sintetiza en la Figura 19. Entre 1985 y 2005 se reportaron las mayores tasas de crecimiento anual en la cantidad de visitantes, con picos de entre el 80% y el 120%. Ello fue particularmente notable en los años 1998 y 1999 para el caso argentino, entre 1996 y 2000 para el caso boliviano, y entre 2002 y 2004 en el caso chileno, período en el cual comienzan a tomarse estadísticas para este último destino. Entre los años 2006 y 2016, el crecimiento se sostiene aunque en forma más moderada, con tasas de hasta el 37%, y sólo algunos períodos aislados reportan caídas (REA, s/f; SERNATUR, 2016a; CFI, 2001a; SECTUR, 2010 y 2013). La información cualitativa recolectada en las entrevistas replica esta tendencia, indicando un crecimiento gradual y sostenido en la década de 1990, y un crecimiento más acelerado hacia fines de la década de 1990 y comienzos de la década de 2000 (entrevistas R.A., 2016; J.L., 2016; B.T., 2016).

Figura 20. Cantidad de visitantes en sitios turísticos de la Circumpuna (1994-2016)



Fuente: Elaboración propia en base a REA (s/f); SERNATUR (2016a); CFI (2001a); SECTUR (2010-2016). Información disponible sólo para los años señalados en cada caso.

En relación al origen de los visitantes, en el salar de Uyuni, entre los años 1994 y 2006, el 99% de los visitantes era de origen extranjero, y sólo el 1% nacional (Raldez, 2008). En los últimos años estas cifras se modificaron y, luego del año 2010, diferentes fuentes dan cuenta de alrededor del 70% de visitantes extranjeros y un 30% nacionales (REA, s/f; Galaz, 2014). En cuanto a la demanda internacional, los datos de la Reserva Avaroa muestran que los mercados predominantes son de origen europeo, donde las tasas más elevadas corresponden a visitantes de Francia, Alemania, Inglaterra e Israel, y en menores proporciones, de Suiza, Holanda, Australia, Estados Unidos, Italia y España (Municipio de Colcha K, 2007; SERNAP 2010; REA, s/f; Galaz, 2014). El Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011) informó que del total de visitantes extranjeros en Uyuni al año 2011, más del 52% eran europeos, alrededor del 26 % correspondió a Norteamérica, Oceanía y Asia, y que la participación de Sudamérica fue del 21%, con visitantes originarios de Brasil, Chile y Argentina, aunque no se dispone de las cifras detalladas para cada nacionalidad. La participación de Sudamérica en el total de visitantes es entonces del 14,7%.

En el sector chileno, los visitantes a la reserva Los Flamencos fluctúan entre un 30% y 40% de origen nacional y entre 60 y 70% de origen extranjeros entre los años 2007 y 2015 (CONAF, s/f). Cifras similares se registran para los pasajeros alojados en San Pedro de Atacama (INE, 2012-2015). Los visitantes extranjeros a la reserva entre los años 2010 y 2016, corresponden entre un 50 y 60% a visitantes europeos, entre un 15 y 25% a brasileros, alrededor del 10% a visitantes norteamericanos,



entre un 4 y un 5% asiáticos, y finalmente un 4% argentinos y 0,2% de visitantes bolivianos (SERNATUR, 2011b; 2016a).

En la provincia de Jujuy, tradicionalmente el mayor porcentaje de visitantes correspondió al segmento nacional, proveniente principalmente de la región central del país. Desde el año 1998 se advierte una creciente participación de los visitantes extranjeros, con un nuevo impulso a partir de la declaratoria UNESCO de 2003 (Ministerio de Economía, 2006; CFI, 2001a). La información específica sobre la Quebrada de Humahuaca es escasa, fragmentada y discontinua, ya las estadísticas oficiales rara vez presentan información desagregada. Un estudio realizado en el año 2011 sobre Purmamarca señalaba que alrededor del 79% de los turistas eran de origen nacional, mientras que entre los extranjeros, el grupo más numeroso eran los europeos, en torno al 12%. La oficina de información turística de dicha localidad estimaba, para el año 2014, un 40% de visitantes extranjeros, principalmente de Europa y Estados Unidos, y una mayor participación de visitantes latinoamericanos, como mexicanos, colombianos o ecuatorianos, en los meses estivales (entrevista a S.J., 2014.). La localidad de Humahuaca relevó para el año 2016 un 20% de visitantes de origen extranjero, de los cuales el 80% son europeos, principalmente de Francia, España, Italia y Alemania (Municipio de Humahuaca, 2016).

La información disponible da cuenta de algunas especificidades de la Circumpuna respecto de los contextos nacionales reseñados anteriormente. Por un lado la mayor importancia de los visitantes internacionales, principalmente europeos, para Uyuni y Atacama, contrasta con las cuentas nacionales de dichos países, donde el turismo interno es superior. El mercado nacional proveniente de los principales centros económicos de cada país es más relevante en la Quebrada de Humahuaca, al igual que ocurre a nivel nacional. Por otra parte, la participación de los visitantes de Argentina, Bolivia y Chile en los destinos turísticos vecinos de la Circumpuna es marginal. Ello también contrasta con lo analizado anteriormente a para los tres países, donde los visitantes limítrofes son mayoritarios.

En suma, los visitantes de la Circumpuna provienen tanto de cada centro nacional como de lugares distantes, correspondientes con los países centrales. En este período, la Circumpuna combinó la mirada turística nacional con la internacional, posiblemente a partir de una creciente convergencia entre ambas, en el marco de un turismo global que condiciona las formas en que se inventan, producen, comercializan y circulan los lugares turísticos (Urry, 2001). Esta convergencia puede vincularse con los cambios señalados por Molina (2018), en relación a la pérdida de atraktividad de ciertos elementos vinculados a la historia cultural de la región.

#### 4.3.3.2 *Destinos turísticos*

En Jujuy, la Quebrada de Humahuaca cobró centralidad como destino turístico, mientras que la Puna tiene un escaso desarrollo, con una infraestructura limitada, a pesar de formar parte de los diferentes planes desarrollo territorial y turístico, y de la similitud que presenta respecto de los atractivos valorizados en Uyuni y San Pedro de Atacama, como salinas, lagunas, termas, fauna andina y volcanes, además de poblados e iglesias (Secretaría de Planificación de Jujuy, 2014; SECTUR, 2006). Algunos de los sectores de la Puna son visitados como excursiones desde la Quebrada, como se verá más adelante.

En Antofagasta, el destino denominado como San Pedro de Atacama o Desierto de Atacama, se consolidó en torno a dicho poblado y sus alrededores. La zona norte en torno a Ollagüe y el área altiplánica de los pueblos de Aiquina, Toconce, o San Francisco de Chiu Chiu, no forman parte de los programas turísticos más comercializados, a pesar de ser incluidos como áreas de potencial turístico en algunos de los estudios y planes examinados anteriormente (Aracena, 1982; CFI, 1998), y de ser promocionados en algunos materiales de difusión.

En Uyuni, el área del salar concentra la mayor parte de las visitas, junto con el área de Lípez hacia el sudoeste de Potosí. En cambio, el área sur, donde se sitúan las localidades de Tupiza y Villazón, si bien formaban parte de las áreas turísticas prioritarias para el gobierno departamental ya señaladas, tiene un menor desarrollo turístico (Gobierno Departamental de Potosí, 2013).

Cada uno de estos destinos construyó una imagen típica, que lo representa, lo singulariza, genera atracción y lo diferencia. Ello le permite instalarse en el repertorio de lugares turísticos, y competir con otros. En la Figura 20 se observan algunas de las imágenes icónicas que han sintetizado la atraktividad de cada uno de estos lugares turísticos. En el primer caso, el cerro de los siete colores en la localidad de Purmamarca ha devenido uno de los íconos representativos de la Quebrada de Humahuaca (cfr. Tommei y Benedetti, 2011a), posición que ahora es discutida por el cerro Hornocal o de 14 colores, aunque mantiene la misma lógica en la selección de elementos representativos. El segundo caso muestra una postal típica del Desierto de Atacama, mientras que el tercero corresponde a al Salar de Uyuni, en época invernal. En los tres casos se apela a paisajes constituidos por elementos o rasgos naturales, acompañados por la presencia de turistas.

Figura 21. Imágenes representativas de cada destino turístico circumpuneño.



Fuente: Secretaría de Turismo de Jujuy (s/f); Servicio Nacional de Turismo de Chile (s/f); Gobierno Departamental de Potosí (s/f);

#### 4.3.3.3 Centros turísticos

Por otra parte, en cada destino se definió un conjunto de lugares que se constituyeron como centros relevantes para el turismo, ya sea en relación a la infraestructura y servicios de transporte, como en la disponibilidad de servicios de alojamientos o de excursiones.

Por un lado, algunos sitios se constituyeron como centros de transporte aéreo. Como se muestra en la Figura 21, se sitúan allí el Aeropuerto Internacional El Loa en Calama en el Desierto de Atacama, el Aeropuerto Internacional Horacio Guzmán en Perico, cerca de la Quebrada de Humahuaca y el Aeropuerto Joya Andina en Uyuni, de reciente construcción, en la ciudad homónima (Dirección de Aeropuertos de Chile, s/f; Amazonas, s/f; Aeropuertos Argentina 2000, s/f). Estos aeropuertos

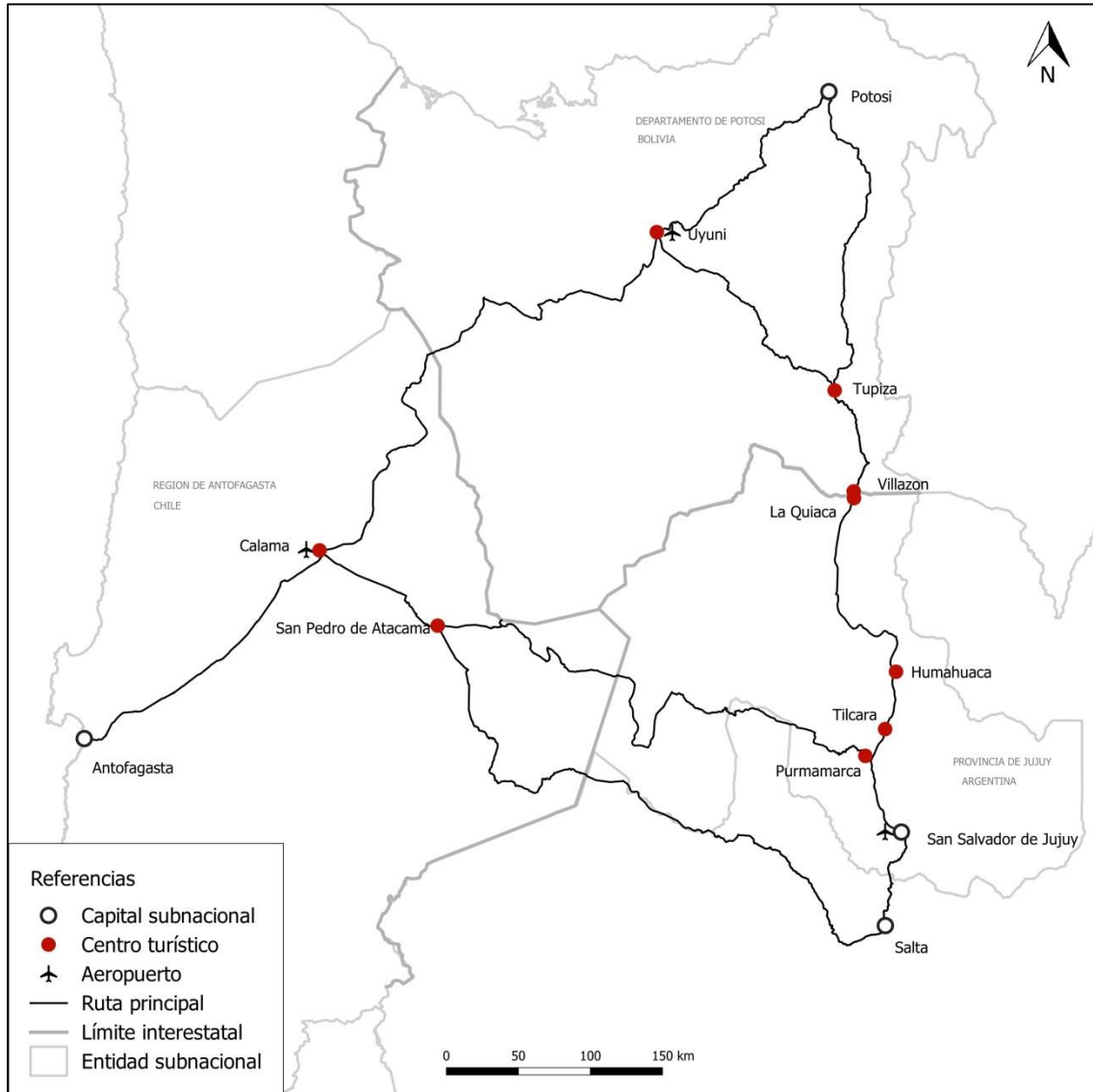
reciben vuelos nacionales provenientes de las principales ciudades de cada país, desde donde viajan tanto visitantes nacionales como internacionales. Los aeropuertos no están conectados entre sí y los vuelos internacionales son muy poco frecuentes.

Por otra parte, algunas localidades se han consolidado como centros de alojamiento y excursiones (ver Figura 21). En el sector chileno, San Pedro de Atacama se consolidó como el único centro de servicios, tanto en alojamiento como oferta de excursiones, desplazando a Calama, cuya centralidad se mantuvo hasta los primeros años de la década de 1980 (Aracena, 1982). Esta gran localidad, asociada a una imagen urbana y minera, no concordaba con las nuevas formas de atraktividad que se delinearon en este período. En el sudoeste de Potosí, el principal centro de servicios es Uyuni, con opciones para la contratación de excursiones y, en menor medida, como centro de pernocte. Secundariamente se sitúa Tupiza, que cuenta con una oferta de alojamiento y excursiones, aunque con un menor desarrollo.

En el caso de la Quebrada de Humahuaca, este destino se convirtió en el período actual en lugar de pernocte, modificando las condiciones de visita por el día que se habían definido en las décadas anteriores (Troncoso, 2008a). Allí, la oferta de servicios está repartida en diferentes poblados, siendo Tilcara el principal centro de pernocte y acompañado en los últimos años por Purmamarca (Troncoso, 2008a; Tommei y Benedetti, 2014). En forma complementaria se ubica la localidad de Humahuaca, que durante la segunda mitad del siglo XX tenía un rol central, aunque perdió relevancia a partir de la década de 2000 (Troncoso, 2008a). Otras localidades han desarrollado una oferta de servicios más acotada, como Maimará en la Quebrada o La Quiaca y Yavi en la Puna. En Jujuy no se han desarrollado importantes centros de excursiones, y estas funciones las cumplen mayoritariamente los servicios de remís, como se examinará en el próximo capítulo.

Cada destino configuró su propia puerta de entrada para los vuelos nacionales y sus propios centros de servicios. Los centros presentan importantes diferencias en relación al tipo de servicios ofrecidos y la categoría de los alojamientos, que se vinculan con las diferentes formas que asumen las visitas turísticas en cada destino y la función que cumple cada localidad. Ello será examinado en el capítulo 5, para un conjunto seleccionado de centros turísticos. En el Cuadro 12 se sintetiza la información de los diferentes centros de servicios turísticos de la Circumpuna y la cantidad de visitantes que reciben estas localidades.

Figura 22. Centros de transporte, estadia y excursión en la Circumpuna.



Fuente: Elaboración propia.

Cuadro 12. Centros de transporte, estadía y excursión en la Circumpuna.

| Destino               | Desierto de Atacama | Salar de Uyuni       |                    | Quebrada de Humahuaca   |  |  |
|-----------------------|---------------------|----------------------|--------------------|---|--|--|
| Localidad             | S. P. Atacama       | Uyuni                | Tupiza             | Tilcara   | Purmamarca   | Humahuaca  |
| Cant. de visitantes   | 141.969 (2015)      | 99.177 (2015)        | 18.023 (2015)      | 225.455 (2014)  | 108.552 (2014)   | 58.451 (2014)  |
| Alojamientos          | 124 (2016)          | 80 + 60 temp. (2015) | 35 (2016)          | 86 (2016) + 60 inform. (2014)                                   | 40 + 26 informales (2013/2014)                                   | 49 (2017)  |
| Plazas                | 4.000 (2017)        | 3.000 (2013)         | 788 (2016)         | 4.000 (2018)  | 1.000 (incl. informales 2014)                                    | 1.700 (2018)   |
| Servicios excursiones | 72 agencias (2016)  | 96 agencias (2015)   | 11 agencias (2016) | 4 agencias (2017)<br>Existen servicios de taxi para excursiones | No hay agencias.<br>65 servicios de taxi para excursiones (2017) | 1 agencia (2017)<br>20 Servicios para excursiones (2017) |

Fuente: Elaboración propia en base a: Porcaro, Tommei y Benedetti (2014); Vargas (2016); Blanco (2017); Secretaría de Turismo de Jujuy (s/f); SERNATUR (s/f; 2016c); INE (2015; 2017); Secretaría Departamental de Turismo y Cultura de Potosí (2016), Secretaría de Turismo de Jujuy (2014); Municipio de Tilcara (2016); La Razón (18/06/2013); El Tribuno (02/04/2018); entrevistas a S.J. (2014); S.R. (2014); J.P. (2016); J.H. (2017) y relevamiento de campo.

#### 4.3.4 Reconstrucción de los mapas turísticos nacionales

Los procesos de valorización turística de la Circumpuna formaron parte de las estrategias estatales de Argentina, Bolivia y Chile para reconstruir sus mapas turísticos nacionales. Ello implicó la selección y consolidación de un conjunto de destinos como íconos o símbolos de cada país. Esto se vinculó con la búsqueda por posicionar a cada país como destino turístico de reconocimiento internacional, a través de la creación de una marca o identidad nacional. Esta estrategia se expresó en diferentes campañas, como: *Argentina, el país de los seis continentes; Argentina, tu próxima tentación; Bolivia te espera: Donde lo Fantástico es Real; Chile, Naturaleza que Conmueve* (Schlüter, 2003; Sernatur, 2006; Wallingre, 2007; Viceministerio de Turismo, 2012).

En la construcción de los nuevos mapas turísticos nacionales continúan vigentes algunos de las estrategias revisadas para período anterior. Lois et al. (2008) examinan la creación de mapas turísticos en Argentina en este período, en diálogo con las políticas estatales, e identifican un conjunto de estrategias asociadas a la amplitud de la oferta visual, la conectividad de todos los puntos, dando cuenta que todos pueden ser visitados y son potenciales destinos; el equilibrio entre las distintas categorías de destino, ya sean consolidados o emergentes, con el fin de instalar y promocionar nuevos lugares. De todos modos, es posible observar que coexiste otra forma de presentar los países turísticos en la actualidad, que propone una mayor selectividad y promueve la

singularización de algunos destinos como icónicos. Ello puede vincularse con la definición de paisajes emblemáticos, como se examinó para la etapa anterior. Estas nuevas formas de representación se expresan en esquemas visuales vinculados a nuevas estrategias de *marketing* y algo distanciadas de las cartografías más tradicionales. Es posible pensar que corresponden a imágenes pensadas para el turismo internacional, quienes no valoran la idea de un país lleno de recursos en todos sus rincones, sino más bien una selección de lo más destacado para recorrer en poco tiempo.

En la Figura 23, se observan algunas de las estrategias visuales recientes en la promoción estatal de los destinos turísticos de cada país. En ellas se muestra también la inclusión de los destinos turísticos circumpuneños como parte de los íconos nacionales. En la primera imagen, correspondiente a Bolivia, se incluyeron las lagunas de colores (superior). En la segunda, referida a Chile, se incluyó al Desierto de Atacama (superior derecha). Finalmente, en la imagen de Argentina se incorporó al Cerro de los Siete Colores (segundo cuadrado superior), en la Quebrada de Humahuaca.

Figura 23. Los destinos circumpuneños entre los íconos turísticos nacionales de Bolivia, Chile y Argentina



A. Bolivia. B. Chile. C. Argentina. Fuente: Viceministerio de Turismo de Bolivia (s/f); Secretaría de Turismo de la Nación (2005); SERNATUR (2006).

Las diferentes formas de construir un país turístico puede vincularse con las funciones divergentes que las políticas nacionales otorgan a las distintas formas de turismo, como ha sido explicitado en la legislación y planes de desarrollo de los tres países. Así, el turismo interno pasó a ser el motor de la redistribución de recursos, el desarrollo regional, la diversificación, y una orientación equilibrada hacia los destinos emergentes, así como para fortalecer la identidad nacional o plurinacional. En cambio, el turismo receptivo se tornó clave para la generación de divisas y la mejora de las cuentas nacionales, por medio de una oferta especializada y segmentada (Secretaría de Turismo de la Nación, 2005; Ley 292/2012; Decreto 93/2005). Estas funciones divergentes inciden en la forma en que se construyen los destinos turísticos, en los que frecuentemente se superponen estas diversas estrategias.

A través de las campañas promocionales y los planes de desarrollo, los destinos turísticos de la Circumpuna se fueron posicionando entre los más relevante de cada país, principalmente para el mercado internacional. En el caso boliviano, hacia el año 2003 el salar de Uyuni se ubicaba en el quinto puesto en cantidad de visitantes extranjeros a nivel nacional. Sin embargo, si se apartan los grandes centros urbanos de La Paz, Santa Cruz y Cochabamba, Uyuni se ubica en segundo lugar, detrás de Copacabana que es un destino turístico tradicional en Bolivia asociado al Lago Titicaca, con una larga trayectoria (INE, 2003; Raldez, 2008). La intensa campaña de promoción internacional del salar de Uyuni por parte del gobierno nacional en torno al año 2004, contribuyó a la difusión de este como un ícono turístico del país, bajo el nombre de “Desiertos blancos y lagunas de colores”, y es señalada por diferentes estudios y referentes como un hito para el turismo en esta zona (Dulon, 2006; Viceministerio de Turismo, 2012; Galaz, 2014; entrevista a J.P., 2016). Entre los años 2010 y 2017, el Viceministerio de Turismo y los medios de comunicación indicaban que este destino había pasado a ser el principal destino turístico del país en cantidad de visitantes, sobrepasando al lago Titicaca (Viceministerio de Turismo, 2011; La razón, 18/06/2013). Para los visitantes nacionales, en cambio, Uyuni se situó en el décimo lugar para vacacionar en el año 2013 (Viceministerio de Turismo, 2013).

En el caso chileno, para el año 2001, el pernocte de extranjeros en San Pedro de Atacama lo situaban en noveno lugar, detrás de Santiago, Viña del Mar, Iquique, Arica, La Serena, Puerto Varas, Pucón, y Puerto Montt. Hacia el año 2005, se había situado en un cuarto lugar (SERNATUR, 2001; 2005). Entre los años 2012 y 2014 pasó a ocupar el tercer lugar, detrás de la ciudad capital y Valparaíso (SERNATUR, 2006; 2009;). Si se deja de lado la ciudad capital, San Pedro se constituye como el segundo destino más visitado del país. Para los visitantes nacionales, en cambio, San Pedro de Atacama no figuraba entre los primeros diez lugares hacia el año 2013.

En el caso argentino, las estadísticas nacionales disponibles no presentan información comparativa por destinos, sino por macro regiones turísticas. La región norte (comprende Jujuy, Salta y Tucumán) se situaba en el año 2005 en un cuarto lugar considerando todos los viajeros hospedados (residentes y no residentes). Si bien entre los años 2006 y 2012 descendió, en 2013 y 2014 recuperó el cuarto lugar, tanto para el mercado nacional como para extranjeros, detrás de la ciudad capital, y las regiones Patagonia y Litoral (MINTUR, 2012; 2013; 2014). Si se deja de lado la ciudad capital, el norte se ubica como tercera región turística del país. De todos modos, esta información es poco significativa en la medida que no permite un detalle por destino.



## **Notas finales: De la fronterización nacional a la fronterización global**

Los destinos turísticos son construcciones socio-espaciales relacionales, a la vez simbólicas y materiales. Se producen a través de procesos de valorización turística que implican la selección y representación de ciertos espacios como paisajes bellos, así como su acondicionamiento material para la realización de las visitas. Las miradas turísticas cambiantes modifican las representaciones sobre los espacios y definen destinos turísticos en permanente movimiento.

A lo largo del siglo XX, los destinos turísticos de la Circumpuna fueron pensados como íconos turísticos emblemáticos de cada país. Asimismo, formaron parte de las estrategias estatales de definición de cada mapa turístico nacional. La construcción de destinos en clave nacional se constituyó como una práctica de fronterización, una forma de apropiación de los espacios de frontera para consolidar una representación y materialización de un país integrado a partir del turismo, y diferenciarlo de los países vecinos. Ello se dio en el marco la consolidación de los Estados nacionales primero, y de la competencia por atraer los flujos globales después.

En el contexto de consolidación de los Estados y la emergencia del turismo nacional, los procesos de valorización de la Circumpuna, particularmente en el sector argentino y chileno, buscaron generalizar las nuevas prácticas de ocio, transformar estos sitios en paisajes bellos y configurar nuevos destinos turísticos para el disfrute de sus propios ciudadanos. Se buscaba la conformación de una determinada imagen turística sobre la historia y la cultura de una región, como parte de la identidad nacional, a partir de la selección de ciertos elementos como representativos y su constitución como patrimonio para la mirada turística nacional.

Ello formó parte de las estrategias generales por consolidar un Estado, un territorio y una identidad nacional, también por medio del turismo. Las políticas públicas definieron diferentes funciones para el turismo, como un dispositivo de civilización, urbanización y modernización y como práctica de concientización o educación ciudadana, estrechando la asociación entre conocimiento geográfico, turismo e identidad (Capanegra, 2006; González Pizarro, 2013). En esta etapa, los destinos pertenecían y consolidaban un país turístico, y los viajes se constituyeron como un deber cívico para el conocimiento del territorio. Las estrategias estatales de construcción de los mapas turísticos nacionales buscaban dar cuenta de un país integrado por sus diversas regiones turísticas, entre ellas los nortes de Argentina y Chile, donde la diversidad de opciones participaba en la definición de la identidad nacional.

En esta etapa, se consolidó el “viaje al norte” desde cada centro nacional. Allí se comenzó a delinear una forma de atractividad para los lugares de la Circumpuna, que se apoyó en gran medida en los

paisajes naturales y los rasgos culturales del pasado, así como por algunos elementos de la historia nacional. Sin embargo, los lugares circumpuneños se constituyeron como sitios de atractivo, para realizar excursiones de poco tiempo. Los centros de servicios solían ubicarse en localidades distantes, que contaban con una mayor oferta y facilidades. Su transformación en destinos turísticos se produjo recién en la siguiente etapa.

A partir de la década de 1990, ocurrió una intensificación de la valorización turística en los tres sectores de la Circumpuna, que estructuró tres destinos turísticos diferenciados: el Desierto de Atacama, el Salar de Uyuni y la Quebrada de Humahuaca. Ello fue motorizado por diferentes planes estatales, normativas, iniciativas de patrimonialización y conservación, y el desarrollo de una oferta de servicios, en el marco de un turismo internacional creciente. Fue promovida tanto por los Estados nacionales y subnacionales, como por ONG y organismos de cooperación internacional, que incidieron fuertemente en el acondicionamiento de ciertos lugares para la recepción de visitantes. Cada destino definió sus propias vías de acceso y centros de servicios y, de este modo, compitieron por la atracción de los visitantes internacionales.

En este contexto de globalización, los destinos turísticos se construyeron también como íconos nacionales, aunque para nuevos destinatarios, los turistas internacionales. Los Estados se orientaron a definir su imagen turística frente al exterior, crear su propia *marca*, y para ello definieron un conjunto de destinos emblemáticos, que fueron acondicionados para la mirada turística internacional (principalmente europea y asiática), y se posicionaron a nivel global como lugares singularizados y diferenciados, para competir en la atracción de los flujos.

El Desierto de atacama y el Salar de Uyuni fueron intensamente acondicionados en función de los nuevos patrones de consumo turístico mundial, cuya atraktividad se basó en una naturaleza imponente y se materializó en las diferentes modalidades de turismo alternativo o de aventura. Para el caso chileno, ello implicó dejar de lado la mirada turística nacional que había comenzado a modelar este destino en la etapa anterior, en base a elementos culturales del pasado. En el caso boliviano, la irrupción reciente del turismo construyó la imagen de una naturaleza sin historia, en base a paisajes imponentes que tendieron a ignorar las prácticas culturales presentes y pasadas.

La Quebrada de Humahuaca, en cambio, mantuvo parte de las formas de atraktividad de la etapa anterior, apoyadas también en la valorización de elementos y rasgos culturales del pasado, pero se las convirtió en patrimonio de la Humanidad y, de este modo, se buscó posicionar al destino en las opciones de consumo turístico global. Ello requirió, también, dejar de lado algunos de los símbolos de la historia nacional que se habían valorizado en la etapa anterior, y de este modo, perdió también relevancia el centro turístico vinculado a esta historia, como lo fue la localidad de Humahuaca.

En la actualidad, las prácticas de representación de la frontera como un objeto valorizado y patrimonializado para el turismo, contribuyen a la persistencia de narrativas oficiales que muestran una geografía de espacios nacionales. De este modo, las prácticas turísticas aún se constituyen como una manera de marcar las diferencias y desencuentros entre los Estados nacionales (Lois y Cairo, 2012).

Los destinos turísticos están abiertos a las luchas por su representación y significación (Saarinen, 2003), no sólo entre destinos, sino también al interior de cada uno, donde se producen contradicciones entre los valores e intereses locales y aquellos definidos por una industria turística global. Asimismo, pueden reconocerse diferentes miradas turísticas que se posan sobre cada lugar, nacionales e internacionales, pasadas y presentes. Estas se suceden, combinan y coexisten y, de este modo, participan en la definición de los destinos turísticos.

A pesar de los vínculos históricos, económicos, sociales y culturales, entre los diferentes sitios de la Circumpuna no hubo, a lo largo del siglo XX, un proyecto de creación de un único destino turístico que comprenda todos los lugares de la Circumpuna, ni propuestas de creación de una imagen regional que unifique sus paisajes.

De todos modos, la apropiación del territorio nacional a partir del turismo no implicó el desinterés por los viajes entre países limítrofes, que fueron frecuentemente fomentados a través de los ferrocarriles de larga distancia primero y el sistema carretero después (González Pizarro, 2013a). En el último período, la creciente llegada de visitantes y el desarrollo de la oferta comercial en la Circumpuna, habilitaron la posibilidad de realizar viajes transfronterizos, articulando los diferentes destinos turísticos. La consolidación de estos viajes introdujo una serie de cambios que tensionaron con las formas nacionales de construcción de destinos, como se examinará en la próxima sección.

---

## TERCERA PARTE

### *UN VIAJE.*

## VALORIZACIÓN TURÍSTICA Y PROCESOS DE TRANSFRONTERIZACIÓN

---

Esta parte de la tesis se focaliza en el turismo como práctica de transfronterización. Se recuperan las prácticas turísticas que promovieron relaciones y articulaciones a cada lado del límite interestatal, enfatizando en el encuentro y el intercambio, por sobre la idea de separación o exclusión. Se mostrará que los viajes turísticos articularon los tres destinos de estudio y promovieron diferentes movilidades, proyectos e imaginarios.

## Capítulo 5. Espacialidades transfronterizas experimentadas

---

Este capítulo se centra, al igual que los dos restantes, en el turismo como práctica de transfronterización. Aquí se considerará la articulación de los tres destinos turísticos circumpuneños por medio de viajes combinados. El objetivo del capítulo es examinar las espacialidades que construyeron las prácticas de movilidad turística transfronteriza, los sujetos que incidieron en su estructuración, así como las centralidades y fragmentaciones que estas produjeron.

Para ello, se indagarán las características de la movilidad turística y las espacialidades transfronterizas que creó en la Circumpuna. Asimismo, se establecerán comparaciones entre la movilidad en cada par fronterizo binacional. Paralelamente, se buscará reflexionar sobre las centralidades y periferias que creó la movilidad turística, considerando las inclusiones y exclusiones que generaron estas prácticas.

La movilidad transfronteriza refiere, en esta tesis, a los desplazamientos que se producen entre los destinos turísticos de la Circumpuna, que implican el cruce de un límite interestatal. Cabe aclarar aquí que se examina la movilidad turística como aquellos viajes de ocio realizados por sujetos que no habitan en la Circumpuna. La investigación no se centró, en cambio, en la multiplicidad de desplazamientos que realizan las diferentes comunidades de los tres sectores de la Circumpuna con múltiples motivos, entre ellos el recreativo. Estos implican prácticas, representaciones, valoraciones y objetivos muy diferentes respecto de quienes viajan a estos destinos desde lugares distantes con la finalidad de conocer algunos o varios sitios de la Circumpuna.

La movilidad turística es aquí pensada como una espacialidad transfronteriza experimentada. Se parte de su comprensión más allá de un simple cambio de locación. Recuperando los aportes del paradigma de la movilidad (Sheller y Urry, 2006), esta es concebida como una práctica social, donde sujetos y lugares se conectan a través de la experiencia, combinando objetos, tecnologías y socialidades diversas. La movilidad es pensada como relación social que permanentemente reconstruye y tensiona las fronteras, y donde la fluidez convive con la estabilidad (Amilhat-Szary, 2004; Kralich, Benedetti y Salizzi, 2012). La movilidad transfronteriza es producida por las diferencias entre los tres destinos turísticos circumpuneños, por las singularidades definidas como núcleo de su atraktividad y promocionadas como imágenes emblemáticas.

Esta práctica construye entramados espaciales relacionales. Establece vínculos entre múltiples sujetos y sitios a lo largo de su trayecto, y construye diferentes formas de transitar, detenerse, experimentar y consumir la triple frontera circumpuneña en el marco de un viaje turístico. Estas

interrelaciones no producen su homogeneización sino que, al articular con otras múltiples trayectorias, asumen formas particulares en cada sitio y aseguran la producción de lugares heterogéneos, en continua transformación (Zusman, Lois y Castro, 2007).

La movilidad es aquí pensada como indisociable de la estabilidad. Esta excede al desplazamiento y busca estabilizarse en algún sitio, el cual deviene un lugar-momento en el proceso de movilidad (Benedetti y Salizzi, 2011). La sucesión de movimiento y fijación definió centralidades y caminos. Los centros turísticos se constituyeron como un lugar-momento de la movilidad, a la vez como productores y producidos por estas prácticas. Su centralidad fue definida en función de su capacidad para atraer visitantes móviles, estabilizarlos o retenerlos. Pero también la movilidad contribuyó a la consolidación de aquella centralidad. Ella se produce a partir de la conjunción de múltiples trayectorias espacio-temporales que se encuentran o entrecruzan con otras, de otros sujetos y procesos (Massey, 2006). En esta multiplicidad de trayectorias se sitúan las movilidades turísticas transfronterizas, pero también otras que produce el turismo, así como diversas prácticas sociales. Ello implica que su significación no está dada únicamente por las acciones que se realizan en su interior, sino que se construyen también a partir de prácticas del afuera, de las relaciones de dominación, interdependencia o subordinación con otros lugares (Zusman, Lois y Castro, 2007).

En función de las relaciones que establecen, la movilidad y la estabilidad construyen nuevas segregaciones en las fronteras que implican un ejercicio de poder, una manipulación de la oposición entre continuidad y discontinuidad (Dorfman y Benedetti, 2013). Esta segregación se observa, por una parte, entre los sujetos que practican o experimentan las movilidades transfronterizas. Opera a través de los controles fronterizos que actúan como filtros de permeabilidad selectiva (Popescu, 2015), clasificando los sujetos y objetos de circulación. Además, en relación a los tiempos y costos implicados, la infraestructura y modos de transporte disponibles, todo lo cual condiciona las prácticas de movilidad turística.

Por otra parte, la movilidad genera una fragmentación en relación a la posibilidad de construir, participar, definir e incidir en las formas de tránsito y en las trazas o caminos que se construyen, en definitiva, entre los sujetos que pueden controlar y apropiarse de la movilidad turística y quienes no lo hacen. En este sentido, interior y exterior, movilidad y estabilidad, centralidad y marginalidad, serán examinados como parte de una construcción relacional.

Este capítulo se centra en tres ejes de análisis, cada uno de los cuales conforma un apartado diferente: (1) movilidad turística transfronteriza, (2) centralidad turística y (3) entramado de caminos, postas y pasos.

En relación al primer eje, se examinará la movilidad turística transfronteriza, a partir de las prácticas de los turistas que visitan dos o tres sectores de la Circumpuna. Se focalizará en el período 1990-2018, considerando sólo algunos antecedentes relevantes de las décadas previas. Se buscará reconocer los sentidos de esta movilidad para los tres pares binacionales e identificar quiénes son sus protagonistas.

Para el análisis del segundo eje, la centralidad, se considerará la conformación de tres centros turísticos relevantes, uno en cada país. El análisis se apoyará en las localidades de San Pedro de Atacama, Uyuni y Purmamarca. Su selección responde a un conjunto de razones: (i) se incorporaron tardíamente al consumo turístico desde fines de la década de 1980 y comienzos de 1990, en un mismo contexto de la actividad, (ii) han sido ampliamente transformados en términos urbanísticos y económicos a partir del desarrollo turístico reciente, siendo ésta una de las principales actividades económicas, y (iii) constituyen puntos de partida, articulación o quiebre de los caminos turísticos transfronterizos.

Se buscará reconocer su constitución como centros turísticos a partir del modo en que se articularon allí las dimensiones materiales, institucionales y simbólicas de los procesos de valorización. Se identificarán algunas similitudes y diferencias y se analizará el papel que cumplen dentro de cada destino, como centros turísticos de estadía, transporte o excursión, en relación a los servicios desarrollados y la visita de los atractivos consolidados dentro o fuera de cada uno.

En el tercer eje se examinará la conformación de tres caminos turísticos transfronterizos que redefinieron a estos centros como postas de la movilidad. Se examinará el entramado de caminos, postas y pasos para reconocer las diferentes formas de transitar, experimentar y consumir la triple frontera circumpuneña a partir del turismo.

Los caminos de estudio son tres: entre San Pedro de Atacama y Uyuni (frontera chileno-boliviana); entre Uyuni y Purmamarca (frontera boliviano-argentina) y entre Purmamarca y San Pedro de Atacama (frontera argentino-chilena). Son los caminos transfronterizos más utilizados por quienes realizan viajes turísticos en la Circumpuna. Más allá de ser vías de acceso o infraestructura técnica, son aquí pensados como un constructo social que implica una práctica de movilidad, una intencionalidad, un trayecto, diferentes estrategias y el uso de diversas tecnologías, todo ello percibido como una unidad. Se trata de recortes analíticos construidos a partir de la movilidad turística transfronteriza mayor, que fue delimitada y segmentada a partir de tramos que ponen en conexión a dos destinos turísticos diferentes de la Circumpuna, y que promueven diferentes vínculos entre centros devenidos postas de esos caminos.

En el marco de una misma práctica de movilidad turística, estos caminos asumen materialidades y sentidos diferenciados. En este capítulo se buscará rastrear estas diferencias. Se examinarán los caminos en función de las múltiples infraestructuras que lo componen, los usos y movilidades históricas que allí se superpusieron, las prácticas turísticas que los fueron modelando. Se examinará la constitución de los tres centros ya mencionados como postas de estos caminos, considerando el modo particular en que se relacionaron con cada uno. Asimismo, se observarán las diferentes formas de tránsito que definen los caminos y el modo en que se relacionan con los sitios intersticiales por donde definen su traza o trayecto.

Por último, se estudiarán los tres pasos que estructuraron estos caminos transfronterizos. Los pasos son aquí considerados como un lugar-momento en el proceso de movilidad (Benedetti y Salizzi, 2011), que varían en los diferentes contextos espacio-temporales, a medida que cambian las políticas estatales, las tecnologías o los flujos comerciales y poblacionales. En el marco de las prácticas turísticas en la Circumpuna, los pasos implican un punto de detención obligada para los visitantes, así como un cambio de jurisdicción, de moneda y, en ocasiones, de horario. Sin embargo, la experiencia turística en cada paso es diferente. Algunos producen un mayor quiebre mientras que otros promueven una cierta continuidad. De este modo, participan en la definición de las formas de transitar esta triple frontera. Se examinarán los pasos de: Portezuelo del Cajón, La Quiaca-Villazón y Jama, respectivamente, considerando su conformación histórica y los significados e implicancias que adquirieron en cada caso.

## **5.1 Movilidad turística transfronteriza en la Circumpuna**

La valorización turística del desierto de Atacama, el salar de Uyuni y la Quebrada de Humahuaca fomentó la llegada creciente de visitantes, así como el desarrollo de una amplia oferta comercial. Paulatinamente, se fue conformando una forma de movilidad que articuló a los tres destinos de la Circumpuna como parte de un mismo viaje.

La movilidad turística transfronteriza en la Circumpuna es difícil de examinar a partir de las estadísticas oficiales, ya que sólo se cuenta con información desde comienzos de la década de 2000. Además, no es equivalente para los tres pasos fronterizos y no todos los países publican estos datos. Asimismo, no siempre se muestra información desagregada y no se distinguen los puntos de origen y destino de los flujos, el motivo de viaje o el tipo de transporte utilizado. De todos modos, a partir de las estadísticas disponibles y de diferentes estudios sobre la temática es posible realizar algunas inferencias.



Amilhat-Szary y Guyot (2009) señalan que muy pocos turistas completan el circuito trinacional, siendo más frecuentes las combinaciones entre Chile y Bolivia o entre Argentina y Bolivia. Estos autores identificaron que cerca del 40% del total de visitantes de San Pedro de Atacama practicaban articulaban al menos dos de estos destinos. Un estudio realizado en el año 2006 mostró que, de los visitantes que llegaron a Uyuni, un 8,19 % provenía desde Chile y 9,34 % desde Argentina (Municipio de Colcha K, 2007). Al año siguiente, otro trabajo señalaba que el 23,45% de los visitantes de la Reserva Avaroa en la región de los LÍpez, provenía del paso fronterizo La Quiaca-Villazón, articulando así con la Quebrada de Humahuaca. También, indicaba que el 16,81% ingresó a dicha ANP por el paso Portezuelo del Cajón, articulando así con San Pedro de Atacama (Lozano, 2007). Un estudio realizado en San Pedro de Quemes (región de los LÍpez) en el año 2011, indicaba que los turistas de este poblado también incluían a San Pedro de Atacama en sus visitas (Bazanella, 2011).

Esta información, recabada entre los años 2006 y 2011, puede complementarse con otras fuentes estadísticas que permiten reconocer la movilidad turística transfronteriza como una tendencia creciente en los últimos años. Los registros migratorios del paso fronterizo Portezuelo del Cajón proporcionan una mejor aproximación al fenómeno, ya que se trata de un paso utilizado mayoritariamente por el turismo. De hecho, en este paso se comenzaron a producir estadísticas oficiales del lado boliviano recién en el año 2004 (INE, 2010), lo que puede vincularse al incremento en las visitas turísticas.

En este paso, los registros dan cuenta de un incremento que varió de 11.714 pasajeros no chilenos ingresados a ese país en el año 2001 a 45.283 en el año 2013 (SERNATUR, 2016a). La información muestra que el mayor crecimiento anual se produjo entre los años 2002 y 2008, con tasas de entre un 13 y un 47% (INE, 2010; SERNATUR, 2016a). En ese período, se observa un importante incremento en sentido a Chile en los primeros años, y fue aún más relevante en sentido a Bolivia en los últimos, cuando comenzaron a tomarse estadísticas en dicho país. Asimismo, hay un crecimiento similar entre los años 2012 y 2016 en ambos sentidos (INE, 2015-2016; SERNATUR, 2017). En todos estos períodos creció también la llegada de visitantes a los lugares turísticos de la zona, como se reseñó en el capítulo 4.

Para el paso de Jama, las estadísticas oficiales de Chile muestran que el ingreso de visitantes no chilenos tuvo un notable incremento a partir de la finalización de la pavimentación de las rutas de acceso en el año 2005, mostrando un crecimiento del 70% en ese año, del 46% en el año 2007 y del 31 % en el año 2008. De todos modos, por este paso se conformó un corredor bioceánico intensamente utilizado para el comercio internacional y por los pobladores de las principales ciudades de la región. Las estadísticas no permiten identificar el motivo de viaje y el destino del

mismo. Un estudio del año 2008 señalaba que la actividad turística era aún incipiente en este paso (BID, 2008).

El paso fronterizo de Villazón también es intensamente utilizado por el comercio de corto y largo alcance, así como por los pobladores de la zona, y permite conectar múltiples ciudades de la zona. Es por ello que las variaciones en el flujo no pueden vincularse a los fenómenos turísticos. A su vez, no se cuenta con información desagregada de la nacionalidad de los pasajeros, lo que dificulta un análisis más profundo. Sin embargo, un estudio realizado en Tupiza, al sur de Potosí, da cuenta de algunos de estos movimientos. La mayoría de las personas que visitaron Tupiza ingresaron por Villazón y una menor cantidad por Desaguadero al norte de Bolivia (Blanco, 2017). Este trabajo señala que los primeros provienen del norte argentino y corresponde a turistas que visitan Bolivia como parte de su recorrido hacia Cuzco; mientras que los segundos vienen desde el norte del país y continúan su viaje hacia la Argentina. Finalmente, las estadísticas migratorias de los demás pasos fronterizos de la zona, como Ollagüe-Avaroa (Chile-Bolivia) y Sico (Chile-Argentina), muestran volúmenes de pasajeros significativamente menores.

En suma, estos estudios dan cuenta de una creciente movilidad turística transfronteriza entre los tres destinos de la Circumpuna, más consolidada en la frontera chileno-boliviana, relevante en la frontera boliviano-argentina, y más reciente en el par argentino-chileno.

Otra de las características de la movilidad turística transfronteriza es el protagonismo de visitantes internacionales, y una escasa participación de los visitantes de Argentina, Bolivia y Chile. Las estadísticas bolivianas de migración en el paso Portezuelo del Cajón indicaban para el año 2010, que del total de pasajeros no bolivianos que ingresaron desde Chile, un 68%, provenían de Europa, un 6% de Oceanía, 4% eran norteamericanos y casi un 5% asiáticos, sumando un total de alrededor del 83%. El 16% correspondía a visitantes sudamericanos, de los cuales más de un 8% eran brasileños, 5% chilenos y menos del 2% argentinos (SIET, 2011). En el mismo paso aunque en sentido inverso, las estadísticas de extranjeros ingresados a Chile en el año 2016 muestran que la mayoría de los viajeros eran, en orden de importancia, de Brasil, Francia, Alemania, Inglaterra, Corea del Sur, Australia, España, Suiza, Italia y Estados Unidos, con una escasa participación de bolivianos y argentinos en este flujo (SERNATUR, 2017).

En el paso de Jama, si se dejan de lado las nacionalidades que pueden estar vinculadas al comercio regional sudamericano y a movimientos poblacionales locales, las cuatro primeras nacionalidades coinciden con aquellas del paso Portezuelo del Cajón, es decir, brasileños, franceses, alemanes e ingleses (SERNATUR, 2017), como se expone en el Cuadro 13. En este caso, el flujo de visitantes brasileños es sensiblemente superior, lo cual puede estar asociado en parte al comercio regional.

Cuadro 13. Turistas ingresados a Chile por el paso Portezuelo del Cajón y Jama en el año 2016

| Paso Cajón    | Cant. visitantes | Paso Jama     | Cant. visitantes |
|---------------|------------------|---------------|------------------|
| Brasil*       | 7.151            | Brasil        | 7.680            |
| Francia       | 5.224            | Francia       | 2.112            |
| Alemania      | 4.809            | Alemania      | 1.446            |
| Inglaterra    | 3.610            | Inglaterra    | 1.251            |
| <b>Total</b>  | <b>20.794</b>    |               | <b>12.489</b>    |
| Corea Del Sur | 2.824            | Suiza         | 761              |
| Australia     | 2.215            | España        | 653              |
| España        | 1.758            | Italia        | 611              |
| Suiza         | 1.629            | Australia     | 514              |
| Italia        | 1.606            | EEUU          | 470              |
| EEUU          | 1.518            | Corea Del Sur | 145              |
| <b>Total</b>  | <b>11.550</b>    | <b>Total</b>  | <b>3.154</b>     |

Fuente: Elaboración propia en base a SERNATUR (2017). \*Nacionalidades seleccionadas en función de los 10 valores superiores para el paso Cajón. Se replican esas mismas nacionalidades para evaluar su dinámica en el caso Jama. Estas mismas nacionalidades se ubican entre los primeros 20 puestos de mayor flujo en el caso de Jama.

Si bien no existe información desagregada para el paso La Quiaca-Villazón, el estudio mencionado para Tupiza señala que el 84% de los visitantes provenían de Europa, Norteamérica y Asia, y un 16% de Argentina (Vargas, 2016). En relación a los pasajeros que pernoctan, las tasas de visitantes distantes se mantiene, aunque sólo un 3% de los pernoctes corresponde a argentinos, mientras que un 10% son brasileños.

En suma, las cifras señaladas dan cuenta del protagonismo de los visitantes internacionales, principalmente europeos, asiáticos y brasileños, en la movilidad transfronteriza entre los destinos de la Circumpuna. La participación de los turistas nacionales de Argentina, Bolivia y Chile es escasa en esta movilidad, a pesar de su creciente presencia en los destinos de la Circumpuna de cada país. En este sentido, un trabajo realizado en el año 2011 en Purmamarca señalaba que los visitantes, compuesto en un 79% de turistas nacionales, recorrían mayoritariamente la Quebrada de Humahuaca, además de Salta y Jujuy, y sólo un porcentaje menor continuaba su viaje hacia Bolivia o Perú (Bazanella, 2011). Asimismo, los operadores turísticos de Jujuy señalaban que el interés por conocer los destinos de los países vecinos era notable entre los turistas extranjeros, como franceses, japoneses, holandeses, italianos e ingleses (entrevistas a H.O., 2016 P.S., 2016). Uno de ellos remarcaba que a los visitantes nacionales, particularmente de Buenos Aires, “les interesa conocer la Quebrada de Humahuaca, las Salinas Grandes, la puna, (...) hasta la frontera con Bolivia, (...) La Quiaca y Yavi, que son lugares muy bonitos. Pero hasta ahí llegan. Como que no está dentro de sus atractivos, otros destinos como el desierto de Atacama o el salar de Uyuni” (entrevista a H.O., 2016).

Otros referentes señalaron que era más común para los argentinos viajar a Bolivia, aunque no a San Pedro de Atacama, ya que es un destino caro (entrevista a P.S., 2016). En este sentido, la presencia de visitantes argentinos es algo más relevante en el camino Uyuni-Purmamarca, como se observa en Tupiza, donde conformaban en el año 2016 cerca del 16% del total de extranjeros (Vargas, 2016). Si bien una parte de esos visitantes puede estar vinculada a movilizaciones de corto alcance de pobladores del norte argentino, otra parte puede relacionarse con una forma tradicional viaje que vincula la Quebrada de Humahuaca con Bolivia y Cuzco, en un largo itinerario de varias semanas. Probablemente, este viaje se haya modificado en los últimos años a partir del posicionamiento de Uyuni en el mapa turístico boliviano, y haya cambiado la habitual ruta por Potosí o el tren directo hasta Oruro, realizando una rápida detención para conocer el salar y luego continuar viajando hacia el norte, como revelan algunos blogs de viajeros en los portales de internet (Me Fui a la Goma, 10/03/2013). De todos modos, conforman una pequeña porción del total de visitantes de ambos destinos, y una gran parte de los blogs de turistas argentinos dan cuenta de viajes estructurados por países, sólo recorriendo el norte argentino, o visitando Bolivia, incluso sin recorrer Uyuni (Viajeros, 25/08/2014; 11/03/2012).

## **5.2 Centralidad turística**

En este apartado se busca reconstruir la conformación de tres centros turísticos: San Pedro de Atacama, Uyuni y Purmamarca. Su centralidad fue definida al interior de cada destino turístico, en relación a la ubicación de los diferentes centros de servicios, la infraestructura de transporte y los sitios que se fueron consolidando como atractivos. Esta centralidad también se definió a partir de la relación con los destinos de los países vecinos, en función de la movilidad turística transfronteriza.

Entre ellos se pueden reconocer algunas semejanzas en relación a los procesos de valorización turística. Esta se constituyó como una de las principales actividades económicas en estas localidades, transformándolas de expulsoras a receptoras de población (Gundermann, 2004; Tommei, 2016; Galaz, 2017). Asimismo, han sido ampliamente transformados en términos urbanísticos, con un importante desarrollo de equipamiento en las áreas centrales, y conformando una estética particular. Por último, la oferta de servicios se desarrolló a partir de una multiplicidad de emprendimientos de tamaño pequeño a mediano, mayoritariamente dirigidos desde la propia localidad, es decir que es escasa la presencia de cadenas empresariales de escala nacional o transnacional.

Más allá de las similitudes, estas postas desarrollaron algunas características particulares que los posicionaron con funciones diferenciadas en el marco de cada destino turístico, así como de cada camino transfronterizo. A continuación se examinará el modo en que condensaron y articularon los procesos de valorización turística con las especificidades de cada posta, considerando las dimensiones materiales, institucionales y simbólicas. Se buscará identificar a los sujetos y a las prácticas que le dieron forma, así como algunos de los cambios que se produjeron a lo largo del tiempo. Asimismo, se analizará el papel que desempeñan los tres lugares en los destinos turísticos correspondientes y en los caminos transfronterizos, que se analizarán en el próximo apartado. El análisis de cada posta se organizará en seis ejes:

- (1) *Llegada de visitantes.* Se considerará la evolución en la llegada de visitantes en el tiempo.
- (2) *Políticas estatales.* Se reconocerán las acciones de planificación turística, de promoción, las estrategias de patrimonialización y las políticas de fomento de la actividad.
- (3) *Infraestructura y accesibilidad.* Se revisarán las acciones estatales referidas a la mejora de los servicios públicos y la infraestructura de transporte que participan indirectamente en el desarrollo de la actividad turística.
- (4) *Servicios turísticos.* Se describirá el desarrollo de una oferta comercial de alojamientos y agencias de viajes.
- (5) *Regulación y control.* Se considerarán acciones estatales en relación a la regulación de la oferta comercial o la conformación de asociaciones empresariales.
- (6) *Atractivos y modalidad de visita:* Se examinará la consolidación de sitios de atractivo y el desarrollo de modalidades turísticas asociadas.

### **5.2.1 San Pedro de Atacama**

La localidad de San Pedro de Atacama se sitúa en la Comuna homónima, en la provincia de El Loa, Región de Antofagasta, República de Chile. Se trata de un poblado pequeño, con calles angostas y de tierra y las construcciones son mayoritariamente bajas y de adobe. El municipio señala que el tamaño y la materialidad de las construcciones crean una imagen del que corresponde a la de un pueblo colonial, influenciado por la cultura indígena atacameña (Municipio de San Pedro de Atacama, 2010).

San Pedro de Atacama ha aumentado notablemente su población en las últimas décadas, principalmente en paralelo al desarrollo de la actividad turística, aunque la minería también influyó

en la dinámica demográfica (Garcés et al., 2018). En este sentido a lo largo de la década de 1990, la variación intercensal fue de 117,1%, lo cual provocó un aumento en la demanda de predios en la localidad (Municipio de San Pedro de Atacama, 2006). Para el año 2002, el área urbana contaba con alrededor de 1.938 (INE, 2005). Para el año 2012 se estimaban alrededor de 3.623 habitantes (Municipio de San Pedro de Atacama, 2010). Los flujos migratorios contribuyeron a la expansión de la localidad hacia las periferias, creando nuevos barrios residenciales con viviendas frecuentemente precarias (Garcés et al., 2018).

#### *5.2.1.1 Llegada de visitantes*

En torno a la década de 1980 comenzaron a llegar visitantes, científicos y aventureros europeos, atraídos por la notoriedad que adquirió el lugar a través de los hallazgos y eventos arqueológicos que realizaba el cura Gustavo Le Paige, además de ser promovido como lugar para la observación de fenómenos astronómicos, como el Cometa Halley en 1986. A lo largo de la década de 1990, en coincidencia con el fin de la dictadura militar en Chile, creció gradualmente la llegada de visitantes que deseaban conocer los desiertos, salares y lagunas de la zona (Bolados García, 2014; entrevistas a S.U., 2016; L.E., 2016 y A.D., 2016).

Desde comienzos de la década de 2000 se percibió un crecimiento considerable en la llegada de turistas. En el año 2010 se registraron 66.380 visitantes alojados en la localidad, mientras que para el año 2015, se contabilizaron 141.969 (INE, 2010-2014; 2014-2017). Entre los años 2014 y 2017, las estadísticas oficiales indicaban que el 63% de los visitantes eran internacionales, mientras que el 37% restante eran nacionales (INE, 2017-2018).

#### *5.2.1.2 Políticas estatales*

En la década de 1980, la mirada externa y la densidad científica que se condensaban en estas latitudes, se tradujeron en una serie de iniciativas estatales de conservación ambiental, que tuvieron un rol central en el desarrollo ulterior del turismo. El pueblo de San Pedro de Atacama fue declarado Zona Típica y de Protección en 1980, en razón de que “representa la valiosa y rica expresión de un pueblo de oasis, de raigambre precolombina e hispánica, constituyendo un centro arqueológico de renombre internacional” (Decreto 2344/1980). Esta declaratoria de carácter nacional buscaba mantener el carácter propio de lugares con ruinas arqueológicas o sitios históricos, para conservar el aspecto típico y pintoresco de dichas poblaciones (Ley 17288/1970).

En esta década, se multiplicaron los nombramientos nacionales en las áreas rurales próximas a San Pedro de Atacama, como los Pukaras de Quito, Lasana y Turi, el Pueblo y Tambo inca de Peine, declarados Monumento Histórico en el año 1982, como se detalló en el Cuadro 7 del capítulo 4. El Estado chileno también creó el Santuario de Naturaleza Valle de la Luna en el 1982, incorporando el nombre que le daban los extranjeros, además de delinear los proyectos de creación de las áreas protegidas Licancabur-Tatio y Los Flamencos, en 1985 (Ministerio de Educación Pública de Chile, 1982; entrevista a R.C., 2016).

En la década de 1990 se desarrollaron nuevas iniciativas de patrimonialización, como la concreción de la Reserva Nacional Los Flamencos, que además fue declarada como humedal Ramsar -de carácter internacional- en los sectores de Soncor y Tara. Esta reserva pasó a ser uno de los sitios más visitados en la zona. Paralelamente, en el año 1998 se inscribió a San Pedro de Atacama junto con otros poblados cercanos, como bien cultural en la Lista indicativa de Patrimonio Mundial de UNESCO (Ministerio de Agricultura de Chile, 1990; Ramsar, 2016; UNESCO, s/f).

Junto con las declaratorias de conservación, se establecieron nombramientos específicos ligados al turismo, también de carácter nacional. En el año 1994, se declaró a la Comuna como Lugar de Turismo; en 2002 se nombró Zona de Interés Turístico al área de San Pedro de Atacama-Cuenca Geotérmica del Tatio (Decreto 1990/1994; Resolución 775/2002). Estos mecanismos reconocían a estos sitios como uno de los principales productos turísticos del país, y se constituían como un instrumento para regular las “zonas de valor arqueológico, arquitectónico, ecológico y paisajístico, las cuales requieren ser preservadas y que constituyen un potencial de recurso significativo de relevante importancia para la actividad turística” (Resolución 775/2002).

A lo largo de la década de 2000 continuaron las declaratorias de conservación de la naturaleza a nivel internacional, como las Áreas de Importancia para la Conservación de Aves (AICA), los Sitios Prioritarios de la Red de Humedales para la conservación del flamenco andino (GCFA), los sitios Ramsar. Asimismo, se constituyó la reserva privada Termas de Puritama, y la propuesta de creación del área protegida nacional Géiseres del Tatio, como se consignó en el Cuadro 8 del capítulo 4. Si bien las declaratorias patrimoniales buscaron proteger a los ambientes frente a la llegada de visitantes, estas a su vez contribuyeron a intensificar la atraktividad turística de los sitios, cuya visita creció notablemente en este período (entrevista a R.C., 2016). Paralelamente, en esta etapa se produjo una importante promoción del lugar a nivel internacional, a través de campañas estatales y de iniciativas privadas. Por ejemplo, a través de la guía turística Lonely Planet, cuyos referentes llegaron a la localidad para realizar un relevamiento en torno al año 2000, según recuerda un poblador (entrevista a S.U., 2016).

Conjuntamente a las anteriores, se desarrollaron algunas iniciativas a nivel local. En el Plan de Desarrollo Comunal del año 1999, la Comuna de San Pedro de Atacama proponía como imagen objetivo ofrecer “a la región, al país y al mundo la oportunidad de poder disfrutar de la inmensidad, tranquilidad y belleza escénica, de su medio ambiente y patrimonio arqueológico” (Municipio de San Pedro de Atacama, 2006:358). El plan comunal del año 2006 incluyó un análisis de la forma en que se había desarrollado el turismo y planteó una serie de cuestionamientos sobre qué modelo de turismo desarrollar, a qué turistas apuntar, cómo reducir los impactos negativos y cómo dirigir los beneficios económicos a la comunidad local (Municipio de San Pedro de Atacama, 2006). Este plan postulaba al turismo como segunda *vocación* de la comuna detrás de la agricultura y proponía una gestión ambientalmente sustentable para monitorear las áreas visitadas, así como diversificar los productos turísticos en base al ecoturismo, el etnoturismo y el agroturismo. Finalmente, en el plan comunal del año 2011 se observa un cambio de estrategia, donde el turismo es señalado como el principal motor de crecimiento económico, y se propone como objetivo “ser la capital arqueológica, turística, agropecuaria y astronómica de Chile” (Municipio de San Pedro de Atacama, 2011:15). En este plan ya no se habla de la inmensidad, tranquilidad y belleza escénica, sino que se propone disfrutar del patrimonio natural y cultural milenarios. A su vez, reconoce el importante crecimiento económico sostenido que ha experimentado la comuna a partir del sector turístico, aunque en ausencia de un modelo de desarrollo planificado, por lo cual propone implementar un modelo turístico sustentable.

### *5.2.1.3 Infraestructura y accesibilidad*

Hasta la década de 1980, el acceso a la localidad era difícil y no había servicios públicos de electricidad o agua potable (entrevista a S.U., 2016). Las mejoras se iniciaron gradualmente por esos años, cuando se independizó de Calama y se formó la comuna de San Pedro de Atacama (Municipio de San Pedro de Atacama, s/f). En la década de 1990, se amplió la inversión estatal y privada para la mejora de la infraestructura de transporte, tanto en las rutas de la zona como en el aeródromo El Loa de Calama, además de los servicios públicos, en particular de electricidad, que se brindaba sólo por la noche (entrevistas a M.A., 2016 y L.E., 2016; Ministerio de Obras Públicas de Chile, s/f).

Por último, en la década de 2000 se introdujeron mejoras en la provisión de agua potable, la electricidad que se brindó de forma permanente y, algunos años más tarde, el servicio de internet y cajeros automáticos (entrevista a L.E., 2016 y S.U., 2016). Asimismo, se asfaltaron rutas aledañas, se construyó una terminal de ómnibus en el año 2012 (COSIPLAN, 2016). El aeropuerto de Calama, a 94



km de distancia, también incorporó algunas mejoras en el año 2015 (Consortio Aeroportuario de Calama, s/f).

#### 5.2.1.4 Servicios turísticos

El primer alojamiento turístico de la localidad fue la Hostería San Pedro de Atacama, construida por la empresa estatal HONSA de la Corporación de Fomento en la década de 1960, y privatizada durante el régimen militar en el año 1979 (Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, 2010; Galeno, 2013). Luego de su privatización, la hostería continuó siendo un alojamiento de referencia en la localidad y, actualmente, se ubica entre los más caros y exclusivos. En la década de 1980 funcionaban algunos otros hospedajes modestos, como Chiloé o La Florida, aunque las plazas disponible eran escasas, por lo que frecuentemente los visitantes se hospedaban en Calama, a 94 km de distancia (entrevista a S.U., 2016). A inicios de la década, se contabilizaban alrededor de 130 plazas en San Pedro de Atacama, mientras que Calama contaba con cerca de 400 plazas (Aracena, 1982).

Parte de los servicios turísticos de la localidad fueron establecidos por la colectividad de yugoslavos instalados en la localidad a comienzos de siglo, quienes poseían locales que arrendaban o explotaban para actividades de hospedaje, alimentación o artesanías (entrevistas a L.E., 2016 y M.A., 2016). Los visitantes extranjeros comenzaron a requerir, además, servicios de excursiones y traslados, que empezó a brindar la gente de la zona con sus propios vehículos. Se trataba generalmente de mineros que conocían bien la región y que luego abrieron sus propias agencias (entrevistas a E.E., 2016; L.E., 2016 y C.S., 2016).

En la década de 1990, los servicios turísticos se organizaron y formalizaron. A las agencias de viajes<sup>6</sup> de Antofagasta y Calama que operaban en la zona (Turismo y Comunicaciones, 1992), se le sumaron las nuevas agencias de los pobladores que antes operaban informalmente, como Roberto Sánchez Tours, Turismo Ochoa o Desert Adventure, así como aquellos servicios de excursión ofrecidos por los nuevos hoteles turísticos. En estos años existían no más de 10 agencias, un número reducido que atendía a un importante caudal de visitantes (entrevista a C.S., 2016).

Por entonces, también se comenzaban a instalar los primeros hoteles con fines turísticos, pasando de 6 hospedajes y 1 camping a inicios de la década de 1990, a 14 alojamientos y 2 campings para el

---

<sup>6</sup> En esta tesis se utiliza el término de *operador turístico* o *agencia de viajes* para dar cuenta de empresas que se ubican en los destinos turísticos y se dedican al turismo receptivo, es decir a realizar excursiones con turistas, en vehículos propios o contratados.

año 2003 (Turismo y comunicaciones, 1992; The Rough Guide, 2003). Muchos de ellos eran emprendimientos de migrantes chilenos de la capital, del sur o de localidades próximas (Turismo y Comunicaciones, 1992; The Rough Guide, 2003; entrevistas a L.E., 2016 y M.A., 2016; V.N., 2016). Además, se instaló una cadena hotelera nacional, el hotel Explora (de cinco estrellas), el cual marcó un hito en el desarrollo turístico del lugar, tanto por los conflictos que mantuvo con la población local, como por la oferta laboral generada y la fuerte promoción internacional que suscitó para la localidad (entrevista a J.L., 2016).

El Plan de Desarrollo Comunal del año 2006 diferenciaba tres tipos de servicios: (1) oferta de lujo, concentrada en pocas empresas y orientada a extranjeros de alto poder adquisitivo; (2) servicios de categoría estándar, orientado a sectores medios, desarrollados por pequeños empresarios, en su mayoría “afuerinos”; (3) oferta de tipo popular, destinada al segmento nacional con bajo poder adquisitivo y desarrollada por pequeñas empresas de afuerinos y atacameños (Municipio de San Pedro de Atacamama, 2006).

Sin embargo, a partir de la década 2000 se produjo un crecimiento considerable en el equipamiento turístico y una diversificación de la oferta. Los alojamientos pasaron de 14 a 124 entre los años 2003 y 2016, mientras que las plazas lo hicieron de 1.180 a 4.000 entre 2004 y 2017 (Municipio de San Pedro de Atacama, 2006; CONAF, 2008; SERNATUR, 2016c; INE, 2017-2018). En este último período se multiplicaron los hospedajes de alta gama, que pasaron de 2 a alrededor de 17, entre los años 2008 y 2016 (entrevista a I.Z., 2016; SERNATUR, 2016c). Del relevamiento de campo surge que los establecimientos de la localidad son mayoritariamente de pequeñas a medianas dimensiones, en general de una planta. Algunas de las parcelas más amplias corresponden a los hoteles más onerosos, en general alejados del casco histórico, aunque con una cantidad acotada de plazas que responden a la tipología de hotel boutique o de diseño (*cf.* Tommei, 2016). Los alojamientos mostraban tarifas de entre 20 y 500 USD por habitación en base doble entre los años 2016 y 2018, posicionándose entre las tarifas más elevadas de la Circumpuna (SERNATUR, 2016c; Booking, s/f).

Las agencias de viajes receptoras eran 10 para el año 2000 y se incrementaron a 72 en el año 2016 (SERNATUR, s/f). El importante crecimiento en el número de agencias generó una fuerte competencia, que llevó al empeoramiento en los servicios de excursiones (entrevista a L.L., 2016). A su vez, surgieron relaciones conflictivas por la instalación de agencias de viaje de Uyuni para operar en forma de red entre ambos sitios, que estimaban en alrededor de 20 (entrevista a S.U., 2016). Con el tiempo, el Estado introdujo algunas regulaciones a los operadores, con mayores exigencias para la habilitación y prestación de servicios, como se verá más adelante. En la actualidad, las tarifas de las excursiones son elevadas en relación a los otros destinos de la Circumpuna, tanto para las visitas de

corta duración, entre 16 y 90 dólares, como para los tour de 3 días hacia Uyuni, entre 150 y 200 dólares, para el año 2018 según informaban las agencias en sus portales de internet<sup>7</sup>.

Hacia finales de la década de 2000 se produjo otro cambio importante, a partir de la incorporación de las comunidades atacameñas al desarrollo de nuevos emprendimientos de hospedaje y agencias de viajes, en parte promovido por instituciones del Estado con financiamiento internacional (entrevista a J.U., 2016; CONAF, 2008). Asimismo, han conformado algunas asociaciones para realizar acciones colectivas, como la Red de Turismo Rural Lican Huasi, la Ecored de Turismo Indígena Lickanantay, la Agrupación de Nativos Indígenas o la Asociación Kunza Hoire, que reúnen diferentes emprendimientos de agencias, alojamientos y servicios de alimentación (Morales, 2006; Bustos, 2012; entrevistas a O.O., 2016; M.I., 2016; A.D., 2016). La mayoría de las propuestas fueron desarrolladas en forma independiente y sólo algunos desarrollaron servicios en forma comunitaria, como la agencia de viajes de la comunidad Lickanantay. Una parte de estos emprendimientos desarrolló una oferta comercial tradicional y otros diseñaron productos alternativos que reivindicaron la historia y cosmovisión atacameña. De todas formas, algunos de estos emprendimientos reconocen dificultades en relación a posicionar o mantener los servicios, la escasa preparación, la falta de experiencia, o el escaso compromiso de los participantes (entrevistas a M.I., 2016 y F.F., 2016).

#### *5.2.1.5 Regulación y control*

Todas las declaratorias patrimoniales referidas anteriormente contribuyeron tanto a incrementar la valorización turística como a la regulación y control de las visitas y el uso recreativo de estos sitios. En ellas tuvieron un papel preponderante algunas instituciones nacionales, como la Consejo de Monumentos Nacionales (CMN), que se encarga de autorizar obras y cambios en los sitios con declaratorias patrimoniales (Ministerio de Educación Pública de Chile, 1970). En este sentido, en el año 1994, se modificaron los límites del área urbana protegida como Zona Típica, señalando que “el lugar ha experimentado un creciente desarrollo turístico y un fuerte interés inversionista, existiendo el riesgo de perder la identidad local con la incorporación de una arquitectura discordante y ajena al lugar” (Decreto 311/1994). También, tuvieron injerencia los organismos y asociaciones internacionales que emiten y supervisan los nombramientos, como la convención Ramsar, Birdlife International o el Grupo de Conservación del Flamenco Andino.

---

<sup>7</sup> Por ejemplo, [www.corvatschchile.cl](http://www.corvatschchile.cl); [www.solandinoexpediciones.cl](http://www.solandinoexpediciones.cl); [www.andes-travel.cl](http://www.andes-travel.cl); [www.maximexperience.cl](http://www.maximexperience.cl). Se tomaron tarifas publicadas en dólares o calculadas en base al tipo de cambio oficial a octubre de 2018.

A nivel local, asimismo, se introdujeron nuevas regulaciones para la conservación de sitios, el ordenamiento urbano y el control de la oferta privada. El estado local estableció una ordenanza en el año 1990, con el objetivo de preservar el patrimonio natural, histórico, cultural, artístico y arqueológico de la comuna (Municipio de San Pedro de Atacama, 2011). Adicionalmente, el Plan Regulador Comunal del año 1998 definió los límites urbanos, zonificación, usos de suelo, subdivisiones prediales, edificaciones, urbanización, vialidad y sobre las fachadas e imagen urbana de San Pedro de Atacama (Gobierno Regional de Antofagasta, 1998). En el año 1994 se creó la Cámara de Comercio y Turismo de San Pedro de Atacama, a partir de la iniciativa de algunos operadores que consideraban que se había producido un crecimiento descontrolado de la actividad, con un importante nivel de informalidad (entrevista a A.D., 2016; R.C., 2016; M.G., 2016). Paralelamente, en el año 2012 se creó la Fundación de Cultura y Turismo de San Pedro de Atacama, cuyos objetivos se orientan a planificar la actividad turística, consolidar un destino sustentable y contribuir a potenciar la identidad Lickanantay de la comuna (Municipio de San Pedro de Atacama, s/f).

A nivel regional se desarrollaron algunas acciones adicionales de regulación. La dependencia regional de CONAF estableció, junto con las comunidades del ámbito rural, el control de acceso a los diferentes sectores de la Reserva Los Flamencos para regular las visitas turísticas, estableciendo cuatro puestos entre 1998 y 2003 (entrevista a R.C., 2016). En el año 2000, la apertura de la dependencia regional del SERNATUR en la localidad también se orientó a incrementar las regulaciones, en diálogo con los diferentes actores locales gremiales y comunales, principalmente a través de la formalización de los registros estatales de los servicios privados (entrevista a M.G., 2016; L.E., 2016). A su vez, la declaratoria de Zona de Interés Turístico por parte de SERNATUR en el año 2002, formalmente se orientaba a obtener un mayor control sobre las actividades y proyectos, los cuales incidían en su conservación, urbanización, servicios e instalaciones, y debían ajustarse a un plan de ordenamiento (Decreto Ley 1224/1975).

Finalmente, a partir de la segunda mitad de la década de 2000 se introdujeron nuevas regulaciones urbanísticas y comerciales, tanto a nivel municipal como regional, para atender a los cambios suscitados por la actividad turística. El Municipio actualizó el Plan regulador en torno al año 2010 y dictó diferentes ordenanzas que buscaron controlar la circulación vehicular y peatonal por la localidad, organizar los servicios de transporte de pasajeros, crear un registro municipal de guías de turismo, mejorar la gestión ambiental y de residuos, y controlar la imagen urbana y la estética de la localidad (Municipio de San Pedro de Atacama, 2010; Ordenanzas 1/2007; 5/2011; 4/2013). Por su parte, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo de la región de Antofagasta estableció en el año 2013 una regulación sobre las características arquitectónicas de las construcciones de la provincia de El

Loa, con la intención conservar “la riqueza cultural e identidad local, ligadas a tradiciones en cuanto a formas, materialidad, tipologías y sistemas constructivos propios de cada zona” (Ministerio de Vivienda y Urbanismo, 2013).

De este modo, se estableció una regulación multiescalar, a partir de la actuación de diferentes organismos, que articuló aspectos ambientales, patrimoniales y comerciales con el desarrollo turístico de San Pedro de Atacama.

#### *5.2.1.6 Atractivos y modalidad de visita*

Si bien algunos de los atractivos consolidados se sitúan dentro de la localidad, como la iglesia y los museos, la gran mayoría se ubican en las afueras del casco urbano, como se muestra en la Figura 24. Para su visita se han organizado un conjunto de excursiones regulares, con servicios diarios, horarios fijos y tarifas estandarizadas. San Pedro de Atacama se posicionó como el lugar de base desde donde parten y hacia donde regresan las excursiones.

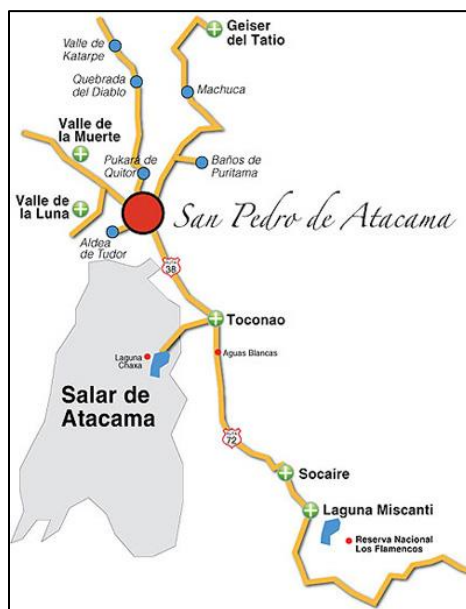
En los últimos años se han diseñado nuevas ofertas de excursiones que buscaron introducir una mayor diversificación y diferenciación entre las agencias, a través de la incorporación de nuevos atractivos o la realización de actividades especiales de aventura, como montañismo, cabalgatas, cicloturismo, además de nuevos productos asociados a la observación del cielo y de fenómenos astronómicos específicos. Otra de las excursiones requeridas en la localidad es el itinerario hacia Uyuni, en un viaje de 3 a 4 días, con la opción de finalizar en aquella localidad o retornar a San Pedro de Atacama, como se examinará más adelante.

En los ámbitos rurales donde se realizan las excursiones habitan numerosas comunidades atacameñas, las cuales han tenido una cierta participación en las formas de valorización turística. Como se señaló anteriormente, desde fines de la década de 1990, la CONAF integró a diferentes comunidades en la administración de algunos de los sectores de la Reserva Los Flamencos, lo que les permitió regular la entrada de visitantes, contribuir a su mantenimiento y percibir ingresos económicos (entrevista a R.C., 2016). Además, participaron del control de sitios arqueológicos. De este modo, diferentes comunidades controlaron el acceso a los principales atractivos: el pukara de Quito, los géiseres del Tatio, el Valle de la Luna, la Aldea Tolor, el área de Soncor en el salar de Atacama y el conjunto de lagunas Miscanti y Miñiques (entrevistas a R.C., 2016; C.G., 2016; E.Q., 2016).

Otros poblados rurales han buscado ser partícipes de los circuitos turísticos que parten de San Pedro de Atacama, negociando su inclusión en las excursiones de las agencias de viajes. Estas realizan una

breve detención en poblados como Machuca, Toconao y Socaire, donde se ofrecen servicios de alimentación o venta de recuerdos, y en algunos casos han abierto también una hostería. Las ocho comunas rurales que pertenece a la Comuna de San Pedro de Atacama expresaron, en el año 2006, su interés por participar de las actividades turísticas, y algunos años después se propuso un plan de desarrollo turístico para cada una de ellas (Municipio de San Pedro de Atacama, 2006 y 2011). De todas formas, sólo algunos poblados rurales reciben visitantes, en función de su inclusión en las excursiones más demandadas.

Figura 24. Posición de San Pedro de Atacama en relación a los atractivos consolidados en el Desierto de Atacama.



Fuente: Andes Traveller (2014)

## 5.2.2 Uyuni

La localidad de Uyuni se sitúa en el Municipio homónimo de la Provincia de Antonio Quijarro, en el departamento de Potosí, en el Estado Plurinacional de Bolivia. También es la capital de aquella provincia. De las tres localidades de estudio, Uyuni es la de mayor extensión y cantidad de habitantes. En la década de 1990, debido a la privatización del ferrocarril y la desestructuración del entramado productivo local asociado, se produjo una importante emigración hacia los ámbitos rurales u otras localidades de Bolivia o de Chile (Galaz, 2017).

En la década siguiente, en cambio, la valorización turística atrajo nuevos migrantes. Contaba con 10.551 habitantes en el año 2001, que crecieron a 18.134 para el año 2012, según información disponible sobre población urbana del Municipio, que se concentra mayoritariamente en esta localidad (Gobierno Municipal de Uyuni, 2007; INE, 2012). Ello se vinculó con los movimientos

migratorios desde las áreas rurales hacia las urbanas y desde otras localidades, por medio del retorno de antiguos pobladores o la llegada de nuevos (Gobierno Municipal de Uyuni, 2007; Galaz, 2017).

Desde la década de 2000, el turismo ha dinamizado algunos sectores de la economía de la localidad, mediante la inversión en infraestructura y construcciones, además de la apertura de diferentes comercios, pero también produjo el encarecimiento de los costos de vida (Galaz, 2017).

La valorización turística contribuyó también a la expansión urbana, a la creación de nuevos barrios y a la fragmentación entre una zona central y los sectores periféricos. La primera fue acondicionada para el turismo y cuenta con numerosos comercios y servicios, mientras que en los segundos, las casas son precarias y las calles se encuentran en malas condiciones (Galaz, 2017). La imagen urbana, con edificaciones en altura de entre 3 y 6 pisos, y calles en gran parte asfaltadas o adoquinadas, contrasta con la estética de los otros dos casos estudiados.

#### *5.2.2.1 Llegada de visitantes*

El turismo en Uyuni comenzó de forma incipiente entre las décadas de 1970 y 1980, en parte vinculadas a la creciente llegada de visitantes a Machu Picchu que extendían sus viajes hacia Bolivia (entrevistas a D.D., 2016 y L.L., 2016). Algunos pobladores relatan que por ese entonces los visitantes extranjeros recorrían el salar de Uyuni en bicicleta o vehículos, y acampaban o paraban en las casas de los pobladores de la zona (entrevista a L.L., 2016 y J.P., 2016). También, algunas agencias de viajes de La Paz organizaban tours largos, de 15 o 20 días (entrevistas a D.D., 2016; S.S., 2016. L.L., 2016).

A lo largo de la década de 1990, creció gradualmente la llegada de turistas. Pasaron de ser 15.000 visitantes anuales alojados en la localidad en el año 1994, a 43.000 en el 2000 (Raldez, 2008), lo que representa un crecimiento del 170%. Luego, el arribo de visitantes se duplicó entre los años 2000 y 2015, contabilizando 99.177 turistas alojados en la ciudad ese último año (Secretaría Departamental de Turismo y Cultura de Potosí, 2016).

Para el año 2006, el Viceministerio de Turismo de Bolivia indicaba un 99% de visitantes de origen extranjero en Uyuni, aunque los datos de la Secretaría Departamental de Turismo de Potosí daban cuenta de un 70% de visitantes extranjeros alojados en Uyuni, frente a un 30% de visitantes nacionales (Municipio de Colcha K, 2007; Raldez, 2008). Para el año 2012, la Dirección municipal de Turismo y Cultura de la ciudad indicaba un 64% de visitantes extranjeros (Galaz, 2014).

En cuanto a los turistas extranjeros alojados en Uyuni para el año 2007, un 13,5 % eran de origen francés, 7,35 % alemán y 7,47 % británico. (Municipio de Colcha K, 2007). En la década de 2000 se realizaron campañas promocionales en Asia y crecieron las visitas desde estos países, quienes sólo realizan visitas por el salar y no suelen recorrer las lagunas de colores o cruzar a Chile, como sí hacen los europeos (entrevistas a J.P., 2016; B.T., 2016). Esta modalidad se repite para los bolivianos, quienes visitan en mayor proporción sólo el Salar, sin visitar la región de los Lípez, quedándose un o dos días como máximo (Municipio de Colcha K, 2007).

#### *5.2.2.2 Políticas estatales*

Las actuaciones estatales para el fomento o promoción del turismo en Uyuni, en la década de 1990, fueron aisladas y esporádicas. En el año 1994 se creó el Museo Arqueológico y Antropológico de los Andes Meridionales en la ciudad de Uyuni (El Diario, 15/09/2014). Al año siguiente, el programa de Cooperación al Desarrollo del Turismo en Bolivia del BID postulaba al área Uyuni y las lagunas del sur como uno de los cuatro nuevos centros turísticos a desarrollar, y proponía la creación de un centro arqueológico al norte del salar (BID 1995). De todos modos, los informes de la época señalaban la escasa inversión en publicidad turística para Uyuni en ese período (Proyecto Desarrollo Democrático y Participación Ciudadana, 1996).

En el año 2004, el Estado nacional diseñó la campaña promocional Desiertos Blancos y Lagunas de Colores que marcó un hito en la promoción internacional de la zona y su posición como imagen emblemática del país (entrevista a J.P., 2016; Gobierno Municipal de Uyuni, 2007). En esa década se multiplicaron las campañas de promoción internacional, además de los proyectos estatales de desarrollo y planificación turística entre los años 2007 y 2012, tanto en el Municipio de Uyuni como para la región Altiplano Centro-Sur o la Mancomunidad de Municipios Gran Tierra de Los Lípez (como se revisó en el capítulo 4). Estos programas eran financiados por organismos regionales e internacionales, como la Corporación Andina de Fomento, la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo y el BID (Viceministerio de Turismo, 2011).

A su vez, en el año 2012 se iniciaron los trámites para la incorporación del Salar de Uyuni en la Lista de Patrimonio Mundial de UNESCO, aunque aún está pendiente (Ministerio de Culturas y Turismo de Bolivia, 2016; ACIJ, 2012). Un nuevo impulso recibió el turismo en el año 2014, a partir de la competencia Rally Dakar, que contribuyó ampliamente a la promoción internacional y al incremento de los visitantes en enero (Secretaría Departamental de Turismo y Cultura de Potosí, 2016; entrevista a J.P., 2016).



El estado local también participó del fomento del turismo. La actualización del Plan de Desarrollo Municipal del año 2007 definió como primera vocación al turismo, seguida de la actividad agropecuaria y finalmente minera (Gobierno Municipal de Uyuni, 2007). El plan propuso incluir en la actividad turística a las comunidades rurales próximas a la localidad, constituir a la población local como promotora del desarrollo y receptora directa de los beneficios, además de buscar un mejor posicionamiento turístico a nivel internacional, así como consolidar y ampliar la oferta turística.

#### *5.2.2.3 Infraestructura y accesibilidad*

En la década de 1990, había importantes deficiencias en la infraestructura de transporte. Recién en la década de 2010 se concretaron algunas mejoras. En el año 2012 se inauguró la pavimentación de la ruta entre Uyuni y Potosí, en 2016 entre la primera y Oruro (El Potosí, 28/02/2016). Además, se proyectaron rutas que conectan a la localidad con Tupiza y hacia el límite interestatal Hito LX con Chile, aún no concretadas (Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Viviendas, 2009; COSIPLAN, 2016). También, se construyó el aeropuerto Joya Andina en la localidad de Uyuni entre los años 2007 y 2013 (Administradora Boliviana de Carreteras, 2014; El Potosí, 16/12/2013).

En relación a los servicios públicos, para el año 2013 sólo 67% de las casas en Uyuni contaba con provisión de agua potable. Ese año se anunció el abastecimiento de electricidad durante las 24 horas, a partir de su incorporación al Sistema Interconectado Nacional (La Razón, 18/06/2013). De todos modos, aún persisten en la localidad importantes dificultades en relación a la carencia de agua y alcantarillado (Galaz 2017).

#### *5.2.2.4 Servicios turísticos*

En la década de 1980, algunos pobladores de la zona comenzaron a brindar excursiones con sus propios vehículos y luego abrieron las primeras agencias hacia el año 1989, como Colque Tours y Uyuni Tours (entrevista a F.E., 2016 y S.S., 2016). En esta etapa, en la localidad sólo existía un alojamiento público y el hotel Avenida, a los que luego se sumaron los residenciales Copacabana y Uyuni, utilizados principalmente para actividades comerciales y mineras (entrevista a D.D., 2016 y J.P., 2016).

En la década de 1990 creció la oferta de servicios. En esta década abrieron los primeros alojamientos turísticos, como Julia, Urcupiña, Cactus o Europa (Lonely Planet, 1992; entrevista a F.E., 2016). Las agencias de viajes tuvieron un crecimiento más importante, registrándose 22 empresas para el año 1996 (Proyecto Desarrollo Democrático y Participación Ciudadana, 1996).

A partir de los años 2000, el número de operadores turísticos se incrementó notablemente. Muchas personas que trabajaban como choferes comenzaron a abrir sus propias agencias (entrevistas a B.T., 2016; S.S., 2016). Los operadores consultados indicaron que han sido mayoritariamente pobladores de la zona quienes abrieron agencias de viaje en Uyuni, con sólo dos agencias identificadas como foráneas, y que ellos mismos dirigieron las asociaciones gremiales que los nuclean (entrevista a L.L., 2016; F.E., 2016; S.S., 2016; B.T., 2016).

De las 70 agencias registradas en el año 2007, se pasó a cerca de 100 en el 2016, lo que originó una fuerte competencia (Gobierno Municipal de Uyuni, 2007; entrevista a J.P., 2016). Para las excursiones, los portales web de las agencias mostraban tarifas entre 30 y 40 USD por pasajero para la visita al salar y entre los 130 y los 200 USD para los circuitos de tres días por las lagunas de colores, con opción de llegar a San Pedro de Atacama<sup>8</sup>.

Los alojamientos turísticos, en cambio, crecieron lentamente. La escasez de la oferta y su baja categoría es mencionado como un problema recurrente en las publicaciones de la época (The Rough Guide, 2004; ACIJ, 2012). Al año 2012 se contabilizaban alrededor de 36 establecimientos (ACIJ, 2012), entre ellos algunas redes zonales de hoteles con emprendimientos paralelos en Potosí o Sucre, como La magia de Uyuni. El principal crecimiento se produjo en torno al año 2014 con la llegada del Rally Dakar, cuando el Estado nacional otorgó créditos para la construcción de alojamientos. Para el año 2016, los informes oficiales señalaban alrededor de 80 alojamientos permanentes, además de otros 60 que abren en forma temporal (entrevista a J.P., 2016).

El relevamiento de los alojamientos permite observar que se trata de construcciones medianas, con algunas edificaciones de 2 a 6 pisos, que contrasta con las otras dos localidades de estudio. Predominan los alojamientos económicos y es escasa la hotelería de lujo en la localidad (ACIJ, 2012), aunque existen algunos establecimientos de este tipo en los alrededores del salar. Las tarifas de las habitaciones dobles varían entre 16 y 90 USD para el año 2018, más (Booking, s/f).

En algunos casos los mismos empresarios comenzaron a ampliar su oferta de servicios consolidando redes de empresas. Varios de ellos desarrollaron servicios de excursiones y de hospedaje en Uyuni o en la región de los Lípez, ya que los alojamientos en esta última eran considerados precarios o con servicios mínimos. Numerosas agencias de Uyuni también abrieron sucursales en San Pedro de Atacama para poder acercar a los visitantes hasta el paso fronterizo Portezuelo del Cajón, y luego realizar el tour por los Lípez y el salar. Asimismo, instalaron oficinas en Tupiza, Potosí, Sucre y La Paz

---

<sup>8</sup> Por ejemplo en los portales: [www.andes-salt-uyuni.com.bo](http://www.andes-salt-uyuni.com.bo); [www.perladebolivia.com](http://www.perladebolivia.com); [www.oasisbolivia.com](http://www.oasisbolivia.com). Se tomaron tarifas publicadas en dólares o calculadas en base al tipo de cambio oficial a octubre de 2018.

(entrevistas a F.E., 2016; S.S., 2016; Andes Salt Expeditions, s/f; Cordillera Traveller, s/f; Oasis Odyssey Tours, s/f).

#### *5.2.2.5 Regulación y control*

El crecimiento de la actividad se vio reflejado en la apertura, en el año 1995, de una oficina de turismo de la Secretaría Departamental de Potosí, con la intención de controlar la actividad (entrevista a J.P., 2016). A su vez, en el año 2012 abrió una oficina de Información Turística para la atención de visitantes, en el marco de un proyecto de desarrollo de la actividad apoyado por La Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (ACIJ 2012; entrevista a J.P., 2016).

En torno al año 2000, en la etapa de importante crecimiento de la competencia privada, comenzaron a crearse diferentes asociaciones, como la Cámara Hotelera y las organizaciones de agencias de viajes ASAVITU, OPETUR y CARETUR (entrevista a B.T., 2016). Las asociaciones y oficinas estatales han implementado diferentes estrategias para mejorar el servicio, las formas de operación y la circulación por la zona, ya que el lugar que se caracterizaba por la precariedad de los servicios, los accidentes viales y la informalidad. En la actualidad existe un registro de los operadores de turismo y una habilitación especial para operar en la Reserva Eduardo Avaroa (entrevista a J.P., 2016 y Q.U., 2016; Fundación ACLO, 2016).

#### *5.2.2.6 Atractivos y modalidad de visita*

Los atractivos consolidados en el destino del salar de Uyuni se sitúan fuera de la localidad, principalmente en el área de los Lípez, y se trata fundamentalmente de elementos o rasgos geomorfológicos, donde predominan las modalidades de eco-turismo y turismo de aventura (Gil García, 2005). El principal lugar de visita es el salar de Uyuni, donde la atraktividad se conformó en torno a la contemplación y fotografiado de la extensa planicie blanca, la cual crea diferentes paletas cromáticas y efectos visuales. Asimismo, dentro del salar o en sus alrededores se han definido algunos sitios destacados que son visitados por la mayoría de las excursiones, como la Isla Incahuasi, un hotel-museo de sal o el cementerio de trenes. En los alrededores del salar y hacia el sur, los recorridos se han ido estructurando en torno a las lagunas de colores, los volcanes relieves erosionados, aguas termales, géiseres y bofedales, e incluye la observación de fauna y flora en todo el trayecto.

La Secretaría Departamental de Turismo de Potosí, el Viceministerio de Turismo de Bolivia, los municipios y las comunidades de la zona están desarrollando nuevos atractivos y circuitos para

diversificar la oferta, fortalecer opciones de turismo cultural, incrementar la estadía de los visitantes e incorporar nuevos poblados a la valorización turística. Entre las nuevas atracciones se encuentran el Museo Ferroviario y Centro de Interpretación construido entre los años 2015 y 2016 y los proyectos de construcción de un ecomuseo, un pueblo temático en Pulacayo, una Ruta Minera y un Centro de Interpretación del Lito(entrevista a J.P., 2016; PIRAS, 2016).

Se han consolidado dos formas principales para recorrer los atractivos actuales, una de ellas es a través de excursiones de día entero desde Uyuni, o bien como parte de una travesía de 3, 4 o 5 días que recorre el área de los Lípez, con la posibilidad de continuar hacia San Pedro de Atacama en Chile, o retornar a Uyuni.

Los componentes del medio natural se han consolidado como los principales atractivos y son los que reciben una mayor cantidad de visitantes, mientras que los nuevos desarrollos generalmente ligados a elementos arqueológicos, tienen mayores dificultades para atraer turistas. Un estudio realizado en el año 2011 en Uyuni y San Pedro de Quemes indica que los visitantes se interesaban por la observación de paisajes y escenarios naturales y el turismo aventura, en un 68 y 65% de los visitantes respectivamente, mientras que sólo un 14% se interesaba por visitar sitios arqueológicos o museos (Bazanella, 2011).

En la Figura 25 se observa la localidad de Uyuni y los atractivos que se consolidaron en los alrededores del Salar y las lagunas de colores hacia el sur. Asimismo, se observan algunos de los poblados rurales que funcionan como sitios de pernocte en los itinerarios de varios días de duración. Cada agencia incluye diferentes sitios en función de los acuerdos que realizan con las comunidades.

Figura 25. Posición de la localidad de Uyuni respecto de las comunidades con servicios turísticos y atractivos más destacados en el Salar de Uyuni.



Fuente: Copajira Tours (s/f).

### 5.2.3 Purmamarca

Purmamarca es una localidad correspondiente a la Comisión Municipal homónima, en el departamento de Tumbaya de la provincia de Jujuy. La localidad contaba con 308 habitantes en el año 2010, según datos de la población urbana (INDEC, 2010). A partir de la valorización reciente perdió su carácter de ciudad-huerta, con baja ocupación y viviendas con cultivos o corrales, y se transformó en una ciudad turística, con una amplia oferta de servicios para el turismo (Tommei, 2016). Ello contribuyó al aumento de los precios del suelo y de las viviendas, y la expansión urbana para construcciones de vivienda hacia nuevos sectores, por fuera del casco urbano tradicional, como Chalala y Coquena (Tommei, 2015).

En la localidad, las prácticas turísticas introdujeron modificaciones en la infraestructura de circulación, importantes cambios arquitectónicos, y una estética *boutique* (Tommei, 2016). Al igual que San Pedro de Atacama, y a diferencia de Uyuni, cuenta con calles de tierra y edificaciones bajas.

#### 5.2.3.1 Llegada de visitantes

En Purmamarca, el desarrollo del turismo fue más tardío que en otros pueblos de la Quebrada de Humahuaca, como se revisó en el capítulo 4. Los primeros visitantes que llegaron en las décadas de 1970 y 1980, formaban parte de viajes organizados desde las capitales provinciales del noroeste argentino, quienes pasaban sólo algunas horas en esta localidad (Tommei y Benedetti, 2011b). En la década de 1990 se introdujeron algunos cambios graduales con la mejora de la accesibilidad a la localidad (Tommei, 2016). Sin embargo, la principal transformación se produjo en la década de 2000, gracias a la declaratoria patrimonial de la Quebrada de Humahuaca por UNESCO en el año 2003, la cual incluyó a Purmamarca como un lugar destacado (Mancini y Tommei, 2014).

Las cifras oficiales disponibles indican que para el año 2010 se registraron alrededor de 46.400 visitantes anuales que pernoctaron en la localidad, mientras que para el año 2014 fueron 108.552 (Observatorio Turístico de Jujuy, 2011; Secretaría de Turismo de Jujuy, 2014). En relación al origen de los visitantes, un estudio realizado en el año 2011 señalaba que los turistas en Purmamarca eran alrededor del 79% de origen nacional. Entre los extranjeros, el grupo más numeroso correspondía a visitantes europeos, en tórnos al 12% (Bazanella, 2011). En el año 2014 las autoridades locales de turismo estimaban una porcentaje de visitantes extranjeros de entre el 40 y el 45% (entrevista a S.J., 2014).

### *5.2.3.2 Políticas estatales*

La valorización turística de Purmamarca se vinculó con un conjunto de estrategias estatales a nivel nacional y subnacional, que buscaron promover la actividad turística y la protección patrimonial de la Quebrada de Humahuaca. Las iniciativas de patrimonialización relevadas para la Quebrada se iniciaron a mediados del siglo XX, aunque se intensificaron desde los años 2000, combinando declaratorias nacionales y provinciales, como se revisó en el capítulo 4. Asimismo, se establecieron declaratorias específicas en Purmamarca, como la protección de su capilla en el año 1941 como Monumento Histórico Nacional, a declaración del pueblo como Lugar Histórico Nacional en 1975 y como Área Típica de Conservación a nivel provincial en el año 2001 (Bruno, 2010; Mancini y Tommei 2012). También a nivel local, en el año 1971 se estableció por ordenanza un sector de reserva turística y una zona de protección del paisaje, con la intención de proteger su valor histórico a y potencial turístico (Tommei, 2016).

En las últimas tres décadas, los diferentes planes de desarrollo e iniciativas patrimoniales, a nivel nacional y provincial incluyeron a Purmamarca como uno de los sitios a valorizar (ver capítulo 4). De todos modos, la valorización turística se intensificó gracias a la declaratoria de UNESCO señalada. Este nombramiento reconoció a Purmamarca como un importante sitio patrimonial, por su historia, características y su buen estado de conservación y contribuyó en gran medida a la intensificación de la valorización turística de la localidad, incrementándose la llegada de visitantes y la oferta de servicios (Tommei y Benedetti, 2011a).

Luego de la declaratoria, se replicaron los programas provinciales y nacionales de desarrollo turístico y patrimonial sobre la Quebrada de Humahuaca en general y otros específicos para la localidad. Entre ellos, el programa Pueblos Auténticos elaborado por el Estado nacional en el año 2017, que buscó potenciar el desarrollo turístico de la localidad, procurando generar empleo, reactivar las economías regionales, poner en valor la identidad local y revalorizar su patrimonio (Ministerio de Turismo de la Nación de Argentina, 2017).

### *5.2.3.3 Infraestructura y accesibilidad*

En la década de 1970, la construcción de la ruta provincial 16 hacia el límite con Chile mejoró la conexión de Purmamarca con el principal eje de circulación formado por la ruta Nº 9 y el ferrocarril. De todos modos el camino sufría recurrentes derrumbes e interrupciones. Esta situación cambió con la incorporación de esta ruta al sistema vial nacional, ahora con el número 52, y su asfaltado en el

año 2005, lo cual mejoró notablemente la accesibilidad a la localidad (Tommei y Benedetti, 2011b). También facilitó su conexión con el aeropuerto próximo a la capital jujeña, a 65 km de distancia.

En la década de 2000 se produjeron importantes transformaciones materiales en la localidad, que incluyeron la extensión espacial y densificación edilicia, cambios en la traza histórica y en la circulación, cambios en el uso del suelo, surgimiento de nuevas áreas urbanizadas, así como cambios en la estética de las construcciones (Tommei y Benedetti, 2011b).

El crecimiento en las construcciones con fines turísticos y el incremento en la llegada de visitantes no fueron acompañados por obras de infraestructura de servicios públicos. A lo largo de la década de 2000, algunos informes del Estado nacional y subnacional reportaban en Purmamarca y otras localidades de la Quebrada, graves problemas de infraestructura en torno al agua, defensas fluviales, gas, comunicaciones, cloacas y energía eléctrica. Si bien los funcionarios locales señalan la realización de algunas obras públicas, la situación se mantenía en la década siguiente, debido al aumento de la población y a la gran cantidad de turistas, generando cortes en el suministro de servicios, el colapso de las cloacas, inundaciones y dificultades en la recolección de residuos sólidos (Salleras y Borghini, 2014).

#### *5.2.3.4 Servicios turísticos*

Los servicios orientados al turismo se establecieron lentamente, a lo largo de las décadas de 1970 y 1980. Se trataba de servicios mínimos orientados a los visitantes que realizaban excursiones por el día y luego continuaban el recorrido por el resto de la Quebrada de Humahuaca. Alrededor de 1976 se instaló el primer restaurante y en esa década también abrieron los primeros locales dedicados a la venta de recuerdos, denominados regionales (Tommei y Benedetti, 2011a). Si bien se desplegaron en esta etapa diferentes acciones provinciales por fomentar el desarrollo hotelero (Lóndero y Cabrera, 2010), estas iniciativas no prosperaban por ese entonces en Purmamarca.

En la década de 1990, el equipamiento turístico seguía siendo escaso en Purmamarca, con sólo cuatro servicios gastronómicos y sin alojamientos turísticos registrados, por lo que el reducido número de visitantes que se hospedaban en la localidad lo hacían en casas de familia o en campings sin servicios. Los únicos negocios que crecieron en esta década fueron los puestos de venta de artesanías y recuerdos, entre 20 y 50 a lo largo del año, que servían a la demanda de los excursionistas que pasaban por el pueblo (Tommei y Benedetti, 2011a; 2011b; Porcaro, Tommei y Benedetti, 2014).

Posteriormente se amplió notablemente el equipamiento turístico. Hacia finales de la década de 2000, se contabilizaban 17 establecimientos gastronómicos, sumados a aquellos instalados en los hoteles, además de 30 locales de venta de regionales y más de 50 puestos de venta en la feria (Tommei y Benedetti, 2011a). Los alojamientos pasaron de ser 5 hacia el año 2000, a más de 60 establecimientos para el año 2014 -entre los registrados y los informales-. En general, son construcciones de pequeñas dimensiones y algunos de mayor tamaño que se situaron en los bordes del pueblo, mayoritariamente con hasta dos plantas (Tommei, 2016).

La capacidad de alojamiento se amplió de 500 plazas en el año 2011 a alrededor de 1.000 plazas según estimaciones de las autoridades de turismo de la localidad, considerando todas las formas de alojamiento disponible (URB-AL, 2011; entrevista a S.J., 2014). La Secretaría de Turismo de Jujuy señalaba que esta localidad contaba una elevada tasa de plazas disponibles por cantidad de habitantes, siendo la más alta de la provincia. Esta tasa era de 0,912 en el año 2016 y representaba más del doble en relación a la segunda localidad, correspondiente a Tilcara con 0,407 (SECTUR Jujuy, 2016).

Una parte importante de esta oferta está formada por hoteles de categoría superior, de pequeñas dimensiones, con servicios personalizados y con una estética particular, que le dieron al pueblo una impronta boutique (Porcaro et al., 2014). Sus niveles tarifarios se situaban al año 2018 entre 25 y 150 USD la habitación doble, (Booking, s/f; Boutique Hotels Guides, s/f; Boutique Hotels Argentina, s/f). De todas formas, la mayoría de los alojamientos se ubican entre los 50 y los 90 USD, lo que marca una diferencia respecto de la localidad de Tilcara, principal lugar de alojamiento de la Quebrada de Humahuaca, donde existe mayor cantidad y variedad de alojamientos de menor costo. Asimismo, Purmamarca se ubica en una posición tarifaria intermedia entre San Pedro de Atacama y Uyuni.

Los emprendimientos hoteleros de mayor envergadura fueron desarrollados por personas de otras ciudades, como Salta, San Salvador de Jujuy, Rosario y Buenos Aires, quienes han tenido una inserción más exitosa en la actividad (Tommei, 2015). Ello se vinculó a las condiciones impuestas para el acceso a los créditos, difícilmente accesibles para los lugareños, así como al rol de las asociaciones empresariales provinciales, conformadas mayormente por empresarios de gran envergadura y con un mayor poder adquisitivo (Troncoso, 2008a).

En Purmamarca no hay agencias de viajes. Por el contrario, a la localidad llegan numerosas agencias de viajes de afuera, mayoritariamente de Salta y algunas otras de San Salvador de Jujuy o de otras ciudades del país, que efectúan circuitos por la Quebrada de Humahuaca y se detienen una hora o una noche en el pueblo (Oficina de Turismo de Purmamarca, 2008). En la localidad sólo existen



servicios de remís, operados por pobladores de la localidad, que realizan excursiones hasta las Salinas Grandes. Estos aumentaron de 4 o 5 empresas en el año 2004, a 65 servicios registrados en el año 2017 (Troncoso, 2008a; entrevista a C.M., 2017).

El escaso desarrollo de las agencias de viaje receptoras es un rasgo característico de la provincia, a diferencia de lo que ocurrió en Uyuni y San Pedro de Atacama, y en menor medida en Salta. Ello puede vincularse con varias razones (1) la promoción del automóvil como forma de viaje individual en el norte argentino; (2) su visita a través de viajes organizados por grandes agencias de viajes desde las principales ciudades del país; (3) la consolidación de Salta como centro de base para realizar excursiones con agencias de viaje; (4) la habilitación y operación es costosa y requiere la realización de numerosos trámites administrativos, lo cual se constituye como una importante barrera de acceso al sector (entrevistas a L.R., 2017; A.A., 2016; J.A., 2016; R.I., 2016). A ello puede vincularse la existencia de servicios de remís para realizar excursiones, tanto en Purmamarca como en otras localidades.

#### *5.2.3.5 Regulación y control*

La principal norma que rige el urbanismo y los usos del suelo en Purmamarca es la Ordenanza N° 6 del año 1971, actualmente en vigencia. En ella se establecieron criterios de zonificación, que incluía una zona hotelera, se definió el tamaño, la morfología e implantación de las edificaciones, precisando las formas y los sistemas constructivos. La intención era controlar la imagen de la localidad, aunque no siempre se respetaron sus preceptos (Tommei, 2016). Su implementación se enmarcó en las estrategias de conservación de monumentos históricos y en su cumplimiento tuvieron participación las autoridades de turismo de la provincia, lo cual revela la combinación de intereses turísticos y patrimoniales.

Las diferentes declaratorias patrimoniales internacionales, nacionales y provinciales sobre Purmamarca, reseñadas en el punto anterior, también participaron en la regulación de las transformaciones del poblado, buscando controlar las intervenciones, aunque de forma menos precisa (Tommei, 2016).

Luego de la declaratoria de UNESCO, y con el auge en la llegada de visitantes, se definieron algunas nuevas regulaciones municipales, como la ordenanza del año 2009 que estableció zonas peatonales, vías de circunvalación y un sector para el transporte de pasajeros entre otros detalles (Tommei y Benedetti, 2014).

La regulación del turismo provino también desde el nivel provincial, donde se establecieron diferentes leyes que buscaron incidir en el desarrollo de la actividad desde la década de 1940, además de los más recientes planes de Gestión de la Quebrada de Humahuaca como patrimonio mundial (Lóndero y Cabrera, 2010; Salleras y Borghini, 2014).

Tanto la temprana regulación y control municipal de la actividad en la localidad, como la abundante legislación provincial de turismo marcan una importante diferencia respecto de las otras localidades de estudio, donde las instancias de regulación municipal son posteriores a la valorización turística y no existen reglamentaciones subnacionales de la actividad.

De todas formas, las transformaciones urbanas y económicas son similares. La actuación provincial tendió a beneficiar a los grandes empresarios turísticos, en general foráneos, quienes tuvieron la oportunidad de participar en la definición de planes y políticas de turismo (Troncoso, 2008a; Salleras y Borghini, 2014, Tommei, 2015). A pesar de ello, la comisión municipal buscó favorecer a los pobladores locales, otorgando la exclusividad en los servicios de transporte para excursiones a las personas que son originarias de la localidad (entrevista a C.P., 2017; Troncoso, 2008a).

#### *5.2.3.6 Atractivos y modalidad de visita*

La localidad de Purmamarca es un sitio de atractivo en sí mismo. El Cerro de los Siete Colores, la iglesia, la plaza y la feria artesanal son algunos de los elementos destacados. Asimismo, se realizan algunas caminatas por los cerros circundantes, en algunos de los cuales se busca obtener la fotografía típica del lugar con el cerro de colores detrás.

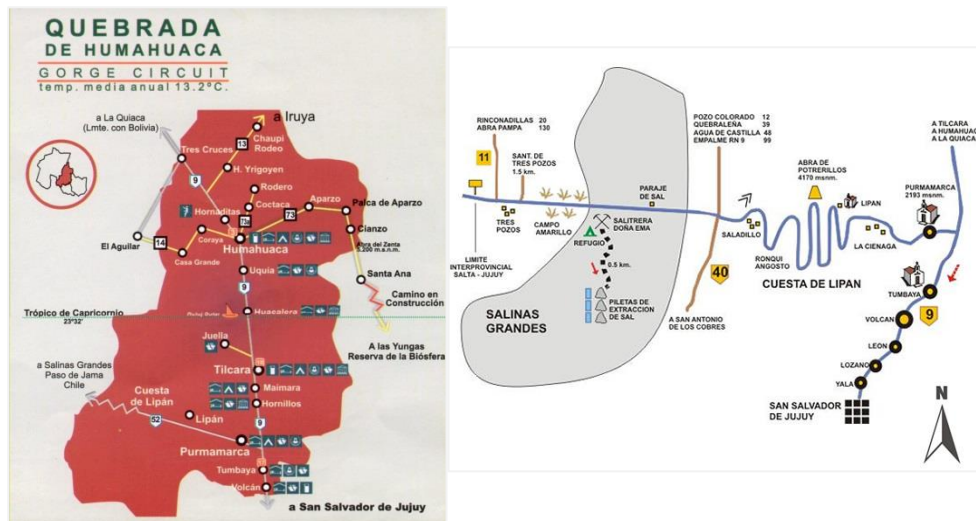
Frecuentemente, se realiza en Purmamarca una visita por el día, y sólo una parte de los visitantes pernocta en el pueblo. Hacia el año 2014, las autoridades de turismo señalaban que algo más de la mitad de los visitantes que arribaban a Purmamarca se hospedaban en el pueblo, generalmente por una noche (a entrevista a S.J., 2014). Un estudio realizado en el año 2011 indicaba que el 69% de los visitantes hospedados se quedaba 1 a 2 días en la localidad, mientras que el 30% lo hacía por 3 a 4 días (Bazanella, 2011).

En Purmamarca no se ha desarrollado una variedad de excursiones por los alrededores ni operadores receptivos que realicen visitas. De todos modos, a través de los servicios de remís se accede a algunos sitios de atractivo próximos. Entre ellos, se ha instalado como visita obligada la excursión hasta las Salinas Grandes, a 60 kilómetros de distancia, una extensa planicie de sal donde se toman fotografías similares a las del salar de Uyuni. Según indican los foros de viajeros estos viajes costaban entre 5 y 8 dólares por persona en el año 2018, (Tripadvisor, s/f). Un estudio del BID

en el año 2008 señalaba que en Salinas Grandes no existía control sobre las visitas, las cuales se realizaban de manera improvisada, generando situaciones de conflicto con los extractores de sal, además de la inexistencia de servicios básicos para visitantes, y con algunos emprendimientos de infraestructura improvisados por parte de iniciativas individuales (BID, 2008).

Los pobladores de las comunidades cercanas a las salinas comenzaron a vender recuerdos tallados en sal, sobre la ruta de acceso a las mimas. En el último tiempo, también comenzaron a cobrar una tarifa por vehículo, de alrededor de 6 USD, para acceder al interior del salar, con la posibilidad de realizar una visita guiada que incluye la observación de piletones, perforaciones naturales conocidas como ojos del salar y explicaciones sobre el proceso de extracción de la sal (Perfil, 19/11/2013; Jujuy al Día, 03/05/2018). De todos modos, no se tiene información sobre cómo se organiza el sistema de cobro y quienes participan del mismo. En la Figura 26-A se muestra la posición de Purmamarca y otros centros de servicios en la Quebrada de Humahuaca, además de algunos de los atractivos que allí se conformaron. En la Figura 26-B se focaliza en el sector entre Purmamarca y las Salinas Grandes, donde se indica la presencia de numerosos poblados cercanos, aunque para ellos no se indican servicios atractivos turísticos.

Figura 26. Purmamarca y demás centros y atractivos en la Quebrada de Humahuaca.



A. Material promocional de la provincia de Jujuy. B. Material promocional de una agencia de viajes. Fuente: Secretaría de Turismo de la provincia de Jujuy (2014); Uquía Tours (2018).

### 5.2.4 Comparaciones entre los centros turísticos

En función de lo anterior, es posible establecer algunas comparaciones entre estos tres centros turísticos. Las tres localidades han tenido un importante crecimiento turístico en las últimas décadas, introduciendo transformaciones en las construcciones y estructura urbana. Las áreas céntricas de

cada una fueron acondicionadas en función de la mirada y el uso turístico. En la Figura 27 se observan las principales calles céntricas de cada localidad, con diferentes improntas y estéticas. Uyuni, con un mayor tamaño poblacional, cuenta con edificaciones en altura y calles asfaltadas. Las otras dos localidades, con una menor cantidad de habitantes, han desarrollado diferentes normativas para definir y cuidar una imagen determinada, donde las construcciones son bajas y las calles mayoritariamente de tierra.

Figura 27. Principales calles turísticas en los tres centros



A. Uyuni. B. San Pedro de Atacama. C. Purmamarca. Fuente: Fotografías personales (15/04/2016; 21/04/2016; 27/11/2017).

Paralelamente, se reconocen tres momentos centrales que atraviesan la conformación de estos centros. Un primer momento de desarrollo incipiente o pionero se desarrolló hacia finales la década de 1980, donde los servicios de alojamiento, excursiones y traslados se improvisaron entre los pobladores de la zona, y se fueron delineando los primeros caminos transfronterizos. Un segundo momento, ligado al incremento en la llegada de visitantes en torno a la década de 1990, promovió la estructuración de la oferta de servicios privados y la consolidación de un conjunto de empresas que dominaron la gestión de los flujos transfronterizos.

El tercer momento, a partir de la década de 2000, se caracterizó por el incremento considerable en la llegada de visitantes a los tres lugares. En este período se consolidó la participación estatal en el fomento del turismo, en la regulación y control de las empresas, así como en las infraestructuras básicas y de transportes. Todo este período fue acompañado por iniciativas estatales de patrimonialización, planificación y fomento de las prácticas turísticas, desde la década de 1970 y 1980 en el caso chileno, desde finales de la década de 1990 en el caso argentino, y a partir de los años 2000 en el caso boliviano.

En los tres centros se desarrolló una importante oferta de servicios. En San Pedro de Atacama se multiplicaron los alojamientos y agencias de viaje. Esta localidad contó con los niveles tarifarios más elevados de los tres centros, orientadas a sectores de mayor poder adquisitivo, principalmente extranjeros. De todos modos, en los últimos años se han multiplicado y diversificado las opciones en esta localidad. En Uyuni se expandieron, principalmente, las agencias de viaje. Las tarifas de las excursiones son similares o levemente inferiores a las de San Pedro de Atacama. Los alojamientos,

en cambio, son los más económicos de estos tres casos. En Purmamarca, en cambio, se desarrollaron servicios de alojamiento y no cuenta con agencias de viaje. Las tarifas de estos alojamientos se sitúan ligeramente por debajo de San Pedro de Atacama, aunque por encima de Tilcara, orientándose también a un mercado con alto poder adquisitivo.

Estas localidades se posicionaron en forma diferenciada en cada destino. San Pedro de Atacama se consolidó como el principal centro de servicios turísticos del Desierto de Atacama. Se constituyó como un centro de estadía a partir de la creciente llegada de visitantes y la disponibilidad de un número considerable de alojamientos. Asimismo, las numerosas agencias de viajes desarrollaron una amplia oferta de excursiones por el desierto y altiplano, a través de múltiples modalidades, ya sea de contemplación o de aventura, como cabalgatas, ciclismo, trekking, montañismo, entre otras. También, se consolidó como lugar de partida para los tours a Uyuni de varios días, que recorren el área de los Lípez y el Salar. Si bien existen en la localidad algunas opciones de transporte terrestre, los desplazamientos se apoyan también en los diversos servicios existentes en Calama, a 94 km. La diversidad en la oferta de excursiones y entretenimientos promovió una extensión en la estadía de los visitantes en la localidad. A mediados de la década de 2000 se quedaban alrededor de 3 días, mientras que en la actualidad las autoridades de turismo y operadores señalan que se extendió a 4 o 5 días (Municipio de San Pedro de Atacama, 2006; entrevistas a M.M., 2016 y S.U., 2016).

Uyuni se constituyó, principalmente, como un centro de transporte aéreo, ferroviario y terrestre. Asimismo, se consolidó como centro de excursiones para conocer el salar o para realizar itinerarios de varios días que incluyen, además, el sur de la región de los Lípez. Las opciones de excursión también se vinculan a actividades de contemplación y de aventura, además de las fotografías artísticas en el salar. Esta localidad no se ha consolidado como un centro de estadía. Los alojamientos tienen, por lo general, una prestación básica y los atractivos en la localidad son mínimos. Ello ha marcado un escaso interés por detenerse en Uyuni, siendo la estadía promedio de 1,23 días en el año 2007 (Andersen y Valdez, 2009). En general, los visitantes realizan sólo un pernocte, para poder combinar transportes y excursiones. Los turistas de origen asiáticos suelen prolongar su estadía en la ciudad, ya que sólo visitan el salar y no recorren la región de Lípez (entrevista a J.P., 2016). De todos modos, en los últimos años se han desarrollado diferentes programas estatales con apoyo internacional para mejorar la oferta de alojamiento (La Razón, 18/10/2015), además de crearse algunos nuevos atractivos en la localidad.

Por su parte, Purmamarca se constituyó esencialmente como un atractivo turístico. Es un lugar digno de visita, para obtener fotografías que se han consolidado como emblemáticas de la Quebrada. Se admiran y fotografían sus calles, iglesia y cerros de colores circundantes y se realizan la excursión a las Salinas Grandes. Ello consolidó una forma de visita del lugar como excursión diaria, por parte de

visitantes que se quedan algunas horas por el poblado y eventualmente realizan algún pernocte. En Purmamarca no se ha desarrollado una variedad de excursiones, opciones de entretenimiento u operadores receptivos que habiliten una estadía más extensa. Esta localidad también es un nodo de transportes para aquellos visitantes que se dirigen por carretera hacia Chile por el paso de Jama o hacia las demás localidades de la Quebrada de Humahuaca. En el Cuadro 14 se sintetizan las características centrales que se reseñaron anteriormente para los tres centros turísticos.

Cuadro 14. Características generales de los centros turísticos.

|  | San Pedro de Atacama   | Uyuni   | Purmamarca   |
|--|--|---|--|
| Cantidad de habitantes en la localidad (pobl. urbana)    | 1.938 (Censo 2002)<br>3.623 (estimac. 2012)  | 18.134 (Censo 2012)   | 308 (Censo 2010)   |
| Cantidad de turistas anuales en el la localidad          | 141.969 (2015)*  | 99.177 (2015)   | 108.552 (2014)   |
| Origen mayoritario de los turistas                       | 67% extranjeros (2015)   | 64 % europeos (2012)  | 40-45% extranjeros – aprox. (2014)   |
| Cantidad de alojamientos                                 | 124 registrados (2016)   | 80 registrados<br>60 temporales (2015)  | 42 registrados (2017)<br>26 informales (2013)  |
| Cantidad de agencias de viajes receptivas                | 72 (2016)  | 96 (2015)   | No hay agencias. 65 servicios de remís para visitar atractivos (2017)  |
| Infraestructura de transporte en la localidad            | Carretera  | Carretero, aéreo y ferroviario  | Carretero  |
| Posicionamiento en el destino                            | Principal centro de servicios turístico. La localidad de Calama (94 km.) funciona como centro de transporte. | Principal centro de servicios turísticos. Pequeños poblados funcionan como sitios de pernocte en los itinerarios. | Uno de los dos centros principales, junto con Tilcara. Otras localidades con servicios turísticos. La capital provincial (65 km) cuenta con servicios de transporte. |
| Principal función del centro en relación a los servicios | Centro de estadía y de excursiones. En menor medida centro de transporte.                                    | Centro de transportes y excursiones. En menor medida centro de estadía.   | Centro de estadía. En menor medida centro de excursiones y transporte.   |

Fuente: Elaboración propia en base a Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010), Instituto Nacional de Estadísticas - Bolivia (2012), Instituto Nacional de Estadísticas - Chile (2005; 2017), Secretaría Departamental de Turismo y Cultura de Potosí (2016), Secretaría de Turismo de Jujuy (s/f; 2011; 2014), Observatorio Turístico de Jujuy (2011); SERNATUR (s/f; 2016a; 2016c), Municipio de San Pedro de Atacama (2010); Galaz (2014), Porcaro et al. (2014), Tommei y Benedetti (2011a), Troncoso (2008a); entrevista a S.J. (2014) y J.P. (2016) y consultas de campo. \*Entre paréntesis: año al cual corresponde el dato.

### 5.3 Caminos, postas y pasos

La movilidad turística consolidó tres caminos transfronterizos que pusieron en diálogo al salar de Uyuni, el desierto de Atacama y la Quebraba de Humahuaca. Esta movilidad vinculó también a los tres centros turísticos antes reseñados, Uyuni, San Pedro de Atacama y Purmamarca, convirtiéndolos en postas de los caminos transfronterizos.

Cada uno de los caminos es singular, tiene su propia trayectoria y densidad histórica. Se fueron construyendo a través de redes de arriería, circuitos de caravanas, rutas de pastoreo, ferrocarriles, carreteras y corredores internacionales. Fueron cambiando en consonancia con las transformaciones en las relaciones económicas, los cambios tecnológicos, la construcción territorial de los Estados nacionales involucrados y las relaciones bilaterales entre los mismos. Múltiples caminos se fueron complementando, superponiendo, reemplazando o extinguiendo.

Estos caminos fueron resignificados y recreados por el turismo, a la vez que participaron de la valorización y construcción de destinos turísticos. Se consolidaron como las formas actuales de recorrer, experimentar, fotografiar, disfrutar, consumir y relatar las fronteras. Los caminos modelaron los paisajes turísticos, establecieron las vistas y sitios que valía la pena admirar, así como aquellos que no formaban parte de la mirada turística. Es otras palabras, construyeron inclusiones y exclusiones. De todos modos, cada camino propuso un ritmo diferenciado, con cadencias, duraciones, tempos e intervalos particulares (Zunino, 2017). De este modo, definieron relaciones también diferenciadas con las postas, los pasos y las comunidades y sitios intersticiales.

Para cada camino se presentará:

(1) *Conformación histórica*. Se realizará una reconstrucción sintética de la infraestructura de transporte<sup>9</sup> en los que se apoyan, las múltiples prácticas de movilidad históricas o actuales y su incorporación a las prácticas turísticas en las últimas tres décadas.

(2) *Postas y recorrido turístico*. Se describirá el itinerario turístico, su relación con cada una de las postas turísticas, los modos de transporte<sup>10</sup>, las distancias, los ritmos y tiempos de tránsito. Se incluirá la descripción en un sentido de circulación para organizar el discurso, pero todos los caminos son transitados en ambos sentidos.

---

<sup>9</sup> Se entenderá por infraestructura de transporte a las rutas o carreteras de diferentes materiales y las vías férreas.

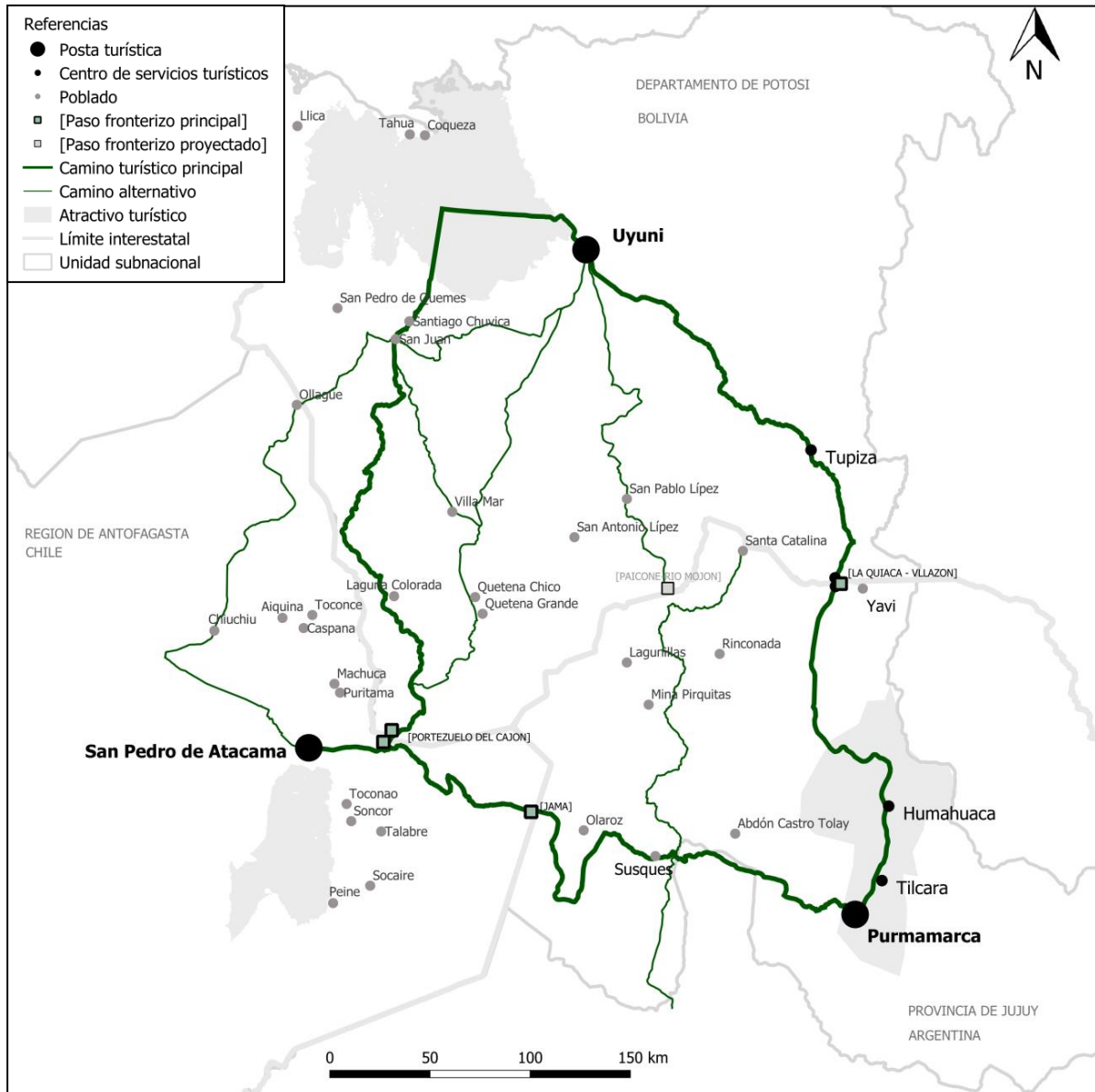
<sup>10</sup> Por modo de transporte se entiende a los vehículos y las unidades móviles que se utilizan (Krüger, 2017), como ómnibus, tren, automóvil particular, vehículo de operador turístico, entre otros.

(3) *Paso fronterizo*. Se tendrá en cuenta la ubicación y ámbito en el que se sitúa, las implicancias para la movilidad turística en relación a los modos de transporte y los tiempos involucrados.

(4) *Relaciones intersticiales*. Se considerarán los vínculos que establecen con los diferentes sitios, comunidades y atractivos del trayecto.

En la Figura 28 se muestran los tres caminos, sus postas y pasos. A continuación, se presentará una descripción de cada camino y al final se establecerán algunas comparaciones.

Figura 28. Caminos, postas y pasos turísticos en la triple frontera circumpuneña.



Fuente: Elaboración propia.



### 5.3.1 De San Pedro de Atacama a Uyuni

El camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni recorre el norte del salar de Atacama. Ascende rápidamente hacia el altiplano en la región de los Lípez en torno a los 4.4000 msnm. Tiene un largo de aproximadamente 550 km, de los cuales 45 corresponden al sector chileno por las rutas R27 y B-243 que se encuentran asfaltadas. Los restantes 505 km se ubican en el sector boliviano y comprenden un conjunto de huellas vehiculares de material consolidado, en donde existen múltiples vías de circulación, aunque se utilizan frecuentemente dos caminos alternativos, uno hacia el este y otro hacia el oeste. Quienes recorren este camino deben hacer un alto en el paso fronterizo Portezuelo del Cajón. No existen urbanizaciones importantes sobre el camino, sólo algunos pequeños parajes rurales.

#### 5.3.1.1 Conformación histórica

El norte del desierto de Atacama y el sur de la región de los Lípez fueron áreas de intensa movilidad entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, en función de las rutas de caravaneo y arriería para el abastecimiento de los centros urbanos y mineros, pueblos y asentamientos agrícolas, estaciones de ferrocarril, faenas y campamentos de la zona (Sanhuenza y Gundermann, 2007; Galaz, 2016; Garcés et al., 2018). Las localidades de San Pedro de Atacama y Uyuni fueron nodos relevantes para la movilidad en cada región a comienzos del siglo XX. El primero para el transporte animal y el segundo como nodo ferroviario (Galaz, 2016; Garcés et al., 2018).

El sector donde actualmente se sitúa el paso Portezuelo del Cajón, mantenía múltiples vinculaciones a escala local o regional con transporte animal (Garcés et al., 2018). Sin embargo, era de escaso interés para los Estados nacionales o el comercio regional. La movilidad comercial o productiva se apoyaba en los ferrocarriles situados en el eje Calama-Ollagüe-Uyuni, y se orientaban a los puertos. Los caminos públicos internos en el desierto y el altiplano se encontraban en mal estado y el uso de animales mantuvo su importancia hasta las últimas décadas del siglo XX (Iñiguez y Alem, 1996; Nielsen, 1997; González Pizarro, 2006; Sanhuenza y Gundermann, 2007).

La movilidad por esta zona se canalizó gradualmente por el Portezuelo del Cajón, un paso de burros que comenzó a utilizarse, en la década de 1960, para el transporte de azufre desde la región de Lípez hasta Chuquicamata, principal mina de la zona chilena (entrevista a F.E., 2016). En las décadas de 1970 y 1980, las movilidades transfronterizas se retrajeron. El conflicto entre las dictaduras militares de Chile y Argentina llevó al endurecimiento de los controles y la instalación de minas antipersonales en gran parte de las áreas limítrofes, lo que probablemente haya resentido en forma temporal las

movilidades por la zona (Molina, 2013; Richard et al., 2016; Comisión Nacional de Desminado Humanitario, s/f).

Fue en esta etapa que se desarrollaron las primeras experiencias turísticas en la zona. En la década de 1980 comenzaron a llegar gradualmente algunos visitantes que buscaban conocer las características arqueológicas y astronómicas de la región, o aventurarse en busca de lugares extremos (entrevista a L.E., 2016). Los visitantes comenzaron a requerir servicios de excursiones, tanto en los alrededores de San Pedro de Atacama, como en la región de Lípez y salar de Uyuni. Por estos años, los servicios para turistas eran escasos, por lo que éstos fueron brindados de manera informal por los propios pobladores, en gran parte ex mineros que conocían los caminos, y fueron abriendo las primeras rutas turísticas, sobre los caminos de pastoreo, de caravanas o de la minería (entrevista S.U y M.G., 2016). El trabajo de Garcés et al. (2018) muestra la superposición de los caminos turísticos actuales con las carreteras del azufre de mediados del siglo XX, y en menor medida con las huellas troperas de comienzos de ese siglo.

Los recorridos turísticos se realizaban con ciertas dificultades, debido a la falta de organización y de fiabilidad de las redes de transporte (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). Las guías de viajes, a comienzos de la década de 1990, señalan la posibilidad de viajar desde Uyuni hasta San Pedro de Atacama, aunque indicaban que era una opción muy cara y poco recomendada, ya que las distancias eran largas, los caminos estaban desmejorados y había pocas opciones para cargar combustible (Lonely Planet, 1992). Concluían que viajar por estas latitudes requería de “paciencia y creatividad”.

La mejora de la conectividad de Uyuni y San Pedro de Atacama con las respectivas infraestructuras nacionales de transporte, el aumento creciente en la llegada de visitantes y la ampliación en la oferta de servicios, contribuyeron a la progresiva consolidación del camino turístico que las vinculó. Gradualmente, éste se convirtió en la excursión más requerida en ambas localidades, principalmente como un itinerario para conocer la reserva Eduardo Avaroa, las lagunas de colores y el salar de Uyuni, en ambos sentidos. Algunos operadores señalan que en los primeros años, estos sitios del sur boliviano eran visitados desde San Pedro de Atacama sin llegar a Uyuni, mientras que otros señalan que se visitaban desde Uyuni, sin cruzar a Chile (entrevista a L.L., 2016; S.S., 2016; J.L., 2016). De todos modos, acuerdan en que, con el tiempo, se fue consolidando la opción de terminar la travesía en la localidad vecina, es decir, partiendo de San Pedro de Atacama y arribando a Uyuni o a la inversa.

A pesar de la importancia turística que adquirió este camino, la infraestructura vial transfronteriza entre Atacama y Lípez no fue prioridad para los respectivos Estados. Recién en el año 2016, en el marco de los procesos de integración regional, del lado chileno se completó el asfaltado de 5 km

hasta al límite con Bolivia (COSIPLAN, 2016) y se construyó un nuevo edificio para el control migratorio, como se verá más adelante. Del lado boliviano, en cambio, no se han introducido mejoras sustanciales a este camino que sigue siendo de ripio y sin señalética.

### *5.3.1.2 Postas y recorrido turístico*

En la actualidad, el camino turístico se realiza en ambos sentidos, saliendo tanto desde San Pedro de Atacama, como desde Uyuni. El trayecto es efectuado por operadores turísticos principalmente de Uyuni y San Pedro de Atacama, y secundariamente de Tupiza y Villazón, en vehículos pequeños de todo terreno, en servicios regulares con salidas diarias. En San Pedro de Atacama, sólo 4 empresas realizaban estos viajes en la primera mitad de la década de 2000 (Amilhat-Szary y Guyot, 2009), mientras que en el trabajo de campo se han relevado al menos 15 operadores para el año 2018. En Uyuni, en cambio, la mayoría de las agencias de viaje realizan el circuito por la región de los Lípez, con la posibilidad de continuar el viaje hacia Chile, siendo 88 los operadores registrados en el SERNAP para operar en la Reserva Avaroa, al año 2016 (entrevista a Q.U., 2016). Para el año 2018 este viaje tenía un costo de entre 130 y 200 USD, como se señaló en el apartado anterior, posicionando a este camino transfronterizo como el más costoso de los tres.

Los vehículos particulares, si bien tienen permitido el ingreso a la Reserva Avaroa, son poco frecuentes debido a las dificultades topográficas y climáticas, además de la falta de señalización de las carreteras, consistentes en huellas vehiculares que requieren de un gran conocimiento de la zona para transitar, además de la contratación de un guía local (SERNAP, s/f). Los operadores turísticos sólo pueden circular dentro de cada país, por lo que muchas agencias de Uyuni han abierto una sucursal en San Pedro de Atacama, para poder transportar los pasajeros hasta la frontera (entrevistas a B.T., 2016; F.E., 2016). Las agencias de viaje chilenas no tienen permitido instalar sucursales en Uyuni, lo cual es percibido por los operadores y referentes del poblado como una competencia desigual que fomentan los Estados nacionales (entrevistas a L.E., 2016; J.U., 2016; J.L., 2016).

En el sentido de San Pedro de Atacama a Uyuni, el recorrido consiste en un traslado hasta el paso fronterizo sin detenciones, atravesando el cordón de volcanes cordilleranos. Se ingresa a la Reserva Nacional de Fauna Andina Eduardo Avaroa, y se recorren diferentes lagunas de colores, géiseres y bofedales, y el Salar de Uyuni, antes del arribo a la localidad homónima. Las formas de recorrer la región de los Lípez han cambiado en el tiempo, a partir de la estructuración del negocio turístico. Los viajes iniciales de algunas semanas o meses se redujeron, en un primer momento, a 15 días para los viajes organizados desde La Paz, y en la actualidad, a tours estructurados de 3 o 4 días. En la Figura

29 se observan algunos de los atractivos consolidados en el camino entre Uyuni y San Pedro de Atacama, así como el modo de transporte más frecuente en las excursiones de las agencias de viaje, lo vehículos de todo terreno.

Figura 29. Modos de transporte, atractivos y visitantes en el camino Uyuni-San Pedro de Atacama



A. Laguna colorada. B. Géiseres Sol de Mañana. C. Salar de Uyuni. D. Isla Incahuasi. E. Hotel-museo de Sal. F. Vehículos de operadores turísticos. Fuente: Fotografías personales (18/04/2016 al 20/04/2016).

Del lado boliviano, existen dos caminos turísticos centrales que llegan a Uyuni (ver la Figura 28). El camino occidental es el que tradicionalmente han utilizado los operadores, mientras que el oriental es una propuesta alternativa que han comenzado a emplear recientemente algunas agencias para evitar pernoctar en poblados a gran altura. Cada camino comprende la visita de diferentes atractivos y la detención en diversas comunidades. El viaje incluye algunos pernoctes en albergues que construyeron las comunidades rurales, quienes brindan servicios de alimentación y hospedaje, como se verá más adelante. De todas formas, cada operador turístico introduce variaciones en función de diferentes objetivos e intereses, ya sea para evitar la masividad de turistas, para conseguir una mejor fotografía, para llegar antes o después que la competencia, o para beneficiar a algunas comunidades (entrevistas a Q.U., 2016; S.O., 2016).

Al llegar a Uyuni, pocos visitantes se quedan en la localidad. Allí, se recurre a la amplia disponibilidad de trasportes para continuar el viaje. Los visitantes, frecuentemente, continúan hacia el norte para seguir recorriendo el altiplano boliviano y llegar a Cuzco en Perú. También, es posible dirigirse hacia el límite con la Argentina por el paso La Quiaca-Villazón. Con menos frecuencia, algunos visitantes emprenden el retorno directo hasta San Pedro de Atacama, generalmente utilizando vías asfaltadas más rápidas, por el paso Avaroa-Ollagüe.

En sentido contrario, para quienes inician este camino en Uyuni, las excursiones se contratan en esta localidad y se recorren los mismos sitios de atractivo, aunque frecuentemente varían los poblados donde se efectúan los alojamientos. Este itinerario habilita la opción de retornar a la localidad de inicio o desplazarse hasta San Pedro de Atacama.

### *5.3.1.3 Paso fronterizo*

El camino turístico entre San Pedro de Atacama y Uyuni se realiza por el Portezuelo del Cajón, uno de los pocos pasos fronterizos habilitados en la zona y el único entre Antofagasta y Potosí. Este paso se consolidó hace poco tiempo y es principalmente utilizado para turismo. Se sitúa aproximadamente a los 4.550 msnm y no existen localidades sobre el límite. Los controles migratorios de cada país se encuentran separados y, si bien los estados nacionales plantearon la posibilidad de realizar un complejo fronterizo integrado en las reuniones del Comité de Frontera del año 2010, aún no se ha avanzado al respecto (Comité de Frontera e Integración Bolivia-Chile, 2010).

Del lado boliviano, las guías de viaje indicaban a inicios de la década de 1990 que los trámites migratorios para llegar a Chile sólo se realizaban con antelación en Uyuni (Lonely Planet, 1992). Un habitante de esta localidad recuerda que entre los años 1990 y 1995 el Estado empezó a controlar la zona del Portezuelo del Cajón (entrevista a D.D., 2016). Las estadísticas oficiales de Bolivia comenzaron a registrar el flujo de pasajeros por ese paso en el año 2004, considerado como un nuevo puesto fronterizo con control migratorio (INE, 2010). Los controles estatales se realizan en un edificio próximo a límite interestatal, en una instalación precaria con servicios mínimos y escasa tecnología (Sicra, 2011).

Del lado chileno, el control migratorio también se realizaba en la localidad de San Pedro de Atacama, a 45 km del límite, en un edificio que controlaba tanto el flujo hacia/desde Bolivia como hacia/desde Argentina. Allí existen registros publicados en forma diferenciada para cada paso fronterizo al menos desde 2001. Recién en el año 2016, en el marco del COSIPLAN, se pavimentaron los 5 km de la ruta chilena que restaban para llegar al límite con Bolivia, y se construyó un nuevo complejo fronterizo próximo al límite con Bolivia, que comenzó a operar al año siguiente (COSIPLAN, 2016). Este edificio está habilitado únicamente para vehículos pequeños y minibuses (Unidad de Pasos Fronterizos de Chile, s/f). Si bien existió un proyecto de construcción de un complejo integrado, este no fue concretado (Comité de Frontera e Integración Bolivia-Chile, 2010).

Las reglamentaciones vigentes en ambos países exigen un cambio de vehículo en el límite interestatal, por lo que se requiere de la coordinación de dos empresas turísticas, una de Uyuni y

otra de San Pedro de Atacama, que trabajan en red. En este sentido, el límite implica un cambio: comprende la realización de dos trámites migratorios en dos edificios separados, además del transbordo a un nuevo vehículo y un nuevo chofer-guía. De todas formas, para los transeúntes, la discontinuidad es leve, ya que forma parte de un mismo viaje, contratado con una misma empresa.

#### *5.3.1.4 Relaciones intersticiales*

Las comunidades indígenas que viven en el entorno del salar y en el altiplano de Los Lípez comenzaron a incorporarse al desarrollo turístico a mediados de la década de 1990, y gradualmente el turismo se constituyó como una estrategia de desarrollo económico y una utopía de progreso para las comunidades (Gil García, 2005). Su participación se dio a través de tres formas centrales, la administración y el control de acceso a atractivos naturales, oferta de alojamiento y la creación de nuevos atractivos, generalmente de tipo cultural o arqueológico.

La administración de sitios se desarrolló en sólo algunas comunidades. En función del relevamiento de campo y de algunos estudios disponibles, es posible precisar algunas de sus características. En la Reserva Avaroa, el Servicio Nacional de Áreas Protegidas estableció un sistema de control de ingreso de visitantes y cobro de entradas, alrededor del año 1996. La reserva es co-administrada por las comunidades de Quetena Grande y Quetena Chico donde viven más de 600 habitantes, quienes obtienen el 60% de los ingresos destinados a proyectos de desarrollo social (SERNAP, s/f; entrevista a Q.U., 2016). La Isla Incahuasi y las termas de Polques son sitios administrados por comunidades quienes cobran una tarifa de ingreso, lo que genera importantes recursos económicos ya que son lugares visitados por la mayoría de los tours. El primero consiste en una elevación del terreno repleta de cactus situada en el medio del salar de Uyuni, desde donde se puede observar la inmensidad del salar. Es administrado mancomunadamente por los municipios de Llica y Tahua, y los ingresos son destinados a obras comunales (Cruz, 2009). Las termas se sitúan hacia el sur de la región de Lípez y son administradas por la comunidad Quetena.

Paralelamente, diferentes comunidades se han volcado al desarrollo de alojamientos, ya que los tours por la región de Lípez comprenden entre 2 y 4 noches de hospedaje. Así, buscaron captar los flujos de vehículos turísticos que comenzaron a circular por la zona y obtener beneficios económicos. Algunos fueron desarrollados por las familias en forma independiente, otros en forma colectiva o comunitaria, y en ocasiones apoyadas en agencias de cooperación europea, ONG locales o empresas turísticas nacionales (Nielsen et al., 2003; Rivera, 2009; Cruz, 2009; entrevista a J.P., 2016 y Q.U., 2016).

Los relevamientos existentes entre los años 2008 y 2013, daban cuenta de entre 15 y 20 alojamientos en la región de Lípez, distribuidos entre San Cristóbal, San Juan, la Laguna Colorada, Quetena Chico, Llica, Tahua y Colchani, Colcha K y Alota (Raldez, 2008; Ministerio de Culturas y Turismo de Bolivia, 2013). De todos modos, sólo en la Reserva Avaroa existían 24 albergues en el año 2016, con una capacidad de alrededor de 500 plazas, en Laguna Colorada, Huayllajara, Laguna Verde, Quetena Chico y Polques (entrevista a Q.U., 2016; SERNAP, s/f; REA, s/f). A su vez, sólo en el poblado de San Juan se relevaron 15 alojamientos en el año 2009 y 180 plazas en el año 2011 (Cruz, 2009; Sicra, 2011). Por lo tanto, el número total de hospedajes en la región es muy superior en la actualidad.

Por lo general, los alojamientos tienen una capacidad de entre 15 y 40 plazas, con un servicio básico, de habitaciones y baños compartidos (SERNAP, s/f). Se trata de alojamientos económicos, con tarifas que rondan los 4 a 20 USD, según datos publicados para el área de la Reserva de Fauna Eduardo Avaroa en el año 2018 (SERNAP, s/f). De todos modos, también se han desarrollado algunos emprendimientos de lujo, como la red de hoteles Tayka, con cuatro establecimientos distribuidos en la región de Lípez, y con tarifas que rondaban los 130 USD la habitación doble en el año 2018 (Hoteles Tayka Cloudbeds, s/f). Este emprendimiento fue desarrollado en el marco de un programa nacional de Etno-ecoturismo financiado por el BID, desarrollado por la fundación PRODEM junto con las comunidades de Soniquera, San Pablo de Lípez, Tahua y San Pedro de Quemez, y con la empresa nacional de turismo Fremem Tours como co-inversora y administradora de los albergues, que comenzaron a operar en el año 2006 (Rivera, 2009; Hoteles Tayka, s/f). El acuerdo preveía el traspaso de la totalidad de la propiedad a las comunidades luego de 15 años, entre 2020 y 2021 (Hoteles Tayka, s/f). De todos modos, este proyecto ha recibido varias críticas en torno a la participación de las comunidades locales, los montos recibidos, la exclusividad de operación del hotel, y las tareas y obligaciones de los pobladores (Cruz, 2009; entrevista a A.F., 2014). De hecho, en las reuniones iniciales las comunidades de Quetena Grande y Quetena Chico rechazaron participar del proyecto (Rivera, 2009).

Finalmente, diferentes comunidades buscaron crear nuevos atractivos a partir de la puesta en valor de formas del relieve, sitios arqueológicos o la construcción de museos, generalmente apoyadas por ONG u organismos de cooperación internacional. Ejemplo de ello es el sitio arqueológico de Lakaya que fue puesto en valor por un grupo de arqueólogos junto con las comunidades de Santiago K y Santiago Chuvica, en el año 1996 y declarado Parque Arqueológico a nivel nacional en el año 2004 (Nielsen et al., 2003; Gil García 2004). En sus proximidades, la comunidad de Atulcha se volcó al turismo a fines de los años noventa y, además de la construcción de un hotel de sal por parte de una empresa de turismo, habilitaron la visita a la cueva de Qatinsho donde exhiben elementos

arqueológicos y luego construyeron el museo de la Quinua en el año 2008, con financiamiento de la cooperación europea (Cruz, 2009).

Paralelamente, la comunidad de San Juan se incorporó tempranamente al turismo y definió dos atractivos, una necrópolis prehispánica y el museo Kausay Wasi, valorizadas con fondos de la cooperación alemana (Cruz, 2009; Sicra, 2011). Del mismo modo, las Chulperías de Cruz Vinto en Colcha K fueron acondicionadas por la comunidad en conjunto con la dependencia regional de la Secretaría Departamental de Turismo de Potosí (entrevista a J.P., 2016). La comunidad de San Pedro Quemés también incluyó en su Plan municipal de apoyo y promoción al turismo, la puesta en valor de algunos sitios, como chulperas, cuevas y pinturas rupestres (Sicra, 2011), entre muchos otros ejemplos. En la Figura 30 se observan algunos de los emprendimientos de las comunidades que forman parte de los itinerarios turísticos actuales.

Figura 30. Emprendimientos turísticos de comunidades locales en el camino Uyuni-San Pedro de Atacama.



A. Isla Incahuasi. B. Termas de Polques. C. Hostal de Sal entre Villa Martín y Santiago Chuvica. D. Artesanías en Colchani. Fuente: Fotografías personales (18/04/2016 al 20/04/2016).

Paralelamente, en el sector chileno se propuso fortalecer otros caminos turísticos, como la denominada Ruta Altiplánica, que busca romper el aislamiento de las comunidades indígenas del norte e incorporarlas a nuevos circuitos internacionales, a través de las áreas naturales allí situadas, aunque también mediante nuevos proyectos de valorización patrimonial del BID (El Mercurio, 22/02/2009). Un tramo de esta ruta se sitúa entre San Pedro de Atacama, los géiseres del Tatio y Ollagüe.

A pesar de la gran cantidad y variedad de emprendimientos de hospedaje y atractivos, sólo algunos sitios lograron posicionarse en los circuitos turísticos y percibir ingresos que permitan la sustentabilidad de los proyectos. Algunos poblados concentran un mayor número de alojamientos y



atractivos, como Huayllajara y Laguna Colorada en la Reserva Avaroa, así como San Juan, San Cristóbal y Alota en las proximidades del salar (SERNAP, s/f; Cruz, 2009; Raldez, 2008; Ministerio de Culturas y Turismo de Bolivia, 2013). Ello se debe, en parte, a que son los operadores turísticos quienes deciden por donde realizar los circuitos, qué sitios de atractivo visitar y donde realizar los pernóctes (Cruz, 2009; entrevistas a Q.U., 2016; S.O., 2016). En ocasiones, ellos mismos desarrollan emprendimientos de hospedaje en esta región, bajo redes familiares que se distribuyen la gestión de los diferentes negocios (entrevista a F.E., 2016).

Algunos pobladores de Uyuni señalan que son las comunidades quienes deciden por el desarrollo de los emprendimientos en la región de los Lípez, y que no es fácil el acceso de inversiones externas allí (entrevistas a S.O., 2016, J.P., 2016; B.T., 2016). De todas formas, diferentes autores dan cuenta de numerosos conflictos suscitados por la incorporación de las comunidades al turismo, como la competencia entre las comunidades por atraer a los visitantes, la acentuación de las diferencias económicas internas, los escasos beneficios económicos percibidos o problemas para el sostenimiento de los emprendimientos a lo largo del tiempo (Gil García, 2005; Cruz, 2009; entrevista a J.P., 2016).

### **5.3.2 El camino de Uyuni a Purmamarca**

El camino transfronterizo entre Uyuni y Purmamarca consiste en un trayecto de 525 km que parte del altiplano boliviano, se inserta en el extremo oriental de la puna argentina a unos 3.400 msnm, para luego descender por la Quebrada de Humahuaca. Algo más de la mitad del camino se encuentra del lado boliviano y transita por las rutas 14 y 21, la primera pavimentada y la segunda de material consolidado. El tramo restante, del lado argentino, recorre la ruta 9 que se encuentra pavimentada, aunque con tramos deteriorados. El cruce limítrofe se realiza por el paso fronterizo La Quiaca-Villazón.

#### *5.3.2.1 Conformación histórica*

Esta región ha observado un intenso tránsito en sentido longitudinal desde tiempos remotos, formando parte del sistema vial incaico y del Camino Real colonial, donde la circulación se realizaba con animales debido a las dificultades topográficas (Benedetti, 2015). Durante la formación y consolidación de los Estados nacionales, se comportó como un espacio de integración cultural, social y económica, alimentado por interacciones sociales y mercantiles (Conti, 2009). Los esfuerzos por

integrar estas regiones a los respectivos territorios nacionales se combinaron tempranamente con diferentes iniciativas de conexión binacional. Esto se verificó tanto en la construcción del ferrocarril a inicios del siglo XX entre Buenos Aires y La Paz, como en la proyección de una ruta panamericana entre ambas ciudades, a partir del auge del transporte carretero desde la década de 1930 (Ballent, 2003). El ferrocarril que unió, entre otras, las estaciones de Purmamarca con la de Uyuni, fue construido entre los años 1908 y 1925 y perduró hasta fines de siglo XX (Benedetti y Salizzi, 2011). La concreción de la ruta del lado argentino fue intermitente y recién se pavimentó entre las décadas de 1970 y 2000 (Benedetti, 2015).

En los últimos años, del lado boliviano se introdujeron algunas mejoras en las rutas en el marco del COSIPLAN, por el cual se pavimentó la ruta 14 que conecta Villazón con Tupiza (COSIPLAN, 2016). La ruta 21 entre Tupiza y Uyuni está proyectada desde hace varios años con financiamiento de la CAF, ya que el Estado nacional reconoce su gran relevancia para facilitar el acceso a los visitantes que ingresan por Argentina hasta “la turística localidad de Uyuni” (CAF, s/f; Administradora Boliviana de Carreteras, 2014). De todos modos, esta obra ha avanzado lentamente y no se ha concretado aún.

Las prácticas turísticas fueron acompañando las transformaciones en la infraestructura de transporte. En el sector argentino, las llegadas a la Quebrada de Humahuaca se apoyaron inicialmente en el ferrocarril y, a mediados de siglo XX, se intensificaron a partir del uso del automóvil (Ballent, 2003; Novick y Favelukes, 2011). En el sector boliviano, el reciente desarrollo turístico se apoyó tanto en el ferrocarril como en el transporte carretero, a pesar de que la ruta no esté pavimentada.

Los viajes que combinan la visita del noroeste argentino con el altiplano boliviano han formado parte de algunos itinerarios tradicionales de largo alcance, que comprendían además Cuzco y Machu Picchu, protagonizado tanto por turistas argentinos como europeos. Es transitado en ambos sentidos, desde Perú hacia Argentina o a la inversa. De todos modos, estos largos viajes solían incluir a Potosí y Oruro, aunque no era frecuente detenerse en Uyuni. Esta situación se ha ido modificando en los últimos años a partir del posicionamiento del salar de Uyuni como un ícono turístico de Bolivia.

#### *5.3.2.2 Postas y recorrido turístico*

El camino turístico que vincula a Uyuni y Purmamarca consiste en un recorrido largo, de entre 8 y 10 hs del lado boliviano y alrededor de 5 hs en el lado argentino. Se apoya frecuentemente en el transporte regular de pasajeros, tanto ómnibus como trenes. En la década de 1990, la mejora de las

rutas en el lado argentino, en paralelo al cierre del ferrocarril, fomentó el crecimiento de las empresas de ómnibus para la ruta Jujuy-La Quiaca, pasando de 4 empresas en 1993 a una decena en la actualidad (Benedetti, 2015). En el lado boliviano, este tramo es frecuentemente realizado en tren, ya que la carretera aún no está completamente pavimentada. De todos modos, los pasajes se agotan rápidamente y el ómnibus es otra opción intensamente utilizada por los visitantes, con al menos diversas empresas y horarios disponibles.

Las empresas de ómnibus corresponden a grupos empresariales de mayor envergadura que brindan servicios en toda la región o el país, y localizados en las principales ciudades. Para el año 2018, el viaje combinado entre los diversos transportes públicos tenía un costo de entre 12 y 32 USD, posicionándose como el más económico de los tres caminos transfronterizos. Del lado argentino el ómnibus tiene un valor de alrededor de 7 USD. En el sector boliviano, la tarifa cuesta aproximadamente 6 USD en ómnibus y entre 5 y 25 USD en tren, según la categoría del servicio (Ticket Online, s/f; Ferroviaria Andina, s/f;). Una porción menor de turistas realiza este viaje en vehículos particulares, dado el mal estado de la ruta (Sicra, 2011).

Este camino puede transitarse de dos formas. Una opción es realizar un solo trayecto sin escalas, con una única detención en el límite internacional, en la que el objetivo es arribar a Uyuni o alguna localidad de la Quebrada. Otra opción es realizar varios trayectos, con detenciones temporales o pernoctes en las localidades intermedias con servicios turísticos, como Tupiza, La Quiaca, Humahuaca o Tilcara. El camino escalonado se realiza frecuentemente combinando varios transportes públicos o servicios de remis. Algunos tramos cortos pueden realizarse a través de agencias de viajes desde Salta, Jujuy o Tupiza, aunque generalmente estas organizan circuitos cerrados con retorno al punto de origen. Un estudio de ALADI en el año 2006 señalaba que en este camino las rutas aún eran peligrosas para la circulación con vehículos y que existían dificultades legales para el paso de los vehículos de transporte de turistas, marcando una importante barrera en la concreción de alianzas estratégicas formales entre operadores del sector (ALADI, 2006).

En Uyuni, la estación de tren se ubica próxima al centro. Allí no hay terminal de ómnibus, por lo que la salida de buses se realiza en una esquina de la ciudad próxima al área central, frente a las agencias de venta de pasajes. Si bien el municipio comenzó a construir una terminal en el año 2014 con fines turísticos, se suscitaban conflictos entre los pobladores y agrupaciones por su ubicación y las obras no avanzaron (El Diario Político, 17/07/2014).

El camino turístico escalonado se vincula con la concentración de servicios y atractivos turísticos en las localidades, desde donde se realizan visitas y excursiones. Saliendo desde Uyuni, el principal punto de detención es Tupiza. Allí se hospedaron 18.023 turistas en el año 2015, con una estadía

promedio de 2 días (Vargas, 2016). Los atractivos de Tupiza se construyeron en base a las quebradas y cañones circundantes, visitadas principalmente a través de cabalgatas y trekking, y es posible realizar visitas a la región de los Lípez y el salar de Uyuni.

El siguiente punto de detención es Villazón, donde los visitantes realizan los trámites migratorios para llegar a la Argentina, y son poco frecuentes los pernoctes allí. Las guías de viaje internacionales contribuyen a ello, al señalar a esta ciudad como nodos de transporte o de trámites migratorios. La describen como “un lugar caótico, sucio y desprolijo (...) estafadores que suelen congregarse en la frontera; billetes dudosos y hurtos no son desconocidos” (Lonely Planet, 2013:165).

Del lado argentino, se ubica la localidad de La Quiaca. Los turistas comenzaron a ser más frecuentes allí a partir del año 1998 y hubo un fuerte crecimiento en torno a los años 2002 y 2003 (entrevistas a S.A., 2014 y A.J., 2014). Las estadísticas provinciales indican la presencia de 50.100 visitantes en el año 2014 (SECTUR, 2014). Algunos de los turistas que llegan a la localidad se hospedan en los 18 alojamientos registrados al año 2018 (SECTUR, s/f). Desde allí es posible realizar visitas a poblados cercanos como Yavi o Santa Catalina. Sin embargo, otros visitantes buscan rápidamente transporte para continuar su viaje. Las autoridades municipales de turismo señalan que, en la actualidad, la mayoría de los turistas no se quedan ya que no hay una oferta de actividades (entrevista a S.A., 2014). Algunos emprendedores de turismo de Yavi señalan que se observó una merma en la llegada de visitantes a partir de los años 2008 y 2009, principalmente de los europeos, ya que los viajeros dejaron de parar en el lugar y prefieren otros destinos de Chile o de Bolivia, como Uyuni (entrevistas a A.J., 2014 y G.J., 2014). Las guías de viaje internacionales describen a La Quiaca como ciudad que “no presenta un interés desbordante en sí misma (...) la atracción principal consiste en ver las idas y venidas incesantes sobre el puente fronterizo hacia la ciudad hermana, Villazón” (Le Guide du Routard, 2011: 246). A pesar de ello, el municipio está trabajando para lograr desarrollar el turismo comunitario en toda la zona rural, donde 10 de las 30 comunidades del departamento están interesadas en participar, aunque otras se oponen abiertamente (entrevistas a S.A., 2014).

Luego, el camino atraviesa diferentes localidades de la Quebrada de Humahuaca, donde los visitantes se quedan entre 1 a 3 noches (Troncoso, 2008a; SECTUR, 2010; CFI, 2012; Bardanca, 2017). En Humahuaca, en el año 2014 las estadísticas provinciales estimaron alrededor de 58.451 visitantes (SECTUR, 2014). Estos son mayoritariamente argentinos, con un promedio de estadía de 1,3 noches, quienes se hospedan en los 49 alojamientos registrados al año 2018 (Municipio de Humahuaca, 2016; SECTUR, s/f). En la oficina de turismo señalan que los alojamiento son gestionados por personas de Buenos Aires, en cambio los vehículos que realizan excursiones son locales (entrevista a R.H., 2017). Uno de los operadores turísticos de la localidad de Humahuaca indica que hay pocos

visitantes debido a sólo hay una agencia de viajes y los hospedajes son de baja categoría (entrevista a C.H., 2017).

Por todo ello, muchos visitantes sólo pasan unas horas en Humahuaca. Además de visitar el poblado, su cabildo, iglesia y el monumento histórico a los Héroes de la Independencia, gran parte de los turistas visitan el Hornocal, conocido como cerro de 14 colores. Esta excursión comenzó a realizarse desde La Quiaca en el año 2014, por iniciativa de algunos pobladores que promocionaban el lugar y realizaban el traslado en sus propios vehículos (entrevista a J.H., 2017). En la actualidad son cerca de 20 camionetas que el municipio comenzó a controlar desde el año 2016, y salen permanentemente del puente de acceso o de los hospedajes. La excursión de 2 a 3 horas de duración tiene como fin contemplar o fotografiar el cerro desde un sitio que se ha posicionado como mirador a 4.350 msnm. En este sitio, las familias de la comunidad del Hornocal comenzaron a controlar el ingreso y cobrar entrada en torno a los años 2013 o 2014, a partir de que arribaron muchos visitantes y agencias de viajes desde Salta (entrevista a G.H., 2017).

El camino prosigue hacia Tilcara, uno de los principales centros de pernocte de la Quebrada de Humahuaca. Allí se registraron 225.455 visitantes en el año 2014 (SECTUR, 2014), mayoritariamente argentinos. Además de las calles, plazas e iglesia del poblado, se visita el sitio arqueológico Pukara y la formación natural Garganta del Diablo, sitio administrado por la comunidad Ayllu Mama Qolla desde aproximadamente el año 2009 (entrevista a H.U., 2014). Asimismo, en el último tiempo se han diseñado nuevas actividades y excursiones por los alrededores del poblado, a través de las agencias de viajes o guías locales que se contratan en la oficina de turismo (entrevistas a G.O., 2017, L.R., 2017).

El viaje transita hacia Purmamarca, donde tampoco existe una terminal de transporte, sino que los ómnibus se detienen en una calle designada para ello. Algunos visitantes pernoctan en Purmamarca y otros realizan una visita por el día. Allí el camino se bifurca. Frecuentemente los viajeros continúan hasta Salta, aunque también es posible llegar a San Pedro de Atacama, como se examinará en el próximo apartado.

En la Figura 31 se observan algunos de los sitios que se han construido como puntos de o postas del camino entre Uyuni y Purmamarca. Entre ellos, las localidades de Tupiza, Humahuaca, Tilcara y Purmamarca, sitios donde se condensa atractivos dentro y fuera de sus respectivos cascos urbanos, y donde los visitantes pasan desde unas horas o algunos días. Adicionalmente, se observan algunos de los marcadores visuales que invitan a la detención rápida en este camino, como el monolito del trópico de capricornio o el sitio histórico Posta de Hornillos.

Figura 31. Atractivos, marcadores y postas en el camino de Uyuni a Purmamarca.



A. Cabalgatas por los alrededores de Tupiza. B. Torre del reloj y plaza central de Humahuaca. C. Pukara de Tilcara. D. Purmamarca y el Cerro de los Siete Colores. E. Monolito del trópico de Capricornio. F. Posta de Hornillos. Fuente: Fotografías personales (29/06/2014; 24/11/2017; 28/11/2017); Argentina Travel (s/f); Turismo Ruta 40 (s/f); Tripadvisor (s/f).

### 5.3.2.3 Paso fronterizo

Entre Uyuni y Purmamarca, el camino turístico transita por el paso fronterizo La Quiaca-Villazón, único habilitado entre Jujuy y Potosí. Es intensamente utilizado para la movilidad comercial y poblacional, donde se han desarrollado las dos ciudades limítrofes importantes que le dan nombre, separadas por el río La Quiaca. Sobre el puente internacional se sitúan los controles migratorios, donde se realizan de manera integrada con cabecera única.

Este paso se consolidó con la llegada del ferrocarril a comienzos del siglo XX y por aquellas décadas se situaron allí dos puntos de control separados, uno en cada país, a escasos metros de distancia. Para el año 2011 se señalaban algunas dificultades en torno a la escasez de personal y de tecnología, y la gran cantidad de personas y vehículos que transitaban por allí, lo que producía importantes demoras (Sicra, 2011; Integración y Frontera La Quiaca-Villazón, 2011). En el año 2012 comenzó a funcionar un complejo integrado en la cabecera argentina (Comité de Integración y Frontera La Quiaca-Villazón, 2012). Paralelamente, se proyectaron algunas mejoras en el complejo fronterizo desde el COSIPLAN, como parte del eje de Capricornio, con el objetivo de definir alternativas de infraestructura para mejorar la conectividad y la capacidad operatoria del paso (COSIPLAN, s/f).

En el camino turístico, el límite internacional funciona como punto de quiebre donde debe contratarse un nuevo servicio de transporte, ya que el viaje directo sin transbordos sólo está habilitado para tramos de larga distancia entre las grandes ciudades (Sicra, 2011). Los viajeros de corto alcance deben contratar una nueva empresa de transporte a cada lado del límite. Las

localidades limítrofes se constituyen principalmente como lugares de paso para cumplir con los trámites migratorios y como terminales de transporte público de pasajeros.

#### *5.3.2.4 Relaciones intersticiales*

En las proximidades de este camino también se sitúan otros poblados y comunidades donde se han promovido algunas iniciativas de desarrollo turístico, o bien han manifestado la voluntad de incorporarse a estas actividades, como San Pablo de López o San Antonio de Esmoruco (entrevistas a A.F., 2014; F.H., 2014; La Razón, 13/08/2017). Asimismo, se han desarrollado iniciativas de turismo comunitario en Tupiza en el año 2013, en las comunidades de Oploca y Torre Huayco, y también en la Quebrada de Humahuaca entre los años 2008 y 2010, como Ocumazo y Finca Tumbaya (entrevista a C.V., 2014 y M.S., 2014; Vargas, 2016).

En la puna jujeña, la Ruta Nacional 40 ha sido promocionada como itinerario turístico por parte del estado subnacional y nacional, donde se sitúan las pequeñas localidades de Santa Catalina, Cusi Cusi, Lagunillas del Farallón, Rinconada, entre otras. Las comunidades ubicadas al norte de la puna han requerido la pavimentación de la ruta y la apertura de un nuevo paso fronterizo entre Ciénega de Paicone y Río Mojón para, entre otras cosas, promover el desarrollo de circuitos turísticos con Bolivia (González, 2012; Legislatura de Jujuy, 2016).

En los diferentes lugares se diseñaron atractivos, se desarrollaron emprendimientos de servicios o bien han recibido capacitaciones de parte de ONG, del gobierno provincial y de operadores turísticos de la zona. En la Figura 32 se muestran algunos de los sitios que buscan promocionar algunas de las comunidades rurales mencionadas. De todos modos, estos sitios no logran posicionarse en los circuitos principales y recibir cantidades significativas de visitantes, y algunas comunidades abandonaron los emprendimientos (entrevista a A.F., 2014; F.H., 2014; M.S., 2014; C.V., 2014).

Figura 32. Sitios que buscan promocionar las comunidades rurales en el camino entre Uyuni y Purmamarca.



A. Iglesia de Santa Catalina. B. Ciudad del Encanto, San Pablo de Lípez. C. Ciudad Roma, San Antonio de Escomoruco. D. Valle de la Luna, Cusi Cusi. Fuente: Fotografías personales (27/06/2014); La Razón (2017); Turismo Ruta 40 (s/f).

### 5.3.3 El camino de Purmamarca a San Pedro de Atacama

El camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama recorre 410 km a través de las rutas 52 en Argentina y 27 en Chile, totalmente pavimentadas, que se conectan en el paso de Jama. En sentido este-oeste, parte de la Quebrada de Humahuaca, transita la Cuesta del Lipán, un camino sinuoso de ascenso hasta la puna, cruza la cordillera a los 4.000 msnm, para luego descender hacia el desierto de Atacama, hasta llegar al ayllu de San Pedro.

#### 5.3.3.1 Conformación histórica

Este camino es de reciente consolidación, a pesar de las intensas vinculaciones transcordilleranas entre el centro-oeste de Jujuy y el desierto de Atacama a lo largo del tiempo. Las movilidades con animales para el abastecimiento de los centros mineros de Chile y para el intercambio de productos trazaron múltiples recorridos que perduraron hasta las últimas décadas del siglo XX (Molina, 2011 y 2013). Si bien existían diferentes pasos, a lo largo del siglo XX se fue instalando del lado argentino la idea sobre la necesidad de abrir puertas en la cordillera para Salta y Jujuy, para que nuevas modalidades de transporte puedan cruzar y así lograr el desarrollo económico y se organizaron numerosas caravanas binacionales de vehículos en torno a la década de 1960 (González Pizarro, 2006; Dirección Provincial de Vialidad de Jujuy, 2010; Benedetti y Tomasi, 2013).



En la década de 1970, se realizaron obras viales para mejorar la conectividad terrestre entre la capital de Jujuy y la cordillera, abriendo un camino de ripio entre Purmamarca y Susques (Benedetti y Tomasi, 2013). Entre las décadas de 1970 y 1980 se estudiaron diversas posibilidades y comenzó a posicionarse el área de Jama como el mejor lugar para cruzar la cordillera (Dirección Provincial de Vialidad de Jujuy, 2010). En estos años también se habilitó el cruce transfronterizo para el transporte de pasajeros entre Antofagasta y Jujuy a través de una empresa de ómnibus (González Pizarro, 2006). Las dificultades políticas y el minado de la cordillera en el marco del conflicto militar entre Argentina y Chile, demoraron el avance en la definición del cruce cordillerano.

En la década de 1980, la llegada de los primeros visitantes extranjeros a la zona favoreció la organización de viajes con los pobladores y mineros devenidos guías turísticos, que aprovechaban la multiplicidad de caminos y la falta de controles fronterizos para recorrer la zona con sus propios vehículos, desde San Pedro de Atacama, Uyuni, Salta o Jujuy, aunque con escasos servicios e infraestructura de apoyo (entrevista a F.E., 2016; P.S., 2016). Sin embargo, en esa década la circulación comenzó a ser cada vez más controlada y el tránsito por caminos no autorizados se constituyó en un problema para los pobladores de la zona, quienes debieron cesar en el cruce con turistas (entrevista a F.E., 2016).

Cuando las tensiones diplomáticas se disiparon entre Chile y Argentina, a fines de la década de 1980 se inició el mejoramiento y la pavimentación de algunos tramos de las rutas a ambos lados, se inauguró el nuevo paso fronterizo de Jama en el año 1991 y se finalizó la pavimentación de las rutas en el año 2000 del lado chileno y en el año 2005 del argentino (Dirección Provincial de Vialidad de Jujuy, 2010). Este camino se consolidó como el principal cruce trasandino entre ambos países al norte del paso de Los Libertadores (Mendoza-Valparaíso), concentrando un importante flujo vehicular. Más tarde fue incluido en las iniciativas de infraestructura regional impulsadas por IIRSA-COSIPLAN, como parte del Eje de Integración del Capricornio, que buscaban conectar los puertos del Atlántico con los del Pacífico (Benedetti y Tomasi, 2013).

Este camino transfronterizo permitió vincular el salar de Atacama con la Quebrada de Humahuaca, dos destinos turísticos que han adquirido gran reconocimiento internacional en las últimas décadas. Hacia el año 1998, los informes estatales señalaban que el viaje entre ambos era una opción poco atractiva, ya que duraba 17 horas (CFI, 1998). Hacia finales de la década se auguraba que la pavimentación de esta ruta beneficiaría al comercio interregional y el turismo (Gobierno de Antofagasta, 2001; La Nación, 27/07/1999). Por ese entonces se abrieron algunos servicios para viajeros como restaurantes, alojamientos y estaciones de servicios, como el complejo Pastos Chicos inaugurado cerca de Susques en el año 2000 (El Tribuno, 29/09/2005).

Los discursos oficiales sostuvieron que el nuevo corredor por el paso de Jama se ponía al servicio del desarrollo de la región, aunque el principal beneficiario fue el transporte comercial transnacional, con escasos beneficios para las poblaciones locales (Benedetti y Tomasi, 2013). La pavimentación de las rutas finalizada en el año 2005 acortó los tiempos de viaje y habilitó un desarrollo creciente del turismo (BID, 2008).

### *5.3.3.2 Postas y recorrido turístico*

Este camino se puede recorrer utilizando el servicio de ómnibus que conecta las capitales de Salta y Antofagasta, pasando por San Pedro de Atacama y Purmamarca. En la actualidad, el trayecto es cubierto por dos empresas chilenas (Géminis, Pullman Bus) y una argentina con filial en el país vecino (Andesmar). Estas empresas ofrecen entre dos y tres salidas semanales con un único horario. Demora aproximadamente 10 horas y tenía un costo de entre 30 y 57 USD en el año 2018 (Geminis, s/f; Pullman Bus, s/f; Andesmar, s/f).

Del lado argentino, los ómnibus inician el viaje en Salta y tienen paradas en Jujuy y Purmamarca. En esta última localidad, los pasajes de bus se vendían en un hotel hasta el año 2016, cuando pasaron a comercializarse en un local de recuerdos, próximo a la plaza. Allí señalan que quienes solicitan los pasajes son principalmente extranjeros. De todos modos, la mayoría de los visitantes toman como punto de partida o destino a la ciudad de Salta. Ello se debe, por un lado, a algunas dificultades comerciales, ya que la tarifa del pasaje de ómnibus es plana, es decir que se cobra el valor del recorrido más largo, aunque el pasajero ascienda o descienda en localidades intermedias del lado argentino (entrevista a I.Z., 2016). Además, sólo dos de las tres empresas venden pasajes en Jujuy y una lo hace en Purmamarca. Por otro lado, Salta se ha consolidado como uno de los principales centros de servicios turísticos, desde donde se organizan visitas hacia Purmamarca y la Quebrada de Humahuaca (entrevista a R.A., 2016), por lo que muchos viajeros se dirigen a esa localidad y no descienden en el camino. Del lado chileno, el ómnibus realiza una detención en San Pedro de Atacama, donde descienden la mayoría de los turistas extranjeros. Otra forma de recorrer el camino transcordillerano es en vehículos particulares. Es una opción frecuente entre los visitantes brasileños y argentinos.

Las agencias de viaje de Salta y Jujuy también solían realizar este camino hacia el año 2000, con turistas extranjeros que pernoctaban en Purmamarca, luego visitaban las Salinas Grandes y finalmente llegaban a San Pedro de Atacama (CFI, 2001a). Las agencias de Argentina se contactaban con sus pares en Chile para realizar el intercambio de pasajeros en el paso fronterizo (entrevista a P.S., 2016 y J.L., 2016).

Esta modalidad ya no está vigente por diversas razones, según relatan los operadores turísticos. Por un lado, se trata de un trayecto largo con elevados costos operativos, a lo que se suma una elevada tasa de ingreso que se cobra en el paso fronterizo por transitar con turistas (entrevista a P.S., 2016 e I.Z., 2016). Por otro lado, la ubicación del control fronterizo integrado a unos 5 kilómetros dentro del territorio argentino, definió algunas dificultades con los funcionarios de este país, quienes penalizaban a los operadores chilenos por haber ingresado irregularmente al territorio. En tercer lugar, las regulaciones vigentes en ambos países exigen, por cada viaje que se realiza, tramitar una autorización a las oficinas estatales de transporte, ubicadas en las capitales regionales o provinciales. Este trámite demora varias semanas y además exige el retorno con los mismos pasajeros, lo que se denomina circuito cerrado, lo que no se adecúa a los tiempos y requerimientos de los turistas (entrevista a S.U. y F.E., 2016).

Por lo expuesto, actualmente no se realiza el intercambio de pasajeros entre operadores turísticos en este paso, como ocurre en el caso señalado entre Bolivia y Chile. Si bien estas problemáticas forman parte de las agendas de discusión en las diferentes instancias bilaterales, aún no se ha logrado la coordinación entre ambos países para facilitar el cruce.

Desde Purmamarca hacia San Pedro de Atacama, se asciende por la Cuesta de Lipán, se transita al lado de las Salinas Grandes, a 4.000 msnm, y se cruzan los caminos de acceso a numerosos poblados, como Abdón Castro Tolay, el Moreno o Pozo Colorado. Luego, se llega a la ciudad de Susques en el cruce con la ruta 40. Más adelante se sitúan algunos hoteles y servicios de alimentación ubicados sobre la ruta, como el complejo Pastos Chicos. Se atraviesa la zona norte de la Reserva de Fauna y Flora Olaroz-Cauchari y se cruza el área central de la Reserva Alto Andina de la Chinchilla. Cerca del límite internacional se divisan numerosos volcanes. Luego del pequeño paraje de Jama y el control fronterizo, del lado chileno, el camino recorre un área con múltiples salares, algunos de los cuales forman parte de la Reserva Los Flamencos, como el de Aguas Calientes, Tara y Pujsa, donde se han instalado algunos miradores. A medida que la altitud disminuye, se va ingresando al desierto y se llega a la localidad de San Pedro de Atacama. Algunos de estos sitios, atractivos y vistas del camino, así como los modos de transporte más frecuentes, se aprecian en la Figura 33.

Figura 33. Sitios, vistas, atractivos en el camino Purmamarca-San Pedro de Atacama.



A. Salinas Grandes. B. Cuesta del Lipán. C. Complejo Pastos Chicos (Arg.). D. Ómnibus con pasajeros en el Paso de Jama. E. Salar de Tara (Chile). Fuente: Argentina Travel (s/f); Pastos Chicos (s/f); Sol Andino Expediciones (s/f); Jujuy Turismo (s/f), fotografías personales (12/04/2016).

### 5.3.3.3 Paso fronterizo

Entre Purmamarca y San Pedro de Atacama, el camino turístico transita por el paso fronterizo de Jama, el único habilitado entre Jujuy y Antofagasta. Tienen un importante tránsito comercial transnacional, ya que forma parte del corredor bioceánico de Capricornio. Este paso está situado a 4.200 msnm, donde no existen localidades, a excepción de un pequeño paraje construido para su funcionamiento.

Este paso fronterizo es de reciente consolidación. Se inauguró en el año 1991, aunque el asfaltado de las rutas convergentes se completó recién en el año 2005, a partir del cual se incrementó notablemente el flujo vehicular (SERNATUR, 2017). Hasta el año 2011, el control migratorio se realizaba en Susques, del lado argentino, y en San Pedro de Atacama, del chileno. En aquel año se instaló un complejo fronterizo integrado que agilizó los trámites migratorios. Estas obras formaron parte de las iniciativas de integración regional impulsadas por el COSIPLAN, como parte del Eje de Integración que conecta los puertos del Atlántico con los del Pacífico (COSIPLAN, 2016).

Es por ello que el principal medio de transporte para los turistas es el ómnibus, además de vehículos particulares. Los acuerdos bilaterales permiten la circulación de las empresas de transporte público en el tramo completo, por lo que el cambio de jurisdicción no requiere de cambio de vehículo. En

este sentido, el viaje es experimentado como una continuidad y el cruce limítrofe sólo comprende la realización del trámite migratorio.

#### *5.3.3.4 Relaciones intersticiales*

En este camino transfronterizo se ubican atractivos relevantes y algunos poblados y comunidades que brindan servicios turísticos. En torno a las Salinas Grandes, algunas comunidades organizaron la cooperativa de turismo Red Espejo de Sal en el año 2009, con apoyo del BID, bajo el paradigma del turismo comunitario. Se trata de 32 familias de Susques, Cerro Negro, Barrancas, Rinconadillas, San Francisco de Alfarcito, Sausalito, Santa Ana y Pozo Colorado que han desarrollado servicios de alojamiento, gastronomía, excursiones y promueven el involucramiento de los turistas en actividades artesanales, gastronómicas y agropastoriles (Espejo de Sal, 2010). Buscan consolidar el área de Salinas Grandes-Laguna de Guayatayoc como un destino turístico diferenciado. Además, en el poblado de Abdón Castro Tolay se ofrecen opciones de alojamiento, artesanías y guiado a la Reserva municipal Cultural y Natural Barrancas, donde se observan pinturas rupestres de gran relevancia (El Pregón, 2016). En la localidad de Susques se sitúa una de las iglesias más antiguas de la Puna y hay algunos pocos servicios de hospedaje. Sin embargo, este camino transcordero no es recorrido como parte de un tour que va avanzando gradualmente para conocer sus intersticios, como ocurre en la ruta entre San Pedro de Atacama y Uyuni, o en menor medida, entre este y Purmamarca. El camino argentino-chileno se transita rápidamente, sin escalas.

Un estudio del año 2008 señala que el tránsito vehicular en torno al paso de Jama se encontraba creciendo de manera sostenida y que se observaba una actividad turística incipiente, aunque con un importante potencial de desarrollo ya que cuenta con un número significativo de atractivos. De todos modos, señala que la mayoría de las localidades del circuito carecen de equipamiento e infraestructura de servicios suficientes y adecuados para los visitantes, no cuentan con guías locales, y que la actividad turística se realiza allí de forma desordenada, sin lineamientos de desarrollo ni medidas ambientales para la protección paisajística y cultural de los atractivos (BID, 2008). Concluye que la incorporación espontánea y aleatoria de los atractivos determina que la actividad turística no produzca efectos sociales y económicos significativos para la comunidad. Asimismo, las dos áreas protegidas que atraviesa este camino en la provincia de Jujuy no reciben visitantes.

Paralelamente, los operadores turísticos de San Salvador de Jujuy señalan algunas dificultades en este camino transfronterizo y que una pequeña fracción del total de visitantes que llegan a San Pedro de Atacama cruzan a la provincia. Uno de ellos expresa que Jujuy no está preparada para recibirlos, pero además que los chilenos no quieren desviar los flujos de pasajeros hacia la Argentina

(entrevista a I.Z., 2016). Otro indica que “cuando hablamos de turistas que ingresan desde SPA, también vemos una debilidad en Jujuy (...) Ahí es nuestro trabajo de ver, organizar, qué debemos hacer, qué estamos fallando, porque estamos hablando de un número de aproximadamente 2.000 turistas diarios que van de Chile a Bolivia y no pasan por Argentina. Algo está pasando y sobre eso hay que trabajar” (entrevista a H.O., 2016).

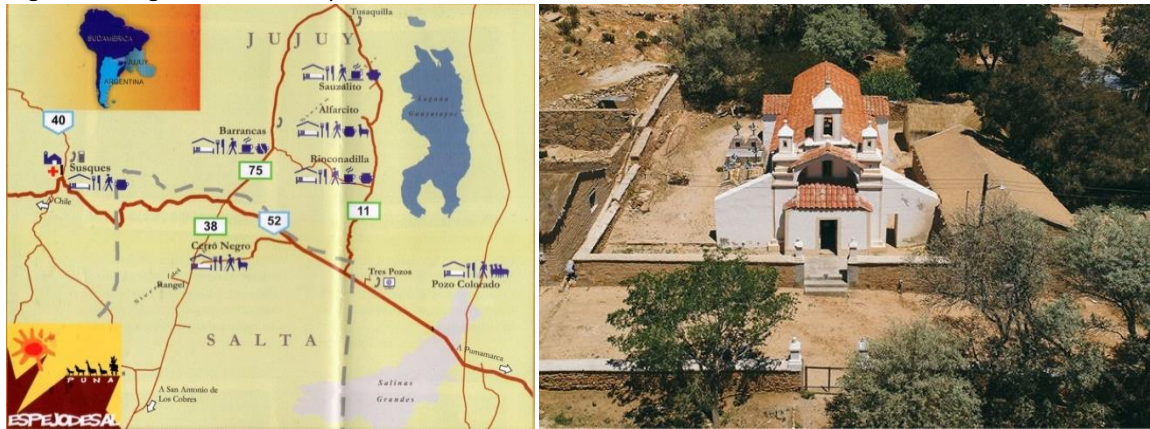
En San Pedro de Atacama, los operadores también señalan que hay escasa conexión con Argentina, que es un problema político por las dificultades burocráticas para circular con pasajeros (entrevistas a S.U., 2016 y J.L., 2016). De todos modos, numerosos operadores turísticos y cámaras sectoriales de San Pedro de Atacama y San Salvador de Jujuy trabajan en forma coordinada, participan de reuniones y eventos conjuntos y dialogan con los respectivos estados nacionales y subnacionales para buscar subsanar estas dificultades.

En el sector argentino, se han desplegado algunas acciones para fortalecer el desarrollo turístico en esta parte de la puna jujeña. En el año 2006, la Secretaría de Turismo incluyó al corredor transfronterizo Jama en su planificación estratégica, planteando la necesidad de mejorar las condiciones de visita de los atractivos turísticos y centros de atención al turista, incrementar el número de visitantes, fomentar la redistribución del flujo de visitantes y contribuir a una mejor calidad de vida de las comunidades anfitrionas, entre otros. Para ello, en el año 2008 se desarrolló un programa de fortalecimiento del corredor financiado por el BID, buscando estructurar el circuito transfronterizo como destino turístico y su posicionamiento en el mercado internacional, en el marco del cual se planificaron algunas mejoras para Purmamarca, Salinas Grandes y Abdón Castro Tolay (BID, 2008).

Desde el programa nacional Pueblos Auténticos, lanzado en el año 2017 por el entonces Ministerio de Turismo, se incluyó a San Francisco de Alfarcito y Purmamarca para fortalecer la identidad de sus comunidades, diversificar la oferta turística y fortalecer lugares con “características únicas” (Ministerio de Turismo de la Nación de Argentina, 2017). La provincia también ha buscado incidir en el desarrollo de este sector. En el año 2015 se creó un centro de interpretación en Olaroz, frente al salar homónimo y dentro de la reserva provincial, con el fin de divulgar los recursos naturales y costumbres ancestrales de la zona, además del valor productivo del salar (El Tribuno, 13/01/2015). En su administración participan la Comunidad de Olaroz Chico, la Secretaría de Turismo provincial y una de las principales mineras que operan en la zona, y fue inaugurado en ocasión de la competencia Rally Dakar (El Tribuno, 14/01/2015). Asimismo, se introdujeron algunas mejoras en los refugios de la reserva con miras a recibir pasajeros.

La Figura 34 muestra un folleto promocional elaborado por el emprendimiento comunitario Red Espejo de Sal. En él se incluyen algunas de las comunidades de la zona y los servicios turísticos que prestan. Además, se observa una imagen aérea de una de estas comunidades, San Francisco de Alfarcito, según es promocionado por el programa Pueblos Auténticos.

Figura 34. Algunos de los emprendimientos turísticos del camino Purmamarca-San Pedro de Atacama.



A. Material promocional Red Espejo de Sal. B. Iglesia de San Francisco de Alfarcito. Fuente: Red Espejo de Sal (s/f); San Francisco de Alfarcito (s/f).

Más allá de los esfuerzos por el desarrollo de nuevos emprendimientos turísticos a lo largo del camino, los poblados intermedios sólo esporádicamente son utilizados como punto de apoyo para pernoctar o procurar información. En este camino no es preciso detenerse. El objetivo es llegar a los principales centros turísticos en los extremos, desde donde, sin embargo, se organizan excursiones para visitar algunos de estos sitios intersticiales. Esto se vincula, en parte, al papel que han desempeñado los diferentes lugares en el desarrollo del turismo en la provincia de Jujuy. El aumento considerable en la llegada de visitantes generó una fuerte diferenciación entre las regiones turísticas provinciales. La Quebrada de Humahuaca concentró la mayor parte de las visitas y servicios, en cambio en la puna jujeña, dedicada centralmente a la actividad agropecuaria y la minería, el turismo no alcanzó un peso económico considerable (Carrillo y Colque, 2013).

Paralelamente, los atractivos turísticos que sí se han consolidado en este sector, como el salar de Tara y las Salinas Grandes, son escasamente visitados como parte del trayecto transfronterizo hacia San Pedro de Atacama. Por el contrario, forman parte de excursiones desde los respectivos centros turísticos, Purmamarca y San Pedro de Atacama.

### 5.3.4 Comparaciones entre los tres caminos, sus postas y pasos

Los tres caminos presentan notables diferencias, a pesar de consolidarse en un mismo contexto y formar parte de las mismas prácticas de movilidad turística. A continuación se describen algunas de

las diferencias que presentan los caminos y los pasos, incluyendo también algunos cuadros comparativos.

El camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni fue de relevancia para las movilidades locales, aunque de escaso interés para los Estados nacionales y para los procesos de integración regional, condensando pocas innovaciones técnicas. Sin embargo, o quizás gracias a ello, es el más transitado por los turistas internacionales, de la mano de los operadores turísticos locales, articulados en red a cada lado del límite internacional. El camino permite descubrir y disfrutar aquellos elementos que se han constituido como atractivos y devenido recursos, vale decir, las lagunas de colores, las geofomas, los géiseres, los baños termales, los bofedales y sus llamas, los volcanes y los salares.

Este camino es pensado como una itinerancia, en la que el desplazamiento es un fin en sí mismo. El camino se transita lentamente, en búsqueda de aquellos rasgos que valoriza la mirada que observa. Es la práctica en movimiento la que construye sentidos. No interesa arribar a un lugar, sino que el camino mismo es el destino. El movimiento es planificado, regulado y dirigido por los operadores turísticos, en coordinación con algunas las comunidades locales, las que logran desarrollar servicios de interés para la mirada turística que da forma a este itinerario.

El camino entre Uyuni y Purmamarca ha sido históricamente relevante para las movilidades de corta, media y larga distancia, tanto para las poblaciones locales, los mercados y los Estados nacionales. Condensa numerosas innovaciones técnicas en los sistemas de transporte, algunos pensados en el marco de la integración binacional. El turismo acompañó este desarrollo y se apoyó principalmente en los transportes públicos de pasajeros, que permitieron vincular a los diferentes poblados que allí se sitúan.

Este camino es pensado como una navegación, un viaje contemplativo que permite observar y disfrutar de un paisaje desde el propio vehículo. Como propone Urry (2001), este camino construye una movilidad de la visión, en la que el viajero captura las vistas al pasar, donde máquina y el movimiento se integran en su percepción visual, una percepción panorámica que pasa rápidamente. De todos modos, este largo viaje también admite algunas detenciones. La atractividad no se condensa en el camino sino en las localidades, donde se realizan visitas y algunas excursiones a sitios cercanos.

El camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama fue relevante para las comunidades locales y el tránsito con animales hasta las últimas décadas del siglo XX. Por ese entonces fue rápidamente incorporado a las redes de transporte nacional y supranacional, convirtiéndose en un corredor de gran alcance y de tránsito veloz. El desarrollo del turismo se acopló a las materialidades y temporalidades que propuso este corredor, consolidando un camino que se transita sin escalas.



Para este camino se puede apelar a la figura de un túnel, ya que se busca una conexión rápida para arribar al destino deseado. Las características del camino favorecen el desarrollo de viajes rápidos y obstaculizan la posibilidad de formas alternativas de consumo turístico. El camino no admite detenciones intersticiales ni propone la admiración de rasgos destacados durante el trayecto. En este caso, el viaje es un mero desplazamiento y la frontera deviene un obstáculo a superar. En el Cuadro 15 se presentan las características principales de cada camino.

Cuadro 15. Características centrales de los tres caminos turísticos transfronterizos de la Circumpuna.

|  | SP Atacama – Uyuni  | Uyuni – Purmamarca   | Purmamarca – SP Atacama  |
|--|---|--|--|
| Longitud                               | 550 km  | 525 km   | 410 km   |
| Carreteras                             | 45 km asfaltados<br>500 km consolidados<br>(R27 y B-243 en Chile; dos caminos en Bolivia).  | 315 km asfaltados<br>200 km consolidados<br>(R21 y R14 en Bolivia; RN9 en Argentina).  | Totalmente asfaltado<br>(RN52 en Argentina; R27 en Chile).   |
| Ferrocarril de pasajeros.              | No dispone  | Sólo en Bolivia. Muy utilizado por turistas.   | No dispone   |
| Servicios de ómnibus.                  | No dispone  | La totalidad del camino puede transitarse en ómnibus. Empresas diferentes en cada país.  | La totalidad del camino puede transitarse en ómnibus, con la misma empresa   |
| Corredor de integración regional.      | Sólo parcialmente incluido en el Grupo 1 del eje de Capricornio (COSIPLAN).   | Sólo parcialmente incluido en el Grupo 2 del eje de Capricornio (COSIPLAN).  | Es un corredor bioceánico prioritario del Grupo 1 del eje de Capricornio (COSIPLAN)  |
| Principal modalidad de transporte      | Vehículos pequeños de todo terreno, de operadores.  | Servicio público de transporte (ómnibus y tren). Varias empresas.  | Servicios de transporte regulares (ómnibus). Tres empresas.  |
| Costo del viaje*                       | Entre 130 y 200 USD   | Entre 12 y 32 USD  | Entre 30 y 57 USD  |
| Organización de las visitas turísticas | Pausada y escalonada. Se visitan numerosos atractivos, con al menos dos pernóctes en el camino.   | Puede ser un trayecto sin escalas o bien con algunas detenciones en poblados intermedios.  | Sin escalas.   |
| Tiempos involucrados                   | Lentos. El camino se transita durante 3 a 4 días.   | Intermedios. Puede recorrerse en aprox. 13 a 15 hs sin escalas, o bien en un par de días, si se realizan detenciones.  | Rápidos. El camino se recorre en 10 hs.  |
| Formas de tránsito                     | Itinerancia. El camino forma parte de la atracción, es el que permite descubrir y disfrutar los atractivos. Las detenciones en los poblados sólo brindan servicios básicos de alimentación y hospedaje. | Navegación. El viaje propone un cierto disfrute contemplativo desde el vehículo, con algunos marcadores visuales. Los atractivos se concentran en las localidades. | Túnel. El objetivo es llegar rápidamente al próximo destino. Los atractivos se concentran en los poblados. El camino no contiene marcadores visuales y es frecuentemente ignorado. |

Fuente: Elaboración propia sobre la base de, Sicra (2011); Administradora Boliviana de Carreteras (2014); COSIPLAN (2016); Géminis (s/f); Pullman Bus (s/f); Andesmar (s/f); Ticket Online (s/f); Ferroviaria Andina (s/f); Andes Salt Uyuni (s/f) Oasis Bolivia (s/f) Corvatsch Chile (s/f); Maxim Experience (s/f); entrevistas a operadores turísticos y notas de campo. \*Tarifas publicadas en dólares o calculadas para 10/2018, según el tipo de cambio vigente en cada país.

Los pasos también construyeron diferentes significados, percepciones y prácticas en cada caso. En el último camino señalado, que implica temporalidades rápidas, el paso de Jama tiene un sentido de continuidad, ya que no se requiere cambio de vehículo. Los controles se realizan en un solo complejo integrado, en un ámbito de montaña y sin localidades próximas. Para el camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni, de temporalidades lentas, el paso Portezuelo del Cajón implica un cambio. Se modifica el vehículo y el chofer-guía de la excursión. Asimismo, exige realizar dos controles migratorios separados, uno para salir de Chile y otro para ingresar a Bolivia. Por último, el camino entre Uyuni y Purmamarca tiene temporalidades de viaje intermedias, que puede transitarse en un solo tramo o con algunas detenciones. Allí el paso La Quiaca-Villazón tiene un mayor sentido de quiebre. En este punto, además de realizar los controles migratorios -que pueden generar importantes demoras-, es preciso ingresar a cada localidad fronteriza y contratar un nuevo modo de transporte. Algunas de las características mencionadas se muestran en la Figura 35.

Figura 35. Pasos fronterizos en la Circumpuna.



A. Portezuelo del Cajón, puesto boliviano. B. Portezuelo del Cajón, puesto chileno. C. Puente Internacional La Quiaca-Villazón, lado argentino. D. Complejo Integrado Paso de Jama. Fuente: Fotografías personales (12/04/2016; 18/04/2016); El Tribuno ([www.eltribuno.info](http://www.eltribuno.info)).

Los costos para visitar cada camino también son diferentes. La itinerancia de tiempos lentos entre Uyuni y San Pedro de Atacama implica los mayores costos, orientándose a un sector de alto poder adquisitivo, por lo general, visitantes internacionales. La navegación de tiempos intermedios y con algunas detenciones entre Uyuni y Purmamarca, se situó como el camino más económico. Por su parte, el túnel entre esta última y San Pedro de Atacama mostró valores intermedios.

Para finalizar, es posible señalar que todos los caminos definieron una traza central y excluyeron la posibilidad de trazas alternativas. Ello favoreció que ciertos sitios, comunidades y localidades

puedan incorporarse o intensificar el proceso de valorización turística y otras no. Paralelamente, en las trazas centrales de cada camino, sólo algunos sitios se consolidaron como atractivos y nodos de la movilidad turística. El camino entre Uyuni y San Pedro de Atacama, por su modo de itinerancia, tiene una mayor flexibilidad y es el que más oportunidades crea para las comunidades locales. El camino entre Uyuni y Purmamarca está condicionado por la existencia de transporte público y las formas de valorización y atraktividad en cada sitio, compitiendo para atraer a los pasajeros en tránsito. Por último, el camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama es el menos inclusivo en la actualidad y se encuentra fuertemente estructurado, con un escaso margen para su transformación. En el Cuadro 16 se presentan las características principales de cada paso.

Cuadro 16. Características principales de los tres pasos fronterizos de la Circumpuna.

|                              | Portezuelo del Cajón  | La Quiaca-Villazón   | Jama  |
|------------------------------|---|--|---|
| Altura                       | 4.549 m.s.n.m.  | 3.440 m.s.n.m.   | 4.200 m.s.n.m.  |
| Estructura                   | Dos controles separados, próximos al límite (desde el año 2017)   | Control integrado sobre el puente internacional (desde el año 2012)  | Control integrado, ubicado a 5 km del límite internacional, en territorio argentino (desde el año 2011) |
| Urbanización                 | No existen localidades en el límite   | Dos localidades fronterizas importantes  | Instalaciones de vivienda, creadas <i>ad hoc</i> .  |
| Rol del límite internacional | Cambio. Se utilizan diferentes vehículos a cada lado del límite, de características similares, bajo el mismo servicio contratado. | Quiebre. Se debe contratar un nuevo servicio, que puede ser un modo de transporte similar o diferente a cada lado. | Continuidad. Se mantiene el mismo vehículo bajo el mismo servicio contratado.                           |

Fuente: Unidad de pasos fronterizos de Chile (s/f); Gendarmería Nacional Argentina (s/f); Sicra (2011).

## **Notas finales: espacialidades transfronterizas en la articulación, la diferenciación y la fragmentación de la Circumpuna**

La movilidad turística transfronteriza se intensificó a partir de la década de 1990 en la Circumpuna, y vinculó a los destinos del Desierto de Atacama, el Salar de Uyuni y la Quebrada de Humahuaca. Fue protagonizada, principalmente, por visitantes internacionales y definió espacialidades transfronterizas experimentadas, como formas de transitar, conocer, recorrer, fotografiar y apropiarse de la triple frontera circumpuneña.

La movilidad turística promovió relaciones y vínculos entre los diferentes destinos, pero también definió un conjunto de centralidades y jerarquías que produjeron una cierta diferenciación y fragmentación espacial.

A partir del análisis de la movilidad turística es posible establecer cuatro observaciones: (1) creación de centralidades; (2) articulación entre los tres centros y destinos, (2) dinámicas de diferenciación a cada lado del límite interestatal, y (3) dinámicas de fragmentación transversales.

### *Centralidades*

Una de las jerarquías que se examinó en este apartado refiere a la conformación de tres centros turísticos: Purmamarca, Uyuni y San Pedro de Atacama, uno en cada destino. Estos centros han sido ampliamente transformados en términos urbanísticos y económicos a partir del turismo. Fueron acondicionados en función de estas lógicas del consumo, en gran parte orientados hacia sectores con alto poder adquisitivo. Ello incluyó la mejora de la infraestructura de transportes, el desarrollo de equipamiento e instalaciones turísticas, y un marco jurídico e institucional que acompañó este desarrollo. De todos modos, estos tres centros desarrollaron características diferenciadas que los posicionaron de manera divergente en el marco de relaciones de cada destino, así como en la movilidad transfronteriza.

San Pedro de Atacama se consolidó como uno de los principales centros turísticos del área, a partir del cual se organizan numerosas excursiones y al cual se retorna para pernoctar, durante estadías de varios días. Uyuni se ha consolidado como un lugar de paso, con el fin de contratar una de las dos excursiones principales entre la amplia variedad de agencias existente. También se constituyó como un centro de transporte gracias a los diversos modos de transporte que llegan hasta allí. En cambio las estadías son poco frecuentes, ya que el desarrollo hotelero ha sido tardío y las opciones no siempre se adaptaron a los gustos y preferencias de los visitantes. Purmamarca es un lugar de atractivo, que se visita frecuentemente por unas pocas horas. La orientación de la amplia oferta de alojamientos hacia sectores de mayor poder adquisitivo, condujo a que, sólo una parte de los visitantes realicen allí una estadía. En la localidad no se desarrollaron agencias de viaje y sólo se realiza una excursión principal a través del servicio de remis.

### *Articulación*

La movilidad turística articuló estos tres centros y los convirtió en postas de los caminos transfronterizos que creó. Estos caminos, sus postas y pasos, definieron tres formas diferentes de recorrer la triple frontera circumpuneña. En el camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni, las limitantes de la infraestructura de transporte fueron resignificadas por los operadores turísticos locales consolidado un producto turístico, que consiste en un itinerario de varios días en vehículos

todo terreno, operado por las agencias de locales de ambas localidades. El camino entre Uyuni y Purmamarca es transitado por medio de la combinación de diferentes transportes públicos de pasajeros. En ocasiones incluye la visita a algunas de las localidades intermedias que se posicionaron como lugares de atractivo, o bien se realiza en un solo trayecto sin escalas. El camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama es más reciente y tiene un desarrollo turístico aún incipiente. Este adoptó la forma de un corredor que permite una rápida conexión entre los principales centros turísticos de la región, a través de un viaje directo en ómnibus, sin escalas y sin cambio de vehículo. Esta velocidad y temporalidad contribuyó a que, frecuentemente, Purmamarca no sea considerada como posta de este camino, sino que sea Salta el punto de partida o llegada de este camino.

La movilidad condujo a la articulación entre operadores de turismo para trabajar en forma coordinada en el intercambio de pasajeros en el paso fronterizo entre Uyuni y San Pedro de Atacama. Asimismo, a partir de la habilitación del paso de Jama, los operadores y cámaras comerciales de San Pedro de Atacama y de San Salvador de Jujuy, han trabajado mancomunadamente para interpelar a los respectivos estados nacionales y subnacionales en relación a los conflictos para operar en este paso.

### *Diferenciación*

La movilidad turística delineó, asimismo, relaciones de competencia por el control de la circulación por los caminos transfronterizos. Así, en Uyuni se realizan numerosos controles a los vehículos para evitar que operen servicios no registrados. En San Pedro de Atacama existen múltiples conflictos por la operación de agencias de Uyuni y exigen mayores regulaciones. Los Estados nacionales de Chile y Argentina mantienen las trabas jurídicas y administrativas que dificultan el cruce de operadores por el paso de Jama. El Estado boliviano demora la pavimentación de las rutas que favorecería un mayor flujo de vehículos desde/hacia la Argentina. Por otra parte, Argentina y Chile aparecen como destinos alternativos o en competencia para la movilidad transfronteriza, en un recorrido más largo por Sudamérica. De este modo, las ideas de barrera, segregación o separación están vigentes, se reproducen y reconstruyen.

### *Fragmentación*

En la Circumpuna, un conjunto de poblados, y dentro de ellos algunos actores, se posicionaron como centrales, otros se vincularon con el turismo en forma satelizada o secundaria, y otros no participan de estas prácticas. En este sentido, los poblados y las comunidades indígenas de las áreas rurales de los tres sectores buscaron involucrarse con el turismo, a través de diferentes estrategias. Ello incluyó

el control de acceso a los atractivos, el desarrollo de servicios turísticos, o bien el diseño de nuevos productos. Sin embargo, su inserción en los circuitos turísticos ha sido variable en los tres destinos de la Circumpuna.

En el caso chileno, algunas comunidades han logrado una mejor incorporación a través de la administración de sitios de atractivo, aunque sólo se visitan desde San Pedro de Atacama y no forman parte de los caminos transfronterizos. En Bolivia, sólo algunas comunidades de la región de los Lípez han logrado posicionarse y obtener beneficios que les permitan desarrollar la actividad en forma sustentable, mientras que otros poblados o comunidades tienen importantes dificultades en sostener los emprendimientos. En el sector argentino, la valorización turística se concentra principalmente en algunos pocos lugares que han logrado posicionarse, y los proyectos de los diferentes poblados y comunidades aparecen más bien como esfuerzos aislados que no logran captar los flujos de visitantes necesarios para sostener la actividad. De todos modos, aquellos productos con base en la naturaleza -como termas, géiseres, caminatas o volcanes- han tenido, en general, una mejor inserción que aquellos que promueven productos turísticos en base a rasgos culturales, como los sitios arqueológicos.

Esta fragmentación fue intensificada, asimismo, por las formas particulares en que cada camino transfronterizo se vinculó con estos poblados, las comunidades y los atractivos intersticiales. El camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni asumió la forma de una itinerancia, donde el desplazamiento es un fin en sí mismo, que se transita lentamente y va descubriendo aquellos atractivos que el turismo ha seleccionado y valorizado. Este ofrece mayores opciones de inserción para las comunidades de la región. Allí se producen negociaciones permanentes entre las agencias de viajes, los conductores-guías de los vehículos que tienen un amplio margen para incidir en las formas en que se transitan los caminos, las autoridades gubernamentales que controlan y autorizan la circulación por la zona, y las comunidades que brindan servicios turísticos.

El camino entre Uyuni y Purmamarca se definió como una navegación, un viaje contemplativo que no invita a detenerse sino sólo en aquellos poblados que condensan servicios y atractivos. Se define, así, un itinerario con un conjunto de postas intermedias que los turistas pueden visitar. La traza del camino, las inclusiones y exclusiones, están en gran parte condicionadas por la disponibilidad de infraestructura y transporte público que conecta a los poblados y habilita su visita. Paralelamente, entre los centros conectados o articulados por este camino, se define una relación de competencia para constituirse como postas intermedias, posicionarse entre las opciones disponibles y captar los flujos de visitantes, cuyas visitas efímeras conducen a la selección de un conjunto reducido de sitios de detención.

El camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama se constituyó como un túnel. El objetivo es superar el trayecto en el menor tiempo posible para arribar al próximo destino. Este se encuentra fuertemente estructurado, y las variaciones en las formas de viaje requieren de transformaciones más profundas en los marcos jurídicos que regulan el tránsito por esta zona.

En suma, el entramado de caminos, postas y pasos definieron formas hegemónicas de recorrer y observar las fronteras, a partir de las prácticas de movilidad que construyen relacionalmente los visitantes, los agentes privados y los Estados. Las espacialidades transfronterizas experimentadas comprenden relaciones de poder, en las que los intereses, objetivos, estrategias y proyectos de cada uno pugnan por la definición de caminos que se constituyen como hegemónicos o centrales en cada contexto espacio-temporal.

Las espacialidades transfronterizas experimentadas a partir del turismo generaron dinámicas de articulación, diferenciación y fragmentación. De todos modos, también favorecieron la proliferación de vínculos paradiplomáticos entre actores, que abrieron la posibilidad de redefinir las formas de transitar, fotografiar y consumir turísticamente la triple frontera circumpuneña, como se examinará en el capítulo 6.

## Capítulo 6. Espacialidades transfronterizas proyectadas

---

Este capítulo tiene como objetivo analizar los procesos de integración turística transfronteriza en la Circumpuna, que se desplegaron desde finales de la década de 1990 y con mayor intensidad a partir de 2000, a través de iniciativas gubernamentales y no gubernamentales que buscaron incidir en el desarrollo de esta práctica. Se buscará identificar los sujetos y las redes que se conformaron, los objetivos, intereses, estrategias y propuestas de intervención.

En este capítulo se recuperarán algunas de las conceptualizaciones revisadas en el capítulo 2, La integración turística transfronteriza es aquí pensada como una construcción de entramados de relaciones socio-espaciales, en la que participan diferentes sujetos y que se define a partir de procesos multiescalares. Se trata de una realidad contextual, por lo tanto cada proceso de integración tiene implicancias particulares en los diferentes recortes espacio-temporales. A su vez, la integración es dinámica y se modifica al tiempo que se transforman las relaciones sociales que la sustentan.

Estos vínculos políticos y culturales construyen nuevos espacios relacionales que enfatizan en los sentidos de encuentro y continuidad. Dialogan con las articulaciones transfronterizas históricas, así como con la estatalidad nacional. Las relaciones no niegan la diferencia que producen las fronteras, sino que las comprenden y producen algo nuevo. Asimismo, producen o reproducen dinámicas de fragmentación o exclusión. La integración se constituye y es atravesada por relaciones de poder, conflictos, competencias y disputas por el control, apropiación regulación o transformación de las prácticas turísticas vigentes.

Se propone comprender al conjunto de iniciativas de integración como proyectos políticos, entendiendo por ello a una construcción de diferentes grupos sociales, con intereses, aspiraciones, ideas y propuestas en relación al turismo y las relaciones transfronterizas, que se producen en un determinado contexto espacio-temporal, con la finalidad de transformar, reformar o reafirmar el estado de cosas imperante o vigente (Trejo, 1992). Los proyectos se hacen explícitos o evidentes a través de proposiciones y lineamientos específicos, pero forman parte de movimientos sociopolíticos mayores que se desarrollan a lo largo del tiempo, y se articulan con otros múltiples proyectos de diferentes fuerzas sociales, definidos a múltiples escalas.

Los proyectos políticos son, a la vez, espaciales. Proponen y construyen ideas, planes y propuestas sobre la frontera interestatal. La integración proyectada o intencionada es, siguiendo a Reitel (2013),



una visión compartida del futuro, que indica la convergencia de intereses, e incluye una declaración de objetivos comunes, una proyección en el espacio, y alguna forma de institucionalización.

Este capítulo se centrará en los procesos de integración transfronteriza. Esta es entendida como las relaciones político-institucionales entre lugares a ambos lados de un límite interestatal y en sus proximidades, que tienen como finalidad trabajar mancomunadamente para incidir en el devenir de determinados procesos. De este modo, la integración participa en los procesos de construcción de las fronteras interestatales. En este capítulo la integración transfronteriza será analizada a partir de cinco grupos de actores que despliegan su accionar a diferentes escalas:

- Integración estatal multilateral: entre Estados nacionales, ya sea en forma bilateral o multilateral.
- Integración estatal supranacional: por parte de organismos supranacionales o bloques regionales de países.
- Integración estatal subnacional: entre unidades estatales de nivel subnacional.
- Integración estatal local: entre Estados y comunidades locales, con la eventual participación de fundaciones o asociaciones.
- Integración privada: entre actores de la sociedad civil, como empresas y cámaras empresariales.

El examen de las formas específicas que asume la integración turística en la Circumpuna en el período reciente, se realizará a través de tres ejes de análisis:

(1) Las redes diplomáticas y paradiplomáticas: refiere a los vínculos entre actores, estatales y no estatales, a diferentes niveles, que se reúnen en el marco de una iniciativa de integración turística. El análisis de las redes de actores considerará 5 grupos, en función de quienes lideran los procesos de integración:

(2) Los mecanismos institucionales: entendidos como todos aquellos dispositivos o artificios donde se acuerda o expresa la voluntad de integración, los lineamientos generales y las políticas que guiarán a cada proceso, con diferentes formatos, niveles de institucionalidad y duración, como planes, acuerdos, eventos, ferias, redes o asociaciones.

(3) Los instrumentos de intervención: propuestas concretas de acción donde se plasman las ideas, lineamientos y decisiones acordadas para intervenir en las prácticas turísticas, a través de una multiplicidad de formatos, como la creación de un producto turístico, la redacción de una normativa o la concreción de una obra de infraestructura.

El análisis permitirá reconocer las espacialidades transfronterizas que construye la integración turística, el modo en que se articula con las prácticas de movilidad examinadas en el capítulo anterior, además de los diálogos que establecen con las prácticas de fronterización revisadas en la Parte 2 de la tesis.

Este capítulo se compone de tres apartados. El primero presentará una contextualización general de los procesos de integración transfronteriza en la triple frontera circumpuneña, que permita una mejor comprensión de las formas de articulación turística. El segundo apartado expondrá el marco general de integración turística entre Argentina, Bolivia y Chile, en la que se recopilan algunos antecedentes y mecanismos actuales vigentes en materia de turismo. En el tercer apartado, se realizará una caracterización y análisis de las redes diplomáticas y paradiplomáticas, los mecanismos de articulación y las propuestas de intervención para el desarrollo turístico en la Circumpuna.

## **6.1 Integración transfronteriza en la Circumpuna**

Los procesos de integración transfronteriza en la Circumpuna, si bien han tenido algunos impulsos a lo largo del siglo XX, se multiplicaron a partir de la década de 1990, como se verá a continuación. Ello se dio en el contexto del afianzamiento de las democracias, que propició el acercamiento y la concertación entre los países, generando un cambio en la orientación de la política exterior. Este nuevo contexto dio origen a la firma de tratados, protocolos y acuerdos, a la conformación de nuevos bloques regionales de países, así como a diferentes iniciativas subnacionales y locales de acercamiento.

Aquí se examinarán, sintéticamente, los procesos de integración transfronteriza que inciden en la Circumpuna, a través desde cuatro ejes: (1) la integración estatal bilateral o multilateral; (2) la integración estatal supranacional; (3) la integración estatal subnacional; y (4) la integración estatal local y privada. Estos mecanismos generales de integración se vincularon estrechamente con las iniciativas de articulación turística que se examinarán más adelante.

### **6.1.1 Integración estatal bilateral/multilateral**

Los acuerdos bilaterales en materia de integración fronteriza son los que mayor peso tienen en las definiciones específicas sobre las fronteras en la actualidad (Oddone y Quiroga, 2016; Benedetti, 2017b). Ellos enfatizan en la necesidad de acelerar la circulación de los factores de producción, por

lo que son numerosas las referencias a pasos de frontera, complejos fronterizos, rutas o tráfico vecinal y, por el contrario, son escasos los esfuerzos orientados a generar un proceso conjunto de planificación y desarrollo productivo o cultural de las fronteras bilaterales (Benedetti, 2017b).

Entre Argentina y Bolivia, algunos de los acuerdos bilaterales para la integración incluyeron a creación de la Comisión Mixta Boliviana-Argentina de Cooperación creada en la década de 1960, y el Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo del año 2009 (Ministerios de Relaciones Exteriores de Bolivia y la Argentina, 1963; Calleja y Safarov, 2009; CAF, 2009; Benedetti, 2017b). Argentina y Chile conformaron una Comisión Binacional de Cooperación económica e integración física en la década de 1980 y firmaron el tratado de Maipú en el 2009 para la cooperación binacional y la integración, donde se establecen algunos lineamientos sobre infraestructura, pasos y facilitación fronteriza (Valenciano, 1990; Tratado de Maipú, 2009; Cornago, 2016). Finalmente, las relaciones entre Chile y Bolivia son algo más complejas debido al litigio histórico por las reclamaciones territoriales bolivianas, por lo que las relaciones diplomáticas son algo discontinuas (Alessandri, 2014). Si bien se firmaron diferentes acuerdos bilaterales y se establecieron agendas comunes de trabajo, las nociones tradicionales de soberanía estatal siguen teniendo gran influencia sobre la relación diplomática entre ambos (Cornago, 2016).

En general, las relaciones bilaterales entre Argentina y Chile han sido más fluidas que aquellas generadas por ambos con Bolivia (Benedetti y Salizzi, 2011; Alessandri, 2014). De todos modos, las definiciones fronterizas bilaterales generadas por la diplomacia de los Estados está pensada, más bien, desde los intereses de las capitales y de los grandes centros urbanos, no siempre considerando las necesidades locales (Benedetti, 2017b).

### **6.1.2 Integración estatal supranacional**

Los proyectos de integración regional o supranacional son aquellos que reúnen a bloques de países, ya sea como organismos de concertación intergubernamental o con la intención de crear ámbitos de interacción económica. En el ámbito latinoamericano se desarrollaron múltiples iniciativas desde la década de 1960. Entre ellas, de interés para los países de la Circumpuna son: el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) en 1965 en la órbita del Banco Interamericano de Desarrollo (BID); La Comunidad Andina (CAN) en 1968; la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) en 1980; el MERCOSUR en 1991, la UNASUR en el 2000; y la Comunidad de Estados Latinoamericanos y Caribeños (CELAC) en 2011.

Estos procesos de integración no reúnen en forma efectiva y equivalente a Argentina, Bolivia y Chile. La CAN vinculaba en sus inicios a Bolivia y Chile, aunque este último se retiró y luego se re-vinculó como país asociado. El MERCOSUR comprende a la Argentina, Bolivia se encuentra en un dilatado proceso de adhesión, mientras que Chile se une como Estado asociado. Sólo aquellos organismos de alcance subcontinental han reunido a los tres países, como ALADI, CELAC y UNASUR.

Dentro de estos bloques regionales, la preocupación por las fronteras y la integración transfronteriza ha sido trabajada de manera dispar. Uno de los primeros relevamientos sobre esta temática la realizó el INTAL en 1989, en el cual se identificaron 27 iniciativas activas (ALADI, 2001). La ALADI realizó algunos estudios específicos sobre facilitación del comercio, transporte, aduanas y pasos de fronteras, y ha suscripto acuerdos sobre temas fronterizos desde la década de 1980 (ALADI, 2001). La CAN estableció en el año 1999 una política y un grupo de trabajo específico, y luego creó las zonas de integración fronteriza, en tanto que el MERCOSUR, en sus inicios, trabajó la temática mediante declaraciones o subgrupos de trabajo sobre temas puntuales (Oddone y Quiroga, 2016; Linares, 2016). A partir del año 2002, el MERCOSUR promovió la inclusión de los representantes locales y subnacionales de las ciudades y regiones fronterizas para el logro de los objetivos de la integración fronteriza, siguiendo el ejemplo de la Unión Europea, y desarrolló dos grupos de trabajo específicos (Linares, 2016; Coletti y Oddone, 2016).

Sin embargo, la integración transfronteriza ha tenido un mayor impulso a partir de las propuestas de integración física regional, el diseño de ejes y corredores bioceánicos y el proceso de intensificación de los flujos económicos (Rhi-Sausi y Oddone, 2009). En esta línea se desarrolló la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) creada en el año 2000 e integrada luego al Consejo Sudamericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN-UNASUR). Si bien es liderada desde los Estados nacionales, la planificación se realiza a través de ejes de integración y desarrollo, que definen áreas de articulación entre regiones subnacionales de diferentes países (IIRSA, s/f).

El eje de Capricornio es el que articula los diferentes lugares de la Circumpuna, y allí se han concretado diferentes obras de infraestructura, como el complejo fronterizo Hito Cajón y el control integrado en el paso de Jama, la pavimentación de las rutas aledañas, así como obras proyectadas en torno al acondicionamiento del puente y centro de frontera La Quiaca-Villazón, la rehabilitación del ferrocarril San Salvador de Jujuy-La Quiaca o la pavimentación de la ruta nacional N° 40 en Jujuy (COSIPLAN, 2016). De todos modos, estas iniciativas se orientaron mayoritariamente a favorecer el comercio internacional; no fueron necesariamente pensadas para las necesidades de las poblaciones locales (Benedetti y Tomasi, 2013).

Diferentes autores mencionan algunas dificultades de la integración transfronteriza desde instancias supranacionales para el contexto sudamericano o latinoamericano. Señalan que las fronteras fueron pensadas y diseñadas desde los órganos nacionales, el escaso nivel de institucionalidad, la falta de articulación entre los países; el surgimiento de nuevas asimetrías y las escasas mejoras en la compatibilización de los sistemas operativos y las reglamentaciones, que dificultan el cumplimiento de fines específicos (ALADI, 2001; Oddone y Quiroga, 2016; Linares, 2016).

### **6.1.3 Integración subnacional**

La integración subnacional se vinculó con el protagonismo que han alcanzado las entidades de ese nivel en las relaciones exteriores, como parte del fenómeno paradiplomático. Ello fue promovido a partir de las políticas nacionales de descentralización político-administrativa entre los países del sur sudamericano, que otorgaron una mayor autonomía a los gobiernos subnacionales y locales en su accionar internacional (Calleja y Safarov, 2009). Consecuentemente, los gobiernos subnacionales se convirtieron en actores centrales para la integración social y productiva de sus territorios en las dinámicas globales, constituidos estos como estratégicos para competir a nivel global y atraer inversiones internacionales (Rhi-Sausi, 2008).

En Argentina, el accionar subnacional en las relaciones exteriores fue incorporado a las constituciones provinciales y en la reforma de la Constitución Nacional del año 1994 (Cornago, 2016; Calleja y Safarov, 2009). En Chile, fue establecido en la ley orgánica constitucional sobre los gobiernos regionales del año 2005, siendo función de cada Unidad Regional de Asuntos Internacionales (URAI) (Cornago, 2016). Por su parte, Bolivia lo incluyó en la nueva constitución del año 2009 para las entidades territoriales autónomas. De todas formas, el Estado boliviano ha centralizado los mayores esfuerzos de desarrollo fronterizo en el Estado central, a través de la creación de la Agencia de Desarrollo de las Macrorregiones y Zonas Fronterizas (ADEMAF) en el año 2010 y la Ley de Desarrollo y Seguridad de las Fronteras del año 2011, aunque plantea un diálogo con los actores locales y subnacionales (Serrano, 2011).

La triple frontera circumpuneña tuvo algunos avances en este sentido. Entre las décadas de 1980 y 1990 emergió una noción de vecindad fronteriza entre Antofagasta y Jujuy desde los principales centros zonales, en un contexto en el que se activó con fuerza la idea de progreso, desarrollo y solución a los problemas históricos de marginación y abandono (Karasik, 2003). En este marco se produjeron las diferentes iniciativas subnacionales para procurar la apertura del paso de Jama, concretado en el año 1991. Ese mismo año se formó la Comisión Provincial para la Integración

Regional (COPIR) en Jujuy, que reunió a las autoridades subnacionales con representantes de la producción, la industria, el comercio, las universidades y el sindicalismo (Calleja y Safarov, 2009). Su formación se vinculó con la pavimentación de la ruta hasta Jama.

En la Circumpuna también tuvo un importantes desarrollo la Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano (ZICOSUR), formada en el año 1997. Esta iniciativa comenzó en el ámbito privado, aunque fue luego liderada por los Estados subnacionales del norte argentino, centro y sur de Bolivia, norte de Chile, además de Perú, Paraguay y Brasil. En la actualidad tiene como objetivo fomentar el comercio exterior con los mercados internacionales mediante la articulación de corredores de circulación, así como promover la integración social y cultural para lograr el desarrollo de las regiones que la integran (Calleja y Safarov, 2009; ZICOSUR, s/f).

Una mención especial requieren los Comités de Frontera e Integración, que se constituyen como una institución transversal combinando mecanismos diplomáticos y paradiplomáticos (Calleja y Safarov, 2007). Son instancias de diálogo, de carácter gubernamental, creados a partir de acuerdos bilaterales entre los Estados nacionales para abordar problemáticas de las regiones fronterizas, como facilitación, comercio, infraestructura o servicios (Calleja y Safarov, 2009). Participan funcionarios de los Estados nacionales, los gobiernos subnacionales y locales, además de convocar a agrupaciones empresariales o civiles (Linares, 2016). Cada comité tiene sus particularidades y define sus agendas y temas de trabajo. De todos modos, las decisiones emanadas de este órgano no tienen carácter vinculante, sino que sus resultados son transmitidos a las autoridades competentes, sean locales, subnacionales o nacionales, en forma de recomendaciones y propuestas (Linares, 2016).

En la Circumpuna operan tres comités bilaterales. Uno de ellos es el comité de Integración NOA-Norte Grande (Argentina-Chile), que comenzó a operar en el año 1991. Lleva 29 reuniones, donde participan las provincias de Jujuy, Salta y Tucumán y las regiones de Antofagasta, Tarapacá y Arica y Parinacota (Calleja y Safarov, 2009; Comité de Integración NOA-Norte Grande, 2017). El Comité de Frontera Bolivia-Chile fue el último en crearse, en el año 1997, y ha realizado sólo 14 encuentros anuales, interrumpidos entre 2012 y 2016 en la época de mayor tensión diplomática por el reclamo territorial boliviano. Este comité comprende a las regiones chilenas de Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta, y a los departamentos de La Paz, Oruro y Potosí de Bolivia (DIFROL, s/f; Comité de Frontera Bolivia Chile, 2005-2011; 2017). Por su parte, el Comité de Integración La Quiaca-Villazón (Argentina-Bolivia) funciona desde el año 1990, con 27 reuniones anuales concretadas (Comité de Integración La Quiaca-Villazón, 1990-2017). Este último comprende sólo a las localidades fronterizas, por lo que será considerado en este apartado como un mecanismo de integración local.

Las relaciones entre Antofagasta y Jujuy, y también Salta, se han mostrado como las más dinámicas en la Circumpuna, tanto en el Comité de Integración como en la ZICOSUR (entrevista a H.T., 2016). Gran parte de estas iniciativas a nivel subnacional son liderados por las capitales de estas entidades, orientadas hacia el comercio transnacional y transpacífico y la atracción de inversiones extranjeras y, por lo general, no han considerado el desarrollo local o los intereses específicos de las comunidades que habitan las fronteras (Karasik, 2003; Calleja y Safarov, 2009).

#### **6.1.4 Integración estatal y comunal local**

La actuación de los Estados locales y las comunidades para la integración en la Circumpuna ha asumido diversas formas. No son totalmente novedosas, sino que pueden rastrearse a lo largo del tiempo, ya que abarca todo tipo de acontecimientos no registrados por la historia diplomática oficial (Ovando Santana y González Miranda, 2016). En estas iniciativas participa una multiplicidad de actores que favorecen la pluralización de la diplomacia, con nuevas capacidades y agendas de discusión (Cornago, 2016). Abarcan temáticas, actores, temporalidades y espacialidades muy variadas.

Una de las expresiones más importantes de este tipo de integración corresponde a las ferias o encuentros que reúnen a pobladores en diferentes localidades o en los pasos fronterizos. Algunas son tradicionales e históricas, mientras que otras son nuevas y han sido impulsadas por ONG, cooperativas o asociaciones (Bugallo, 2008). En la actualidad, encuentran algunas barreras y dificultades para su funcionamiento, debido a las exigencias y requisitos de las instituciones nacionales de control sanitario (Molina 2008; González, 2012). Algunos ejemplos son la Feria Internacional de la Frontera en el paso Portezuelo del Cajón entre Chile y Bolivia que efectiviza los trueques sobre el límite interestatal, la Feria Internacional de los Lípez que suma expositores de Argentina, Bolivia, Chile y Perú, la feria Internacional del Trueque entre pobladores atacameños de la triple frontera circumpuneña, o bien la Manka Fiesta en La Quiaca, la Feria de Pascua en Abra Pampa, el Encuentro de Integración Binacional Sud Lípez-Cuenca del Río Grande de San Juan y la Feria Binacional de Camélidos, que reúnen a pobladores del norte argentino y el sur boliviano (Aymaras Sin Fronteras, s/f; Campisi, 2001; González, 2012).

Estos encuentros persiguen diferentes finalidades: el trueque o intercambio de productos, la exposición y comercialización de animales de cría y sus productos derivados, la recuperación y fortalecimiento de prácticas culturales y la reivindicación identitaria, o bien la visibilización y el reclamo de obras de infraestructura, como fue el caso de la solicitud de apertura de un paso

fronterizo entre Ciénega de Paicone (Jujuy) y Río Mojon (Potosí) en el Encuentro de Integración Binacional Sud Lipez-Cuenca del Río Grande de San Juan.

Las relaciones locales han sido de particular importancia entre Bolivia y Chile, donde los actores han mostrado la capacidad de superar los obstáculos diplomáticos existentes a nivel nacional y trabajan para la cooperación económica y social en diferentes iniciativas paradiplomáticas de alcaldes, comités o gremios empresariales (Cornago, 2016; Bustamante y Salinas, 2017). Un ejemplo de ello fue la alianza estratégica Aymaras Sin Fronteras que reúne a la población del norte de Chile y centro-oeste de Bolivia, con numerosos proyectos de cooperación económica, social y ambiental (Cornago, 2016). De todos modos esta alianza no comprende los sectores de la Circumpuna.

A diferencia de los anteriores ejes, orientados hacia la facilitación de los trámites aduaneros, la construcción de infraestructura específica o la conformación de corredores transnacionales, estas iniciativas se orientan hacia la promoción del desarrollo. Ello se vincula con la formación de una identidad compartida entre actores locales, frecuentemente, a partir del sentimiento de abandono o relegación de sus respectivos centros políticos, ya sea por desigualdades económicas o crisis de identidad (Ovando Santana y González Miranda, 2019).

### **6.1.5 Integración de iniciativa privada**

El sector empresarial tuvo una participación activa en la integración entre los nortes de Argentina y Chile y el sur de Bolivia. Las primeras iniciativas se desarrollaron en la década de 1970, como la Feria FERINOA o el Grupo Empresarial Interregional del Centro Oeste Sudamericano (GEICOS) (Amilhat-Szary, 2016). En la década de 1990, esta forma de integración tuvo un nuevo impulso, en un contexto en el cual este sector asumió un rol protagónico como motor del desarrollo (Calleja y Safarov, 2009). En el año 1993, por ejemplo, los empresarios de Jujuy, Antofagasta y Tarapacá realizaron el Encuentro de los Dos Nortes, para la cooperación minera, el intercambio regional y la integración física (Calleja y Safarov, 2009). Gran parte de estas actuaciones se desarrollaron en coordinación con los Estados subnacionales, como se produjo en el marco de COPIR o el GEICOS que luego derivó en la conformación de ZICOSUR.

### **6.1.6 La Circumpuna entre las diferentes integraciones**

Las diferentes fuerzas que operan en la integración transfronteriza en la Circumpuna revelan capacidades desiguales para incidir en ella. Las iniciativas bilaterales y supranacionales no han tenido



un importante desarrollo en esta zona, pero sí han sido más eficaces en las definiciones específicas y transformaciones materiales de las fronteras, en particular los acuerdos bilaterales y la IIRSA. En cambio, los niveles subnacionales, privados y locales aparecen como los más dinámicos e interesados en la articulación transfronteriza.

En general, la mayor parte de las iniciativas de integración transfronteriza se centraron en facilitar la circulación de los flujos comerciales de largo alcance, modeladas desde los principales centros de decisión política y con escasas iniciáticas para el desarrollo local. A pesar de los múltiples iniciativas existentes, los Estados nacionales aún concentran los esfuerzos en materia de relaciones exteriores y prevalecen los instrumentos diplomáticos tradicionales en las definiciones fronterizas de esta región (Cornago, 2016).

## **6.2 Procesos de integración turística entre Argentina, Bolivia y Chile**

La integración turística entre Argentina, Bolivia y Chile cuenta con algunos antecedentes en las décadas de 1960 y 1970, en el marco de las primeras estrategias de articulación latinoamericanas. De todos modos, se intensificaron a partir de los años noventa, en un nuevo contexto de las relaciones exteriores entre los países de la región, en el que se multiplicaron y diversificaron las propuestas de integración.

En este apartado se examinan sintéticamente estos dos momentos para las relaciones turísticas de los tres países, para una mejor comprensión de las dinámicas desarrolladas en la triple frontera circumpuneña, que se examinarán en el próximo apartado.

### **6.2.1 Antecedentes de la integración turística**

Entre las décadas de 1960 y 1970, en el contexto de la planificación estatal del turismo, los Estados de Argentina, Bolivia y Chile desarrollaron algunos mecanismos de integración.

Entre Argentina y Bolivia se estableció un convenio bilateral sobre turismo en el año 1963, para la facilitación de la actividad y la circulación de los turistas de ambos países. En este convenio, los Estados recuperaban las recomendaciones de la Comisión Mixta Argentino Boliviana de Cooperación para constituir un nuevo instrumento que “amplíe las facilidades existentes para el intercambio turístico, como medio eficaz de estrechar aún más los vínculos de hermandad y conocimiento mutuo entre sus pueblos” (Convenio entre las Repúblicas de Argentina y Bolivia, 1963:1).

En Chile, la integración era concebida como parte del trabajo de promoción y fomento del turismo a nivel internacional, nacional y regional. Se pensaba a la integración binacional o subregional como una forma de ampliar la oferta turística y un mejor aprovechamiento de recursos, a través de la programación conjunta de inversiones y gastos de promoción (ODEPLAN, 1975). En el año 1968, la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile publicó una edición especial de su guía turística anual, dedicada a la integración. En ella incluían la mención a la infraestructura ferroviaria sudamericana y a los pasos fronterizos, bajo el lema “Sudamérica unida por sus ferrocarriles”, como se muestra en la Figura 36. Señalaban que el número especial se vinculaba con los propósitos de “integración americanista” que promovía el Estado chileno, siendo la primera vez que se hacía referencia a ello en estas publicaciones (Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, 1968).

Figura 36. Ferrocarriles sudamericanos publicados en la Guía Turística estatal chilena, en 1968.



Fuente: Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile (1968).

En la década de 1970 emergieron los primeros organismos integracionistas en Latinoamérica. El Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) del BID, a través de sus programas de integración fronteriza, realizó diferentes estudios con el fin de desarrollar circuitos integrados hacia finales de la década de 1970 (Toselli, 1995). Con la finalidad de lograr un mejor aprovechamiento turístico, se diseñaron circuitos en la región norpatagónica entre Chile y Argentina, en Iguazú, entre Brasil, Paraguay y Argentina, y en el área andina, entre Argentina, Bolivia y Perú, aunque en su mayoría no llegaron a concretarse (INTAL, 1975; 1976; 1979).

En esta etapa ya comenzaba a emerger una diferencia entre los destinatarios de las iniciativas de integración. Aquel organismo promovía la creación de circuitos integrados para el mercado europeo, al que concebían como más dinámico que el norteamericano y el sudamericano para esta clase de productos multinacionales (INTAL, 1979: 59). El Estado chileno también buscaba posicionarse dentro

del contexto sudamericano, como un “país de turismo internacional”, en la publicación mencionada dedicada a la integración (Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, 1968). El INTAL señalaba que una parte de los visitantes nacionales podrían ser atraídos por estos circuitos multinacionales (INTAL, 1979: 59).

De todas formas, la Circumpuna no era pensada frecuentemente como un eje de integración regional. En esta etapa, Uyuni y San Pedro de Atacama aún no figuraban entre los centros turísticos de la zona. Por su parte, Jujuy y Salta eran consideradas marginales ya que sus recursos histórico-folklóricos eran menos importantes que los que se encontraban en Cuzco, Machu Picchu, Sucre y Potosí (INTAL, 1979). Esta concepción se modificó recién en las décadas siguientes, en un nuevo contexto de la actividad turística y de la integración regional en Sudamérica.

## **6.2.2 Procesos actuales de integración turística**

A partir de la década de 1990 se extendieron las iniciativas de integración turística entre Argentina, Bolivia y Chile. A continuación se recuperarán, sintéticamente, algunas de las características generales de los procesos de este período, considerando los ejes de integración: bilateral, supranacional y privado. Luego se considerarán -en el siguiente apartado- los mecanismos específicos que incidieron en la Circumpuna.

### *6.2.2.1 Integración estatal bilateral*

Argentina, Bolivia y Chile han establecido al menos 10 mecanismos bilaterales de cooperación turística desde finales de la década de 1980. El número de iniciativas creció considerablemente desde la década de 2000, como se expone en el Cuadro 17.

El análisis de los primeros convenios y acuerdos entre 1980 y 1990, permite observar que tenían como finalidad facilitar la circulación, incrementar los flujos entre los países, realizar tareas de promoción, elaborar estudios, desarrollar áreas turísticas de interés común y circuitos integrados, para ampliar la oferta existente. En general, se sustentaban en el intercambio de viajeros entre ambos países y buscaban fomentar el conocimiento recíproco de los pueblos y su cultura.

A partir del año 2000, las iniciativas se diversificaron y expendieron, incluyendo acuerdos, tratados, reuniones, comisiones, memorándum y cartas de intención. Estos se firmaron, principalmente, entre Argentina y Chile y, secundariamente, entre la primera y Bolivia. En estos años no se registraron acuerdos turísticos entre Chile y Bolivia. Del análisis de la documentación de estas iniciativas, se desprende que apelaban a la idea del turismo como motor para la reducción de la pobreza y mejora

de la calidad de vida, y se hizo fuerte hincapié en el desarrollo de circuitos y productos integrados y en la promoción conjunta en mercados internacionales. Estos acuerdos fomentaron la participación del sector privado en las iniciativas de integración, promoviendo encuentros político-empresariales, además de incorporar a los niveles estatales subnacionales y locales.

Cuadro 17. Iniciativas bilaterales de integración turística entre Argentina, Bolivia y Chile

| Año       | Nombre de la iniciativa  | Países            |
|-----------|--|-------------------|
| 1986      | Convenio de turismo  | Chile-Argentina   |
| 1989      | Convenio de cooperación y facilitación en materia de turismo   | Argentina-Bolivia |
| 1994      | Primer protocolo adicional: Turismo (en el Acuerdo de Complementación Económica ACE N°22)  | Bolivia-Chile     |
| 2004      | Memorándum de entendimiento para la realización del encuentro político empresarial argentino - boliviano para la promoción económica, comercial, de inversiones y turismo  | Argentina-Bolivia |
| 2004      | Primer Protocolo Adicional: Desarrollo, Fomento y Promoción del Turismo (Acuerdo de alcance parcial para la promoción económica comercial y de inversiones – AAP.PC N° 17) | Argentina-Bolivia |
| 2005      | Carta de intención entre los organismos nacionales de turismo (SERNATUR-MINTUR)  | Chile- Argentina  |
| 2006-2018 | Reunión de Ministros de Turismo  | Chile- Argentina  |
| 2009      | Tratado de Maipú de integración y cooperación. Eje transversal turismo.  | Chile-Argentina   |
| 2011      | Memorándum de entendimiento en materia de turismo  | Chile-Argentina   |
| 2016      | Memorándum de entendimiento en materia de turismo  | Chile-Argentina   |

Fuente: Elaboración propia en base a los documentos legales mencionados y BID (2008); Reunión Binacional de Ministros Argentina – Chile (2009-2016).

#### 6.2.2.2 Integración estatal supranacional

A nivel supranacional, algunos organismos que reúnen a la Argentina, Bolivia y Chile han incorporado al turismo como eje de trabajo, entre ellos ALADI, MERCOSUR y UNASUR, y se desarrollaron además algunos nuevos mecanismos de articulación, específicos del sector. Estos funcionan como una instancia de diálogo intergubernamental donde se coordinan acciones entre los Estados nacionales.

La ALADI creó diversas instancias de discusión específicas, como la Comisión de Turismo de América del Sur y el Consejo de Turismo, las cuales vincularon a las autoridades sectoriales de cada país, realizaron reuniones periódicas, suscribieron acuerdos y elaboraron diagnósticos regionales. Estos organismos fueron más activos desde la década de 1990, aunque han tenido dificultades en la implementación de los acuerdos, alcanzando escasos resultados (ALADI, 2007). En la década de 1990, las principales acciones se destinaron a fomentar las corrientes de visitantes intrarregionales como extrarregionales, realizar actividades de promoción conjunta, facilitar la circulación entre los países, liberalizar el comercio de servicios turísticos, propiciar la cooperación entre agentes privados y realizar estudios de mercado (ALADI, 1989, 1991 y 1995). Una de las principales preocupaciones de

esta etapa fue la de posicionar a Sudamérica como destino turístico. En la década de 2000, se sumaron esfuerzos hacia la estandarización de la información y los servicios turísticos y la medición de la importancia económica del turismo en las cuentas públicas, fomentar inversiones, impulsar a las pequeñas y medianas empresas, y propender a la municipalización y gestión local del turismo (ALADI, 2000, 2011).

En el MERCOSUR se realizan reuniones especializadas de turismo desde el año 1991, de carácter operativo, además de encuentros entre las máximas autoridades de la materia desde el año 2003, de carácter político, en las cuales buscan coordinar las políticas turísticas nacionales (Comparato y Rucci, 2015). Las propuestas y acciones de estos grupos son similares a las analizadas para ALADI: facilitación de la circulación, promoción conjunta, participación en ferias internacionales, cooperación público-privado y estandarización de la información y los servicios turísticos (MERCOSUR, 2004, 2005, 2012, 2013 y 2016). En la actuación del MERCOSUR respecto del turismo sobresalen dos elementos: el desarrollo de circuitos turísticos integrados y el desarrollo de una declaratoria patrimonial propia del MERCOSUR, frecuentemente para sitios compartidos entre diversos países (MERCOSUR, 2004, 2012 y 2016). De todos modos, la participación de Chile y Bolivia es esporádica, y las acciones de Argentina se orientan hacia el área platina, con escasa incidencia en la Circumpuna.

Por su parte, la UNASUR comenzó a trabajar en el año 2013 para crear una instancia de coordinación entre autoridades de turismo de carácter estratégico y una Red Sudamericana de Turismo a nivel técnico (Mensajero, 2013). Si bien se mostraban más orientadas hacia el impulso del turismo intrarregional, estas estrategias no tuvieron continuidad en el tiempo. En el marco de este organismo, los proyectos de IIRSA-COSIPLAN de infraestructura regional también incluyeron al turismo como parte de los objetivos centrales de trabajo, en al menos cuatro de los nueve ejes de integración (COSIPLAN, 2016).

Paralelamente, se creó el Foro de Ministros Nacionales de Turismo del Cono Sur entre las autoridades de Argentina, Bolivia, Chile, Uruguay, Paraguay y Brasil y se realizó una primera reunión en el año 2016. Las líneas de trabajo se replican a las antes mencionadas, con un fuerte impulso a Sudamérica como destino conjunto, para lo cual se busca facilitar la circulación y conectividad aérea (Télam, 02/10/2016; Hosteltur, 03/10/2016). Sus propuestas se orientan tanto a favorecer la circulación de turistas sudamericanos como a captar a los visitantes internacionales.

Las iniciativas supranacionales han recibido algunas críticas en torno al escaso desarrollo de políticas regionales o conjuntas, ya que sólo promueven un diálogo entre políticas nacionales diseñadas en forma individual (Comparato y Rucci, 2015). En general, la integración transfronteriza no es una

preocupación central, sino que ha sido abordada en forma indirecta en relación a los pasos fronterizos y los circuitos integrados. De todas formas se han desarrollado propuestas de intervención en zonas acotadas, algunas de las cuales comprenden a la Circumpuna, como se examinará en el próximo apartado.

### *6.2.2.3 Integración privada*

A nivel subnacional, se dieron algunas iniciativas tempranas de integración turística, como el GEICOS que vinculó a los empresarios del centro oeste de Sudamérica como se mencionó en el apartado anterior. En el año 1982, la comisión de turismo acordó propender a la facilitación de los flujos entre las entidades subnacionales, mediante el mejoramiento de las vías terrestres, ferrocarriles y vuelos regular. Asimismo, buscó desarrollar campañas promocionales y promover la integración de los diferentes prestadores de servicios, para facilitar la venta de productos turísticos en las subregiones. Para ello propuso crear el Departamento Regional Turístico del GEICOS (Aracena, 1982). Estas propuestas fueron luego retomadas por la ZICOSUR, con algunas implicancias para la Circumpuna, como se verá en el próximo apartado.

A nivel supranacional, en los últimos años se han impulsado algunas iniciativas de integración entre el sector empresarial. Fueron liderados por las grandes compañías, generalmente nucleadas en asociaciones. Ejemplo de ello es el Foro Latinoamericano de Turismo (FOLATUR) que reúne a las asociaciones nacionales de agencias de viaje, y el Consejo Empresarial de Turismo de Sudamérica (CETUR), que vincula a diferentes asociaciones y cámaras empresarias de turismo de la región. En ambas instancias participan numerosos países, entre ellos Argentina, Bolivia y Chile. Tienen como meta promover el desarrollo de la industria turística, fomentar la competencia leal y la defensa de mercados competitivos, e incluso promueven la revisión de las legislaciones nacionales para favorecer el desarrollo comercial (Folatur, s/f; CAT 2017). En el caso de CETUR, su agenda de trabajo coincide en gran parte con los lineamientos de las instancias gubernamentales, y se centran en la mejora de la conectividad, facilitación de la circulación, la atracción de inversiones, la promoción mercados distantes (Hosteltur, 2013). Entre sus objetivos también se busca consolidar a Sudamericana como un producto multidesestino (Hosteltur, 17/05/2013; Hosteltur, 15/09/2017).

En suma, desde la década de 1990 y con más fuerza en la siguiente, la participación de los Estados nacionales de Argentina, Bolivia y Chile en materia de integración turística ha sido activa en las diferentes instancias bilaterales y supranacionales. Las acciones mostraron una importante

vinculación con el sector privado que representa a los grandes núcleos empresariales de cada país. En general se orientaron hacia la coordinación u homologación entre políticas y regulaciones nacionales, facilitación de la circulación y crear productos para los mercados internacionales. La actuación bilateral ha sido más intensa entre Chile y Argentina. A nivel supranacional, ALADI y UNASUR-IIRSA han sido más relevantes en la vinculación de los tres países de estudio. Algunas de estas características generales de la integración turística se replicaron en la Circumpuna, como se verá a continuación.

### **6.3 Integración turística en la triple frontera circumpuneña**

Desde finales de la década de 1990, en la Circumpuna se desplegaron diferentes iniciativas de integración que buscaron incidir en el desarrollo del turismo. Estas se desarrollaron en un contexto general de mayor integración entre los tres países de estudio -general y en materia de turismo-, como se señaló anteriormente.

Para el análisis de la integración turística de la Circumpuna se recuperaron y examinaron un total de 23 iniciativas desarrolladas en el período 1990-2018, que se presentan en el Cuadro 18. Algunas corresponden a proyectos de integración con múltiples ejes productivos, en los que el turismo adquiere un papel preponderante. Otras son específicamente turísticas.

Una gran parte de estas propuestas fueron iniciadas entre los años 2003 y 2009, en coincidencia con el período de mayor intensificación en la valorización turística de la Circumpuna. También, coincidió con el período de mayor participación estatal y de las comunidades rurales e indígenas en la regulación, control y apropiación de las prácticas turísticas en la Circumpuna, como se revisó en el capítulo 5. En cambio, a partir de la década de 2010 se observa una menor intensidad en la creación de nuevos proyectos.

Estas iniciativas serán examinadas a continuación, a través de cinco ejes:

- (1) Las redes diplomáticas y paradiplomáticas, considerando cuáles son los actores de mayor participación y las localidades desde donde se elaboran o que participan en estas redes.
- (2) Los mecanismos de articulación que han desarrollado, incluyendo una breve descripción de cada uno y examinando sus objetivos, estrategias y lineamientos generales.
- (3) Los objetivos, lineamientos y estrategias generales
- (4) Las propuestas de intervención concretas para incidir en el desarrollo turístico de la Circumpuna.
- (5) Algunas implicancias y dificultades que ha mostrado la integración turística en la Circumpuna.

Cuadro 18. Iniciativas de integración turística en la Circumpuna.

| Iniciativa   | Año de inicio | Países involucrados* | Promotores / Nivel de actuación |
|--|---------------|----------------------|---------------------------------|
| Comité de Integración para la Cooperación Regional para el Turismo   | 1996 aprox.   | ABC                  | Estatal subnacional             |
| Proyecto "Contribuir al fortalecimiento de los vínculos comerciales, turísticos y culturales de la Región Noroeste Argentino con los países vecinos" | 1998          | AC                   | Estatal subnacional             |
| Proyecto Desarrollo de un Circuito de Turismo Rural en Comunidades Indígenas de los Andes  | 2003          | AB                   | Estatal local/comunal           |
| Comisión de Educación, Cultura y Turismo del Comité de Integración La Quiaca-Villazón  | 2004          | AB                   | Estatal local                   |
| Proyectos del Grupo 1 Eje de Capricornio (IIRSA-COSIPLAN)  | 2004          | ABC                  | Estatal supranacional           |
| Subcomisión de turismo del Comité de Integración NOA-Norte Grande  | 2005          | AC                   | Estatal subnacional             |
| Subcomisión de turismo del Comité de Frontera e Integración Bolivia-Chile  | 2005          | BC                   | Estatal subnacional             |
| Proyecto Identificación de oportunidades de alianzas productivas estratégicas entre Bolivia y las provincias del norte argentino (ALADI)             | 2006          | AB                   | Estatal supranacional           |
| Reunión Binacional de Ministros Argentina-Chile  | 2006          | AC                   | Estatal bilateral               |
| Declaración Conjunta X Feria Internacional Turismo de Bolivia  | 2006          | AB                   | Mixto                           |
| Comisión de Turismo de ZICOSUR   | 2006          | ABC                  | Estatal subnacional             |
| Encuentro de Gobiernos Municipales de Sudamérica Andina  | 2007          | ABC                  | Estatal local                   |
| Acuerdo de circuito turístico conjunto   | 2008          | ABC                  | Mixto                           |
| Proyecto Fronteras Turísticas  | 2008          | AB                   | Estatal local/comunal           |
| Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo  | 2009          | AB                   | Estatal bilateral               |
| Encuentro de Integración Binacional López-Cuenca del Río Grande de San Juan  | 2009          | AB                   | Estatal local/comunal           |
| Red de Integración Binacional NOA-SURBO  | 2009          | AB                   | Estatal local/comunal           |
| Encuentro de Frontera de Directores de Turismo y Cultura   | 2012          | AB                   | Estatal local                   |
| Iniciativa Integración Turística Andina  | 2013          | AC                   | Empresarial                     |
| Red Intermunicipal de Frontera   | 2013          | AB                   | Estatal local                   |
| Feria Internacional Andina de Turismo  | 2015          | ABC                  | Empresarial                     |
| Memorándum de Entendimiento en Materia de Turismo  | 2016          | AC                   | Estatal bilateral               |
| Seminario Internacional de Turismo e Integración   | 2016          | AC                   | Estatal subnacional             |

Fuente: Elaboración propia en base a URB-AL (2004; 2012); Comisión mixta Hispano-Argentina de Cooperación (2005); Encuentro Binacional Norte argentino - Sur boliviano (2013); Amilhat-Szary y Guyot (2009); Comité de Integración La Quiaca-Villazón (2004; 2010-2017); Comité de Integración NOA-Norte Grande (2005-2017); Comité de Frontera e Integración Bolivia-Chile (2005-2011; 2017); ZICOSUR, (2006-2012), IIRSA (s/f); CAF (2009); Red de Integración Binacional (2013); Santibáñez, (1999) y entrevistas a J.J. (2014); R.Z. (2014); F.H. (2014). \*(A) Argentina, (B) Bolivia, (C) Chile.



### 6.3.1 Redes de actores

En relación a los actores y niveles de integración, se observa una mayor participación de las redes paradiplomáticas que de aquellas diplomáticas. Entre estas últimas, tres iniciativas corresponden a la integración bilateral entre los Estados nacionales y dos a organismos supranacionales: ALADI e IIRSA. En cambio, entre las redes paradiplomáticas, los Estados subnacionales lideraron seis proyectos, los Estados locales cuatro, los Estados locales junto con las comunidades cuatro, y el sector privado local sumó otras dos. Sólo dos proyectos fueron elaborados de manera mixta entre Estados nacionales y subnacionales.

En este sentido, las iniciativas lideradas desde abajo fueron más relevantes en la Circumpuna. Los organismos supranacionales han tenido escasa incidencia en la integración turística de esta triple frontera, a diferencia del caso europeo, ya comentado (cfr. Prokkola, 2011; Lois y Cairo, 2012). También se observa una escasa interacción multiescalar, ya que los proyectos vinculan mayoritariamente a actores equivalentes.

Más allá de los niveles de actuación, interesa examinar aquí las redes en sus dimensiones espaciales. En este sentido, se busca observar: (1) el modo en que participan los diferentes pares fronterizos o la tríada en su conjunto, (2) los actores y localidades desde donde se piensa y actúa para la integración, (3) el contraste entre las localidades que participan de la integración respecto de los principales centros turísticos.

#### 6.3.1.1 *Díada/tríada fronteriza*

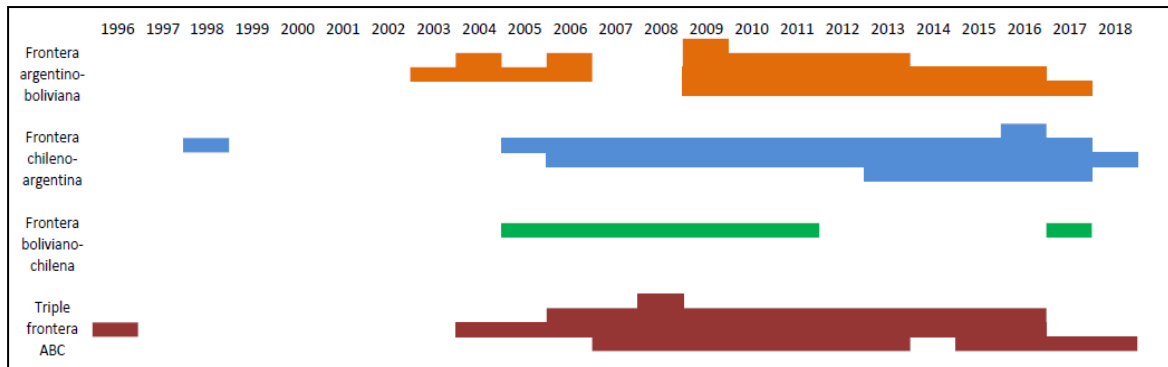
La primera observación que surge del análisis de la espacialidad de las redes de actores, es que las díadas o la tríada fronteriza han tenido una importancia divergente para la integración turística. La mayor cantidad de iniciativas se han desarrollado en la frontera argentino-boliviana, con 10 proyectos. Fueron impulsadas principalmente por ONG junto con las comunidades y Estados locales, con una menor participación de los Estados nacionales y sin intervención de los subnacionales.

En segundo lugar se sitúa la frontera argentino-chilena, que suma seis iniciativas. Estas fueron lideradas por los Estados subnacionales, seguido de los nacionales y el sector privado. Los proyectos que involucran a los tres sectores de la Circumpuna también son seis, y comprendieron a diversos tipos de iniciativas. Finalmente, en la frontera chileno-boliviana sólo se identificó un proyecto, desarrollado entre los Estados subnacionales.

En la Figura 37 se presenta una síntesis de la densidad de iniciativas de integración para cada díada o tríada, y su desarrollo a lo largo del tiempo. Allí se muestra la cantidad de proyectos que estuvieron

activos de manera simultánea cada año en cada frontera. Se observa que, a lo largo de la década de 2000, las iniciativas se concentraron en la frontera argentino-boliviana o en la triple frontera, mientras que hacia finales de la década de 2010 cobró mayor relevancia el par Chile-Argentina.

Figura 37: Densidad y temporalidad de iniciativas de integración turística para cada frontera interestatal.



Fuente: Elaboración propia.

### 6.3.1.2 Actores paradiplomáticos

En el análisis de las redes de actores paradiplomáticos es posible considerar la participación de los actores situados o manera individualizada. Se revisó las formas de intervención de las unidades subnacionales a través de las dependencias y organismos estatales, por un lado, y las localidades de pertenencia de los demás actores, estatales locales, comunales y privados, por el otro.

En relación a las dependencias y organismos estatales subnacionales, Jujuy muestra un mayor dinamismo con 7 participaciones, seguido de Antofagasta con 5 y de Potosí con sólo 2. A nivel local, también se observa una importante intervención de localidades jujeñas respecto de sus vecinas, aunque seguida de una importante participación de las localidades de Potosí. En total se identificaron 37 localidades, de las cuales 17 pertenecen a la provincia de Jujuy, 14 al departamento de Potosí y 3 a la región de Antofagasta.

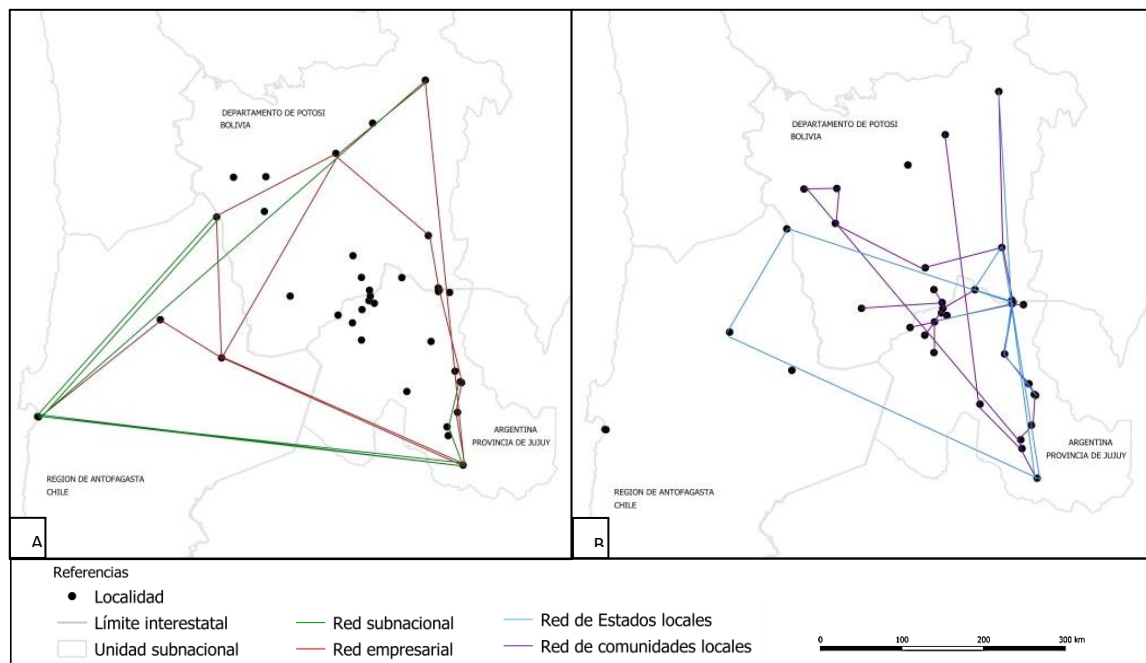
Las localidades que forman parte de una mayor cantidad de iniciativas de integración son Villazón y Tupiza en Bolivia, Humahuaca y La Quiaca en Argentina, y Ollagüe en Chile, todos ellos formando parte de cuatro o más proyectos. En menor medida, lo hacen los poblados argentinos de Abra Pampa, Cusi Cusi y Purmamarca. Las demás localidades tienen una participación esporádica.

Una observación adicional respecto de las redes paradiplomáticas es que existe una cierta convergencia entre algunos grupos de actores, como se muestra en la Figura 38. Las iniciativas estatales subnacionales y las empresariales se vinculan no sólo en relación a los actores y localidades que participan de ellas sino también a los objetivos y propuestas, vinculadas a la creación de una oferta o producto comercializable y a las actividades de promoción, como se verá más adelante.

Asimismo, se verifica una aproximación entre las iniciativas estatales locales y comunales, en relación a las localidades y comunidades participantes, y sus intereses y discursos asociados al desarrollo local y a los lazos históricos que los vinculan.

En este sentido, a nivel subnacional y empresarial, la vinculación más fuerte se observa entre Jujuy y Antofagasta. A nivel local, estatal y comunal, las relaciones son más prolíficas entre Jujuy y Potosí.

Figura 38. Redes paradiplomáticas del turismo en la Circumpuna.



A. Redes subnacionales y empresariales. B. Redes locales y comunales. Fuente: Elaboración propia.

### 6.3.1.3 Actores de la integración y de la valorización turística

Otra observación que surge del análisis precedente refiere a la disociación entre los centros turísticos consolidados y las localidades que más participan de los procesos de integración, como se muestra en la Figura 39.

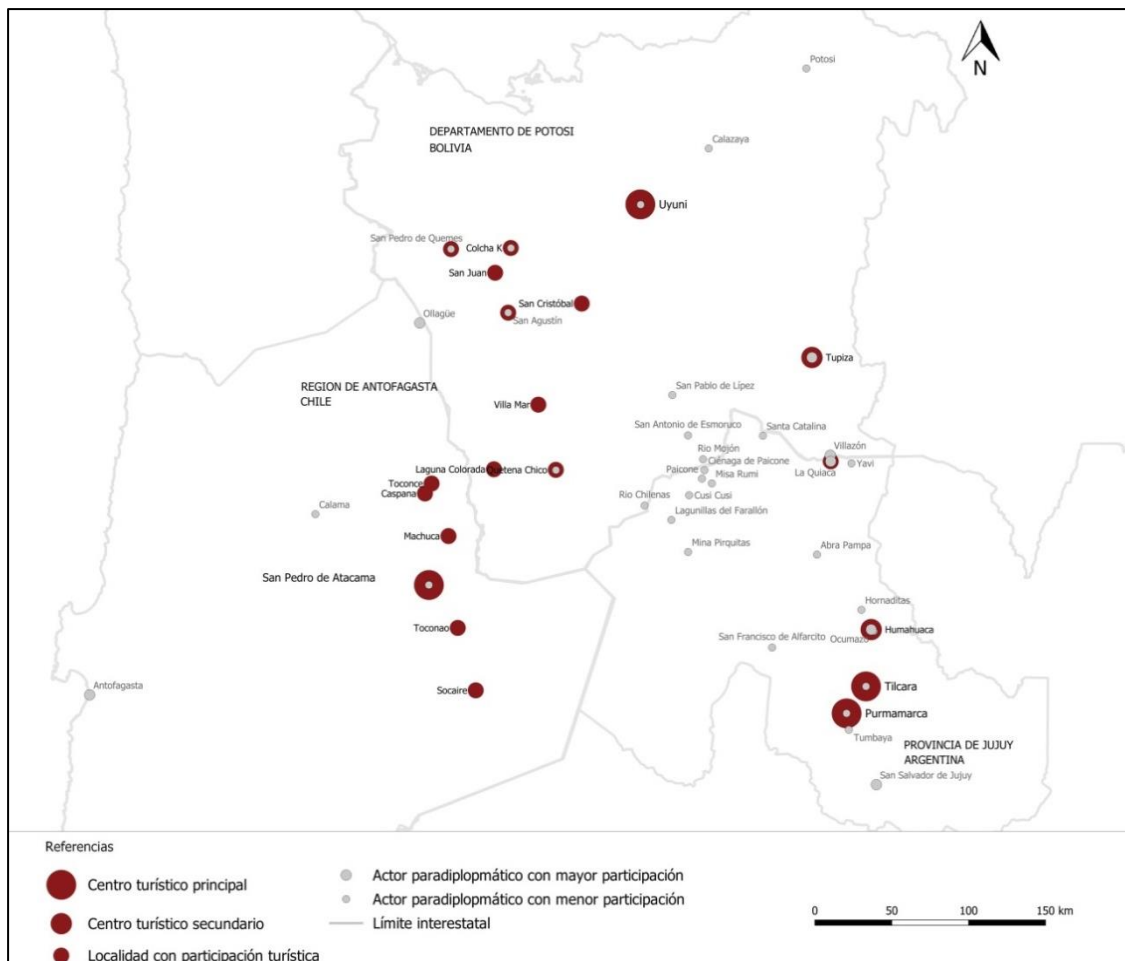
En este sentido, los centros que cuentan con un importante desarrollo turístico, como San Pedro de Atacama, Uyuni y Tilcara, no han tenido una presencia importante en las iniciativas de integración, mientras que sólo Purmamarca ha mostrado un cierto involucramiento. En la misma línea, tampoco participan activamente de las redes paradiplomáticas las numerosas comunidades que forman parte de las excursiones turísticas más promocionadas en los alrededores de San Pedro de Atacama, como Toconao, Socaire, Coyo o Machuka. Entre las comunidades entorno al salar de Uyuni y la Reserva Avaroa, sólo algunas se han involucrado en estas iniciativas, como San Agustín, San Pedor de Quemes o Colcka K o Quetena Chico. En cambio otras, que también reciben un importante número

de visitantes en los emprendimientos o sitios turísticos que gestionan, no participan de la integración, como por ejemplo, San Cristóbal, San Juan, Laguna Colorada, Llica o Tahua.

En este sentido, las localidades más activas entre las prácticas turísticas actuales, participaron en nueve ocasiones. Las ciudades que cuentan con un cierto desarrollo turístico, como Tupiza y Humahuaca, también tienen nueve intervenciones. En cambio, las localidades donde el turismo ha tenido un desarrollo moderado o exiguo totalizan 47 participaciones en iniciativas de integración turística. Comprenden localidades de la puna jujeña como Cusi Cusi, Ciénega de Paicone, Abra Pampa, Santa Catalina, Mina Pirquitas, Lagunillas de Farallón, San Francisco de Alfarcito, y de la región de los Lípez en Potosí, como Quetena Chico, Río Mojón, Río Seco, San Antonio de Esmoruzo, San Pablo Lípez, así como del altiplano chileno, como Ollagüe, entre muchas otras.

De todos modos, existen otras localidades con escaso desarrollo turístico, que tampoco participan de las redes paradiplomáticas, como por ejemplo, Susques y Olaroz en la puna jujeña, a pesar de que han realizado algunas iniciativas aisladas de infraestructura para visitantes y de formar parte del camino turístico entre San Pedro de Atacama y Purmamarca.

Figura 39. Comparación entre localidades turísticas y localidades que participan de las redes paradiplomáticas



Fuente: Elaboración propia.

### 6.3.2 Mecanismos de articulación

Las iniciativas de integración turística comprenden una amplia variedad de mecanismos, como proyectos, planes, acuerdos, declaraciones, redes, comisiones, ferias o encuentros. Estos mecanismos no son equivalentes. Tienen alcances, implicancias, nivel de institucionalidad y duraciones diversas y responden a motivaciones también divergentes. Sin embargo, todos ellos dan cuenta de los impulsos integracionistas con eje en el turismo que se desplegaron en la Circumpuna. A continuación se describe sintéticamente cada uno de ellos, agrupados por actores y niveles de actuación. Luego, se realizará un análisis conjunto de sus características más relevantes.

#### 6.3.2.1 Integración bilateral y mixta

Aquí se incluyen cinco mecanismos: tres de integración bilateral entre los Estados nacionales y dos proyectos mixtos entre Estados nacionales y subnacionales.

(1) *Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo*. Fue elaborado por la Corporación Andina de Fomento (CAF, 2009), a pedido de los Estados argentino y boliviano. Incluyó diferentes programas de fomento del turismo sostenible en el área denominada Altiplano-Puna, que se sitúa entre el Salar de Uyuni en Potosí y el de Arizaro en Salta, mencionando como recursos a aprovechar las Lagunas de Colores, de Vilama y de los Pozuelos, el Río San Juan y las cumbres de la Cordillera de los Lípez. El plan propone la creación de destinos turísticos binacionales, la vinculación de áreas naturales protegidas en el área Lípez -Vilama, la creación de centros de servicios a lo largo del eje binacional Alto-Andino entre Uyuni y San Antonio de Los Cobres, particularmente en torno al área Ciénaga de Paicone-Río Mojón en Jujuy, donde promueve la instalación de un nuevo paso fronterizo.

(2) *Reunión Binacional de Ministros de Argentina y Chile*. Se realiza periódicamente desde el año 2006 y lleva nueve encuentros. En estas reuniones las autoridades nacionales de turismo acordaron trabajar en forma conjunta sobre la promoción en mercados de larga distancia, la facilitación y optimización de los pasos fronterizos, el desarrollo de circuitos turísticos integrados, uno de los ellos en la Circumpuna, denominado "Atacama, Puna y Salares", y el desarrollo de nuevos productos como "Altiplano – Puna Sudamericana" (Reunión Binacional de Ministros de Argentina y Chile, 2009, 2011 y 2016). Las reuniones anteriores derivaron en la firma de diferentes cartas de intención, acuerdos y memorándum de entendimiento en materia de turismo a lo largo de los años (BID, 2008; Reunión Binacional de Ministros de Argentina y Chile, 2011).

(3) *Memorandum de Entendimiento en Materia de Turismo*. Firmado en el año 2016, prevé el desarrollo de circuitos integrados en lugares que aún reciben pocos visitantes, donde se propone incrementar la cantidad de visitas y prolongar las estadías para generar divisas y empleo. Una de las zonas de trabajo es la denominada Puna-Altiplano en la que se trabajará para la definición de una marca turística, y donde se diseñaron diferentes circuitos en torno a los pasos fronterizos existentes en la zona, como el paso de Jama (Ministerio de Turismo de la Rep. Argentina y Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de la Rep. de Chile, 2016).

(4) *Acuerdo de circuito turístico conjunto*. Es un mecanismo mixto, firmado entre el Ministerio de Infraestructura de la provincia de Jujuy, el Ministerio de Obras Públicas de Bolivia y su par de Chile, en el año 2008. Convinieron la mejora de la conectividad de la infraestructura vial y la promoción conjunta del área conformada por la Quebrada de Humahuaca, San Pedro de Atacama y el salar de Uyuni y. El objetivo de la iniciativa era crear un circuito turístico que transforme la zona en un polo de atracción (La Tercera, 05/08/2008).

(5) *Declaración Conjunta de la X Feria Internacional de Turismo de Bolivia*. Es otra de las iniciativas mixtas, entre las autoridades de turismo de Bolivia y sus pares de las provincias del norte argentino, entre ellas Jujuy. Se materializó en el año 2006, en el marco de la feria realizada en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia). En este encuentro se propuso elaborar un programa de promoción conjunta de la oferta turística en el exterior, diseñan material promocional que exponga los circuitos compartidos, el desarrollo de nuevos productos combinados y una mayor integración de los servicios y la consolidación del Camino del Inca como producto internacional (ALADI, 2006).

#### *6.3.2.2 Integración supranacional*

Las iniciativas de integración supranacional comprenden dos mecanismos, uno para la frontera argentino-boliviana y otro para la triple frontera.

(1) *Proyecto Identificación de oportunidades de alianzas productivas estratégicas entre Bolivia y las provincias del norte argentino*. La ALADI elaboró este proyecto entre Bolivia y Jujuy, además de otras provincias del norte argentino. Allí postuló al turismo como una actividad con gran potencial de desarrollo (ALADI, 2006). El proyecto reconocía la existencia de alianzas informales en el sector privado, quienes realizaban esfuerzos por avanzar en la complementación y mejora en la oferta de servicios, aunque señalaban la necesidad de un mayor involucramiento del sector público. Consideraba significativo unificar la oferta turística en corredores integrados entre ambos países, para lo cual proponía involucrar a las autoridades locales y a los operadores de los corredores

localizados en las principales ciudades, organizar encuentros, elaborar diagnósticos, diseñar estrategias integrada de promoción y desarrollo turístico. El proyecto identificaba un gran interés de los empresarios de la zona por el desarrollo conjunto y recomendó su incorporación a las diferentes reuniones binacionales, para fortalecer las alianzas público-privadas. Uno de los corredores que proponía potenciar era el Corredor Andino que reúne, entre otros, a la quebrada de Humahuaca, Tupiza, Uyuni, y el área de San Pedro de Atacama.

(2) *Grupo 1 del Eje de Capricornio (IIRSA-COSIPLAN)*. Este grupo comprende algunos sectores de Antofagasta y Jujuy, así como una pequeña porción del sur de Potosí. En el año 2009 definió al turismo como una de las actividades económicas principales del área, fijando entre sus objetivos el aprovechamiento de las complementariedades para el desarrollo del turismo integrado (IIRSA, 2009). En el marco de esta iniciativa, los gobiernos nacionales proyectaron obras de infraestructura para mejorar la conectividad de la zona entre los años 2004 y 2016. Las obras, algunas concluidas y otras proyectadas, incluyeron la pavimentación de las rutas 51, 52 y 40 en Salta y Jujuy, la ruta 14 en Potosí, y las rutas 21 y 23 en Antofagasta, la mejora o construcción de nuevos centros de frontera en el Portezuelo del Cajón (Bolivia-Chile), el paso de Jama (Argentina-Chile), Ollagüe-Abaroa (Chile-Bolivia) y La Quiaca-Villazón (Argentina-Bolivia) (COSIPLAN, 2016).

### 6.3.2.3 Integración subnacional

Los mecanismos elaborados desde los Estados subnacionales fueron seis, vinculando principalmente a Jujuy con Antofagasta, seguido de proyectos trinacionales. Sólo una iniciativa se observa entre Antofagasta y Potosí y ninguna entre este último y Jujuy.

(1) *Comité de Integración para la Cooperación Regional para el Turismo*. Involucra a los Estados subnacionales del área del centro-oeste de América del Sur, incluyendo el norte argentino, el sur boliviano y el norte chileno, entre otras. Fue una de las iniciativas más tempranas en la Circumpuna, en torno al año 1996. El propósito era crear circuitos turísticos integrados que permitiesen generar una oferta diversa y amplia para los mercados internacionales. Acordaron definir un Corredor Turístico Bioceánico, además de acciones de promoción conjunta, elaborar mecanismos de intercambio, facilitar la circulación turística y convocar al sector privado de los países para concretar las iniciativas (Santibáñez, 1999).

(2) *Proyecto "Contribuir al fortalecimiento de los vínculos comerciales, turísticos y culturales de la Región Noroeste Argentino con los países vecinos"*. Fue financiado por el CFI y elaborado por la Casa de Salta y el NOA en Antofagasta, entre los años 1997 y 1998. Uno de los objetivos era promocionar

el turismo de la Región NOA para captar el interés de posibles visitantes de Antofagasta, para lo cual se señaló la necesidad de realizar actividades de promoción de los atractivos turísticos del NOA e impulsar la conectividad aérea a través de vuelos regulares (CFI, 1998).

(3) *Comité de Integración Noroeste Argentino (NOA) - Norte Grande (NG)*. Reúne a Jujuy y Antofagasta, entre otras entidades subnacionales cercanas. Ha venido trabajando para el fomento del turismo a través de una subcomisión especializada, al menos desde el año 2005. En ella participan, principalmente, las autoridades de turismo y de relaciones exteriores de las entidades subnacionales, además de algunos Municipios, empresarios y cámaras empresariales que se presentan esporádicamente. Las principales problemáticas abordadas se refieren a la habilitación de la circulación con vehículos de operadores turísticos y las dificultades por el cobro de tasas en el paso de Jama, el aumento de las frecuencias del servicio de ómnibus, la mejora de la conectividad aérea, las actividades de promoción conjunta, las ferias de integración, la promoción del intercambio de empresarios y operadores de la zona, la creación de circuitos conjuntos y la elaboración de un mapa turístico integrado (Comité de Integración NOA-Norte Grande, 2005-2017).

(4) *Comisión de turismo de ZICOSUR*. Se constituyó en el año 2006 y se han reunido en forma casi ininterrumpida, al menos hasta el año 2012 (ZICOSUR, 2006; 2012). Esta instancia ha impulsado diferentes acciones de integración con el objetivo de articular y generar circuitos en torno a los atractivos naturales y turísticos del norte de Argentina y Chile, el sur de Bolivia, además de otras regiones próximas. Según las actas disponibles, en las reuniones se propuso trabajar para facilitar el libre tránsito de turistas y solucionar problemas de circulación en los pasos fronterizos, realizar actividades y planes de promoción conjunta con la participación del sector privado, definir circuitos integrados, elaborar productos multidestino, así como crear y posicionar una imagen integral de la Subregión (ZICOSUR, 2006-2012). Mientras que la región de Antofagasta tiene una importante intervención desde los inicios, junto con Salta, la provincia de Jujuy comenzó a tener un papel activo en las reuniones de turismo desde el año 2007, y el departamento de Potosí no tiene una participación activa (ZICOSUR, 2006-2012; entrevista a H.T., 2016).

(5) *Seminario Internacional de Turismo e Integración*. Fue organizado por la Unidad Regional de Asuntos Internacionales (URAI) de Antofagasta en los años 2016 y 2017. Reunieron a funcionarios de turismo de las entidades subnacionales de los nortes de Chile y Argentina, además de autoridades municipales y empresarios de las capitales subnacionales. El objetivo de los encuentros fue conocer e intercambiar experiencias de turismo integrado, promover la elaboración de un plan de desarrollo turístico subregional, fomentar la internacionalización de la oferta turística multidestino, incentivar el intercambio entre Municipios y empresarios y priorizar algunos circuitos turísticos integrados (URAI, 2016; Timeline Antofagasta, 2017).



(6) *Comité de Frontera e Integración Bolivia-Chile*. Reúne a Potosí y Antofagasta, además de otras entidades subnacionales de esta frontera. Han trabajado sobre la integración turística al menos desde el año 2005, y se formó una subcomisión específica de la temática al año siguiente. Los encuentros estuvieron interrumpidos entre los años 2012 y 2016 acompañando las fluctuaciones en las relaciones diplomáticas binacionales, aunque fueron retomadas en el año 2017 (Comité de frontera Bolivia Chile, 2005; 2017). En las reuniones se debatió en torno a la atención en los pasos fronterizos, el desarrollo de un transporte turístico regular de pasajeros en los pasos Ollagüe y Cajón, los transbordos de vehículo en ambos pasos, la fiscalización de los prestadores de servicios, las actividades de promoción y encuentros de integración entre operadores, el desarrollo de circuitos turísticos integrados, el fomento del turismo de intereses especiales o el intercambio de experiencias de turismo comunitario (Comité de Frontera Bolivia-Chile, 2005-2011, 2017a, 2017b).

#### 6.3.2.4 *Integración estatal y comunal local*

A nivel local se desarrollaron ocho mecanismos de integración. Cuatro de ellos vincularon a los Estados locales y otros cuatro buscaron articular a estos últimos con diferentes comunidades rurales e indígenas. Fueron frecuentemente liderados por ONG de la zona y financiadas por las agencias de cooperación internacional. La mayoría de ellos fueron desplegados en la frontera argentino-boliviana, y sólo uno fue trinacional.

(1) *Comité de Integración La Quiaca-Villazón*. Protagonizado por estos Municipios, ha incorporado la temática turística al menos desde el año 2004. En las reuniones participaron con cierta frecuencia las autoridades de turismo y de relaciones exteriores de la provincia de Jujuy y del departamento de Potosí. Allí se debatió sobre la realización de estudios y relevamientos, el desarrollo de una planificación turística conjunta y una legislación integradora, la realización de actividades de promoción, la creación de centros binacionales de información turística próximos al paso fronterizo, la preservación patrimonial y ambiental de las ciudades y la creación de un área protegida binacional y la jerarquización de las fiestas locales. Se señaló la necesidad de fiscalizar y regular los servicios, crear alternativas de transporte turístico, mejorar los aeropuertos y promover vuelos regulares en la zona, así como la habilitación de trenes turístico entre la Quebrada de Humahuaca, Tupiza y Oruro. También, se propuso la creación de un Comité Binacional de Turismo para dar continuidad a los temas trabajados, así como el desarrollo de una Región Turística Andina Binacional y la creación de circuitos turísticos entre la provincias de Jujuy y el departamento de Potosí, en base a la arqueología, las artesanías y los sitios históricos (Comité de Integración La Quiaca-Villazón, 2004, 2010-2017; Sicra, 2011; ALADI, 2006).

(2) *Encuentro de Frontera de Directores de Turismo y Cultura*. Estos funcionarios realizaron tres reuniones en el año 2012. En ellas participaron diferentes Municipios del norte de Jujuy y del Sur de Potosí, y fueron coordinadas por la fundación Nueva Gestión. Los encuentros tenían como objetivo fortalecer la integración binacional por medio del desarrollo turístico. Acordaron promover centros de atención a los visitantes y de venta de productos locales, elaborar un plan de sensibilización y capacitación turística, crear una red municipal para el intercambio de experiencias, diseñar una planificación estratégica para el desarrollo turístico, y diseñar rutas de integración y circuitos turísticos temáticos entre las localidades.

(3) *Red Intermunicipal de Frontera*. Surgió en el año 2013, a partir del encuentro antes citado. Se creó por el acuerdo entre las localidades de la zona, con el fin de fortalecer la gestión turística de sus Municipios, impulsar planes y programas inter-municipales. Además, se propuso generar redes y conglomerados turístico, desarrollar circuitos temáticos y mejorar la promoción de estos lugares (Red Intermunicipal de Frontera, 2013; Nueva Gestión, 2013a, 2013b y 2013c; entrevista a J.J., 2014).

(4) *Encuentro de Gobiernos Municipales de Sudamérica Andina*. Comprende Municipios del norte de Jujuy, Potosí y Antofagasta. Surgió en el año 2007 por iniciativa del gobierno local de Palpalá (Jujuy), y realizaron 16 reuniones hasta el año 2014. Coordinaron diferentes mesas temáticas, una de las cuales fue denominada “Mesa de turismo: hacia un turismo sin fronteras”. En estas propusieron articular políticas para apoyar el desarrollo turístico y cultural de las ciudades, aunar las legislaciones de turismo y las estadísticas, realizar eventos de promoción turística, crear el producto “Sudamérica Andina, entre mar, desiertos y selva” y diseñar un circuito turístico entre las Serranías del Zapla en Jujuy, el sur de Bolivia y el norte chileno (Poder Local, 2007 y 2010; El Libertario, 2008; El Tribuno, 24/05/2013 y Gobierno Regional de Antofagasta, 2013).

(5) *Proyecto “Desarrollo de un Circuito de Turismo Rural en Comunidades Indígenas de los Andes”*. Fue ejecutado por la asociación civil Redes de Cooperación y financiado por la Xunta de Galicia y la Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID). Se concretó entre los años 2003 y 2005 e involucró a las comunidades de Tumbaya y San Francisco de Alfarcito en Jujuy y Calazaya en Potosí, entre otras. El objetivo era promover el desarrollo sostenible de las comunidades indígenas de la zona y su reivindicación étnica, para lo cual realizaron capacitaciones, construyeron alojamientos turísticos de gestión comunitaria y elaboraron propuestas de turismo cultural y vivencial que promovieron la interacción de los visitantes con la cultura local, la producción de artesanías y diferentes actividades cotidianas del ámbito rural (Comisión Mixta Hispano-Argentina de Cooperación, 2005; Amilhat-Szary y Guyot, 2009; Arias, 2014).

(6) *Encuentro de Integración Binacional Lípez-Cuenca del Río Grande de San Juan*. Fue ideado en el año 2009 por la ONG Fundandes y estuvo financiado por el CFI. Reunió a comunidades y Municipios de San Pablo de Lípez, San Antonio de Esmoruco en Potosí, y los departamentos de Rinconada y Santa Catalina en Jujuy. Se trata de una iniciativa de integración fronteriza que incluye el diseño de un Corredor Ecoturístico Binacional. En este advierten la creciente llegada de turistas a lugares próximos y buscan evitar los conflictos y efectos negativos de la actividad, como la introducción de prácticas económicas foráneas, la alteración de la cosmovisión cultural y la saturación de los espacios. Para ello promueven que los pobladores de la zona se apropien de la actividad, elaboren un plan de desarrollo local y un corredor ecoturístico. Para fomentar la llegada de turistas a la zona, promueven la habilitación del paso Ciénaga de Paicone-Río Mojón y la creación de una Reserva de Biosfera Binacional que vincule a las áreas protegidas y ambientes de la zona (El Ojo de la Tormenta, s/f; Fundandes, s/f; 2009).

(7) *Proyecto Fronteras Turísticas*. Fue desarrollado entre los años 2009 y 2011 por parte de la ONG argentina Asociación para el Desarrollo Social (ADESO) y financiado por Programas de Cooperación URB-AL III de la Comisión Europea. Este programa cuenta con un sector específico sobre cooperación transfronteriza, que concibe la experiencia europea en la “superación de sus fronteras internas” como referente para el trabajo en Latinoamérica (URB-AL, s/f). El programa comprendió dos zonas fronterizas, una de ellas ente Argentina y Bolivia. Trabajó con los Municipios de Purmamarca en Jujuy y San Pedro de Quemes en Potosí. Entre los objetivos se proponía conformar un mecanismo de gestión integrada para consolidar la marca Camino Andino, en base al etnoecoturismo y la identidad Aymara. Para ello se diseñaron diversas rutas temáticas, como la Ruta de la sal, de los Paisajes Encantados Andinos, Cultural Aymara Quechua, Milenaria de Llama, y Arqueológica. El programa buscaba también el empoderamiento de los gobiernos locales, promover nuevos mecanismos de participación de las comunidades y la implementación de políticas de desarrollo en las zonas de frontera (Adeso, s/f; Camino Andino, s/f; URB-AL s/f y 2012; entrevista a F.H., 2014).

(8) *Red de Integración Binacional Noroeste Argentino-Sur Boliviano*. Fue impulsada por las Fundaciones Nueva Gestión y Autapo, de Argentina y Bolivia respectivamente. La intención era promover actividades productivas y turísticas sustentables mediante la cooperación interinstitucional, en la que participaron diferentes Municipios, comunidades y organismos de turismo de los Estados subnacionales. Declararon como ámbito de actuación, entre otros, a la región de los Chichas y la Mancomunidad de los Lípez en Bolivia, además de la zona norte de la puna jujeña. Se trata de un programa de largo plazo, que se inició en el año 2009 y que buscó institucionalizarse en el año 2013 a través de la firma de una serie de convenios y actas, también en vinculación con la Red Intermunicipal de Frontera reseñada anteriormente. Uno de los ejes principales de trabajo es el

turismo, en el cual se propuso impulsar planes y programas interinstitucionales, crear redes y conglomerados turísticos, diseñar circuitos temáticos y promover una oferta turística combinada, en base al turismo rural comunitario. Se realizaron de encuentros de emprendedores y Municipios, jornadas de capacitación, y se trabajó en el diseño de un Corredor Binacional Turístico Productivo en el cual se definió la Ruta de los Paisajes y Cultura Eco Andina y la Ruta de la Producción, los Vinos y Sabores de Altura, entre otras. Se buscó priorizar y promover la habilitación del paso fronterizo Ciénaga de Paicone-Río Mojón y los hitos 13 y 14 como eje estratégico de desarrollo y vinculación entre ambos países (Red de Integración Binacional NOA-SURBO; 2013a; 2013b; 2013c; entrevista a J.J., 2014).

Los proyectos locales buscaron articular a los gobiernos municipales con diferentes productores rurales o comunidades indígenas, a partir de programas conjuntos en los que el turismo uno de los ejes centrales de trabajo. Seis de las ocho iniciativas fueron respaldados por diferentes ONG. Algunos de ellos, con apoyo técnico o financiero de las agencias de cooperación europeas. Fueron elaborados mayoritariamente desde Jujuy, y se concentraron en la frontera argentino-boliviana. Ello se debe a que la cooperación europea financia una importante cantidad de proyectos en Bolivia, ya que lo considera un país con menor desarrollo relativo, lo que no ocurre con Chile y Argentina (entrevistas a F.H., 2014; R.Z., 2014).

#### *6.3.2.5 Integración privada*

Los mecanismos de la integración privada fueron dos.

(1) *Movimiento Integración Turística Andina*. Se desarrolló entre los años 2013 y 2015 a partir del intercambio entre por la Cámara de Turismo de la provincia de Jujuy y la Fundación de Cultura y Turismo de San Pedro de Atacama, una institución privada sin fines de lucro aunque vinculada a la Comuna. Además, contó con el apoyo de las autoridades de turismo de las entidades subnacionales y del Consejo Empresarial de Turismo de Sudamérica. Firmaron un convenio y desarrollaron diversos encuentros y viajes de intercambio con el fin de fortalecer la vinculación comercial de los operadores de la zona, conocer las formas de trabajo, debatir sobre problemas en la operativa turística, fomentar la promoción conjunta de lo que denominan Macro Región Andina y desarrollar rutas y circuitos (Municipio de San Pedro de Atacama s/f; La gaceta, 2015; entrevistas a I.Z., 2016; J.U., 2016).

(2) *Feria Internacional Andina de Turismo*. Fue iniciada en el año 2015 por un conjunto de operadores turísticos de San Salvador de Jujuy, quienes convocaron a sus pares del norte de Chile y

Sur de Bolivia, además de otros países sudamericanos. Han realizado cuatro encuentros, para los que han conseguido el apoyo de las autoridades de turismo de nivel subnacional y nacional, principalmente de Argentina y Chile. La intención de los encuentros es integrar al sector empresarial turístico de las ciudades más representativas de la región para fomentar el turismo, intercambiar y promocionar los productos y servicios y generar oportunidades de negocios y compromisos entre empresas y prestadores (FIATUR, s/f; Gobierno de la provincia de Jujuy, 2017 y 2018; El Tribuno, 02/07/2016). Sus creadores señalan entre sus objetivos posicionar a Jujuy como parte de la Región Andina y atraer un mayor número de visitantes desde San Pedro de Atacama. Conformaron un Comité de la Red Andina de Turismo, que se reúne en estos eventos para participar en el diseño del producto Ruta Andina o Puna Sudamericana y de un Corredor Andino, a tono con las propuestas bilaterales que vienen desarrollando las entidades de turismo de Chile y Argentina (entrevista a G.V., 2016 y R.I., 2016; El Tribuno, 02/07/2016).

En suma, los mecanismos de integración turística en la Circumpuna fueron muy diversos e incluyeron acuerdos, comités, proyectos, comisiones, reuniones, declaraciones, encuentros, planes, redes, iniciativas, ferias, memorándum y seminarios. Estos propusieron diferentes niveles de institucionalidad, tuvieron diferentes duraciones, elaboraron múltiples propuestas y alcanzaron diferentes niveles de concreción. A continuación se realizarán estos aspectos de manera transversal para los diferentes mecanismos.

### **6.3.3 Objetivos, estrategias y lineamientos de los mecanismos de integración**

Los objetivos de las iniciativas de integración fueron diversos. Los programas multilaterales, subnacionales y empresariales se enfocaron claramente en generar una oferta o producto comercial conjunto para atraer a visitantes internacionales. Entre los proyectos estatales locales, en cambio, predominaron las referencias al intercambio, la integración, la cooperación, el fortalecimiento de los lazos de solidaridad y el hermanamiento. Por su parte, las iniciativas con comunidades y Estados locales, hicieron foco en el desarrollo sostenible, sustentable, local, social, productivo o turístico para las comunidades locales, indígenas o rurales.

La duración de las iniciativas también fue variable. Algunas implicaron mecanismos puntuales y acotados, como los planes, estudios, acuerdos o declaraciones. Otras tuvieron una duración predeterminada, como los proyectos de ONG financiados por agencias internacionales, que duraron entre uno y tres años. En cambio, los mecanismos de mayor duración buscaron crear diferentes formas de institucionalidad transfronteriza (Rhi-Sausi y Oddone, 2009), instancias más estables de

coordinación y seguimiento que les permitiera proyectarse en el largo plazo, a través de encuentros, ferias, redes o comisiones.

En general, las preocupaciones, temáticas y propuestas desarrolladas en las iniciativas de integración se vincularon, por un lado, a cuestiones infraestructurales, como la pavimentación de rutas, mejoras o creación de pasos fronterizos. Por otro lado, propusieron mejorar la circulación por la zona, a través de la agilización o facilitación en la atención en los pasos fronterizos, los problemas en torno a la circulación con turistas, y la implementación de nuevos servicios terrestres y aéreos. También, dialogaron sobre la necesidad de armonizar la fiscalización de los servicios turísticos, la legislación, así como realizar diagnósticos conjuntos e intercambiar experiencias y modalidades de trabajo.

Asimismo, buscaron coordinar acciones de promoción, desarrollar nuevos emprendimientos, productos y servicios turísticos en forma conjunta, además de organizar eventos para un mejor conocimiento de los atractivos, experiencias y operadores vecinos, y desarrollar vínculos comerciales y culturales. Ello incluyó la planificación de acciones patrimoniales, como el Camino del Inca o la creación de áreas naturales protegidas conjuntas. Asimismo, las iniciativas han propuesto la creación de nuevos circuitos y mapas turísticos integrados, como se verá en el próximo punto.

Los diferentes mecanismos de integración se orientaron, mayoritariamente, a captar flujos de visitantes internacionales de mercados distantes. Esto fue más notable entre las iniciativas supranacionales, multilaterales, comunales y empresariales. Fue menos frecuente el interés por atraer a visitantes nacionales de los países involucrados. Asimismo, en algunos de los proyectos subnacionales coexistió el interés por captar visitantes internacionales, con la intención de incrementar la movilidad intrarregional para las poblaciones locales, principalmente entre las ciudades más grandes de la zona. En ocasiones, también se delineó una tensión entre el interés por incrementar los flujos turísticos externos y el deseo de intensificar los lazos culturales internos.

Entre los mecanismos de integración turística de la Circumpuna subyacen dos elementos comunes. Por un lado, se encuentra la idea de que la complementariedad entre actores permite un mayor aprovechamiento de los recursos turísticos y generan una mejor competitividad. Se conciben las iniciativas de integración como un medio para la creación de oportunidades, para una mejor redistribución de los flujos de visitantes, o bien para un mayor conocimiento entre los actores que participan del turismo.

Por otro lado, subyace la idea del turismo como panacea del desarrollo, como actividad beneficiosa para mejorar las condiciones económicas. Se propone incrementar el turismo en la zona, en términos de cantidad de visitantes y de ingresos percibidos. Sólo en un caso se hacen referencias explícitas sobre posibles efectos negativos que traería aparejado el turismo, que se espera evitar

mediante una adecuada gestión, pero siempre buscando atraer un importante número de visitantes. Ello se vincula con la relevancia que adquirió el turismo en gran parte de las localidades de la Circumpuna, pasando a ser una de las principales actividades económicas en gran parte de ellas, como se examinó en el capítulo 5.

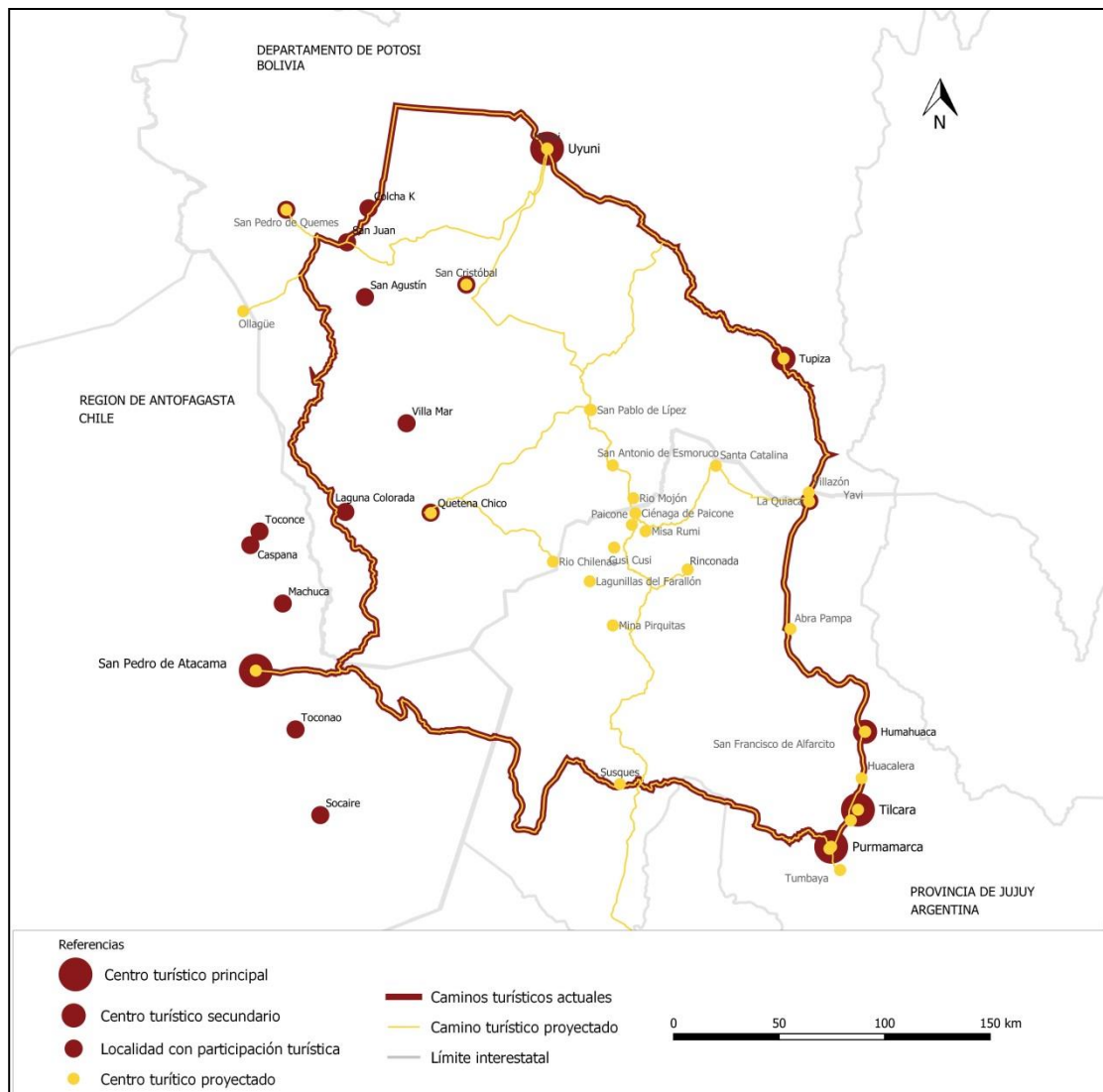
#### **6.3.4 Propuestas de intervención: corredores, productos y marcas turísticas**

Los mecanismos de articulación han elaborado diferentes propuestas de intervención, las cuales incluyen definiciones sobre los centros y caminos que son proyectados para el desarrollo del turismo. En 20 de los 23 proyectos se incluye la creación de circuitos, corredores o rutas binacionales o trinacionales, algunos sólo esbozados y otras con un mayor grado de avance en su diseño.

Entre los circuitos propuestos puede observarse que comprenden, mayoritariamente, a aquellas localidades que ya forman parte de los centros turísticos consolidados, como Uyuni, San Pedro de Atacama o Purmamarca. La mitad de ellos refuerza estas centralidades, desarrollando circuitos que se basan exclusivamente en estos centros. La otra mitad incluye, además, algunas localidades que no han tenido un desarrollo turístico relevante.

En la Figura 40 se muestra la comparación entre los centros y caminos turísticos actuales, y los centros y caminos que proponen reforzar o consolidar a través de nuevos productos o acciones promocionales. Esta situación contrasta con lo analizado previamente para los sujetos que participan de las redes paradiplomáticas de actores. Si bien las localidades con mayor desarrollo turístico no participan activamente en los mecanismos de articulación, gran parte de las iniciativas proyecta reforzar la centralidad turística de estos sitios.

Figura 40. Comparación entre caminos turísticos consolidados y nuevos corredores propuestos.



Fuente: Elaboración propia.

Entre las propuestas de intervención pueden identificarse tres estrategias generales para incidir en el desarrollo del turismo en la Circumpuna. Por un lado, se busca potenciar a los centros y caminos turísticos ya consolidados, combinándolos a través de una marca, ruta o producto específico que les otorgue unidad. Se propone realizar actividades de promoción conjuntas que incrementen el número de visitantes en estos sitios. Ello se da, principalmente, en los mecanismos liderados por los Estados nacionales, en algunas iniciativas subnacionales y entre aquellas empresariales.

Otra de las estrategias consiste en incorporar nuevos sujetos y localidades a los caminos turísticos ya consolidados, desarrollando nuevos emprendimientos, servicios o productos que permita atraer a los actuales visitantes de la zona y captar una parte de los recursos económicos que brinda la



actividad. Ello se observa más frecuentemente entre los proyectos locales, que comprenden tanto a comunidades indígenas y campesinas como a los Municipios.

En menor medida, se identifica otra estrategia que propone crear nuevos caminos turísticos, alternativos a los consolidados, para captar beneficios económicos hacia localidades donde la actividad turística no es importante. Esto se observó en proyectos diversos, tanto locales como subnacionales y nacionales. Estas iniciativas coinciden con algunos de los sectores satelitales o marginados de las prácticas turística actuales, como se expuso en el capítulo 5.

Además del diseño de corredores, algunas iniciativas buscaron crear una marca o producto turístico que reúna a estos diferentes lugares, a través de nombres como *Puna sudamericana*, *Región Turística Andina Binacional*, *Sudamérica Andina*, *Camino Andino* o *Macro Región Andina*, que serán caracterizados con mayor profundidad en el capítulo 7. Estas propuestas buscaron consolidar la idea de un destino turístico común, o lo que en las estrategias de comercialización viene denominándose como producto turístico multidestino, para posicionar principalmente entre los visitantes de mercados distantes.

De todos modos, los corredores y productos turísticos proyectados tienen un escaso nivel de concreción. En general, la mayoría de las propuestas se constituyeron como una expresión de voluntad y no se efectivizaron en diseños o propuestas concretas, o bien contaron con dificultades en las acciones de promoción y comercialización.

### **6.3.5 Implicancias y limitaciones en la integración turística circumpuneña**

Los mecanismos de articulación enfrentaron algunas dificultades para concretar sus propuestas. Uno de ellos se vincula con el escaso diálogo entre los diferentes niveles y sectores involucrados, a pesar de manifestar la necesidad de una mayor articulación interinstitucional o intersectorial en las propias iniciativas. Sólo algunas iniciativas han logrado convocar, ocasionalmente, a diferentes actores, como el Seminario Internacional de Turismo e Integración organizado por el gobierno regional de Antofagasta, la Comisión de Turismo de ZICOSUR, la Feria Internacional Andina de Turismo, el comité de Integración La Quiaca-Villazón o el proyecto Red de Integración Binacional NOA-SURBO. Si bien algunas de las instancias tuvieron acompañamiento o apoyo a múltiples niveles, por lo general no funcionan como mesas de trabajo conjuntas donde todos los actores articulan, debaten y participan en la toma de decisiones.

En las iniciativas también existe una escasa participación de comunidades indígenas y rurales, que sólo son convocadas por las ONG. Además, generalmente no están vinculadas con reivindicaciones

identitarias, como es el caso de la mancomunidad Aymaras Sin Fronteras (*cf.* González Miranda, Rouvière y Ovando Santana, 2008). Esto a pesar de existir algunas construcciones políticas de pueblos indígenas en la zona, como la Mancomunidad de Los Lípez en Potosí, o las ferias de pueblos atacameños que reúne a pobladores de los tres países, como se ha señalado anteriormente. Sólo una de las iniciativas propone un Corredor Turístico Étnico Ecológico Aymara Quechua, aunque este no está asociado a movimientos reivindicativo, sino que se aproxima más a una estrategia discursiva-comercial. Las referencias identitarias de los participantes de las iniciativas de integración, sean Estados locales o comunidades rurales, son principalmente nacionales.

Otra dificultad es la escasa sostenibilidad en el tiempo. Las iniciativas puntuales y acotadas, como planes, acuerdos y declaraciones, por lo general no se tradujeron en acciones concretas. Los proyectos de ONG tuvieron una duración acotada y, si bien realizaron intervenciones y lograron resultados concretos, generalmente las comunidades locales tuvieron dificultades para sostener los emprendimientos en el tiempo cuando las ONG se retiran (entrevistas a J.J., 2014; F.H., 2014). Por su parte, los mecanismos institucionales que proponen reuniones periódicas, sólo en algunos casos logran mantenerse en el tiempo. Generalmente, se enfrentan con dificultades en la coordinación y toma de decisiones, agravado por la falta de continuidad en las gestiones de gobierno (entrevistas a J.J., 2014; I.Z., 2016; S.V., 2014).

Todo ello se traduce, finalmente, en otro de los problemas que enfrentan las iniciativas de integración, que es la escasa materialización de las acciones propuestas. Sólo se avanza lentamente, tanto en obras de infraestructura y solución de conflictos en la circulación de pasajeros y vehículos turísticos, como en la definición de nuevos productos, propuestas patrimoniales o corredores turísticos, como se señaló en el punto anterior.

Estos problemas son comunes a los diferentes procesos de integración transfronteriza en Latinoamérica, como revela el programa de cooperación URB-AL de la Comisión Europea con América Latina (URB-AL, s/f). Este señala la existencia de numerosos problemas relativos al diseño de estructuras transfronterizas, su formalización, la armonización de reglamentos, estilos de trabajo y organización interna, la falta de competencias, capacidades y medios de las comunidades locales para sostener los procesos de integración, la escasez de mecanismos para la definición de una visión estratégica y la falta de instrumentos operativos para el ejercicio de la gobernanza territorial de frontera. Algunos autores reconocen, asimismo, que los tiempos de construcción de acuerdos vinculantes y de marcos institucionales de complementación y asociación son prolongados y que estos procesos tienen escasa certidumbre respecto a la aplicación de los acuerdos adoptados. Ello lo que explican a partir de las debilidades en las normas y reglas jurídicas, así como a la centralidad que

aún mantienen los Estados nacionales para las relaciones exteriores (Rojas Aravena, Altmann Borbón y Beirute Brealey, 2012).

De todos modos, la materialización la integración turística también puede pensarse en relación a la realización de los propios mecanismos de articulación, las mesas de diálogo, las reuniones y los comités que se reúnen esporádica o periódicamente, así como la realización de ferias y viajes de intercambio. Los propios protagonistas señalan la necesidad de reunirse para conocerse, como un primer paso para la concreción de alianzas o mecanismos de trabajo articulado (entrevista a G.V., 2016). Como indica Reitel (2013), estos procesos no son continuos, pero contribuyen en el largo plazo a crear un marco político de apertura y confianza, favorable a la integración. En este sentido, los encuentros de turismo son hechos relevantes en la construcción de los proyectos políticos de integración y en la definición de redes paradiplomáticas que promueven la transformación de las prácticas turísticas y de la triple frontera circumpuneña.

## **Notas finales: entre la integración, la reproducción y la transformación de la triple frontera circumpuneña**

En este capítulo se examinaron las iniciativas de integración turística que se desplegaron en la triple frontera circumpuneña a partir de la década de 1990 y, con mayor intensidad, en la de 2000. En ellas participaron numerosos actores, estatales y no estatales, a múltiples escalas, que buscaron incidir en el desarrollo del turismo, incluyendo la proyección de nuevos circuitos y productos combinados.

Ello se produjo en un contexto general de transformación de las relaciones exteriores entre los países del sur sudamericano, lo que implicó una intensificación de los procesos de integración regional y la conformación de nuevos bloques de países. En este marco el turismo fue un eje de trabajo en gran parte de los arreglos bilaterales y supranacionales. Asimismo, las iniciativas en la Circumpuna se produjeron en un período de intensificación de la valorización turística de los tres destinos, pero también de una mayor participación estatal y de las comunidades locales, rurales e indígenas en la regulación, control y apropiación de los recursos y prácticas turísticas.

En la Circumpuna, la escala transfronteriza han sido más relevante en el desarrollo de propuestas de integración turística, con una participación activa, tanto por parte de los Estados subnacionales y locales, como del sector privado y las comunidades rurales e indígenas. En este sentido, las iniciativas lideradas desde abajo fueron más relevantes y los organismos supranacionales han tenido escasa incidencia en la integración turística de esta triple frontera.

La integración turística produjo una cierta convergencia entre algunos grupos de actores de las redes paradiplomáticas y en las formas de pensar e incidir en la triple frontera circumpuneña. Por un lado, entre las iniciativas estatales subnacionales y las empresariales. Allí coinciden los actores y localidades que participan de las redes, con una vinculación más importante entre Jujuy y Antofagasta, al igual que ocurre en las relaciones de integración turística a escala nacional. Asimismo, se orientan hacia objetivos y propuestas similares, en relación a la creación de una oferta o producto comercializable y a las actividades de promoción, que permitan el crecimiento en la cantidad de visitantes.

Por otro lado, se observó una aproximación entre las iniciativas estatales locales y comunales que frecuentemente fueron articuladas a través de ONG. Estas redes son más prolíficas entre Jujuy y Potosí, donde participa un mismo conjunto de localidades. Sus intereses y discursos están orientados hacia el desarrollo local y los lazos históricos que los vinculan.

Por su parte, las relaciones entre Potosí y Antofagasta son más limitadas, en relación a las relaciones diplomáticas conflictivas que mantienen los respectivos países. Ellas son articuladas, mayoritariamente, a través de las iniciativas trinacionales.

Gran parte de los proyectos coincide en que la diversidad de recursos existentes ofrece amplias perspectivas para constituirse en un factor de intercambio comercial y cultural. Además, que el turismo puede ser una de herramienta eficaz para el acercamientos de los pueblos con la creación de nuevas oportunidades y desarrollo compartido (Santibáñez, 1999). Algunos autores observan en algunas de estas iniciativas, las premisas de una regulación y control local del turismo por parte de los pobladores de la Circumpuna, frente a una actividad que conciben como foránea (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). Otros evalúan a la integración como una reacción al desarrollo desigual de lugares periféricos, que les permite a los actores locales obtener beneficios económicos (Prokkola, 2011).

Sin embargo, diferentes autores también advierten que la integración turística puede ejercer una importante presión en los procesos de selectividad territorial, contribuyendo a una mayor competencia entre los destinos turísticos, en lugar de una complementariedad, o bien a una mayor concentración de los beneficios económicos sólo entre algunos actores (Toselli, 1995; Comparato y Rucci, 2015; Prokkola, 2011).

En este sentido, la integración turística en la triple frontera circumpuneña permite establecer tres observaciones generales.

Una primera observación remite a los proyectos políticos de integración y sus objetivos. Se constituyó un contrapunto entre el fomento de los vínculos internos, asociado al discurso del hermanamiento de los pueblos, el conocimiento recíproco y el intercambio cultural, por una parte, y

al incremento de los flujos de visitantes internacionales, la concentración de los beneficios económicos y la consolidación de nuevos productos turísticos, por otra. Esta tensión se vincula con las disputas más generales en el campo de la integración regional. Santos y Arroyo (1997) marcaban una diferencia para estos proyectos, entre la apertura irrestricta orientada por los mecanismos de mercado en el que se benefician los sectores regionales más concentrados, y los proyectos que se orientaban a pensar y actuar en función de un colectivo, articulando y uniendo diferentes sectores.

En relación a lo anterior, la segunda observación refiere a las estrategias y propuestas que estipulan estos mecanismos de integración. Gran parte de las iniciativas promovieron la reproducción de los lugares y caminos centrales o consolidados por las prácticas de movilidad turística, asunto revisado en el capítulo 5. Sólo algunas iniciativas buscaron incorporar nuevos sujetos o localidades a los caminos ya consolidados. En menor proporción aún, otras promovieron la definición de nuevos caminos turísticos. Esta disputa por la definición de centralidades revela una capacidad diferencial de los diferentes agentes por incidir en el desarrollo del turismo, en la que los proyectos alternativos encuentran importantes dificultades para concretar sus propuestas, mientras que la movilidad regida por los visitantes, y operadores turísticos aparecen como las principales fuerzas que modelan la triple frontera circumpuneña en la actualidad, como se examinó en el capítulo 5.

La tercera observación, sin embargo, remite a que todas las iniciativas de integración, las que refuerzan la centralidades o las que buscan transformarlas, han tenido un lento o escaso avance en la concreción de sus propuestas. Ya sea la planificación, comercialización o desarrollo de productos conjuntos, o la resolución de conflictos o limitaciones en las formas de movilidad, en general permanecen como expresiones de voluntad. Como se analizó en el capítulo 4, esto se vincula con la preeminencia del modelo estado-céntrico, que aún construye fuertemente los destinos turísticos en clave nacional. Asimismo, se relaciona con la mayor eficacia que aún conservan los Estados nacionales para incidir en las relaciones exteriores y en las definiciones específicas sobre las fronteras, especialmente a través de acuerdos bilaterales, o bien a través de la integración física supranacional, en favor del comercio transnacional. En cambio, los actores subnacionales, privados y locales, si bien son los más dinámicos e interesados en la integración, tienen una menor capacidad para incidir en la transformación de las fronteras.

Las iniciativas de integración en la Circumpuna se constituyeron como proyectos políticos delineados por diferentes grupos sociales, con la finalidad de transformar, reformar o reafirmar las prácticas turísticas vigentes. Vincularon a una amplia variedad de actores, conformando, principalmente, redes paradiplomáticas que buscaron incidir en el desarrollo del turismo y potenciar las relaciones de cooperación y complementariedad. Articularon ideas, planes y propuestas sobre el turismo y

sobre la triple frontera circumpuneña, a partir de una visión compartida del futuro. En este sentido, la transfronterización se constituyó como una categoría de acción política (Lefèvre, 2009)

De todos modos, la integración se consolidó como un campo tensionado por múltiples intereses, prioridades, alianzas, conflictos y negociaciones, que condensa y re-articula las relaciones entre los Estados nacionales, subnacionales y locales, las comunidades y empresas que buscan incidir en las prácticas turísticas transfronterizas. Estas observaciones permiten concluir que existieron múltiples proyectos de integración o diversas transfronterizaciones posibles.

Las espacialidades transfronterizas que se construyeron en la Circumpuna a partir de la integración son proyectadas, en dos sentidos. Por un lado, en relación al escaso nivel de materialización de las propuestas, que permanecen mayoritariamente como manifestaciones de voluntad. Pero también son proyectadas en el sentido de construir otras realidades posibles. Recuperando los aportes de Massey (1999), las espacialidades transfronterizas incluyen la posibilidad de existencia de la multiplicidad, de distintas trayectorias, de diferentes voces y de la pluralidad, que habilitan nuevas integraciones posibles.

La proyección de estas espacialidades transfronterizas se ha traducido en nuevos mapas de la integración turística, esto es, nuevos dispositivos visuales que también participan en la reconstrucción material y simbólica de la triple frontera circumpuneña, como se examinará en el próximo capítulo.

## Capítulo 7. Espacialidades transfronterizas imaginadas

---

El objetivo de este capítulo es analizar los imaginarios geográficos sobre la Circumpuna a partir de las representaciones que construyeron las prácticas turísticas, entre 1990 y 2018. Se buscará reconocer el modo en que la triple frontera circumpuneña ha sido pensada y representada en el marco de los procesos de valorización turística. Se hará énfasis en las representaciones que crearon las prácticas de transfronterización. Es por ello que se las vinculará con la movilidad (trabajada en el capítulo 5) y la integración (examinada en el capítulo 6).

Los imaginarios son pensados, en esta tesis, como una construcción social que comprende creencias, imágenes y valoraciones sobre los lugares, que se configuran en un momento dado (Hiernaux, 2002b). Cada sociedad o grupo construye su espacio material al tiempo que se lo representa y, así, fija un sentido a la espacialidad (Núñez, 2014). Interesan aquí los imaginarios sobre las fronteras y las relaciones transfronterizas.

En este apartado se buscará mostrar que las prácticas turísticas configuraron múltiples imaginarios que tensionaron en la construcción de sentidos geográficos sobre las fronteras. La producción académica viene dando cuenta de la existencia de estas tensiones. En este sentido, los imaginarios nacionales han sido frecuentemente postulados como monopólicos, definitivos y paradigmáticos, que normalizan y fijan sentidos (Núñez, 2014). Estos son acompañados o desafiados por otros. Por un lado, se articulan con los contra-imaginarios o contra-narrativas de los pobladores de fronteras, quienes elaboran interpretaciones colectivas de pertenencia y otredad, subvierten los marcos de significado ligados a los Estados nacionales y construyen sus propios regímenes normativos y representaciones (Prokkola, 2008a; Dorfman, 2012; Lois, 2013; Bürkner, 2015). Por otro lado, son desafiados con nuevos imaginarios globales configurados a través de procesos transnacionales, que construyen una nueva conciencia espacial, estructuran un espacio global y nuevos modos de organización. Se vinculan con discursos asentados en la porosidad de las fronteras, que se vuelven vulnerables, ligeras, permeables, abiertas, flexibles y desreguladas, asociadas a la fluidez e inmediatez con que el capital las traspasa (Núñez, Arenas et al, 2013; Ovando Santana y Ramos Rodríguez, 2016).

Los imaginarios son múltiples, ambiguos e inestables y todos ellos participan en la construcción de un lugar (Zusman, 2013). En este marco, no es factible considerar la existencia de un único imaginario hegemónico, que se impone, normaliza y fija sentidos. Los diferentes imaginarios coexisten, dialogan y tensionan entre sí. Ellos no son necesariamente contradictorios, sino que se

alimentan mutuamente (Núñez, Arenas et al., 2013). Si bien no son equivalentes, cada uno de ellos es válido para una comunidad particular y un momento histórico determinado (Dorfman, 2012). Estos imaginarios, pensados como tramas de sentido de esencia inmaterial, se materializan y orientan las acciones (Hiernaux y Lindón, 2012). Cada uno de ellos tendrá diferentes implicancias prácticas, a la vez que asumirá diferentes significados para grupos sociales en distintos contextos.

Los imaginarios serán examinados en este apartado a partir de las representaciones que crean las prácticas turísticas. Para ello, se analizará un conjunto de materiales desarrollados en el marco de los procesos de estudio, muchos de los cuales fueron presentados en los capítulos anteriores. Algunos de estos materiales formaron parte de las estrategias promocionales del turismo en la Circumpuna. Este tipo de materiales circula ampliamente entre quienes visitan estos lugares, pero también en otros ámbitos. No tienen únicamente una finalidad de ilustración, información u orientación, sino la intención de hablar sobre los lugares, sugerir modos de practicar el turismo o evocar emociones. A partir de su amplia circulación, naturalizan y sedimentan una conciencia geográfica, más allá del turismo (Lois et al., 2008).

Además de los materiales promocionales, otros dispositivos elaborados en este contexto, como proyectos y planes de desarrollo e integración turística, han contribuido a la conformación de ideas y representaciones sobre la Circumpuna. Todos estos dispositivos no constituyen fuentes objetivas de información ni materiales lúdicos, sino construcciones deliberadas en función de ciertos propósitos y que están provistos de perspectiva (Castro, 2007). Funcionan como una interpretación, un relato visual sobre lo real, que actúan como lentes que definen qué y cómo mirar (Rose, 2007; Castro, 2007). Estos dispositivos conectan ciertas ideas con un ámbito determinado y poner en circulación diferentes supuestos sobre el espacio (Lois et al., 2008). Ellos establecen diferenciaciones sociales, producen jerarquías y ordenamientos. Asimismo, se consolidan como formas de conocimiento considerado verdadero y adquieren autoridad al ser leídos y reproducidos (Hevilla, 2007). Se constituyen como potentes constructores de sentidos, pero tienen también implicancias prácticas y materiales, ya que se configuran como modelos que el paisaje debe imitar, reproducir o conservar (Troncoso, 2013).

Para examinar las representaciones turísticas sobre la Circumpuna. Se combinó el análisis de fuentes primarias y secundarias. Se examinaron materiales de promoción turística estatal y comercial, así como documentos, informes y estudios de los proyectos de integración, que se elaboraron o difundieron en las últimas tres décadas. Asimismo, estas fueron articuladas con las fuentes bibliográficas que reconstruyen las representaciones turísticas sobre diferentes lugares de la Circumpuna que se produjeron a lo largo del tiempo. En estos materiales se trabajó con tres registros: narraciones, imágenes y mapas.



Este capítulo se organiza en tres apartados. El primero expone las representaciones turísticas sobre la Circumpuna definidas a partir de dos registros: narraciones e imágenes. Allí se propone un diálogo con las representaciones que se configuraron sobre la Circumpuna en las primeras etapas de valorización turística en torno a la década de 1930, que buscaron revertir las imágenes negativas vigentes por ese entonces. En el segundo apartado se focaliza en las representaciones conformadas por los mapas turísticos. El tercer apartado expone los principales se articularán las múltiples representaciones antes examinadas para reconstruir los imaginarios geográficos que se construyeron sobre la Circumpuna.

## **7.1 Narraciones y fotografías de la Circumpuna**

La valorización turística de la Circumpuna entre 1990 y 2018 puso en juego múltiples representaciones de la triple frontera circumpuneña, a través de diferentes narraciones y fotografías que se difundieron como parte de prácticas comerciales y estatales. Para su identificación se revisó un conjunto de los materiales de promoción turística, publicaciones de la prensa gráfica y los documentos de las iniciativas de integración, con los que se trabajó en los capítulos anteriores. Se buscó su articulación con algunas de las representaciones identificadas por la producción académica.

En este apartado se comparará y se buscará identificar algunos cambios y continuidades entre las representaciones turísticas de este último período y aquellas efectuadas en la primera etapa de valorización turística en torno a la década de 1930. El análisis de estas representaciones se considera relevante ya que, como se revisó en el capítulo 4, las primeras experiencias turísticas en la Circumpuna –en el sector chileno y argentino- en torno a la década de 1930, se orientaron a revertir las imágenes negativas que se habían consolidado por ese entonces, en los sectores chileno y argentino, en el marco de los procesos de delimitación y fronterización de las primeras décadas del siglo XX. Estas primeras representaciones consolidaron ciertas formas de valorizar los lugares de la Circumpuna que perduraron, con mayor o menor intensidad, en el tiempo.

A continuación se presentarán dos representaciones vigentes en las prácticas turísticas del período reciente, pero constituidas en relación con las representaciones de las etapas anteriores: (1) naturaleza imponente y paisaje cultural milenario; (2) paisaje de integración. Se describirá cada una de ellas en un acápite separado.

### **7.1.1 Naturaleza imponente y paisaje cultural milenario**

Las representaciones turísticas recientes sobre los rasgos naturales y culturales se fueron constituyendo a lo largo del siglo XX, en relación con otras representaciones que operaron sobre la Circumpuna.

Como se examinó en el capítulo 3, la apropiación material y simbólica de diferentes sectores del Desierto y la Puna por parte de los Estados nacionales de Argentina y Chile entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, produjo una importante cantidad de relatos de viajeros. Los viajes de exploradores y científicos se orientaban a evaluar las posibilidades para el aprovechamiento de estos sitios por parte de los respectivos Estados, en el marco del proceso de modernización económica y político-institucional de estos países (Benedetti, 2005c; Castro, 2007).

Los diferentes relatos disponible entre las décadas de 1850 y 1930 consolidaron un conjunto de ideas negativas en torno al Desierto de Atacama, la Puna de Atacama o el Territorio de Los Andes (Benedetti, 2005c; Castro, 2007; Bruna y Larroucau, 2008; Sagredo, 2012). Los viajeros publicaron sus relatos en obras que se constituyeron como dispositivos centrales en la producción de conocimiento y representaciones sobre estos territorios, conformando un legado que pervive hasta la actualidad (Castro, 2007). Se trataba de imágenes definidas desde los centros económicos y políticos nacionales, y elaboradas por contraste con ellos.

Como también fue analizado en el capítulo 4, las primeras formas de valorización turística en los sectores chileno y argentino de la Circumpuna, implicaron numerosas estrategias estatales para revertir aquellas imágenes negativas y transformarlas en paisajes bellos. A partir de las décadas de 1920 y 1930, diferentes publicaciones turísticas de empresas estatales y no estatales, encargaron a personalidades o referentes de los principales centros políticos a nivel nacional o subnacional, la tarea de realizar viajes por estos sitios y elaborar nuevos relatos. Desde entonces, las prácticas turísticas produjeron una amplia variedad de representaciones que se difundieron en diferentes ámbitos, tanto de las sociedades de origen de los visitantes, como entre las sociedades de destino.

Para las representaciones de etapas históricas se considerarán las descripciones sobre los sectores chileno y argentino de la Circumpuna, por haberse iniciado allí, tempranamente, las primeras formas de valorización turística, a partir de la década de 1930. Las representaciones para el sector boliviano de la Circumpuna serán incorporadas en el análisis del último período, entre 1990 y 2018.

Para dar cuenta de estas representaciones, se las agrupará de este modo: (1) relatos de viajeros (1850-1930); (2) primeras representaciones turísticas (1930-1960); (3) promoción turística reciente (1990-2018).

### *7.1.1.1 Relatos de viajeros (1850-1930)*

Las descripciones sobre el Desierto y la Puna de Atacama que se consolidaron a partir de los relatos de viajeros entre finales del siglo XIX y alrededor de 1930 (Benedetti, 2005c; Castro, 2007; Bruna y Larroucau, 2008; Sagredo, 2012), coincidían en tres rasgos básicos:

1. La falta de vida: despoblado, pobreza de especies, falta de civilización, aislamiento y marginalidad, silencio, soledad, inhospitalidad y desolación.
2. La idea de una naturaleza condicionante: páramo, aridez, rudeza, hostilidad, extrañeza, monotonía, sequía, inmensidad, oscuridad, esterilidad, despojo y escasez.
3. Las emociones negativas que despertaban estos lugares: tristeza, espanto, desencanto, desaliento o desagrado.

Por ejemplo, hacia 1853, uno de los relatos sobre el Desierto y los alrededores del salar de Atacama describía: “una llanura de terreno aridísimo de ripio y escombros”; un salar como “una laguna o pantano seco cubierto de sal blanca”; “el desierto más completo y desolado enteramente desprovisto de vegetación”. Sobre los vestigios de la presencia humana en el pasado precolombino, se cuestionaba: “¿qué motivo podían haber tenido para levantar casas en un lugar tan triste y absolutamente desprovisto de recursos?” (Sagredo, 2012:75-76)

Sobre la Puna, en el año 1905 se describía el salar denominado Caurcharí y su entorno como: “meseta desolada”, “de colores claros y pálidos, desde el blanco lejano (...), hasta los tonos cenicientos”, “conjunto envuelto en una atmósfera diáfana, producía una sensación de tristeza y opresión inexplicables” (Castro, 2007:105).

De todos modos, en aquellas descripciones, la Quebrada de Humahuaca se presentaba, en contraste con la Puna, como un ámbito idílico, tal como lo expresaba un relato de 1916: “El contraste entre el desierto que habíamos dejado y el hermoso paisaje que nos rodeaba, nos daba la ilusión (...) de haber viajado del país de las sombras hasta la entrada al paraíso” (Benedetti, 2005c:322). Fue en este ámbito donde se anclaría la valorización turística, como se revisará a continuación.

### *7.1.1.2 Primeras representaciones turísticas (1930-1960)*

Las descripciones de una estética yerma permearon los imaginarios turísticos de principios del siglo XX, e impidieron la consideración de los lugares de la Circumpuna como atractivos desde el punto de vista paisajístico (Booth, 2008). Contrastaba con el modelo de belleza de tipo alpino que se valoraba por ese entonces, que se apoyaba en ese entonces en norte de la Patagonia (Núñez et al., 2012; Booth, 2008). En estas décadas se produjo un “ocultamiento” del desierto y el altiplano en las

publicaciones turísticas, por tratarse de lugares “pobres en paisajes”, que carecían de “reales puntos de interés” para los turistas (Booth, 2008; Bruno, 2010; González Pizarro, 2013).

Los esfuerzos por modificar esas representaciones se iniciaron gradualmente entre las décadas de 1920 y 1940, en el marco de la apropiación de los nortes de Argentina y Chile por parte de las nuevas prácticas turísticas modernas, a partir de la configuración estatal de un turismo nacional, como se revisó en el capítulo 4. Del lado chileno, se conformaron nuevas ideas sobre el desierto de Atacama, a partir de un cambio perceptual que significó visualizar nuevas relaciones entre la sociedad y la naturaleza, transformando al espacio natural en uno culturizado (González Pizarro, 2013a). Del lado argentino, los primeros esfuerzos se orientaron a reafirmar la belleza de la Quebrada de Humahuaca. La puna jujeña, en cambio, no fue valorizada en este período por la mirada turística y aún fue descripta como un sitio donde se “pierde atractivo”, como “un área yerma, inhóspita y fría” (Troncoso, 2012a:77).

Las nuevas descripciones fueron difundidas por las nuevas publicaciones turísticas estatales de la época, aunque también se articulaban en publicaciones científicas de geografía, las que tenían entre sus principales misiones “poner de relieve las bellezas naturales de la patria” (Bruno, 2010: 165). La producción académica da cuenta de la nueva imagen que construyeron las publicaciones turísticas entre las décadas de 1920 y 1960, principalmente sobre el Desierto y la Quebrada de Humahuaca, en base a términos y adjetivos diferentes (Bruno, 2010; Troncoso, 2012a; González Pizarro, 2013; Galeno, 2013). La nueva imagen puede resumirse en tres elementos centrales:

1. Un pasado cultural milenario que debía protegerse: eran puertas a la pre-modernidad, con arquitecturas, ruinas, huellas o vestigios arqueológicos de poblaciones indígenas de otros tiempos. La Quebrada de Humahuaca se constituyó como un símbolo de la historia independentista.
2. Una naturaleza imponente, misteriosa y activa. Imponente, ya que existían allí bellezas monumentales, sin igual, inalcanzables, diáfanas, inverosímiles, ligados a la grandeza y la majestuosidad. Misteriosa, asociada a la idea de una naturaleza ignota, extraña, desconocida, exótica y virgen, con tesoros o reliquias escondidas u ocultas, que invitaban a la búsqueda y descubrimiento. Activa, en la medida en que era creadora de una variedad formas talladas, juzgadas extrañas y caprichosas, de una diversidad cromática y de diferentes climas y paisajes.
3. Emociones positivas: encanto, admiración, emotividad, curiosidad, sensibilidad, así como la idea de lugares que cautivan y hechizan.

En el sector chileno, las publicaciones turísticas incluyeron numerosas referencias al norte en general, y al Desierto de Atacama, en particular. Una publicación turística de la empresa de Ferrocarriles del Estado lo describía en el año 1948: “El sol se ha perdido tras las cumbres... Rojo es

el desierto, rojo el ganado y los jinetes envueltos en áureo polvo; roja está Atacama la Alta, sus techos, sus tapiales y el agua que corre por sus acequias rumorosas” (González Pizarro 2013:229). En la misma publicación, se buscaba exaltar el interés histórico-arqueológico del desierto, que “se concentra en el notable ritmo arquitectónico de las primitivas iglesias españolas de Chiu-Chiu, San Pedro de Atacama y Toconao, en las ruinas de los pueblos atacameños de Lasana, San Pedro de Atacama, Aiquina y Turi, en los sorprendentes petroglifos del valle del río Salado” (González Pizarro 2013:229).

En el caso argentino se replican estas descripciones sobre el norte en general, y la Quebrada de Humahuaca, en particular. En la sección de turismo de una revista de los Ferrocarriles del Estado argentino, en el año 1930, se describía el Pukara de Tilcara como “mudo testigo de la grandeza de una raza singular” (Bruno, 2010:162). El número especial de turismo de una revista de cultura general señala en 1931, que esta zona era una “fiesta de la visión y del espíritu”, donde Tilcara era una “villa de cielos limpios y callecitas apretadas por la vegetación” (Bruno, 2010:164). Estos relatos estaban frecuentemente organizados en función del viaje en tren, describiendo las paradas en cada uno de sus poblados y los paisajes panorámicos que se observaban. También un artículo sobre el “elenco sintético de los principales paisajes argentinos”, publicado en una revista científica de geografía en el año 1940, daba cuenta del valle de Humahuaca como “las más diversas tonalidades se han dado cita en este rincón privilegiado de nuestra tierra: azul cobalto, montañas violáceas, grandes moles rosadas con vetas abigarradas, rocas parduscas, cactus verdinegros con flores blancas y rojas, suelo y casas de un ocre desteñido, ríos plomizos, playas amarillentas, crepúsculos pintados de oro y lila, rostros aceitunados, vestimentas multicolores” (Troncoso: 2012a:77).

Estas representaciones de una naturaleza colorida y bella, los tesoros de una historia cultural rica y las emociones gratificantes, contribuyeron a consolidar una imagen de estos sitios como paisajes bellos y lugares aptos para el turismo, centralmente en los sectores sociales donde circulaban estas publicaciones, en las principales ciudades de cada país.

#### *7.1.1.3 Promoción turística reciente (1990-2018)*

Gran parte de las representaciones turísticas antes descritas fueron recuperadas en el marco de los procesos recientes de valorización turística, aunque redefinidas en un nuevo contexto. En este período las representaciones que produjo el turismo dialogaron intensamente con diferentes imaginarios sociales, propios de las sociedades urbanas que valorizan los lugares turísticos. Como se revisó en el capítulo 4, en la Circumpuna, las formas de atraktividad de esta etapa se vincularon con el contraste con las áreas urbanizadas e industrializadas, con la idea del descubrimiento de lo otro y

con el regreso a la naturaleza y la búsqueda de la experiencias extremas. Esto dio lugar a nuevas representaciones turísticas sobre los diferentes lugares de Circumpuna, y habilitaron al valorización tanto de la puna jujeña, incorporándose también Uyuni a las prácticas y representaciones turísticas. Las representaciones antes señaladas experimentan algunas transformaciones:

1. El pasado cultural milenario se consolidó como imagen central de la Quebrada de Humahuaca, aunque se le sumó la idea de la pervivencia de elementos culturales en las poblaciones actuales, como una “cultura viva”. Todo ello se sintetizó en la figura de paisaje cultural.
2. Las ideas en torno a una naturaleza imponente se mantienen y actualizan. Se constituyeron como centrales en los destinos del Desierto de Atacama y el Salar de Uyuni, así como en la Puna jujeña.
3. Se sumaron nuevas emociones, enfatizando en las *experiencias*, ya no sólo en la contemplación, e incorporando la idea de aventura y acción.

Cada uno de estos puntos será revisará a continuación, considerando la forma particular en que se expresaron en cada destino turístico.

#### *Paisaje cultural milenario y cultura viva*

La idea de reservorio cultural del pasado se reactualizó en el caso de la Quebrada de Humahuaca, aunque en este período se incorporó su concepción, no como civilizaciones extintas, sino como manifestaciones culturales que aún se mantienen vigentes. Troncoso (2008a) señala que las representaciones actuales de la Quebrada comenzaron a delinearse en torno a la década de 1970, y combina paisajes, costumbres ancestrales, historia, tradición, arquitectura colonial, artesanías y población indígena. Asimismo, propone que este lugar es presentado formando parte del mundo andino, como una cultura que mantiene una relación más armoniosa con el medio, como una sociedad fuera del mundo occidental, idea apoyada en el exotismo que representa para la sociedad occidental e industrial.

La valorización de los rasgos culturales de la Quebrada de Humahuaca se fijó a través de las diversas instancias de patrimonialización, incrementado en 2003 tras la declaratoria de UNESCO como paisaje cultural. Desde entonces, este lugar se consolidó como emblema de un noroeste andino para la Argentina, con un rico pasado prehispánico y colonial, reservorio de tradiciones de una cultura ancestral, que de todos modos se mantiene viva y es digna de ser admirada y protegida (Troncoso, 2013).

La valorización de rasgos culturales se observa en el material promocional, estatal y comercial de la Quebrada de Humahuaca. Como se muestra en la Figura 41-A, la promoción estatal destaca la

gastronomía típica del lugar, la religiosidad de la población local expresada en sus iglesias, así como las festividades, como “invalorables testimonios de 10 mil años de historia”. Del mismo modo, la promoción comercial (Fig. 41-B) recupera las formas musicales y las vestimentas propias del lugar, todo ello conformando una síntesis con un paisaje colorido típico, como son los cerros de colores, en este caso, en el Hornocal. Las formas de atractividad cultural se concentran, principalmente, en sus “pueblos pintorescos”, calles, museos e iglesias (SECTUR, 2014).

Figura 41. Materiales de promoción turística, estatales y empresariales, de la Quebrada de Humahuaca.



A. Promoción estatal de la provincia de Jujuy. B. Promoción comercial de una agencia de viajes Fuente: SECTUR (2014); Runa Tour (s/f).

En el caso chileno, Molina (2018) da cuenta de un proceso diferente para el desierto de Atacama. El autor señala que las narraciones turísticas relativas a su valor cultural, histórico y arqueológico, así como la presencia ancestral del pueblo atacameño, se mantuvieron vigentes hasta la década de 1990 y comienzos de 2000, pero fueron luego desplazadas por el discurso basado en los atractivos de la naturaleza, como se verá a continuación. Si bien los materiales promocionales estatales dan cuenta de “la cultura Atacameña que perdura hasta hoy” (SERNATUR, 2016b), los productos turísticos más relevantes se apoyan en los sitios naturales. En el caso boliviano, Cruz (2009) señala que las narraciones turísticas ignoraron la cara indígena y campesina del salar de Uyuni y la región de Lípez, buscando transformar estos lugares en postales desprovistas de humanidad. Ello se vincula con las dificultades que han tenido las ofertas de turismo cultural y de productos que recuperan la visión indígena local, tanto en Uyuni como en San Pedro de Atacama, como fuera señalado en el capítulo 4.

### *Naturaleza imponente*

Los materiales turísticos promocionales contribuyeron a la consolidación de una representación basada en una naturaleza imponente, principalmente desarrollada en el Salar de Uyuni, en el Desierto de Atacama, así como en la Puna jujeña y en la Quebrada de Humahuaca.

El salar de Uyuni y la región de los Lípez han sido descriptos como lugares de encantos singulares merecedores de fotografías, con una blancura que todo lo invade, portador de una naturaleza

salvaje, gigantes volcánicos, espectros de piedra dormidos, heridas termales y lagunas como espejos mágicos de colores (Gil García, 2005). El desierto de Atacama es presentado como una colección de bellezas escénicas que prometen experiencias estéticas en el paisaje, asociadas al disfrute de la naturaleza (Molina, 2018). La Puna jujeña se muestra como un ámbito asociado a la inmensidad, el silencio y la tranquilidad, con características fuera de lo común, una extensión infinita y una topografía contrastante de relieves abruptos, de condiciones climáticas extremas (Troncoso, 2016). La Quebrada de Humahuaca también es caracterizada como un conjunto de paisajes imponentes, marcado por formas abruptas y contrastantes, destacando las particularidades de sus condiciones climáticas y geomorfológicas (Troncoso, 2012a).

En la Figura 42-A se observa la inmensidad del desierto de Atacama, que contrasta con la pequeñez de la figura humana que lo contempla. Allí se describen, por ejemplo, los Valles de la Luna y de la Muerte, como “un paraje de desolación, [en el cual] el viento ha esculpido montículos y hondonadas de sal”; “desde sus cornisas, se puede apreciar la Cordillera de los Andes y sus volcanes, su color rojizo arcilloso, que nos brindan un espectáculo de contrastes, admirando sus formaciones resultado de la erosión” (SERNATUR; 2016b).

En la Figura 42-B también se muestra la imponencia natural se expresa en el Salar de Uyuni, una planicie que aparece sin interrupciones, extendiéndose en el horizonte. Las narraciones señalan que el Salar cuenta con “lugares paradisíacos por sus extraordinarios paisajes que cautivan (...), es el reservorio más grande de sal y litio del planeta, un verdadero mar interior” (Viceministerio de Turismo, 2016). También, destacan su tamaño al señalar que se trata de un “espejo maravilloso que ahora se puede observar desde el espacio” (Gobierno Departamental de Potosí, 2016).

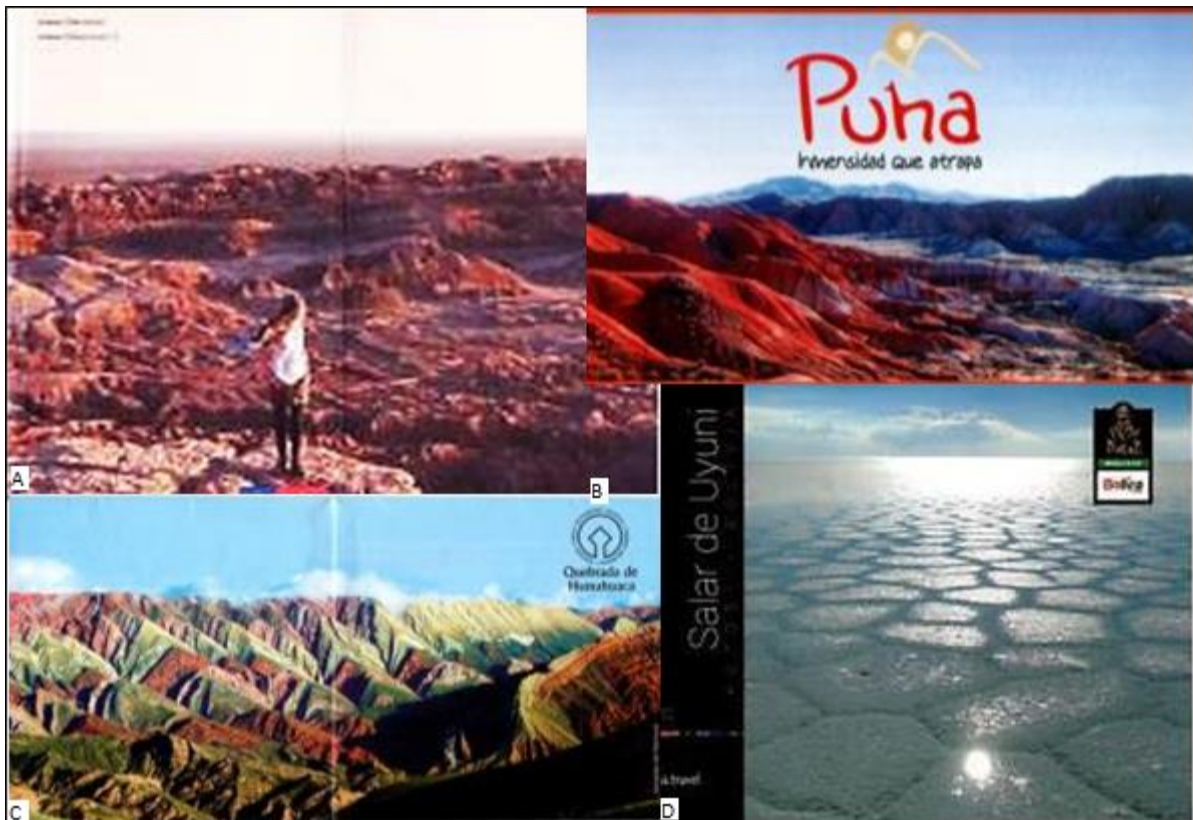
En la representación de la Quebrada de Humahuaca está siempre presente el paisaje imponente de los cerros, sus formas y colores. Se narra que “es un extenso valle montañoso de perfil asimétrico” (SECTUR, 2007). Una descripción similar se realiza para Tupiza, en el sur de Potosí, que se presenta como “un lugar ideal para el descanso, que se encuentra en el valle del río Tupiza, rodeado por un paisaje espectacular de rocas erosionadas, quebradas accidentadas y laderas” (Gobierno Departamental de Potosí, 2016).

En la Puna jujeña, su eslogan “la inmensidad que atrapa” es acompañado de un paisaje de montañas, destacando en las narraciones que “sus principales rasgos naturales son la gran altura sobre el nivel del mar (...) con cadenas montañosas, extensas planicies, altos cerros y volcanes, un clima frío y seco de altura, una vegetación poco desarrollada y una fauna típica andina” (SECTUR, 2014).



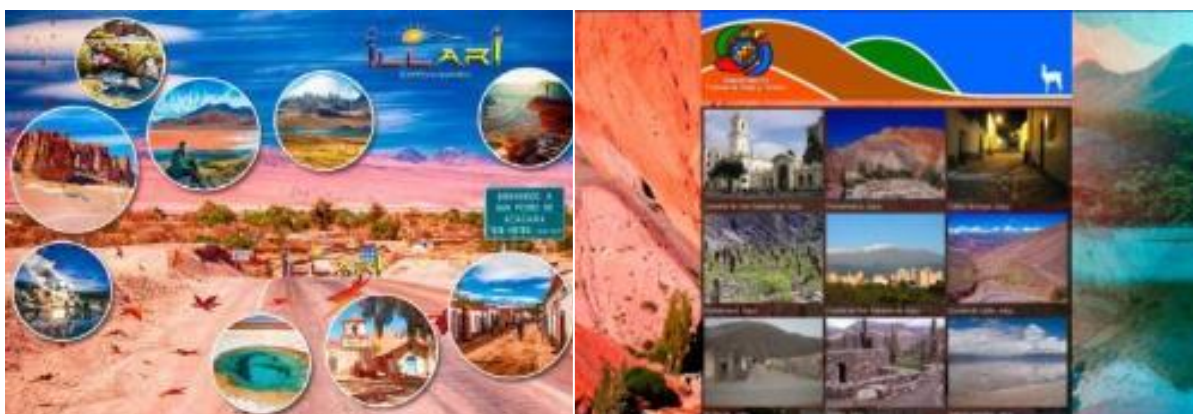
En la Figura 43, se muestra que la promoción comercial que realizan las agencias de viajes también apela a esta forma de representación de los lugares turísticos de la Circumpuna. En ellos, la naturaleza aparece como dominante y se seleccionan algunos rasgos individualizados que componen un mosaico de opciones para disfrutar.

Figura 42. Representación de la naturaleza imponente en el material de promoción estatal de los destinos turísticos de la Circumpuna.



A. El Desierto de Atacama. B. La Puna. C. Quebrada de Humahuaca. D. El Salar de Uyuni. Fuente: SERNATUR (2016b); Viceministerio de Turismo de Bolivia (2016); SECTUR (2014).

Figura 43. Material promocional de las agencias de viajes receptoras de la Circumpuna.



A. Uyuni. B. San Salvador de Jujuy. Fuente: Expediciones Illari (s/f); Tawantisuyu (s/f).

### *Experiencias y aventura extrema*

Las narraciones sobre los destinos turísticos circumpuneños aparecen acompañadas de diversas emociones. Troncoso (2016) señala, para la Puna, que las emociones de admiración y emoción siguen estando presentes, pero se suma la participación activa de los turistas, a través de la exploración, la expedición o los desafíos (Troncoso, 2016). En este sentido, los lugares turísticos aparecen como lugares de aventura a ser experimentado, no sólo contemplados.

En el caso de las narraciones sobre San Pedro de Atacama, se señala que “esta localidad reúne variadas alternativas (...) para los excursionistas que buscan la aventura. Las dificultades de acceso hacia algunas áreas son un verdadero desafío que motiva al reencuentro con la naturaleza y el pasado, siendo posible acceder a atractivos tan interesantes como (...) lagunas y quebradas, cimas andinas y volcanes” (SERNATUR, 2016b). Ello se muestra también a través de fotografías que revelan la multiplicidad de actividades que se pueden realizar, como aparece en la Figura 44-C.

El Salar de Uyuni es “un paisaje donde se experimenta la sensación que el cielo se une con la tierra” (Viceministerio de Turismo, 2016). Como se observa en la Figura 44-A, allí la aventura se concentra en los tours que se realizan en vehículos todo terreno donde “paisajes de otros mundos te esperan en este indescriptible viaje en jeep 4x4, a través de escenas de una tierra de fantasía” (Bolivia Travel Site, s/f). Las excursiones incluyen muy diversas actividades. La principal es experimentar el salar cuando “la sal crea un espejo gigante que refleja perfectamente el cielo y las nubes en la parte superior y puedes jugar con las ilusiones ópticas que causa la falta de horizonte. Sin nada a la vista por millas, tomar ‘fotos en perspectiva’ se ha convertido en un pasatiempo popular para turistas y fotógrafos” (Bolivia Travel Site, s/f). También, se realizan observaciones y fotografías nocturnas del cielo estrellado. Las experiencias *exóticas* se extienden con la posibilidad de alojarse en un hotel de sal, en el que toda la estructura edilicia, incluyendo el mobiliario, se realizó con bloques de sal. En Tupiza, en cambio, las actividades se apoyan principalmente en la realización de cabalgatas.

La promoción estatal de la provincia de Jujuy, incluye narraciones que vinculan aventura, emoción, contacto e intensidad, como se puede ver en la Figura 44-B. Allí señala que “el turismo alternativo es una de las opciones más desatacadas, que te asegura contacto pleno con la naturaleza y momentos únicos” (SECTUR, 2014). En la misma Figura se observan las fotografías que acompañan estas narraciones, en las que destacan actividades como *sandboard*, caminatas o el ascenso a cerros, entre ellos, el paseo de los Colorados, en Purmamarca. En la Puna, una de las principales experiencias se vincula con las fotografías en las salinas grandes, como ocurre en el Salar de Uyuni.

En todos los casos, en las fotografías que acompañan estas representaciones aparece la figura de los turistas en acción.

De todos modos, la idea de lo extremo no se asocia a situaciones de riesgo, sino en los rasgos climáticos, topográficos y geomorfológicos excepcionales de estos sitios, como se describió anteriormente. Aquí, la naturaleza se presenta ordenada, delimitada y acondicionada para la visita (Debarbieux, 2012), y la aventura racionalizada, controlada y sin riesgos, mediada por programas de excursiones estandarizados, como experiencias con “sabor a aventura” o como una forma de “post-aventura” (Varley, 2006).

Figura 44. Experiencias de aventura en el material promocional de la Circumpuna.



A. Salar de Uyuni. B. Provincia de Jujuy. C. San Pedro de Atacama. D. Camino de los Colorados, Purmamarca. E. Salinas Grandes en la Puna. Fuente: Viceministerio de Turismo de Bolivia (2016); Jallalla Tours (2016); Maxim Experience (2016); SECTUR (2007; 2014).

En suma, en las tres representaciones señaladas para el período 1990-2018, la anterior excepcionalidad negativa de la naturaleza se transformó en una nueva singularidad positiva para el turismo. Las representaciones turísticas introdujeron tres transformaciones centrales para los diferentes lugares de la Circumpuna: la idea de despoblado se convirtió en paisaje milenario de una cultura viva. La idea de páramo, estética yerma y árida se transformó en una naturaleza imponente.

Las emociones negativas se convirtieron en positivas y se asociaron a las experiencias y la aventura extrema. Cada una de ellas tuvo diferentes expresiones en los tres destinos turísticos.

### **7.1.2 La Circumpuna como paisaje de integración**

Entre las representaciones turísticas sobre la Circumpuna que se constituyeron en el período 1990-2018, se delineó también una idea de paisaje de integración. Esta se produjo en el marco de los procesos de integración regional, examinados en el capítulo 6, y los de movilidad turística transfronteriza, analizados en el capítulo 5. En ella se conjugan las representaciones anteriores asociadas a la naturaleza imponente y una cultura milenaria, pero en este caso concebidos como componentes o fundamentos de la integración.

Esta narrativa integradora se expresa en relación a tres elementos: (1) movilidad, rutas y pasos fronterizos, (2) mecanismo de integración turística, y (3) estrategias de promoción. Estos tres temas serán abordados en los próximos acápite.

#### *7.1.2.1 Movilidad, rutas y pasos fronterizos*

En el marco de la pavimentación de la ruta 52 en Jujuy, que permitió una conexión más rápida con el paso de Jama y con Antofagasta, se editó un número especial del diario de Jujuy El Tribuno (29/09/2005), titulado *Paso de Jama*. Allí se incluyeron varios artículos que referían al turismo en la región.

Una de las notas reconstruye la que señala como primera caravana turística entre Antofagasta y Jujuy en el año 1992. Por aquel entonces, señalaban que “fue un viaje magnífico, más corto, seguro y controlado, que sin duda muy pronto va a ser transitado por miles de vehículos de todo tipo” (p. 14). Mencionan que esa caravana estuvo conformada por una comitiva de acercamiento turístico, en la que participaron diferentes funcionarios, organizaciones y empresarios, además de otros pobladores de la zona.

En otro de los artículos, la ruta era presentada como “un camino que abre las fronteras” (p.33). Este camino fue allí meticulosamente descrito, como lo hacían las publicaciones turísticas que relataban los viajes en tren por la Quebrada, como se marcó anteriormente. Se señala que:

*“pasado el mediodía se presiente la proximidad de la frontera. Allá lejos una cadena de volcanes apagados duerme como para compensar furias pasadas. La laguna de Jama, casi congelada, está rodeada de flamencos y garzas. (...) Tras cruzar el paso internacional falta*



*sortear el último tramo (... orillando los 4.7700 m de altura...) hasta llegar a San Pedro de Atacama. El Paisaje es desértico pero muy hermoso, por momentos exhibe una extraña configuración lunar, con formaciones rocosas” (El Tribuno, 29/06/2005:33)*

El número fue acompañado de una descripción detallada de los diferentes lugares turísticos que era posible conocer a partir de la nueva ruta, como Purmamarca y Susques. Señalaban que la ruta “te conduce a lugares llenos de leyendas y paisajes de ensueño” (p.26). El artículo referido a Susques es titulado “un lugar colorido que te atrapa” (p.34) y se describe allí la existencia de aguas termales, fuentes geotérmicas y turismo de aventura. Estos artículos eran acompañados por fotografías de rutas pavimentadas y bellos paisajes (Figura 45).

Figura 45. Fotografías y narraciones sobre en torno a la ruta que conecta Jujuy con Antofagasta por el paso de Jama.



Fuente: El Tribuno (29/06/2005).

#### 7.1.2.2 Mecanismos de integración

El segundo grupo de materiales que se sistematizó y analizó, refiere a las iniciativas de integración turística, en el marco de los procesos generales de integración sudamericana, como fue revisado en el capítulo 6.

Una publicación del año 1999, elaborada por la embajada de Chile sobre la integración entre el Norte de este país y el Noroeste argentino, incluyó la sección “Turismo para acercar a los pueblos”. Allí, los autores señalaban al altiplano, cordillera o puna como un paisaje físico que une dos regiones, en lugar de separarlas. Además, apuntaban que la dureza del territorio era recompensada con creces para quienes se aventuraban en él, por la belleza del escenario, y que consistía en una reserva de la humanidad que ambos países debían conservar (Chong Díaz, 1999). Otros estudios de la misma

época indicaban que los vestigios de culturas pasadas, la cultura local viva y la idea de lo andino, vinculan a Jujuy con otros lugares, como Perú y Bolivia (CFI, 2001a).

Otra referencia puede encontrarse en el marco de la iniciativa de integración *Encuentro de Integración Binacional López-Cuenca del Río Grande de San Juan*, desarrollada por una ONG junto con algunas comunidades rurales de Jujuy y Potosí, en el año 2009. Allí se señala que la Puna compartida tiene valiosas bellezas naturales, un rico y valioso patrimonio cultural, antiguos lazos y un interés común por desarrollar la actividad turística, por trabajar hermanadamente como lo hacen los pobladores actuales y sus antepasados, que comparten “un solo vivir en toda esta región (...) un territorio dividido por un límite internacional” y que es “tiempo de reunir lo separado, de construir puentes” (Fundandes, 2009:1). Otra iniciativa se reúne bajo el lema *Turismo sin Fronteras*, buscando fortalecer los lazos de integración entre las comunas, reunir sus esfuerzos buscando nuevas actividades turísticas generadoras de fuentes de trabajo, que permitan llevar a la práctica los anhelos de integración que están expresados en acuerdos de hermanamiento y cooperación mutua (Poder Local, 2007).

De todas formas, la integración no sólo se vincula a la idea de hermandad. Se observan otros registros discursivos, principalmente entre las iniciativas de integración estatales subnacionales y empresariales, asociadas a la facilitación de la circulación, la conectividad, la agilización del movimiento, la eliminación de obstáculos para la fluidez, prevista para los visitantes nacionales de las principales ciudades, así como los internacionales (ZICOSUR, 2007; Comité de Integración NOA-NG, 2014). También está presente allí la idea de homologación o armonización de legislaciones, servicios, políticas, para una mejor coordinación de las actuaciones que garanticen aquella fluidez.

En el marco de la *Iniciativa de Integración Turística Andina*, que se llevó adelante en 2015, los participantes de Antofagasta señalaban que “no hay que visualizar a Jujuy como una competencia, sino como un aliado. El turista que viene está haciendo un circuito por la zona y tenemos que lograr un producto más grande y atractivo, para que el visitante (...) tenga una estadía más larga”. (Municipio San Pedro de Atacama, 2015).

Durante los encuentros de ZICOSUR, por su parte, los funcionarios destacaban que a través de la integración “queremos que vean que estamos todos hermanados en un solo fin: que es el crecer económicamente”, así como “la importancia para la real integración turística de nuestros territorios, la efectiva puesta en valor de una oferta turística integrada y la facilitación de las autoridades para el desarrollo de circuitos turísticos (...) construyendo con esto la verdadera oferta territorial de la ZICOSUR” (El libertario, 07/08/2008).

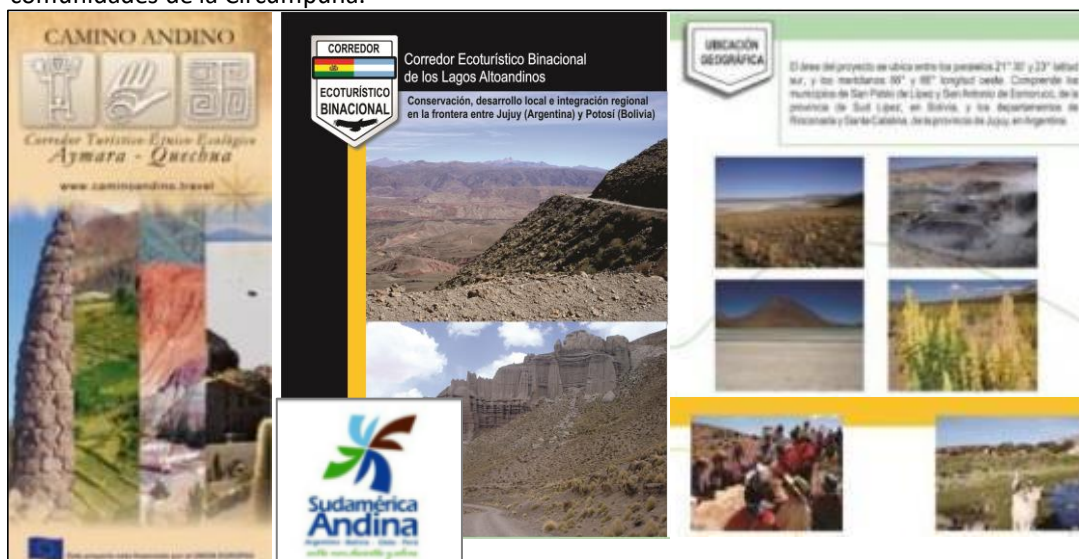
Los materiales visuales que acompañan a las diferentes publicaciones realizadas por las iniciativas de integración, presentan diversas estrategias para dar cuenta de esta unidad. Como se muestra en las Figuras 46 y 47, tienen una fuerte presencia las imágenes de una naturaleza imponente, sus múltiples formas y colores. Por el contrario, son más escasos los elementos que dan cuenta de prácticas culturales actuales. Las palabras, tonalidades y símbolos apelan a lo andino y a recursos arqueológicos ligados a las culturas del pasado. Asimismo, se incluyen múltiples referencias nacionales, a través de las banderas y las siluetas de los países.

Figura 46. Material promocional de iniciativas de integración turística del sector empresarial en la Circumpuna.



Fuente: Feria Internacional Andina de Turismo (s/f); Ventisca (13/06/2013).

Figura 47. . Material promocional elaborado en el marco de iniciativas de integración de ONG con comunidades de la Circumpuna.



Fuente: Fronteras turísticas (s/f); Fundandes (2009); Jujuy al día (28/05/2008).

### 7.1.2.3 Estrategias de promoción

Los materiales del tercer grupo, elaborados en el marco de las estrategias de promoción y comercialización turística, contribuyeron de igual manera a la idea de un paisaje de integración. El material turístico promocional elaborado a partir de la década de 1990 sobre la provincia de Jujuy, buscó destacar los vínculos de ésta con otros destinos y reforzar los lazos de la Quebrada de Humahuaca con otras áreas que tienen una fuerte presencia de pueblos prehispánicos, como Bolivia y Perú (Troncoso, 2013).

La creación de productos turísticos combinados es otra estrategia para reunir a los diferentes destinos en una misma oferta comercializable. Ellos son desarrollados por diferentes actores en diversos ámbitos. Por ejemplo, la Corporación de Fomento de la Producción de Antofagasta de Chile propuso la creación de la *Macrozona del Desierto de Atacama y Altiplano*, que incluye atractivos de Bolivia y Argentina, argumentando la falta de una oferta de ese tipo, que sí está presente en la Patagonia (CORFO, 2008). Las autoridades de turismo de la Argentina buscaron potenciar el producto integrado *Puna Sudamericana* junto con Bolivia y Chile, y también acordaron con éste último el desarrollo de la marca *Altiplano-Puna* (Télam, 2016; Ministerio de Turismo de la Rep. Argentina y Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de la Rep. de Chile, 2016).

Lo mismo aconteció en el marco de las iniciativas de integración de los estados locales, empresariales y de ONG. Entre Argentina y Bolivia, se propuso la creación de una *Región Turística Andina Binacional* y se diseñó el producto *Camino Andino*. En las iniciativas trinacionales, se trabajó sobre la elaboración de una *Macro Región Andina*, el producto *Sudamérica Andina* y el *Corredor Andino* (Comité de integración La Quiaca-Villazón, 2004; Cámara Argentina de Turismo, 2013; Camino Andino, s/f; Jujuy al Día, 28/05/2008; El Tribuno, 21/08/2015).

Algunas agencias de viajes han comercializado los destinos de la Circumpuna como productos integrados bajo un nombre común, buscando crear una idea de unidad. Se trata mayoritariamente de agencias extrarregionales, es decir, situadas en los países de origen de los visitantes, como España, Inglaterra, Estados Unidos, Francia y Brasil, como se muestra en el Cuadro 19. También lo hicieron algunas agencias de otros destinos turísticos frecuentados por ellos, como Buenos Aires, La Paz y Lima. En menor medida, algunas agencias de Salta, San Pedro de Atacama y Villazón han ofrecido este producto.

A partir del análisis de los productos que ofrecen estas agencias en sus portales de internet, es posible reconocer que los viajes que combinan los tres destinos turísticos son allí denominados como: *Triángulo de oro de los Desiertos Andinos*, *Andes Sin Fronteras*, *Experiencia Tres Desiertos*,



*Paraísos Andinos, Lo Mejor del Altiplano, Sudamérica Andina, Mundo Andino, Cruce Americano o, simplemente, Andino.*

Sin embargo, estas agencias también ofrecen el viaje a la Circumpuna como la sumatoria de tres destinos nacionales: *Tres rincones, Argentina, Bolivia y Chile; 3 en 1, Noroeste Argentino, Chile y Bolivia; Combinación de 3 países: Salta, Uyuni & Atacama; Tour ABC; Quebrada Humahuaca, Salar de Uyuni y Lagunas de Colores, San Pedro De Atacama; Salta-Uyuni-Atacama; Salta, Desierto de Atacama & Salar de Uyuni; o Argentina, Bolivia, Chile.*

Cuadro 19. Agencias de viajes que ofrecen viajes combinados entre los tres destinos turísticos circumpuneños.

| <b>Agencia</b>       | <b>Ubicación</b>         | <b>Portal web</b>   |
|----------------------|--------------------------|---|
| Terres D’Adventure   | Francia                  | <a href="http://www.terdav.com">http://www.terdav.com</a>                               |
| Nomade Adventure     | Francia                  | <a href="http://www.nomade-aventure.com">http://www.nomade-aventure.com</a>             |
| Rutas 10             | España                   | <a href="http://www.rutas10.com">http://www.rutas10.com</a>                             |
| Pisa Trekking        | Brasil                   | <a href="http://pisa.tur.br">http://pisa.tur.br</a>                                     |
| Tucan Travel         | Inglaterra               | <a href="http://www.tucantravel.com">http://www.tucantravel.com</a>                     |
| Vivencia Andina      | España                   | <a href="http://www.vivenciaandina.com">http://www.vivenciaandina.com</a>               |
| Ride Adventures      | Estados Unidos           | <a href="https://www.rideadv.com">https://www.rideadv.com</a>                           |
| Fram Travel          | España                   | <a href="http://www.framtravel.com">http://www.framtravel.com</a>                       |
| Terra Andina Bolivia | La Paz (Bolivia)         | <a href="http://www.bolivia-turismo.com">http://www.bolivia-turismo.com</a>             |
| Sudamérica Tour      | Lima (Perú)              | <a href="http://www.sudamericatour.com">http://www.sudamericatour.com</a>               |
| Argentina Excepción  | Buenos Aires (Argentina) | <a href="https://www.argentina-excepcion.com/">https://www.argentina-excepcion.com/</a> |
| Sayhueque            | Buenos Aires (Argentina) | <a href="http://sayhueque.com">http://sayhueque.com</a>                                 |
| Andes Traveller      | San Pedro de Atacama     | <a href="http://www.andestraveller.com.ar">http://www.andestraveller.com.ar</a>         |
| Imperio Inca Turismo | Villazón                 | <a href="http://www.imperinca.com">http://www.imperinca.com</a>                         |
| La Ciénaga           | Salta                    | <a href="http://www.lacienagaturismo.com.ar">http://www.lacienagaturismo.com.ar</a>     |
| Uma Travel           | Salta                    | <a href="http://www.umatravel.tur.ar">http://www.umatravel.tur.ar</a>                   |
| Caminos del Norte    | Salta                    | <a href="http://www.caminosdelnorteweb.com.ar">http://www.caminosdelnorteweb.com.ar</a> |

Fuente: Elaboración propia.

En estos últimos se observa una importante referencia a los países donde se sitúan los destinos turísticos. Esto puede ser pensado, siguiendo a Sohn (2014), como una reinterpretación de la idea de frontera como afirmación de una instancia de poder, de una identidad nacional y una legitimación territorial, utilizada aquí para reforzar el carácter internacional de una región en el marco de una estrategia de marketing territorial, que se despliega en el contexto de la competencia mundial para atraer empresas internacionales y trabajadores calificados, o en este caso, visitantes globalizados.

Asimismo, el último conjunto de nombres examinados, refieren a los lugares comprendidos en la tríada como destinos singularizados y diferenciados. Del lado boliviano, se apela al salar de Uyuni, las lagunas de colores o a la localidad de Uyuni. En el lado chileno, al desierto o al poblado de San Pedro de Atacama. En Argentina, hay una mayor cantidad de referencias a Salta, mientras que Jujuy no figura entre los nombres, y sí lo hace Quebrada de Humahuaca, en un solo caso. En este sentido, los productos turísticos combinados que se comercializan, principalmente en el extranjero, excluyen a Jujuy como referencia.

En definitiva, los tres elementos reseñados en torno a la representación de un paisaje de integración, dan cuenta de diferentes estrategias estatales, comerciales o comunales por vincular los lugares de la Circumpuna y crear lo que Prokkola (2008b) denomina una región imaginaria. Pero también revelan la dificultad por nombrar e identificar a la Circumpuna a partir de un elemento o denominador común, que a la vez represente a estos lugares y sea atractivo para los potenciales visitantes.

En este sentido, es posible relacionar las primeras representaciones sobre la naturaleza imponente y la cultura milenaria, con la segunda en torno al paisaje de integración. En esta última, si bien existe un importante apelativo a la andinidad, esta aparece tensionando entre los imaginarios naturales y los culturales, esto es, los Andes como naturaleza despoblada o lo andino como una cultura milenaria. En la actualidad, y particularmente a partir de la declaratoria de la Quebrada de Humahuaca por UNESCO, se asiste a un rescate y revalorización de lo andino por parte del turismo en Jujuy (Troncoso, 2011). Gran parte de las iniciativas de integración apelan a esta idea de andinidad como eje de la unidad, principalmente en las propuestas lideradas por actores locales, ya sea gobiernos municipales, operadores turísticos y ONG, junto con las comunidades de la zona. Lo andino también está presente en los productos creados por las agencias de viaje extra-regionales. En cambio, los Estados nacionales y subnacionales de Argentina y Chile, recurren a las denominaciones de puna o altiplano. Las agencias de viaje apelan, además, a palabras como desierto, laguna, oro o paraíso, buscando enfatizar la atraktividad turística de los lugares, pero obviando los rasgos culturales o indígenas.

Estas disputas de sentido son retomadas y reelaboradas por los mapas turísticos que se difundieron en los últimos años en la Circumpuna, como parte de las estrategias de promoción o comercialización de los destinos, como se examina en el próximo apartado.

## **7.2 Mapas turísticos de la Circumpuna**

La valorización turística reciente llevó a la proliferación de dispositivos visuales que incluyeron diferentes mapas. Estos no tienen necesariamente una finalidad de orientación y desplazamiento, sino que expresan ideas sobre los lugares y sugieren formas particulares de transitar, conocer y experimentar la triple frontera circumpuneña. La gran cantidad de mapas turísticos que circulan da cuenta de un objeto familiar en las sociedades occidentales y que forman parte de su cultura visual (Lois et al., 2008).

Pertenecen a un conjunto de imágenes turísticas que se producen en el marco de un régimen visual. Este régimen orienta las miradas, los modos y los sujetos autorizados o desautorizados a mirar, pero también las formas particulares de producción y circulación de imágenes, y las selecciones puestas en juego a la hora de su creación (Lois y Hollman, 2013; Rose, 2007). Esta visualidad se vincula con la mirada turística, que orienta las formas del consumo, sugiere qué hacer y cómo llevar adelante la experiencia turística (Troncoso, 2013). Los mapas parten de un conjunto de supuestos culturales y epistemológicos que se expresan a través de las estrategias de selección, composición, encuadre y representación gráfica (Quintero, 2000; Cosgrove, 2008), además de todo un conjunto de decisiones, omisiones e interpretaciones.

Los mapas turísticos conectan ciertas ideas con un ámbito geográfico determinado, ponen en circulación diferentes supuestos geográficos y explotan ciertos lugares comunes (Lois et al., 2008). De este modo, participan de la construcción de imaginarios geográficos sobre la triple frontera circumpuneña.

Se analizaron 30 mapas de la Circumpuna, que presentan un recorte local o subnacional. Fueron elaboradas o difundidas por lo Estados nacionales, subnacionales, y locales, por ONG que operan en la zona, y por agencias de viajes (de la Circumpuna y externas). Todos ellos formaron parte de materiales promocionales o de difusión, cuyos destinatarios principales son los turistas actuales o potenciales, pero que circulan por los portales de internet y los medios de comunicación, y se insertan así en diferentes ámbitos.

Los mapas serán examinados a partir de cuatro ejes: (1) elementos turísticos: atractivos y centros; (2) caminos turísticos; (3) límites interestatales y los pasos fronterizos; (4) superficies. Este análisis buscará establecer vínculos entre estos mapas y las observaciones presentadas en los capítulos 5 y 6, en torno a los centros y caminos consolidados a partir de la movilidad turística, así como las propuestas de intervención de los proyectos políticos de integración.

A continuación se presentarán seis series cartográficas, en función de los actores que elaboran y difunden los mapas (Estado, comunidades, agencias de viajes) y niveles o localización desde donde se los emite (local, subnacional, supranacional, extra-regional). Estas series fueron divididas en tres grupos, en función de las representaciones que contribuyen a crear:

- (1) Representaciones nacionales: serie de mapas estatales subnacionales y serie de mapas comerciales locales.
- (2) Representaciones transfronterizas transnacionales: serie de mapas supranacionales y serie de mapas comerciales extra-regionales.

(3) Representaciones transfronterizas transgresivas: serie de mapas comunales y serie de mapas estatales locales.

A continuación se detalla cada uno de ellos.

### 7.2.1 Representaciones nacionales

Este grupo comprende un conjunto de mapas que reproducen y destacan la espacialidad nacional. Incluye dos series: mapas estatales subnacionales y mapas comerciales locales (agencias de viaje receptoras de la Circumpuna). En el Cuadro 20 se presenta una síntesis comparativa y luego se examina cada una de las series.

Cuadro 20. Síntesis de las características centrales de las series cartográficas del Grupo 1.

|                                      | Estatales subnacionales                                      | Comerciales locales   |
|--------------------------------------|--|---|
| Superficie                           | Diferenciada y jerarquizada                                  | Diferenciada, homogénea o aislada del contexto. Siempre jerarquizada. |
| Límite interestatal                  | Clara diferenciación limítrofe                               | Clara diferenciación limítrofe, o bien excluido.                      |
| Pasos fronterizos                    | Siempre señalados y nombrados                                | Ocasionalmente nombrados  |
| Presencia de elementos turísticos    | Sólo en el país de referencia                                | Sólo en el país de referencia   |
| Selección de elementos turísticos    | Cantidad y diversidad.<br>Lugares turísticos y no turísticos | Cantidad y diversidad.<br>Sólo lugares turísticos.                    |
| Diferenciación de lugares turísticos | Equivalentes   | Jerarquizados   |
| Selección de caminos                 | Todos los caminos existentes                                 | Numerosos caminos turísticos consolidados o secundarios               |
| Representación de los caminos        | Se interrumpen en el límite internacional                    | Se interrumpen en el límite internacional                             |

Fuente: Elaboración propia.

#### 7.2.1.1 Mapas estatales subnacionales

La primera serie está conformada por mapas elaboradas por los organismos gubernamentales de turismo de nivel subnacional, por lo general distribuidos en los sitios web oficiales, en los centros de atención a visitantes y en los emprendimientos turísticos privados, pero también son ampliamente recuperadas y reproducidas por otros sitios web informales de promoción turística.

Estos mapas representan tanto a una entidad subnacional completa, Jujuy, Antofagasta o Potosí (Figura 48), como a una región particular, asociada a un lugar o destino turístico concreto, como la

Reserva de Fauna Avaroa, la Puna o la Comuna de San Pedro de Atacama (Figura 49). En ambos casos, la superficie de la región o entidad subnacional aparece claramente destacada y desprendida del resto de la imagen. En cambio, la de los países vecinos es presentada como una hoja en blanco, indicando sólo de qué país se trata. Las superficies incluyen información sobre el relieve, geoformas y cuerpos de agua, todos los cuales se interrumpen en el límite interestatal. Este último se encuentra dibujado y es claramente distinguible, representado con una línea negra continua o discontinua. Los pasos fronterizos aparecen nombrados en gran parte de los mapas. Las rutas también se interrumpen en el límite interestatal y raramente se indica si el camino continúa o, incluso, hacia donde conduce.

Al interior de cada entidad subnacional se muestra una gran cantidad de elementos, entre los que predominan ciudades, rutas y otras infraestructuras de transporte, a las que se agregan eventualmente áreas protegidas, sitios patrimoniales, atractivos y servicios básicos y turísticos. En general, toda la superficie aparece atravesada por estos elementos y son pocos los espacios que no contienen información. Todas las ciudades aparecen como equivalentes y no se distingue claramente cuáles son las ciudades que concentran una mayor cantidad de servicios turísticos o que funcionan como base para las visitas.

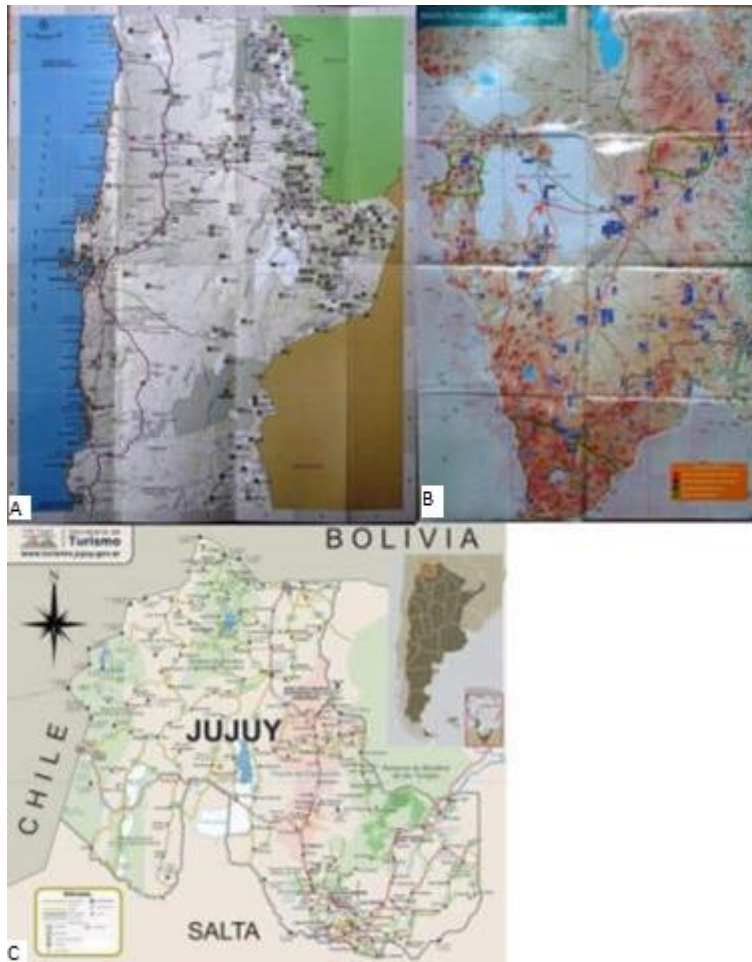
En este sentido, los mapas subnacionales replican algunas de las estrategias que utilizan frecuentemente los Estados nacionales, como ha sido analizado para el caso argentino (cfr. Lois et al., 2008): un esfuerzo por ampliar la oferta visual cubriendo toda la superficie; la conectividad de todos los puntos localizados por medio del sistema vial, dando cuenta que todos pueden ser visitados y son potenciales destinos; el equilibrio entre las distintas categorías de destinos, ya sean consolidados o emergentes, con el fin de instalar y promocionar nuevos lugares.

Asimismo, se incluyen numerosas referencias a geoformas, como montañas, volcanes, termas, salares y lagunas, además de fauna, y otras menos abundantes sobre sitios arqueológicos y construcciones arquitectónicas, que forman parte de los atractivos valorizados en la Circumpuna. También, se destaca la posibilidad de realizar diversas actividades de aventura y observación astronómica.

En suma, estos mapas consideran al turismo y los atractivos en clave nacional y excluyen o ignoran lo que ocurre al otro lado del límite. Se constituye una idea de territorio como isla o desprendido de su entorno (Benedetti, 2018b). El territorio subnacional aparece jerarquizado y funciona como un contenedor, un reservorio de recursos turísticos, donde se encuentra una variedad y multiplicidad de opciones, con un fuerte carácter natural. De este modo, se modifica la idea de despoblado que construyeron los Estados nacionales en las décadas anteriores, e incluso en algunos casos se invierte

la valoración, como se observa en la imagen A, donde el altiplano o puna aparece con una densidad de objetos muy superior a las zonas intermedias y costeras que concentran las mayores poblaciones y riquezas.

Figura 48. Mapas estatales de una entidad subnacional.



A. Antofagasta. B. Potosí. C. Jujuy. Fuente: Servicio Nacional de Turismo de Chile (2016); Gobierno Departamental de Potosí (s/f); Secretaría de Turismo de Jujuy (s/f).

Figura 49. Mapas estatales que comprenden una región turística particular.



A. Comuna de San Pedro de Atacama. B. Reserva Avaroa. C. Puna de Jujuy. Fuente: Servicio Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia (s/f); Servicio Nacional de Turismo de Chile (2016); Secretaría de Turismo de Jujuy (2014).

### 7.2.1.2 Mapas comerciales locales

La segunda serie abarca los mapas comerciales locales elaboradas por agencias de viajes receptoras, situadas en los destinos turísticos de la Circumpuna, o bien en las capitales de las entidades subnacionales involucradas. Son elaborados con el fin de promocionar y vender excursiones. Son numerosos y circulan ampliamente a través de los sitios web y folletos de las propias agencias. A su vez, son reproducidos por diferentes sitios web de información turística o blogs de viaje. Los mapas comerciales se diferencian de los estatales al presentar la información de una forma menos técnica y más artística, donde aparecen trazas libres, dibujos y fotografías. En ocasiones se incorpora la tercera dimensión, creando la ilusión de relieve.

Esta serie repite, de todas formas, algunos de los patrones señalados para los mapas estatales. En relación a la superficie del país o de la unidad subnacional, se mantiene la idea de separación y diferenciación respecto de aquellos limítrofes, aunque se observan tres estrategias diferenciadas:

(1) La superficie es destacada y separada del resto, con colores o imágenes distintas, y el límite interestatal está claramente marcado (Figura 50).

(2) Se muestra una superficie homogénea y continua, aunque mantienen claramente la diferenciación limítrofe (Figura 51). En ambos casos aparecen banderas nacionales y los nombres de los países vecinos.

(3) Presenta un mayor nivel de abstracción al reducir la información a una representación esquemática y simplificada, despegada del fondo de la imagen, que puede ser una superficie blanca o una fotografía, brindando una ilusión de transparencia (Figura 52). En estos últimos, los lugares se despegan del contexto fronterizo. La referencia a los países limítrofes es poco perceptible.

Si bien en algunos casos los límites están parcialmente dibujados, aparecen como una línea divisora o contenedora pero sin claras referencias a qué es lo que separa, o qué se busca diferenciar. La silueta de los países o entidades subnacionales son difíciles de identificar para la mirada no experta y se los señala sólo a través de la leyenda, cuando ella es incluida. Los países limítrofes no están identificados como tales y sólo se refiere a ellos a través de una pequeña referencia textual en los caminos que conducen hacia ellos. En estos últimos mapas, la diferenciación opera a través de la exclusión o ignorancia de los lugares adyacentes.

Al igual que los mapas estatales anteriores, en esta serie sólo se representan los lugares y atractivos turísticos pertenecientes a la entidad desde donde se la elabora. También mantiene la idea de contenedor o reservorio de recursos, mostrando una diversidad de opciones. En todos los casos, se incluyen numerosas referencias sobre geoformas como salares, lagunas, volcanes, géiseres, además

de múltiples fotografías que complementan el mapa o funcionan como base, mayoritariamente referidas a paisajes naturales, fauna local o turistas realizando actividades diversas. Es más escasa la información sobre sitios arqueológicos e históricos.

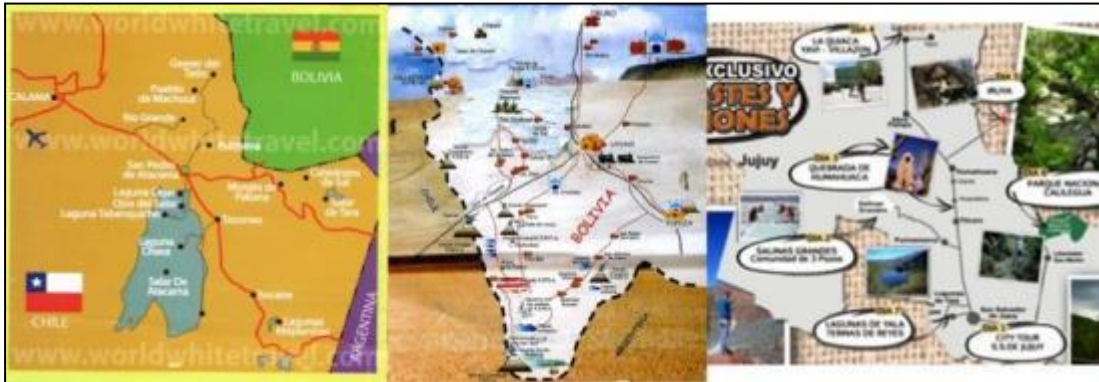
De todos modos, no presentan una saturación de información como los estatales, sino que seleccionan y destacan sólo algunos elementos: aquellos vinculados a los lugares y atractivos más visitados. Asimismo, los lugares no son presentados como equivalentes, sino que se establece una diferenciación de los centros turísticos más importantes. Estos son jerarquizados a través de variaciones en el color, el tamaño o la forma con que se los representa, así como la conectividad que muestran en relación a la infraestructura de transporte.

En estos mapas, los caminos se cortan en el límite interestatal y no se presenta ningún tipo de información sobre lo que puede encontrarse al otro lado, con excepción de algunas menciones a ciudades turística de gran relevancia. Por su parte, los pasos fronterizos son señalados sólo ocasionalmente.

En suma, la serie de mapas comerciales locales repite gran parte de las estrategias estatales subnacionales antes examinadas, en cuanto a la diferenciación y jerarquización de un solo sector de la Circumpuna, además de una fuerte presencia de rasgos naturales, una diversidad de opciones turísticas y escasas vinculaciones con los países limítrofes. Se diferencian en el estilo técnico de la primera y artístico de la segunda, además de la densidad y homogeneidad de elementos turísticos en los mapas estatales, y una cierta selección y jerarquización de lugares en las comerciales.



Figura 50. Mapas comerciales locales que repiten los patrones estatales.



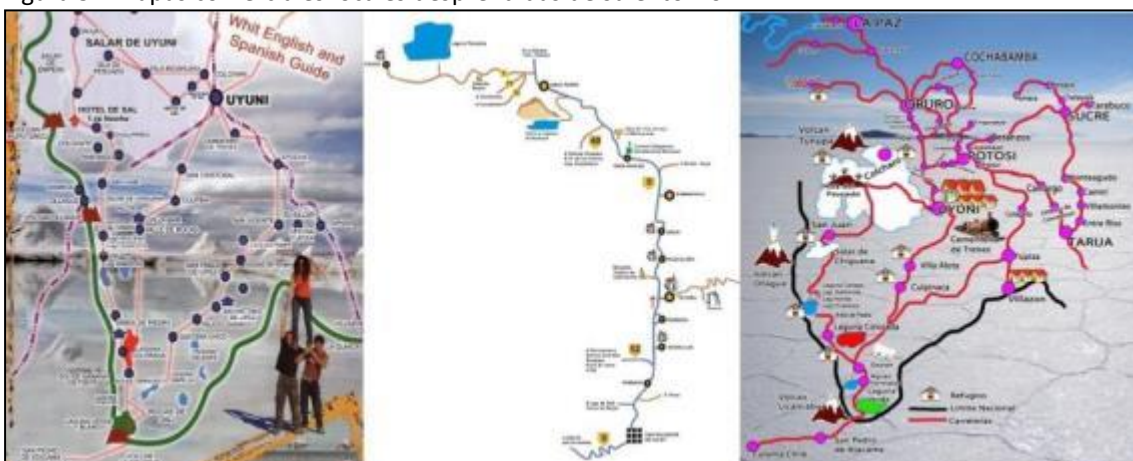
A. San Pedro de Atacama. B. Salar de Uyuni y Lagunas de Colores. C. Quebrada de Humahuaca. Fuente: World White Travel (s/f); Brisa Tours (s/f); Paisajes del Noroeste (s/f).

Figura 51. Mapas comerciales locales con superficies homogéneas y diferenciación limítrofe.



A. Salar de Uyuni y Lagunas de Colores. B. Salar de Uyuni, Reserva Avaroa y Lagunas de Colores. C. San Pedro de Atacama. Fuente: Turistur Los Salares (s/f); Jallalla Bolivia Tours (s/f); On Safari Atacama (s/f).

Figura 52. Mapas comerciales locales desprendidas de su entorno.



A. Salar de Uyuni y Lagunas de Colores. B. Quebrada de Humahuaca. C. Salar de Uyuni y Lagunas de Colores. Fuente: Betto Tours (s/f); Uquía Tours (s/f); Copajira Tours (s/f).

## 7.2.2 Representaciones transfronterizas transnacionales

Este grupo comprende a los mapas que buscan articular los diferentes sectores de la Circumpuna. Abarca dos series: mapas estatales supranacionales (elaboradas por los estados subnacionales o nacionales en el marco de proyectos de integración regional) y mapas comerciales extra-regionales (agencias de viajes que no pertenecen a la Circumpuna). En el Cuadro 21 se presenta una síntesis comparativa y luego se examina cada una de las series.

Cuadro 21. Síntesis de las características centrales de las series cartográficas del Grupo 2

|                                      | Estatales supranacionales   | Comerciales extra-regionales                          |
|--------------------------------------|---|---|
| Superficie                           | Ligeramente diferenciada  | Homogénea, sin jerarquizar                            |
| Límite interestatal                  | Clara diferenciación limítrofe  | Clara diferenciación limítrofe                        |
| Pasos fronterizos                    | Señalados y nombrados   | No señalados  |
| Presencia de elementos turísticos    | En todos los países que se quiere destacar                                | En todas los países representados                     |
| Selección de elementos turísticos    | Cantidad y diversidad.<br>Lugares turísticos y no turísticos              | Escasos elementos. Sólo lugares turísticos centrales. |
| Diferenciación de lugares turísticos | Algunos jerarquizados, otros equivalentes                                 | Equivalentes  |
| Selección de caminos                 | Jerarquizados en función de los lugares a destacar y del tipo de material | Jerarquización de caminos turísticos consolidados     |
| Representación de los caminos        | Continuidad entre países  | Continuidad entre países                              |

Fuente: Elaboración propia.

### 7.2.2.1 Mapas estatales supranacionales

Los mapas de esta serie se referencian con las diferentes iniciativas de integración supranacional revisadas en el capítulo 6, como la IIRSA-COSIPLAN o la ZICOSUR, en las cuales los Estados nacionales y subnacionales han trabajado para la elaboración de circuitos turísticos integrados.

Aquí se representan circuitos combinados entre los diferentes sectores de la Circumpuna o el entramado de rutas existentes, que habilitan la circulación por la región. Estos mapas no son abundantes, pero han comenzado a circular en algunos folletos turísticos de amplia difusión o bien en los portales de internet de los organismos oficiales de turismo.

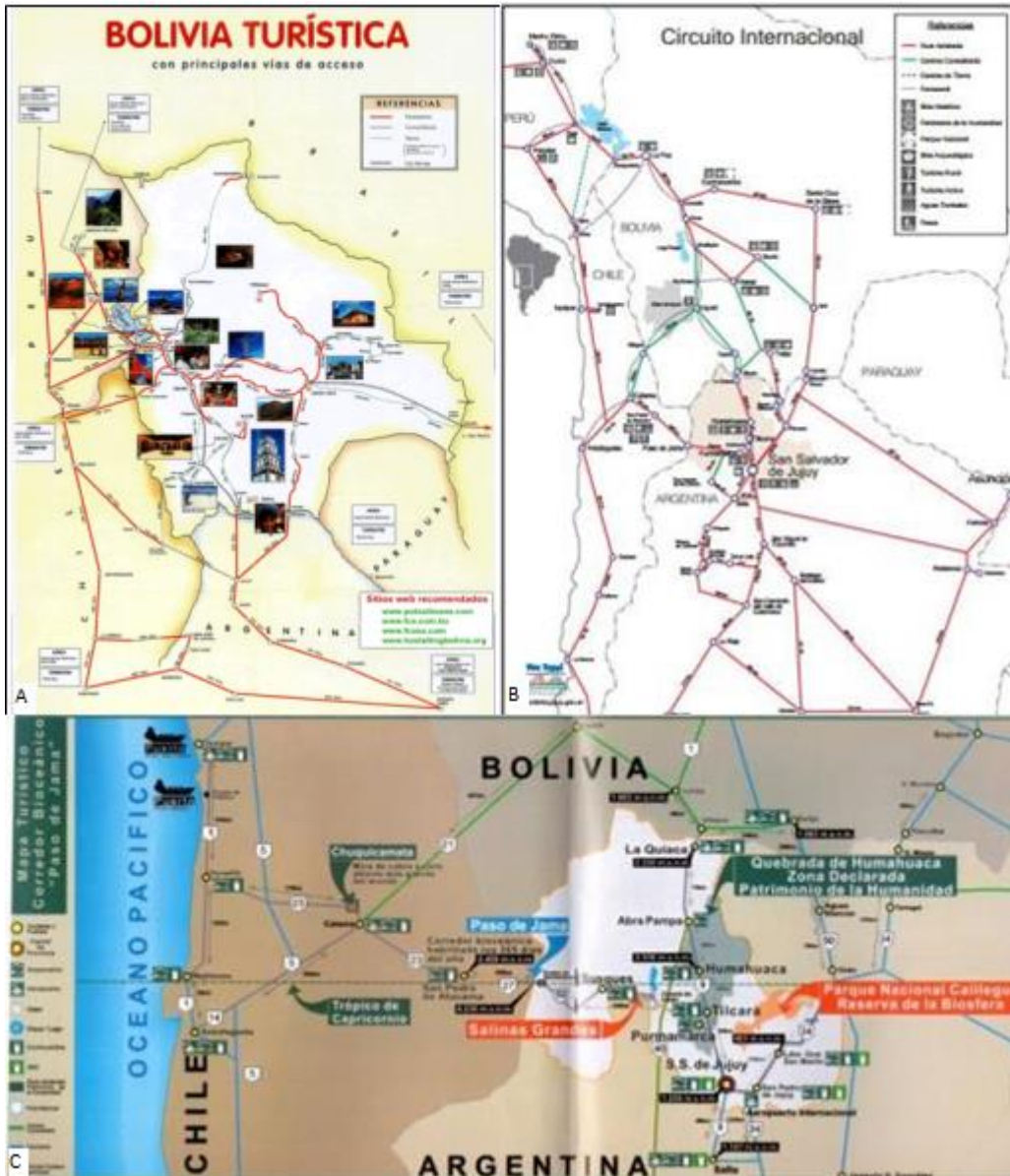
En los mapas supranacionales, la superficie de los países o de entidades subnacionales aparece ligeramente diferenciada a través de distintos tonos de color, jerarquizando la unidad desde donde se elabora el material (Figura 53). Los países están identificados, así como los límites interestatales están presentes en todos los casos.

Se representan diferentes elementos turísticos en todos los países que se busca destacar. Los mapas elaborados desde Jujuy destacan el vínculo con Antofagasta y con Potosí, todos ellos como lugares y atractivos turísticos (Figura 53-B,C). También, se muestra un entramado de rutas mucho más extenso, incorporando en un caso otros lugares y destinos turísticos de Sudamérica. El mapa elaborado por Bolivia, en cambio, enfatiza en su relación con Perú, mientras que Jujuy y Antofagasta no aparecen como lugares turísticos, sino sólo como vías de acceso hacia los sitios que se busca destacar (Figura 53-A).

Estos mapas presentan una menor densidad en los lugares o recursos turísticos respecto de las series anteriores. Opera aquí una mayor selectividad en los lugares que se incluyen, destacando los lugares con mayor desarrollo turístico, aunque incorporando en algún caso otros de menor o escaso desarrollo. En general, los lugares son representados como equivalentes, a excepción de algunos casos en los que aparecen destacados los sitios de la entidad desde donde se elabora el mapa. Las referencias las formas del relieve, elementos y paisajes naturales son más escasas que en los mapas estatales antes examinadas.

Por lo regular, estos mapas destacan las posibilidades de circulación terrestre al mostrar el entramado de las rutas más importantes de la zona, diferenciado el tipo de material, pavimentado o consolidado, así como el ferrocarril en Potosí. Se enfatiza en las conexiones internacionales, al mostrar los caminos como líneas continuas. Se representan sólo algunos pasos fronterizos, en función de los caminos que se quiere destacar. En los mapas, se incluyen dos de los caminos turísticos consolidados en la Circumpuna, entre Purmamarca y Uyuni, y entre la primera y San Pedro de Atacama. Sin embargo, el camino entre Uyuni y San Pedro de Atacama por Hito Cajón no es dibujado en ningún caso, a diferencia de lo que ocurre con los mapas comerciales que se examinarán a continuación. Tampoco se incluye la ruta 40 en Jujuy, a pesar de ser ampliamente promocionado como producto turístico. Estos dos caminos son transitados mayoritariamente con vehículos todo terreno y operados por agencias de viaje, por lo que es probable que los mapas estén destinados a visitantes que circulan con vehículos propios.

Figura 53. Mapas estatales supranacionales



A. Bolivia en el marco de IIRSA. B. Jujuy y los circuitos turísticos internacionales. C. Jujuy en el corredor Bioceánico Paso de Jama. Fuente: IIRSA (2009); SECTUR (2007; s/f).

### 7.2.2.2 Mapas comerciales extra-regionales

La segunda serie incluye a los mapas comerciales extra-regionales, elaboradas o difundidas por agencias de viajes situadas en los lugares de origen de los visitantes. Pertenecen principalmente a Estados Unidos, España, Francia, y en algunos casos, también a Buenos Aires. En ocasiones, son difundidas por agencias de otros destinos turísticos sudamericanos de relevancia internacional, como es el caso de Perú. Los sitios web de las agencias son los lugares por donde circulan estas imágenes, promocionadas con el fin de vender programas turísticos.

Los mapas de esta serie abarcan a los tres destinos turísticos de la Circumpuna, esto es, el Salar de Uyuni, el Desierto de Atacama y la Quebrada de Humahuaca (Figura 54). La superficie de los países puede ser diferenciada u homogénea, aunque no se destaca un área por sobre las restantes. El límite interestatal está presente en todos los casos y es fácilmente distinguible, al igual que el nombre de cada país.

En estos, la superficie incluye información sobre la topografía del relieve, mostrando una rugosidad que da cuenta de un área montañosa, que es compartida o continua en los tres sectores de la Circumpuna. Además se muestran numerosas referencias a geoformas como salares, lagunas, cerros y abras, dando cuenta de un paisaje natural dominante.

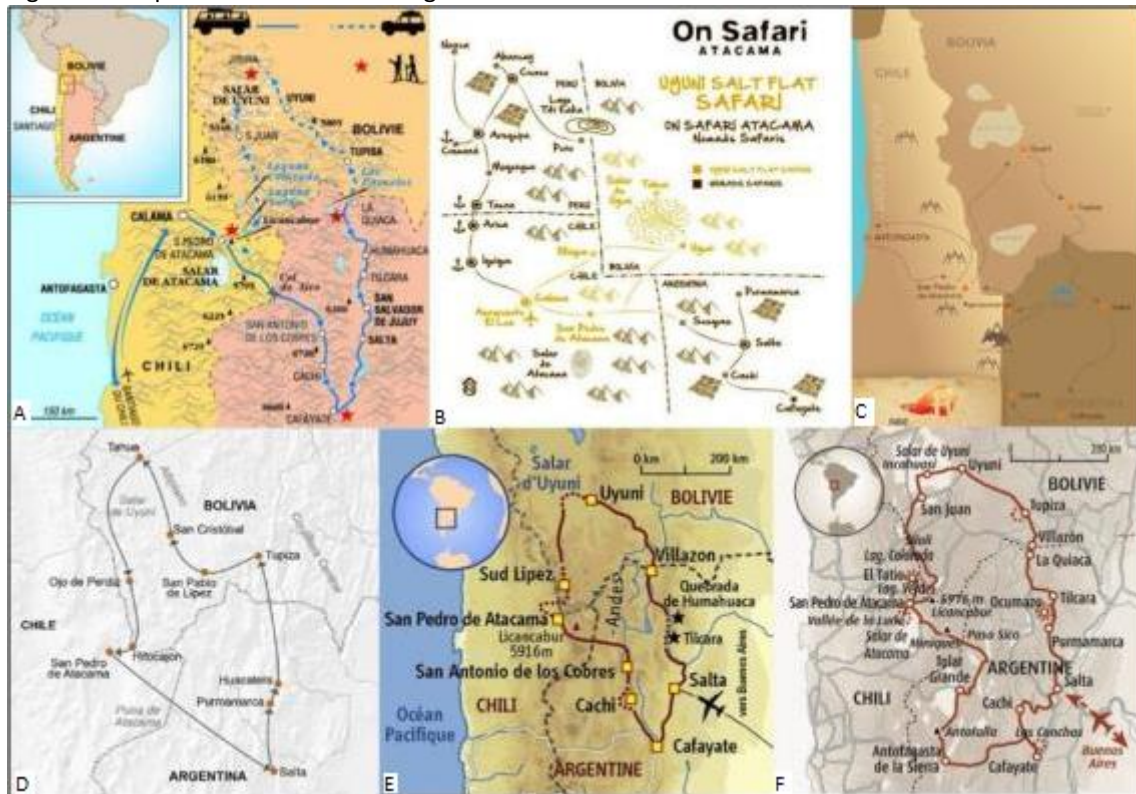
Los atractivos, ciudades y caminos son representados en los destinos turísticos de los tres países. Seleccionan sólo los lugares y caminos turísticos más destacados o con un desarrollo turístico importante o intermedio y, en general, estos son representados como equivalentes, sin presentar jerarquías entre sí. San Pedro de Atacama y Uyuni aparecen como centros relevantes en casi todos los casos, en cambio en el sector argentino, Salta se posiciona como lugar central y articulador de las moviidades transfronterizas. Las localidades jujeñas de la Quebrada de Humahuaca, y algunas de la puna, son incorporadas como puntos intermedios del itinerario. Purmamarca aparece en gran parte de los mapas, pero no en todos. En algunos casos se incluyen lugares secundarios o marginales para las prácticas turísticas, como Susques, Tahua o San Pablo de López.

Los mapas proponen una articulación entre los lugares turísticos, a través de un camino central, destacado, que los une. En ocasiones, cuentan con flechas que sugieren un sentido de circulación, así como la indicación de las puertas de entrada o finalización de los recorridos, mediante la figura del avión. Hay escasas referencias a los pasos fronterizos y, a su vez, las líneas que unen a los lugares turísticos se continúan por sobre los límites interestatales.

Se destacan allí los tres caminos turísticos transfronterizos consolidados en la Circumpuna. El camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni por Hito Cajón, y entre éste y la Quebrada de Humahuaca por La Quiaca-Villazón, siempre están presentes. En cambio, entre Argentina y Chile, en algunos casos se puede identificar el camino por el paso de Jama, en otros por Sico, y en otros no se especifica cuáles son las rutas y pasos fronterizos de circulación, a pesar de marcarse la traza del camino transfronterizo. Estos dos caminos aparecen como excluyentes, a diferencia de lo que ocurre entre Bolivia y Chile, donde en un caso se incluye también el camino por el paso Avaroa-Ollagüe, como se observa en la Figura 54-B.



Figura 54. Mapas comerciales extra-regionales con circuitos trinacionales.



Fuente: Explorator (s/f); On Safari Atacama (s/f); Ride Adventures (s/f); Terres D’Aventure (s/f); Tuareg Viatges (s/f); Nomade Aventure (s/f).

En suma, estas dos series cartográficas recrean las diferencias nacionales del primer grupo, pero enfatizan en las continuidades y vinculaciones que se producen entre los lugares a cada lado del límite interestatal. En contraste con las anteriores, se representan elementos turísticos en los diferentes sectores de la Circumpuna, y se muestra una mayor selectividad, tanto de lugares, caminos y atractivos a mostrar, enfatizando aquellos lugares con mayor desarrollo turístico. Estos aparecen como equivalentes entre los diferentes países, no operando jerarquías importantes entre ellos. La idea de paisaje natural dominante continúa presente, principalmente en los mapas comerciales.

### 7.2.3 Representaciones trasfronterizas transgresivas

Este grupo reúne las representaciones situadas o miradas locales, de los pobladores de la Circumpuna reunidos en comunidades y municipios, elaboradas en el marco de iniciativas de desarrollo o integración turística de diferentes ONG de la zona que trabajan en la triple frontera circumpuneña. Comprende dos series: mapas comunales (comunidades rurales, locales o indígenas) y mapas estatales locales (Municipios).

Estos mapas son incluidos en algunos dispositivos visuales que se elaboran en el marco de las iniciativas, cuya difusión es más limitada que los anteriores, aunque es posible encontrar algunos de ellos en ferias promocionales o en las oficinas de turismo de las localidades. En el Cuadro 22 se presenta una síntesis comparativa y luego se examina cada una de las series.

Cuadro 22. Síntesis de las características centrales de las series cartográficas del Grupo 3.

|                                      | Comunales  | Estatales locales   |
|--------------------------------------|--|---|
| Superficie                           | Homogénea, sin jerarquizar.                                  | Homogénea, sin jerarquizar.   |
| Límite interestatal                  | Diferenciación limítrofe identificable                       | No se reconoce el límite  |
| Pasos fronterizos                    | Ocasionalmente nombrados o simbolizados                      | Ocasionalmente nombrados o simbolizados                                 |
| Presencia de elementos turísticos    | En todos los países representados                            | En todos los países representados                                       |
| Selección de elementos turísticos    | Escasos elementos. Sólo lugares relevantes para el proyecto. | Escasos elementos. Sólo lugares relevantes para los poblados.           |
| Diferenciación de lugares turísticos | Jerarquizados en función de los lugares a destacar           | Jerarquizados en función de los lugares a destacar                      |
| Selección de caminos                 | Jerarquización de caminos relevantes para el proyecto        | Jerarquización de caminos relevantes para las localidades de referencia |
| Representación de los caminos        | Continuidad entre países                                     | Continuidad entre países  |

Fuente: Elaboración propia.

### 7.2.3.1 Mapas comunales

Esta serie comprende los mapas elaborados entre comunidades rurales o indígenas, junto con ONG, la mayoría de ellos en el marco de proyectos de integración, en los que participaron también algunos Estados locales. Fueron producidos por comunidades de la Puna en Jujuy y del sudoeste de Potosí.

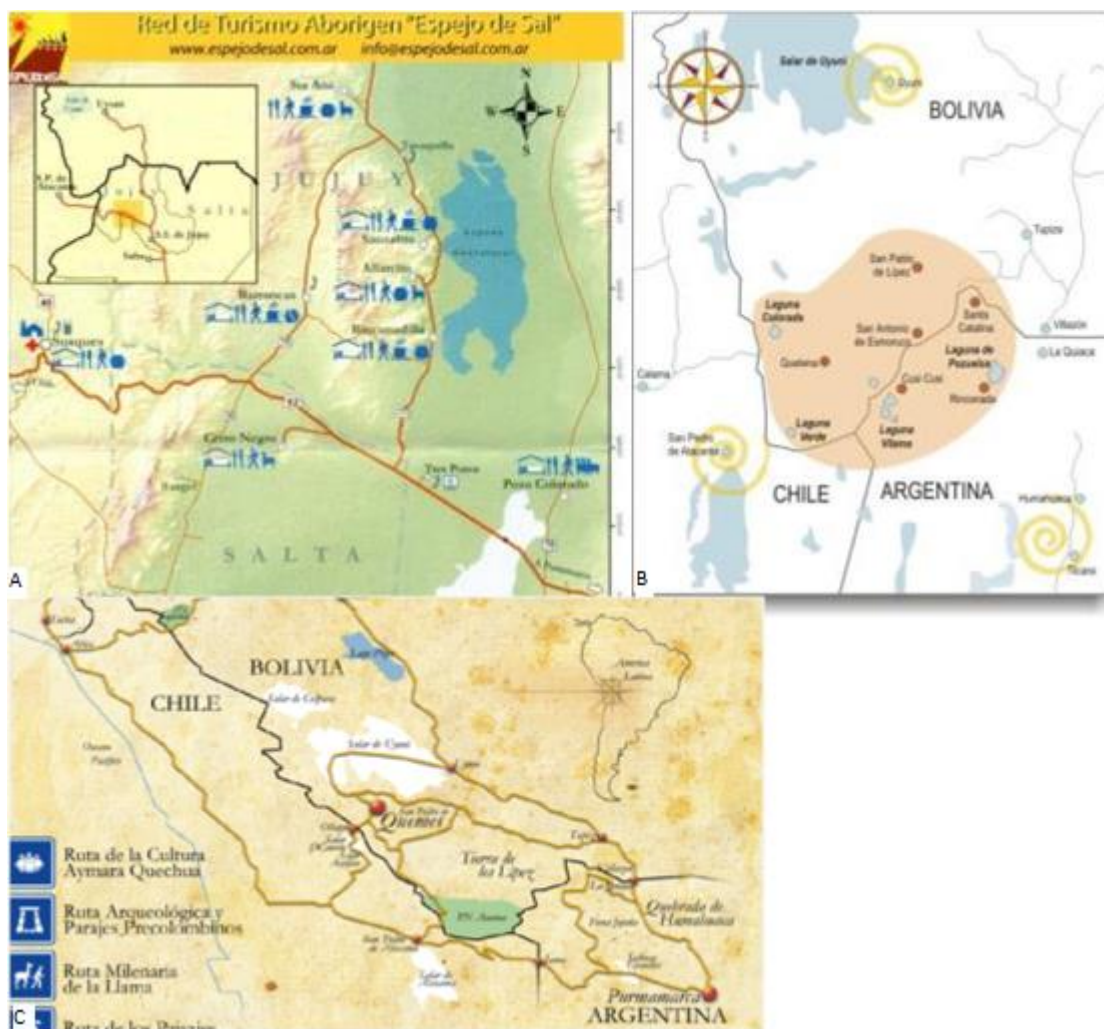
En estos mapas la superficie es representada como continua, sin marcar diferencias entre los países (Figura 55). En la mayoría de los mapas no aparece la silueta de las entidades subnacionales y no se destaca ningún área por sobre las restantes. De todas formas, el límite interestatal está presente en todos los casos, es fácilmente distinguible, y en algunos mapas se indica el nombre de cada país. En ciertos casos, se incluyen referencias a los pasos fronterizos, ya sea con un símbolo o el nombre.

Los mapas de esta serie muestran elementos turísticos en todos los sectores representados, que forman parte de las iniciativas. Algunos marcan una zona con múltiples sitios y otros indican una red de lugares y caminos. Las áreas y caminos destacados se continúan por sobre los límites interestatales. A su vez, los mapas incorporan sólo algunos atractivos, ciudades y caminos turísticos seleccionados. Estos aparecen diferenciados y jerarquizados según múltiples criterios, en función de

lo que cada proyecto busca resaltar. En todos los casos se incluyen sitios que no participan activamente de los circuitos turísticos consolidados. En algunos mapas también se incorporan caminos alternativos a los circuitos comerciales. Estos mapas seleccionan y destacan los caminos y lugares donde se quiere promover el desarrollo turístico, aunque en la actualidad no sean parte de los recorridos habituales.

Paralelamente, los mapas incluyen información sobre las formas del relieve y sobre diferentes elementos geofísico, principalmente salares y lagunas, aunque esta no es tan densa como en los casos anteriores. Asimismo, sólo un mapa incorpora referencias a sitios arqueológicos, artesanías y la posibilidad de realizar actividades de aventura (Figura 55-C).

Figura 55. Mapas comunales.



A. Red Espejo de Sal en la Puna. B. Fundandes. C. Camino Andino. Fuente: Fundandes (s/f); Fronteras turísticas (s/f). Red Espejo de Sal, (s/f).



### *7.2.3.2 Mapas estatales locales*

Los mapas estatales locales fueron elaborados por iniciativas de integración y desarrollo en los que participaron los Estados locales de diferentes localidades de la Circumpuna. Ellas raramente elaboran sus propios mapas turísticos y, por lo general, sólo presentan planos del casco urbano. Sin embargo, en el marco de estas iniciativas se han elaborado algunos mapas donde las localidades se muestran en relación a su entorno (Figura 56).

Los mapas de esta serie, al igual que la anterior, muestran una superficie plana y homogénea, sin reconocerse el contorno de ninguna entidad subnacional o nacional. Estas últimas sólo se muestran en un caso, en un pequeño mapa complementario. El límite interestatal no se encuentra dibujado, a excepción de un caso donde aparece una línea de puntos, aunque no se referencia claramente su significado. Sólo se identifica el nombre de un paso fronterizo, aunque está representado como una localidad más. La única referencia a los países limítrofes se da a través de algunas etiquetas sueltas, o bien junto al nombre de las ciudades. De todas formas, la distinción de los territorios nacionales es difícil para una mirada no experta.

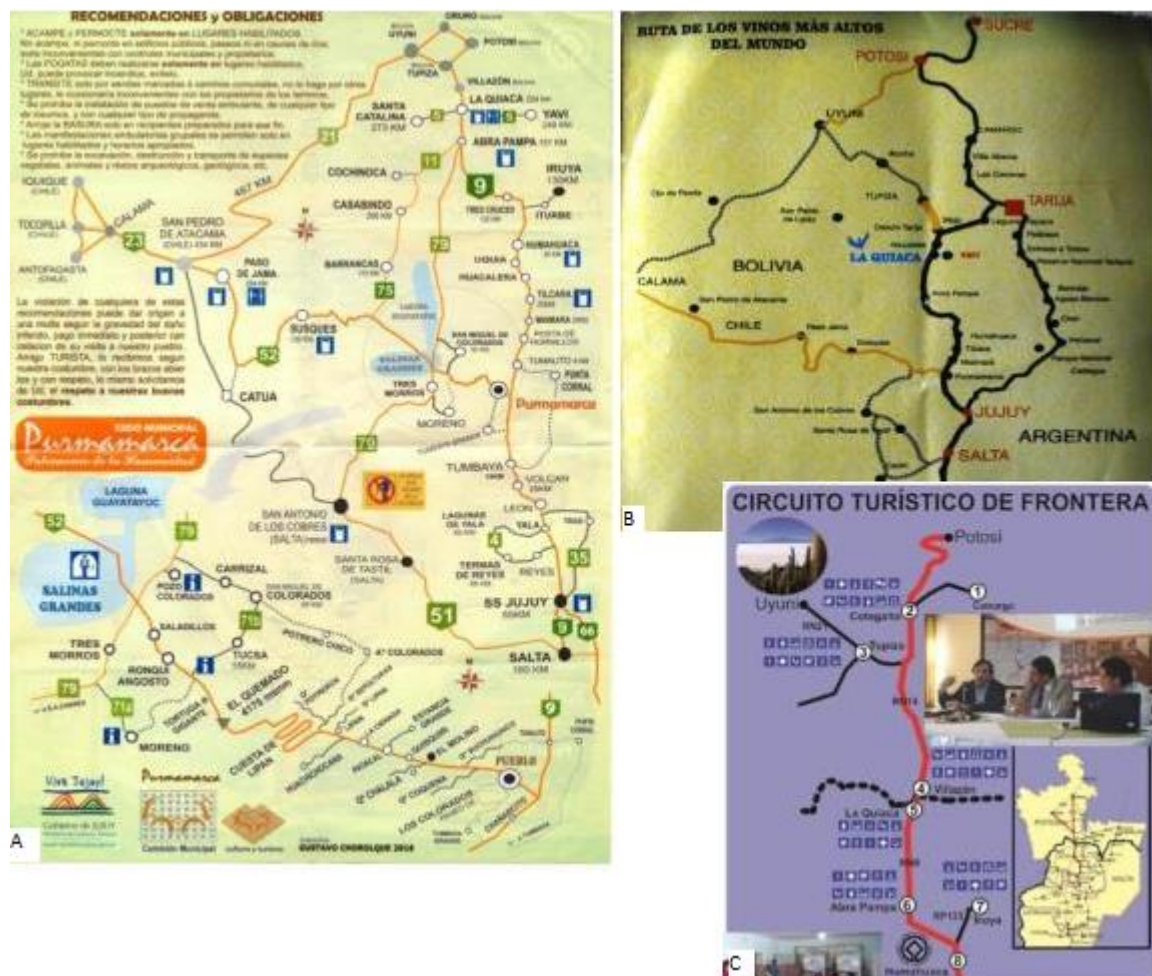
Estos mapas se configuran como esquemas con un cierto nivel de abstracción, ya que prácticamente no se incluyen referencias a límites interestatales, elementos del relieve o geoformas que permitan anclar este diseño en algún lugar reconocido. Si bien también ignoran el contexto fronterizo, no desconocen a los lugares limítrofes como en el caso anterior, sino que los incluyen en un mismo diagrama.

Los mapas incorporan información turística sobre los destinos en todos los países representados. Sólo se seleccionan algunos lugares y caminos, combinando centros consolidados con lugares secundarios para el turismo. Las ciudades presentan un orden jerárquico, generalmente destacando a través de logos, tamaño o círculos las localidades desde donde se emite el mapa. También, se resaltan algunas otras localidades en función del objetivo de la iniciativa que le da origen, sin estar directamente vinculado con un mayor desarrollo turístico, niveles de población o tamaño de la mancha urbana.

Los lugares de interés se muestran articulados a través de una serie de caminos continuos, en los cuales generalmente no se identifica donde cambia la jurisdicción nacional, a excepción del mapa C. Se observa una selección de caminos que se busca jerarquizar, donde se combinan aquellos consolidados por el turismo actual, con otros alternativos. A su vez, están diferenciados con distintos colores y trazas, en algunos casos en función al tipo de calzada y, en otros, al camino turístico que se quiere promocionar.

Las referencias a elementos o atractivos naturales son escasas, así como la presencia de sitios arqueológicos, manifestaciones culturales y actividades de aventura, que sólo están presentes en un mapa. Esta serie, si bien rompe con las representaciones tradicionales de las fronteras como una línea continua contenedora de un Estado, aún reproduce la idea de un espacio como superficie plana, continua y bidimensional.

Figura 56. Mapas estatales locales.



A. Difundido en Purmamarca, incluye la Quebrada de Humahuaca, la Puna y algunos sitios de Bolivia y Chile. B. Difundido en La Quiaca, incluye diferentes localidades de Jujuy, Chile y Bolivia. C. Elaborado por la Red de Integración de Frontera entre Jujuy y Potosí. Fuente: Municipio de La Quiaca (s/f); Nueva Gestión (2013); Comisión Municipal de Purmamarca (2016).

En suma, estas dos series cartográficas enfatizan en las vinculaciones entre los diferentes sectores de la Circumpuna, al igual que las representaciones transfronterizas, pero reducen al mínimo las diferencias nacionales. En ellas operan selecciones y jerarquías en función de los lugares y caminos donde se promueve la integración, combinando lugares y caminos consolidados, con otros de menor o escaso desarrollo turístico. No aparece aquí la idea de variedad de recursos disponibles, ni es tan clara la referencia a una naturaleza dominante.

### **7.3 Imaginarios geográficos y espacialidades en redefinición**

Las narraciones, fotografías y mapas examinados en los apartados anteriores recuperaron, enfatizaron o transformaron diferentes representaciones de la Circumpuna en el marco de las prácticas turísticas. A partir del diálogo entre ellas, aquí se buscará recomponer algunos imaginarios geográficos. Estos remiten al modo en que cada sociedad o grupo construye su espacio material al tiempo que se lo representa, fijando un sentido a la espacialidad. De todos modos, estos son ambiguos, inestables y cambiantes. No se reconoce la existencia de un único imaginario hegemónico, que se impone, normaliza y fija sentidos. Los diferentes imaginarios coexisten, dialogan y tensionan, se alimentan mutuamente, aunque de todos modos, no son equivalentes. Cada uno de ellos tendrá diferentes implicancias materiales y prácticas, y asumirá diferentes significados para diversos grupos sociales, en distintos contextos espacio-temporales.

Tomando como punto de partida las representaciones cartográficas antes descritas, así como los debates teóricos señalados en la primera parte, es posible reconstruir tres imaginarios principales en relación a la triple frontera circumpuneña, que fueron aquí denominados: nacional, transfronterizo-transnacional, transfronterizo-transgresivo.

#### **7.3.1 Imaginario nacional**

En primer lugar se puede reconocer al imaginario nacional. Define un espacio diferenciado y jerarquizado respecto de los lugares y países colindantes, construyendo una clara demarcación entre un interior y un exterior. No se considera lo que ocurre al otro lado del límite y las posibles relaciones con los lugares vecinos. Las espacialidades se configuran en clave nacional y reafirman la idea de frontera como separación, barrera o discontinuidad. Se trata de una representación estática y coherente de los estados nacionales que, por medio de símbolos y narrativas, delinea un espacio distintivo y delimitado, asociado a los procesos de construcción de fronteras y de órdenes territoriales, clasificando lo que está dentro y lo que está fuera (Van Houtum, 2012).

En este imaginario nacional, la naturaleza domina el paisaje y recrea la idea de una frontera natural y naturalmente divisoria. La naturaleza es apropiada y convertida en símbolo de cada entidad subnacional pero, principalmente, de cada país. Se refuerza la nacionalización de la naturaleza (Debarbieux, 2012), es decir la conversión de una base natural en emblema o símbolo de la nación, como se examinó en el capítulo 4. De todos modos, también los elementos culturales componen esta identidad turística subnacional y nacional.

Para estas representaciones turísticas, la frontera funciona como un contenedor o un reservorio de recursos con múltiples atractivos y lugares, repleto de oportunidades. Consolidan un mapa turístico subnacional y nacional, para el disfrute de los turistas nacionales y globales.

Los imaginarios nacionales han sido frecuentemente concebidos como impuestos desde arriba, a partir de los procesos de consolidación de los Estados nacionales, digitados desde los centros de poder. En este caso, son los procesos de valorización turística, asociados a las prácticas comerciales, promocionales y de planificación estatal, quienes producen y reproducen los imaginarios nacionales, tanto a través de los mapas como de imágenes y narrativas.

Se ha señalado que los discursos e imaginarios construidos desde los centros de poder se vinculan a representaciones sobre los espacios *de los otros* (Zusman, 2013), es decir una mirada sobre lugares y sujetos desconocidos, diferentes, inexplorados y subalternos, situados en las fronteras nacionales. En el marco de las prácticas turísticas examinadas, son *los otros* quienes construyen estas imágenes, es decir, los estados subnacionales y agentes privados que allí se localizan. Tal vez estas construcciones comprenden representaciones *de espacios para otros*, es decir, para los visitantes potenciales a quienes se quiere convencer de visitar estos lugares, provenientes de aquellos centros de poder. En la construcción de los *espacios para otros*, sin duda, se han recuperado las representaciones *sobre los otros* que han sido ampliamente difundidas y permean la mirada turística, configurada en forma relacional.

Asimismo, la producción académica ha postulado que los imaginarios nacionales tradicionales, configurados en el marco de la consolidación de los Estados, tendieron a omitir o invisibilizar los múltiples sujetos y prácticas propias de las fronteras (Núñez, 2014). Para las representaciones turísticas, las culturas locales devienen recursos, en la medida en que permiten promover y comercializar atractivos turísticos como sitios arqueológicos, artesanías locales o eventos artísticos.

### **7.3.2 Imaginario transfronterizo-transnacional**

El segundo es un imaginario transfronterizo, asociado a un espacio de integración y continuidad, construido en diálogo con las representaciones transnacionales y supranacionales de los paradigmas de la integración regional y del capitalismo global (Núñez, Arenas et al., 2013; Bürkner, 2015). Estos imaginarios transfronterizos también se constituyen como dominantes en la etapa actual. Dan cuenta del modo en que los agentes transnacionales crean una conciencia espacial y estructuran un espacio integrado, para instalar nuevos modos de organización, desafiando las espacialidades que le preceden (Ovando Santana y Ramos Rodríguez, 2016).

Este imaginario construye un espacio transfronterizo integrado, fluido y flexible, aunque conservando las diferenciaciones nacionales, la separación y la singularidad de cada destino turístico. Este imaginario se apoya en el consumo turístico y es alimentado por las prácticas turísticas comerciales. A él contribuyen los mapas transfronterizos, los productos turísticos combinados que ofrecen las agencias de viajes, así como las narrativas de la integración.

Así, las fronteras quedan ligadas a la fluidez y a la porosidad, se tornan vulnerables, ligeras, permeables, abiertas, flexibles y desreguladas (Núñez, Arenas et al., 2013). La movilidad en las fronteras se asocia cada vez más a *campos sociales transnacionales*, esto es, un espacio de relaciones que comunican diversas localidades, grupos sociales y espacios nacionales, tanto para el turismo como para otras prácticas sociales (Garcés et al., 2018).

La naturaleza también es dominante en este imaginario, pero ahora como elemento de homogeneización, para la creación de un paisaje de integración. La andinidad, asociada a las poblaciones indígenas y sus prácticas culturales, también es un potente elemento de unidad. Esta andinidad es construida bajo una mirada relacional, global-local, que acondiciona este concepto a los gustos, preferencias y valoraciones de los turistas (cfr. Dulon, 2006). La naturaleza y la andinidad interesan en la medida en que devienen recursos que se pueden transformar en productos turísticos integrados, que se pueden promocionar y comercializar. La triple frontera circumpuneña se concibe como un lugar reticulado que los visitantes globalizados pueden transitar, experimentar, consumir, fotografiar y transformar en souvenir.

Al igual que la interpretación nacionalista del espacio, las construcciones transfronterizas esencializan, naturalizan y normalizan sentidos válidos sobre la frontera (Núñez, Arenas et al., 2013). De todas formas, estas no son contradictorias con los imaginarios nacionales. Ellos se complementan y refuerzan mutuamente.

### **7.3.3 Imaginario transfronterizo transgresivo**

Finalmente, el tercero es un imaginario transfronterizo, aunque de carácter transgresivo, que dialoga con las representaciones vinculadas a la hermandad de los pueblos y apelan a un turismo sin fronteras. Cuestiona, por un lado, a las construcciones nacionales, autorizadas o hegemónicas, que naturalizan y eternizan a las fronteras (Prokkola, 2008a), asociadas a la idea de barrera, separación y diferenciación. Evocan un estado anterior idealizado, donde no existían los límites interestatales, pensados como imposiciones artificiales.

Por otro lado, interpelan las prácticas turísticas comerciales que se han consolidado en la Circumpuna, en base a un conjunto de lugares y caminos centrales. Se proponen formas alternativas de pensar y recorrer esta triple frontera, y se construyen así nuevas imaginaciones espaciales con consecuencias territoriales e institucionales (Ovando Santana y Ramos Rodríguez, 2016).

Los imaginarios transfronterizos transgresivos definen una espacialidad vinculada a la continuidad, la homogeneidad y la unificación, donde los límites interestatales pierden relevancia o son considerados obstáculos. Los elementos naturales devienen recursos turísticos en tanto están al servicio del desarrollo económico local. De todos modos, no se trata de espacialidades armoniosas, sin conflictos o disputas. Del mismo modo, reproducen las dinámicas de diferenciación, separación y competencia, al construir nuevas jerarquías, otras inclusiones y exclusiones y nuevos límites entre lo interior y lo exterior, con la intención de crear nuevas formas de experimentar y consumir las fronteras a partir del turismo.

Se trata de imaginarios situados, en la medida que son construcciones de los pobladores de las fronteras, ya sean comunidades locales, rurales e indígenas o gobiernos locales, a través de sus mapas, como de las narrativas de la integración y la hermandad presentes en múltiples proyectos de desarrollo e integración. De todas formas, no es la única mirada local existente en la Circumpuna, ya que los operadores turísticos locales participan intensamente en la construcción de imaginarios nacionales, como se examinó anteriormente.

Estas miradas situadas plantean un diálogo con las representaciones que han sido examinadas para los pobladores de diferentes fronteras, ligadas tanto a las prácticas de contrabando como a diferentes formas de construcción identitaria colectiva. Estas representaciones situadas son contestatarias, normalizan nuevos significados en torno al cruce del límite interestatal y subvierten los marcos de significado ligados a los discursos de los Estados nacionales y su sentido divisorio (Lois, 2013). Las poblaciones locales construyen así sus propias representaciones sobre lo que es posible, deseable, verosímil, legítimo y justo, para una comunidad y un momento histórico determinados (Dorfman, 2012). De todas formas, los imaginarios transgresivos de la Circumpuna se constituyen como marginales, con menor fuerza y presencia en las narraciones, fotografías y mapas examinados.

En suma, los tres imaginarios, nacionales, transnacionales y transgresivos, se articulan, dialogan y tensionan en las prácticas turísticas. No se los reconoce aquí como hegemónicos y contra-hegemónicos. De todas formas, tampoco son equivalentes. Tienen diferentes fuerzas, significados e implicancias prácticas, en la medida en que se articulan con las prácticas examinadas en los capítulos 4, 5 y 6. Pero todos ellos participan en la construcción turística de la triple frontera circumpuneña.

## **Notas finales: Imaginarios nacionales y transfronterizos como un campo en disputa.**

Las prácticas turísticas habilitaron nuevas imágenes de la triple frontera circumpuneña, convertida en lugares a fotografiar, contemplar o experimentar. Allí el turismo construyó múltiples representaciones que recuperaron y transformaron otras imágenes e ideas definidas para este lugar, en diferentes ámbitos y contextos.

Las narraciones y fotografías permitieron identificar dos representaciones centrales para la Circumpuna: como un lugar de naturaleza imponente y una cultura milenaria, y como un paisaje de integración. Por su parte, el análisis de los diferentes mapas turísticos contribuyó a delinear tres representaciones adicionales para la triple frontera circumpuneña: como un espacio nacionalizado por los respectivos contextos estatales, como un espacio transfronterizo conformado en clave transnacional, y como un espacio transfronterizo de carácter transgresivo.

A partir del diálogo entre las múltiples representaciones, el turismo recreó ciertos imaginarios que se consolidan como formas de conocer, pensar, actuar y proyectar la triple frontera circumpuneña. Se reconstruyeron aquí tres imaginarios.

Uno de estos imaginarios define un espacio nacional diferenciado y jerarquizado, que destaca la singularidad a cada destino turístico nacional. El interior es concebido como contenedor de recursos turísticos y la frontera, como separación, barrera o discontinuidad. Éste contrasta con los imaginarios transfronterizos que crean un espacio de integración y continuidad.

Sin embargo, se reconocen dos imaginarios transfronterizos contrastantes. Uno de ellos dialoga con las construcciones globales y transnacionales, creando espacialidades reticuladas, fluidas y flexibles. Se conservan las diferenciaciones o singularidades nacionales como elementos necesarios para la existencia de los flujos. El otro imaginario transfronterizo se sitúa como una representación contestataria y transgresiva, asociada a los lazos de hermandad entre los pobladores y sus prácticas que se consideran previos a la consolidación de los Estados nacionales. Ellos cuestionan las diferenciaciones nacionales, aunque proponen nuevas centralidades, jerarquías, inclusiones y exclusiones.

Todos estos imaginarios se apropiaron y reconstruyeron de diferentes formas las representaciones asociadas a la naturaleza imponente, la aventura como forma de experiencia y las prácticas culturales pasadas y presentes, sintetizada como *andinidad*.

En relación a los imaginarios sobre la Circumpuna, se pueden establecer aquí tres observaciones.

La primera refiere a que los imaginarios geográficos que constituyeron las prácticas turísticas son construcciones sociales y políticas. Aponte (2017) señala que el turismo produce cambios acelerados y abruptos en las representaciones que operan en las fronteras, y que ellas no están dirigidas a la construcción de un imaginario político y social colectivo, sino de uno funcional a la construcción del negocio turístico. En este capítulo se argumenta, en cambio, que los imaginarios que definió el turismo en la Circumpuna son políticos y colectivos. Todos ellos apelan al negocio turístico, ya sea para fortalecer las cuentas nacionales y el ingreso de divisas, para impulsar las prácticas comerciales o para redistribuir los beneficios económicos y mejorar la calidad de vida. De todas formas, se construyen a partir de una multiplicidad de actores, prácticas y discursos que buscan incidir, profundizar o transformar las prácticas turísticas.

En este sentido, las espacialidades transfronterizas que construye el turismo son imaginadas, no como una fantasía o una invención, sino porque crean una representación deseada de la triple frontera circumpuneña, social y colectiva, y así normalizan, esencializan y naturalizan ciertas ideas sobre la misma. Son representaciones activas e interventoras donde se diseña el espacio futuro o deseado, con intenciones y objetivos particulares. Producen una ordenación, orientan las miradas y contribuyen a estructurar y dar sentido al mundo, los lugares y sus relaciones.

La segunda observación refiere al modo en que estos imaginarios se materializan o articulan con las prácticas turísticas. Lindón et al. (2006) señalan que es necesario preguntarse por el valor simbólico que les da fuerza persuasiva a estos los imaginarios, así como por su capacidad para elaborar definiciones de lo real, poderosas en sus implicaciones para la acción.

En este sentido, los imaginarios emergen y refuerzan las prácticas turísticas vigentes en la Circumpuna. Se vinculan con las políticas estatales nacionales de creación de destinos turísticos. Articulan con las movilidades turísticas que definen entramados de caminos, postas y pasos, con sus centralidades y periferias. También dialogan con los proyectos políticos de integración que promueven redes paradiplomáticas y crean nuevos corredores y turísticos. Estos imaginarios participan en las disputas que se examinaron en los capítulos previos, por la definición, reproducción o transformación de las prácticas turísticas vigentes.

La tercera observación refiere a la conformación de un imaginario unificado para la Circumpuna. Las espacialidades nacionales y transfronterizas, tensionaron en la conformación de representaciones deseadas de la Circumpuna. Asimismo, la andinidad se constituyó como un campo en disputa entre los sentidos naturales y culturales del término.

Estas disputas en la construcción de sentidos se hizo evidente en las dificultades por designar a estos lugares con un nombre común y así como en la conformación de una imagen emblemática o



representativa. Diferentes actores, prácticas y representaciones pugnarón por definir las características representativas del lugar y construir una imagen icónica del lugar, ya sea en base a una naturaleza imponente o a la riqueza cultural ancestral. Pero también, se evidencia una disputa entre destinos turísticos que buscaron mantener su singularidad. Primaron las imágenes fragmentadas y heterogéneas por sobre los esfuerzos de unidad. Los nombres comerciales que definen a la Circumpuna como una combinación de tres países o de tres destinos, sintetizan esta disputa entre la singularización, la articulación o la unificación de esta triple frontera.

---

## CONCLUSIONES

**TRES DESTINOS TURÍSTICOS NACIONALES,  
VINCULADOS POR UN VIAJE GLOBAL.**

---

## **Geografía política del turismo en la triple frontera circumpuneña**

El problema de investigación que dio origen a esta tesis, se orientó a reconocer el modo en que se construyeron destinos turísticos en la triple frontera circumpuneña, identificando los principales agentes que contribuyeron a su conformación y las relaciones que se establecieron entre ellos.

Para ello, se construyó un entramado teórico-conceptual a través de los aportes de las geografías del turismo y las geografías políticas, así como de los estudios sobre fronteras. Se recuperaron y reelaboraron los conceptos de valorización y destino para reconocer el modo en que diferentes sujetos, prácticas, dimensiones y escalas participan en la conformación de un lugar turístico. Se buscó articularlos con los conceptos de fronterización y transfronterización, como dos procesos centrales que permiten reconocer las principales fuerzas que operan en la construcción de las fronteras.

En este sentido, el objetivo general de la tesis fue analizar las vinculaciones entre los procesos de valorización turística, fronterización y transfronterización en la construcción de la Circumpuna en el período que va de 1990 a 2018. El interés se centró en examinar el modo en que estos procesos participaron en la construcción de tres destinos turísticos: la Quebrada de Humahuaca en Argentina, el Desierto de Atacama en Chile y el Salar de Uyuni en Bolivia. Se trata de los tres destinos más relevantes en la Circumpuna, recorte espaciotemporal que abarca el centro-oeste de Jujuy en Argentina, el sudoeste de Potosí en Bolivia y el centro-este de Antofagasta en Chile.

A lo largo de la tesis se detalló el modo en que se constituyeron los destinos turísticos y las continuidades y cambios en el tiempo. Las primeras formas de valorización por parte del turismo en esta triple frontera se iniciaron en las primeras décadas del siglo XX en los nortes argentino y chileno, en el marco de la emergencia de las formas modernas de ocio. Entre las décadas de 1930 y 1980, estos lugares se configuraron bajo un formato de turismo nacional fomentado por los Estados nacionales para el disfrute de sus ciudadanos. Durante esta etapa, la valorización de ambos nortes fue un proceso gradual que requirió de crecientes esfuerzos por crear la imagen de un paisaje bello y acondicionar materialmente los lugares para las visitas. Estas políticas se enmarcaron, en cada caso, en las estrategias estatales por crear un país turístico, formado por regiones diversas y articuladas a partir de las redes de transporte y hotelería. Entre las décadas de 1960 a 1980, las acciones estatales continuaron en esta línea, aunque se reorientaron en el marco de las políticas de desarrollo regional, con el objetivo de intensificar las prácticas turísticas en áreas consideradas marginales respecto de los principales centros económicos de cada país.

A partir de la década de 1990 y hasta la actualidad, los procesos de valorización turística en la Circumpuna tuvieron una importante transformación. Se produjo en un contexto general nuevo del turismo, que se caracterizó por el crecimiento de los flujos de visitantes a escala global, nuevas modalidades y formas de atraktividad y el retroceso del Estado en el desarrollo de los servicios turísticos. Es este período se produjo la valorización de los tres sectores de la Circumpuna y se consolidaron los tres destinos antes mencionados. Este proceso cobró un mayor impulso en la década de 2000, cuando se produjo un fuerte crecimiento en la llegada de visitantes, de origen europeo y asiático, pero también provenientes de las principales ciudades de cada país. Relacionado con ello, se produjo una mejora en la infraestructura vial y servicios de transporte, el desarrollo de una amplia oferta de servicios de alojamiento, alimentación y esparcimiento y renovados procesos de construcción de atraktividad, en parte asociado a nuevas lógicas patrimoniales y la creciente participación de organizaciones internacionales. Sin desconocer las etapas previas, la investigación se concentró en los procesos que se dieron en este último período, por lo que el recorte temporal para esta tesis se estableció entre 1990 y 2018.

En este período los tres destinos turísticos ingresaron en una lógica de articulación. Esto llevó a la consolidación de algunas formas de movilidad que combinaron visitas entre los diferentes países. Esta movilidad fue protagonizada, principalmente, por visitantes de internacionales que no pertenecen a los tres países de estudio. La movilidad transfronteriza puso en diálogo a un conjunto de centros turísticos, jerarquizando ciertas formas de transitar y experimentar la triple frontera circumpuneña a partir del turismo. Paralelamente, en esta etapa se llevaron adelante múltiples iniciativas de integración transfronteriza, con la intención de incidir en el desarrollo del turismo. Ellas fueron impulsados por diferentes actores que actuaron a diversas escalas, sean estas locales, subnacionales, nacionales o supranacionales.

Considerando lo anterior, la investigación realizada en la triple frontera permitió delinear tres grupos de conclusiones. El primer grupo remite a la consideración de la escala nacional y su contribución a la definición del turismo como práctica de fronterización. El segundo grupo se centra en la escala transfronteriza y en los vínculos que produjeron los actores locales y subnacionales, situados o en tránsito. Esto remite a considerar al turismo como práctica de transfronterización. El tercer grupo articula los dos primeros, colocando el acento en las tensiones entre fronterización y transfronterización turística y las diferencias que se delinearon para los tres pares fronterizos binacionales, constituidos como espacios diferenciados. Cada grupo de conclusiones será presentado en secciones diferentes. Para finalizar, en la última sección, se presentarán algunas cuestiones que fueron consideradas en esta tesis de manera parcial, así como nuevas líneas de

indagación que se desprenden del análisis, las cuales se constituyen como campos abiertos para futuras investigaciones.

## **El turismo como práctica de fronterización**

El primer grupo de conclusiones que aquí se exponen, busca responder al segundo objetivo específico de la tesis, que proponía analizar los vínculos entre los procesos de fronterización y de valorización turística en la construcción de la triple frontera circumpuneña, buscando identificar algunas continuidades y diferencias entre el período actual y las etapas anteriores.

Este apartado centra el análisis en la escala nacional y en la actuación estatal, para reflexionar sobre el turismo como práctica de fronterización. Esto significa que la valorización turística contribuye a la creación de un interior y un exterior, un lugar turístico perteneciente a un entramado nacional y diferenciado de los lugares vecinos, marcando el desencuentro entre los Estados nacionales. En la Circumpuna, la fronterización no formó parte de un modelo o etapa pasada, sino que se mantiene vigente en la actualidad, aunque fue modificando sus estrategias y significados. Se trata de una práctica de fronterización desde arriba, ya que fue liderada desde los Estados nacionales.

Aquí se sostiene que el turismo en la Circumpuna, entre 1990 y 2018, se constituyó como una práctica de fronterización que creó tres destinos turísticos diferenciados, como parte de una territorialidad nacional. La construcción de destinos se consolidó como una forma de apropiación de los lugares turísticos, para conformar la representación y materialización de un país como una opción atractiva para el turismo internacional, diferenciado de los países vecinos. A pesar de haberse consolidado en un contexto de integración regional creciente, los destinos circumpuneños fueron contruidos en clave nacional, principalmente a través de la actuación de los Estados, consolidándose como una práctica de fronterización desde arriba.

Esta afirmación se apoyará en cuatro conclusiones centrales: (1) las prácticas turísticas construyeron tres destinos diferenciados; (2) los destinos turísticos fueron creados en clave nacional para el disfrute internacional; (3) la mirada turística configuró formas de atractividad diferentes en cada destino, sobre rasgos similares; (4) las representaciones turísticas contribuyeron a recrear imaginarios nacionales. A continuación se analizará cada una por separado.

### **Las prácticas turísticas construyeron tres destinos diferenciados**

Como se presentó en el marco teórico-conceptual, la valorización turística construye diferentes lugares turísticos. Una forma en que se expresa espacialmente esta práctica, remite al destino turístico, donde se combinan de manera particular las dimensiones materiales, simbólicas e institucionales. Se trata de una construcción social y relacional, que se define a partir de una mirada turística que valoriza ciertos elementos o rasgos de un lugar y en el marco del cual adquiere su significado, pero también en relación a otros destinos, por semejanza u oposición. Un rasgo central de los destinos es una singularidad, es decir los elementos que se constituyen como distintivos y atractivos, las representaciones que lo producen y lo distinguen de otros. Son simbólicamente definidos, pero también influyen y configuran cierto tipo de actividades turísticas y atraen a determinados grupos de visitantes. A un destino se le asigna, frecuentemente, un nombre que lo singulariza, además de una imagen o conjunto de imágenes icónicas que lo identifican. Si bien se cristaliza o institucionaliza una versión de estos destinos, son construcciones en permanente redefinición, donde diferentes actores, prácticas y sentidos pugnan por su definición.

La valorización turística de la Circumpuna, como se mostró en el capítulo 4, no fue un hecho casual ni improvisado. Fue una estrategia deliberada de los Estados nacionales, de más larga trayectoria en los casos argentino y chileno, y más reciente en el caso boliviano, para promover el turismo en regiones consideradas postergadas, con diferentes finalidades y por medio de distintas acciones. La valorización turística de la Circumpuna buscó acondicionarla simbólicamente, material e institucionalmente para una mirada turística. Ello condujo, en las últimas décadas, a la emergencia de la Quebrada de Humahuaca, el Desierto de Atacama y el Salar de Uyuni como tres destinos singularizados y diferenciados en cada contexto nacional.

Los dos primeros ya contaban con antecedentes de valorización turística entre las décadas de 1930 a 1980. Estas primeras acciones sentaron las bases para el desarrollo turístico posterior, dieron a conocer los lugares a través de acciones de promoción y desarrollaron las primeras infraestructuras y servicios turísticos. Hacia la década de 1960, los sitios de la Circumpuna se constituyeron como atractivos para realizar excursiones de pocas horas. Los centros de servicios solían ubicarse en localidades distantes, que contaban con una mayor oferta y facilidades.

Esta situación se transformó a partir de la década de 1990. A partir de entonces, los Estados nacionales y subnacionales concibieron al turismo como un factor de desarrollo, en un contexto de crisis en las economías nacionales y, particularmente, regionales. Estos se volcaron a la elaboración de numerosos planes, normativas, campañas promocionales, iniciativas de patrimonialización y conservación. Las acciones buscaron promover el turismo en todo el país, convirtiéndolo a cada uno en un destino turístico para el mundo, ya que el desarrollo económico se conseguiría a través del ingreso de visitantes internacionales y de sus divisas.

Los tres sectores de la Circumpuna fueron incluidos en esta etapa de intensa valorización turística. Allí, la creación de destinos turísticos y la definición de sus rasgos específicos se articularon con las nuevas formas de atraktividad, delineadas entre las sociedades urbanas que valorizaron y dieron forma a las prácticas turísticas de este período. Se combinaron los idearios del regreso a la naturaleza, el encuentro con *el otro*, y las experiencias de aventura extrema, y dieron forma a un conjunto de atractivos basados en elementos o rasgos culturales y naturales, en lugares poco urbanizados e industrializados, como los que conforman la Circumpuna.

En función de ello, cada uno de los tres sectores de la Circumpuna construyó su imagen típica del lugar, le otorgó un nombre particular y, de este modo, se singularizó un destino diferente en cada país: el desierto más árido del mundo en Atacama, el salar más grande del mundo en Uyuni y un paisaje cultural milenario de la Quebrada de Humahuaca.

Desde entonces, los tres destinos se posicionaron entre los lugares turísticos más importantes de cada país, recibiendo grandes contingentes de visitantes. Las actuaciones estatales introdujeron amplias mejoras en la infraestructura de transporte y favorecieron el despliegue de una amplia oferta de servicios, indirectamente a través de la promoción turística, o directamente a través de incentivos. Esta oferta se condensó en algunas localidades específicas, dando origen a nuevos centros de estadía, transporte y excursiones en cada destino, y en algunos casos transformando los preexistentes.

En el caso del Desierto de Atacama, hasta 1980 la localidad de Calama se constituía como centro turístico, ya que contaba con una amplia variedad de servicios urbanos y buena conectividad de transporte. De todos modos, las nuevas formas de atraktividad mencionadas contrastaban con la imagen minera y urbana de Calama, y encontraron en San Pedro de Atacama una vía para realizarse. Así, esta pequeña localidad agro-pastoril, se consolidó como el principal y único centro de estadía y de excursiones, desde donde se comenzaron a organizarse las excursiones de las agencias de viajes, para visitar los sitios que se consolidaron como atractivos en el desierto y el altiplano.

En la Quebrada de Humahuaca, sólo Tilcara mantuvo la centralidades de las décadas anteriores, mientras que San Salvador de Jujuy y Humahuaca perdieron relevancia frente a Purmamarca. Esta última, pensada como una pequeña ciudad-huerta en las décadas previas, fue redefinida a partir del amplio desarrollo de la oferta de alojamiento y se consolidó como un atractivo central del destino y la imagen icónica del mismo.

Por su parte, el Salar de Uyuni no contaba con procesos anteriores de valorización turística. Su desarrollo estuvo vinculado, en gran medida, al aumento de visitantes en San Pedro de Atacama, quienes comenzaron a recorrer el salar desde Chile, pero también desde Perú, a partir de la visita de

Machu Picchu. Desde entonces se inició una intensa campaña estatal de desarrollo, promoción y fomento del turismo, que posicionó a la localidad de Uyuni como base para las visitas al salar y a las lagunas de colores hacia al sur. Esta localidad se posicionó como un centro de partida de excursiones, a partir de la existencia de una amplia oferta de agencias de viajes.

Además de consolidar algunos centros de servicios turísticos, cada destino definió sus propias puertas de entrada o vías de acceso. En el Desierto de Atacama, la llegada de visitantes se apoyó en el aeropuerto de Calama mediante vuelos nacionales. Para llegar a la Quebrada de Humahuaca, el aeropuerto próximo a la capital jujeña funciona como punto de acceso a los vuelos nacionales. En Uyuni, el gobierno nacional impulsó recientemente la construcción de un nuevo aeropuerto para establecer conexiones con las principales ciudades bolivianas. Estas tres ciudades cuentan también con opciones de transporte terrestre que permiten la vinculación con diferentes localidades y destinos turísticos.

Todo esto lleva a afirmar que las prácticas turísticas, entre 1990 y 2018, construyeron tres destinos diferenciados, en el que cada uno creó su imagen singular, definió sus propias vías de acceso y sus centros de servicios y, de esta manera, compitieron por la atracción de los visitantes nacionales e internacionales.

### **Los destinos turísticos fueron creados en clave nacional para el disfrute internacional**

Los destinos turísticos en la Circumpuna se construyeron en clave nacional, es decir, como parte de un territorio turístico configurado desde la estatalidad nacional. Este proceso se desplegó tanto en las etapas históricas como en la actual, aunque se han ido modificando las estrategias y objetivos.

Entre las décadas de 1930 a 1980, las primeras formas de valorización de la Circumpuna -en el sector argentino y chileno- se dieron en el contexto de la emergencia del turismo nacional, liderado desde el Estado nacional y pensado para sus ciudadanos. Este proceso buscó transformar los sitios circumpuneños en paisajes bellos, revirtiendo las anteriores representaciones negativas que se habían definido, desde los centros nacionales, sobre estos ámbitos. Se creó una nueva imagen turística sobre la historia y la cultura de cada región, concebidas como parte de la identidad nacional. Mediante las diferentes acciones, políticas y normativas estatales se propuso, además, acondicionar materialmente estos lugares a través del desarrollo de una infraestructura de transportes y alojamiento que facilite las visitas. En esta etapa, se consolidó la idea de *viaje al norte* desde cada *centro* nacional.



Ello formó parte de las estrategias generales por afianzar y articular un Estado, un territorio y una identidad, también por medio del turismo. Así, se definió una serie de paisajes emblemáticos en cada país, como símbolos de la identidad nacional. La práctica turística se vinculó con el conocimiento geográfico y la construcción de una comunidad nacional y, así, los viajes se constituyeron como un deber cívico para el conocimiento del territorio. Asimismo, se buscó la configuración de una territorialidad integrada a través de la infraestructura turística.

Entre las décadas de 1960 y 1980, se registra un cambio en la política estatal hacia los destinos turísticos nacionales: empiezan a interesar como parte de los desequilibrios económicos entre regiones. A lo largo de este período, las estrategias estatales se orientaban a promover el turismo en las regiones consideradas marginadas de las prácticas turísticas. De este modo, se buscó consolidar los mapas turísticos nacionales dando cuenta de un país integrado, conformado por regiones turísticas diversas, aunque articuladas y equilibradas. Entre ellas se posicionaron los nortes de Argentina y Chile.

En el período actual, entre 1990 y 2018, la creación de destinos turísticos se produjo en un nuevo contexto de la actividad, caracterizado por el fuerte incremento de los flujos de visitantes internacionales, y la actuación de organismos internacionales en los procesos de valorización turística de diferentes lugares del mundo. Esto respondía a una doctrina que se venía desarrollando en la segunda mitad del siglo XX, que postulaba al turismo como el factor de desarrollo para los países considerados subdesarrollados. Aquellos organismos incidieron en el acondicionamiento de los lugares para recibir a los crecientes flujos de visitantes internacionales, lo cual tuvo un importante desarrollo en el ámbito sudamericano.

En este contexto, los Estados nacionales de Argentina, Bolivia y Chile buscaron captar estos flujos de visitantes internacionales. Cada uno de ellos definió la imagen turística del país frente al exterior y creó su propia *marca*, como *Argentina, tu próxima tentación*; *Bolivia te espera: Donde lo Fantástico es Real*, o *Chile, Naturaleza que Conmueve*. Cada país turístico conformó su propio mosaico de destinos emblemáticos, que fueron acondicionados para la mirada turística internacional, entre ellos los lugares circumpuneños. Estos destinos se posicionaron como lugares singularizados y diferenciados, para competir en la atracción de los flujos globales. De este modo, cada país reconstruyó su mapa turístico, formado por nuevos íconos emblemáticos que ya no fueron pensados como paisajes bellos de valor nacional, sino como productos comercializables a escala global. Más allá de la relación local-global que establecieron los destinos, continuaron siendo pensados y presentados por los Estados nacionales como íconos de un mismo país, que componen el mosaico de sus lugares turísticos.

Los tres destinos turísticos circumpuneños se constituyeron como íconos nacionales, aunque para nuevos destinatarios: los turistas internacionales, principalmente europeos y asiáticos. Cada uno de ellos fue acondicionado en función de la mirada turística global. Se multiplicaron las declaratorias patrimoniales de carácter internacional, como Patrimonio de la Humanidad, sitio Ramsar, Reserva de la Biósfera o Área de Importancia para la conservación de Aves. Paralelamente, los alojamientos de San Pedro de Atacama y Purmamarca se orientaron a segmentos de alto poder adquisitivo. Asimismo, los Estados, frecuentemente con el apoyo de organismos internacionales, orientaron los planes de desarrollo de estos tres destinos hacia la captura de visitantes internacionales. Las acciones estatales se orientaron también a regular, controlar y mejorar la oferta de servicios. De este modo, los tres destinos circumpuneños se posicionaron entre los principales lugares turísticos de cada país, formando parte de los nuevos mapas nacionales.

De todos modos, los visitantes nacionales también fueron incorporados como destinatarios de la valorización turística en estos tres países. Las estrategias estatales de promoción y planificación asignaron funciones divergentes a las distintas formas de turismo. El turismo interno o nacional fue concebido como el motor para la redistribución de recursos y el desarrollo regional equilibrado, para contrarrestar la estacionalidad y para promover destinos emergentes. En cambio, el turismo receptivo se tornó clave para la generación de divisas y la mejora de las cuentas nacionales, por medio de una oferta especializada y segmentada. Los visitantes nacionales también formaron parte de los amplios contingentes que se aglutinaron en los tres destinos turísticos circumpuneños.

De lo descrito se concluye que la creación de destinos turísticos en la Circumpuna, a lo largo del tiempo, formó parte de una estrategia estatal para definir los lugares disponibles para el ocio al interior de cada país. En el último período, los destinos circumpuneños formaron parte de los lugares emblemáticos de cada *nación turística*, orientados a captar los flujos de visitantes internacionales y, principalmente, sus divisas.

### **La mirada turística configuró formas de atractividad diferentes en cada destino, sobre rasgos similares**

Los tres sectores de la Circumpuna comparten numerosos rasgos o elementos culturales y naturales. Sin embargo, las formas de construcción de atractividad mostraron algunas diferencias, en función de las particularidades que asumió la relación entre la mirada turística y las condiciones locales en cada sector.

Las primeras formas de atraktividad que se consolidaron hacia mediados del siglo XX en los nortes chileno y argentino, se apoyaron -en gran medida- en los paisajes naturales y en construcciones del pasado precolombino y colonial, así como en algunos elementos de la historia nacional y ciertas manifestaciones culturales típicas de cada región. Este asunto fue trabajado en el capítulo 4.

Desde la década de 1990, la construcción de atraktividad en la Circumpuna tuvo algunas transformaciones. Esto se vinculó con algunos de los nuevos imaginarios que se construyeron en las sociedades de origen de los visitantes. Estos destinos fueron valorizados a partir del contraste con las áreas urbanizadas o industrializadas, apoyados en la idea de fragilidad de los ambientes y la necesidad de su preservación. Allí se articularon los idearios del regreso a la naturaleza, del encuentro con el otro, las ideas de lo exótico, llamativo, lejano y sorprendente. También, fueron valorizados por los desafíos físicos y emocionales que representan, habilitando la aventura. Estas ideas sustentaron la construcción de atraktividad en la Circumpuna y fueron convertidas en una oferta comercial fuertemente estructurada, que presentó un paisaje natural y cultural ordenado, idealizado y acondicionado para la visita y para la aventura controlada. En esta etapa, se produjo una cierta convergencia entre la mirada turística nacional y la global, ya que estos destinos captaron tanto los flujos turísticos internacionales como de los principales centros de cada país.

El Desierto de Atacama fue intensamente acondicionado en función de esta nueva mirada turística global, cuya atraktividad se basó en una naturaleza considerada imponente. Esto se materializó en diferentes modalidades de turismo alternativo o de aventura, que promovían *experiencias*, es decir, vivenciar los paisajes además de contemplarlos. Ello implicó restar importancia a algunos elementos de la mirada turística nacional de la etapa anterior, en particular las culturas del pasado que permanecieron entre la oferta comercial, pero se consolidaron como atractivos complementarios. Allí, además del desierto, los salares, géiseres y cordilleras, la mirada turística se reorientó hacia el cielo, construyendo un nuevo paisaje natural-astronómico.

De igual manera, el Salar de Uyuni se apoyó en la idea de una naturaleza imponente para la aventura, aunque la irrupción reciente del turismo construyó una imagen del lugar sin historia, en base a paisajes imponentes que tendieron a ignorar las prácticas culturales presentes y pasadas. En la década de 2000, algunas iniciativas de los poblados en los alrededores del salar buscaron crear nuevos atractivos en base a elementos arqueológicos y culturales del pasado, aunque tuvieron dificultades para competir con las bellezas naturales que se cristalizaron como típicas de este destino. Allí, la atraktividad se posó en las lagunas de colores, la fauna andina, los baños termales y, principalmente, el denominado *Desierto de sal*. A partir de estos elementos, las modalidades turísticas combinaron contemplación y aventura, primando allí la apropiación simbólica del salar por medio de experiencias fotográficas-creativas.

La Quebrada de Humahuaca, en cambio, mantuvo parte de las formas de atraktividad de la etapa anterior, apoyadas también en la valorización de elementos y rasgos culturales del pasado, pero se las convirtió en patrimonio de la humanidad a través de UNESCO. Con la declaratoria de paisaje cultural se consolidó una síntesis entre la naturaleza y las construcciones humanas legadas del pasado precolombino y colonial. La atraktividad se condensó en los poblados, sus calles, iglesias y ruinas arqueológicas, además de cerros de colores, a través de propuestas contemplativas y la realización de algunas caminatas. La patrimonialización de carácter internacional permitió posicionar al destino entre las opciones de consumo turístico global. Se reconstruyó una idea de andinidad bajo la mirada global-local, acondicionando este concepto a los gustos, preferencias y valoraciones de los nuevos turistas. Ello requirió, asimismo, dejar de lado algunos de los símbolos de la historia nacional que se habían valorizado en la etapa anterior. De este modo, perdió relevancia el centro turístico vinculado a esta historia, como lo fue la localidad de Humahuaca.

Todo ello conduce a sostener que, a pesar de compartir numerosos ambientes y elementos naturales y culturales, los rasgos seleccionados para la atraktividad fueron diferentes en cada caso, creando imágenes típicas de destinos singulares y distintivos. De este modo, la mirada turística construyó formas de atraktividad diferentes sobre rasgos similares, y participó en la diferenciación de los tres destinos turísticos.

### **Las representaciones turísticas contribuyeron a (re)crear imaginarios nacionales**

Las prácticas turísticas recientes en la Circumpuna produjeron una amplia variedad de representaciones, a partir de registros narrativos, fotográficos y cartográficos, tal como se mostró en el capítulo 7. Fueron diseñados con fines promocionales y comerciales, así como de planificación y divulgación, y han contribuido a la conformación de ciertas ideas y representaciones sobre la Circumpuna.

Una parte de estas representaciones turísticas se constituyó en diálogo con los imaginarios que promovieron una geografía de los espacios nacionales hacia el interior, diferenciada de los países vecinos, hacia el exterior. Construyeron una clara diferenciación, un ordenamiento y clasificación de lo que está dentro y lo que está fuera. Cada territorio nacional –o una porción, el territorio subnacional - fue pensado como un conjunto turístico y se mostró un desinterés por el exterior, restando importancia a lo que ocurre al otro lado del límite interestatal y a las posibles relaciones con los países vecinos. Se constituyó como una representación estática y coherente de los Estados nacionales que, por medio de símbolos y narrativas, delinearon un espacio distintivo y delimitado, a

modo de contenedor. De este modo, la frontera se consolidó como separación, barrera o discontinuidad.

A este imaginario contribuyeron tres representaciones centrales, promovidas principalmente por los Estados nacionales y también subnacionales:

*Ícono nacional.* Los espacios nacionales fueron diferenciados y jerarquizados respecto de los países vecinos. Se diseñaron marcas promocionales para presentar cada país como destino turístico hacia el exterior. Se seleccionaron los emblemas nacionales que lo conformaron y se diseñaron así los mapas turísticos, los cuales sintetizaron los rasgos más destacados y representativos de cada país. En estos mapas se posicionaron los tres destinos circumpuneños y sus imágenes típicas se cristalizaron como íconos de cada nación. Esta representación fue evidente en las políticas estatales de turismo.

*Naturaleza imponente.* La naturaleza se representó como imponente y continuó alimentando la idea de frontera naturalmente divisoria que se consolidó a comienzos del siglo XX. Fue presentada también como desprovista de humanidad actual, pero con reliquias de culturas del pasado, y ahora accesible para la experiencia y la aventura turística, como periferias para el disfrute. La naturaleza (el desierto, el salar o los cerros de colores) fue apropiada y convertida en un símbolo de cada país. Esto fue expresado en los diferentes materiales promocionales de cada uno de los destinos.

*Contenedor de recursos.* Los lugares de la Circumpuna fueron convertidos en un reservorio de recursos, poco explotados, que era preciso poner en valor, preservar y difundir. La Circumpuna se constituyó como un espacio de oportunidades que debían promocionarse y comercializarse como productos turísticos. Ello fue claramente observado en los mapas turísticos de estos destinos.

Estas representaciones fueron delineadas a partir de las prácticas de diferentes sujetos. Por ejemplo, a través de la planificación del desarrollo que concibió al turismo como factor de progreso económico, elaboradas tanto por los Estados nacionales y subnacionales, como por organismos internacionales y ONG. Asimismo, estas ideas fueron difundidas a través de los mapas turísticos elaborados por los Estados nacionales y subnacionales para los visitantes, pero que circularon ampliamente en cada país. Asimismo, fueron impulsadas a través de las imágenes elaboradas por las agencias de viaje situadas, que presentaron un entramado de atractivos y centros propios de un destino nacional, desvinculado de los lugares vecinos.

De este modo, se pensaron y representaron *espacios para otros*, para los visitantes potenciales a quienes se buscó convencer de visitar estos lugares, provenientes de los principales centros económicos de cada país y del mundo. Estas representaciones se constituyeron como potentes constructores de sentidos, pero tuvieron también implicancias prácticas y materiales.

De lo anterior se desprende que la representación de estos lugares turísticos contribuyó a la persistencia de narrativas estatales que marcaron las diferencias y desencuentros entre los Estados nacionales, y se constituyeron como potentes constructores de sentidos en torno a la frontera como separación y exclusión. De todos modos, estas representaciones fueron disputadas por otras, como se verá más adelante.

## **El turismo como práctica de transfronterización**

Este apartado busca responder al tercer objetivo específico de la tesis, que consistió en examinar el modo en que los procesos actuales de transfronterización se articularon con la valorización turística de la Circumpuna, entre 1990 y 2018.

Se focaliza aquí en el turismo como práctica de transfronterización, que implica la articulación entre ambos lados de un límite interestatal, enfatizando en los sentidos de encuentro por sobre los de separación. Para ello, el estudio se focalizó en la escala transfronteriza, donde fue posible observar la existencia de diferentes vinculaciones que produjeron las prácticas turísticas entre los tres destinos considerados.

Aquí se sostiene que la transfronterización turística en la Circumpuna no fue un proceso homogéneo. Implicó la participación de múltiples sujetos, diferentes prácticas y diversas escalas. En esta tesis se diferenciaron la movilidad, la integración político-institucional y la creación de imaginarios, como tres formas de construcción de espacialidades transfronterizas diversas y heterogéneas. Tampoco fue un proceso armónico que creó un espacio de continuidad a partir del levantamiento de las barreras. Por el contrario fue un proceso conflictivo, que produjo nuevas centralidades y fragmentaciones.

Esta afirmación se sostiene en cuatro argumentaciones: (1) las prácticas de consumo de los visitantes internacionales conformaron un entramado de postas, pasos y caminos transfronterizos; (2) la transfronterización turística creó nuevas diferenciaciones y fragmentaciones espaciales; (3) la búsqueda del desarrollo promovió la integración transfronteriza; (4) los transfronterizos creó proyectos políticos e imaginarios contrapuestos. A continuación se analizará cada una por separado.

### **La movilidad turística conformó un entramado de postas, pasos y caminos transfronterizos**

La valorización turística reciente de la Circumpuna produjo un fuerte crecimiento en la llegada de visitantes y el desarrollo de una amplia oferta comercial, que consolidó un conjunto de centros de servicios, así como ciertas formas de visita.

La conformación de la oferta de servicios, tal como se revisó en el capítulo 5, tuvo algunas características comunes en la Circumpuna. En un primer momento, hacia finales de la década de 1980, los servicios de alojamiento, excursiones y traslados fueron improvisados entre los pobladores de la zona. Estas experiencias fueron delineando los primeros caminos transfronterizos. En un segundo momento, a lo largo de la década de 1990, se produjo un incremento gradual en la llegada de visitantes. Esto promovió la estructuración de los servicios privados y la consolidación de un conjunto de empresas como dominantes. El tercer momento, a partir de la década de 2000, se caracterizó por un incremento considerable en la llegada de visitantes, un importante crecimiento en la oferta de servicios y un mayor esfuerzo estatal por la regulación y control de las empresas.

Los requerimientos de los visitantes y la oferta de servicios contribuyeron a delinear una movilidad transfronteriza que buscó articular los destinos turísticos circumpuneños como parte de un mismo viaje. Esta movilidad fue liderada, principalmente, por los visitantes internacionales, con una escasa participación de turistas de Argentina, Bolivia y Chile. Ello se vinculó, por una parte, con las prácticas habituales de viaje de cada grupo. Los viajeros internacionales, principalmente europeos, suelen combinar las visitas a múltiples destinos sudamericanos, de Perú, Bolivia, Chile o Argentina. La oferta comercial que desarrollaron las agencias de viaje de las sociedades de origen de estos visitantes también contribuyó a ello, al presentar y combinar estos destinos turísticos como parte de un mismo producto o itinerario. En cambio, los viajeros nacionales aún estructuran una parte de sus visitas turísticas al interior de cada país, como una búsqueda por conocer todos sus rincones. Tal como se mostró en el capítulo 4 que la presencia de visitantes nacionales en el destino turístico correspondiente a su país fue elevada, mientras que en los destinos vecinos fue exigua. Paralelamente, la importante presencia de visitantes internacionales en la movilidad turística transfronteriza de la Circumpuna, también se vinculó con los elevados costos de los servicios en estos tres destinos, que han sido acondicionados principalmente para el consumo de sectores con alto poder adquisitivo.

Las visitas combinadas contribuyeron a delinear un conjunto de caminos transfronterizos. En el capítulo 5 se mostró la conformación de un entramado de postas, caminos y pasos en relación a la movilidad turística transfronteriza. Tres de estas postas fueron San Pedro de Atacama en el Desierto, Uyuni en el Salar y Purmamarca en la Quebrada de Humahuaca. Cada una de ellas desarrolló características y funciones particulares en este esquema de movilidad transfronteriza, aunque también en relación a otras movilidades y prácticas turísticas.

San Pedro de Atacama se consolidó como centro de estadía y excursiones. Esta localidad recibió un considerable número de visitantes en paralelo a un importante desarrollo de la infraestructura y el equipamiento, que le permitieron posicionarse como un centro con todos los servicios necesarios para los viajeros, quienes pernoctan durante 4 a 5 días. Asimismo, se constituyó como un importante centro para realizar diversas excursiones por el desierto y el altiplano, a través de múltiples modalidades, ya sea de contemplación o activas, como cabalgatas, ciclismo, *trekking* y montañismo, entre otras. Este centro mostró los niveles tarifarios más elevados de la Circumpuna.

Uyuni se constituyó como un centro de transportes y punto de partida de excursiones. Existen diferentes medios de transporte para arribar a la ciudad: carretero, ferroviario y aéreo. Muchos visitantes llegan a Uyuni para contratar un servicio de excursión para conocer el Salar o el itinerario de varios días hacia San Pedro de Atacama. Uyuni no se ha consolidado como un centro de estadía. Los alojamientos tienen, por lo general, una prestación básica o deficiente y las opciones de entretenimiento son mínimas. Ello ha marcado un escaso interés de los visitantes por detenerse en Uyuni. Se trata, en cambio, de un lugar de pernocte, generalmente por una noche, para poder combinar transportes y excursiones. En los últimos años las políticas estatales han buscado revertir esta situación a través de un incentivo para mejorar la oferta de alojamiento, además de crear nuevos atractivos.

En Purmamarca, a diferencia de los dos casos anteriores, no se ha desarrollado una amplia variedad de excursiones ni se han instalado allí operadores receptivos. Se constituyó como un sitio de descanso y contemplación, no así de aventura. Esta localidad presenta dos modalidades de visita. Una de ellas, es un recorrido por el día, donde se conocer sus calles, iglesia y cerros de colores circundantes, donde se busca obtener las fotografías emblemáticas de la Quebrada de Humahuaca. En este sentido, Purmamarca se constituyó como un atractivo turístico, donde los visitantes pasan algunas horas, o eventualmente realizan un pernocte. La segunda modalidad de visita concibe a la localidad como un centro de descanso, donde una porción menor de los visitantes realiza estadías algo más extensas. Frente a ello, se desarrolló allí una importante oferta de alojamientos de categoría elevada, con las tarifas más altas de este destino. En el primer caso, Purmamarca se constituyó como una posta dentro de la Quebrada de Humahuaca y hacia Uyuni, que se articula con otras estadías, frecuentemente en Tilcara y, ocasionalmente, en Tupiza. En menor medida, se la consideró como una posta del camino hacia San Pedro de Atacama, ya que, en este camino, los visitantes se vinculan directamente con Salta.

Los caminos transfronterizos que vincularon estas postas se fueron desarrollando gradualmente, a partir de las tecnologías e infraestructuras de circulación disponibles, los requerimientos de los visitantes y las estrategias comerciales que se desplegaron en cada caso. La estructuración de estas



formas de visita se apoyó también en las mejoras en la infraestructura vial, principalmente carreteras y pasos fronterizos, que introdujeron los Estados nacionales en el marco de proyectos supranacionales de integración, principalmente a través de IIRSA. Cada uno de los caminos consolidó diferentes formas de transitar y experimentar las fronteras a partir del turismo.

El camino entre San Pedro de Atacama y Uyuni se consolidó como un producto turístico ampliamente requerido. Allí, las limitantes en la infraestructura carretera fueron resignificadas por los operadores turísticos locales, configurando un itinerario de varios días en vehículos todo terreno, que atraviesan el paso Portezuelo del Cajón y recorren diferentes atractivos y poblados.

El camino entre Uyuni y Purmamarca es transitado por medio de la combinación de diferentes transportes públicos de pasajeros, a través del paso La Quiaca-Villazón. En ocasiones incluye la visita a algunos de los poblados intermedios que se posicionaron como lugares de atractivo, como Tupiza, Humahuaca o Tilcara, o bien puede realizarse en un solo trayecto sin escalas, muchas veces buscando articular a Uyuni directamente con Salta.

Por su parte, el camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama es más reciente, ya que se consolidó gracias a la pavimentación de sus rutas y la conformación de un paso fronterizo integrado en Jama, entre los años 2005 y 2011. Este adoptó la forma de un corredor que permite una rápida conexión entre los principales centros turísticos de la región, a través de un viaje directo en ómnibus, sin escalas y sin cambio de vehículo.

En función de lo anterior, se concluye que la movilidad turística transfronteriza articuló los tres destinos circumpuneños como parte de un mismo viaje. Esta movilidad se conformó a partir del encuentro entre visitantes internacionales y los servicios turísticos de la Circumpuna, esto es, a través de las lógicas de mercado.

### **La transfronterización turística creó nuevas diferenciaciones y fragmentaciones espaciales**

La movilidad transfronteriza consolidó ciertas formas de transitar, experimentar y consumir los destinos de la Circumpuna, que se constituyeron como centrales. De este modo, construyó centralidades y periferias, jerarquizando algunos atractivos, postas y caminos por sobre otros.

Como se verificó en el capítulo 5, se produjo una fragmentación entre los centros de servicios y las áreas rurales. Las primeras concentraron la oferta comercial y capturaron la mayor parte de los beneficios económicos. Las segundas, con poblaciones campesinas e indígenas, cuentan con

numerosos sitios consolidados como atractivos, aunque no siempre se apropiaron de los beneficios, o bien no formaron parte de los caminos turísticos principales.

Así, en el Desierto de Atacama, la oferta de servicios se concentró en San Pedro de Atacama, el cual condensó los mayores beneficios económicos de la actividad. La mayoría de los atractivos se constituyeron fuera del poblado y se consolidaron como sitios de visita obligada a través del servicio de excursiones regulares y estandarizadas. En aquellos sectores las comunidades indígenas y rurales que allí habitan tuvieron una creciente participación en las prácticas turísticas, a través de la administración de sitios en las áreas naturales protegidas y en los centros arqueológicos. Algunos otros poblados de estos sectores también buscaron ser partícipes de las excursiones que organizaron las agencias de viaje, negociando su inclusión bajo la forma de una visita corta, para brindar servicios de alimentación o venta de recuerdos, como ocurrió en Machuca, Toconao y Socaire, o bien a través de la oferta de alojamientos.

Mientras que la Comuna de San Pedro de Atacama concentró la mayor parte de sus atractivos y visitas, las comunas de Calama y Ollagüe, hacia el norte, han tenido un escaso desarrollo turístico. La ruta entre San Pedro de Atacama y Ollagüe atraviesa diferentes sitios promocionados como atractivos, como Ayquina, Toconce, Caspana y San Francisco de Chiu Chiu, y algunas áreas naturales con propuestas de conservación. Además, esta permite la llegada por tierra hasta el Salar de Uyuni. El Estado chileno ha proyectado el desarrollo de una Ruta Altiplánica para vincular a las comunidades indígenas del norte de Chile a los circuitos turísticos internacionales, incluyendo allí a este sector. De todos modos, estos sitios no se han incorporado a los circuitos y excursiones principales. El principal camino transfronterizo hacia Uyuni se consolidó más al sur, por el Portezuelo del Cajón.

En el Salar de Uyuni, la ciudad homónima concentró la mayor parte de los beneficios económicos, a través de una amplia oferta de servicios, principalmente de agencias de viajes. Las comunidades indígenas en el entorno del salar y en la región de los Lípez se incorporaron gradualmente al turismo a través de la administración y el control de acceso a los sitios consolidados como atractivos naturales, la oferta de alojamiento y, en menor medida, la creación de nuevos atractivos y opciones recreativas, generalmente de tipo arqueológico o actividades de aventura.

El camino entre Uyuni y San Pedro de Atacama se constituyó bajo la forma de una itinerancia de varios días en vehículos todo terreno por caminos de tierra. El desplazamiento es un fin en sí mismo: se transita lentamente, contemplando o experimentando los sitios que el turismo ha seleccionado y valorizado como atractivos, principalmente en territorio boliviano. Allí se consolidó un eje de circulación principal hacia el oeste, en el cual incorporó un conjunto de atractivos: las lagunas de

colores, las termas de Polques, los géiseres del Sol de Mañana, y el salar de Uyuni. Esto benefició a algunas comunidades de los ámbitos rurales, como Laguna Colorada, San Juan, San Cristóbal, Llica o Tahua. En los últimos años se ha conformado un camino alternativo hacia el este que incorporó otros atractivos y comunidades, como Villa Mar, Villa Martín y Santiago Chuvica.

A pesar de la gran cantidad y variedad de emprendimientos de hospedaje y la creación de diferentes atractivos en el sudoeste de Potosí, sólo algunos sitios lograron posicionarse en los circuitos turísticos y percibir ingresos que permitan la sustentabilidad de los proyectos. Los operadores turísticos de Uyuni negocian con las comunidades y definen por donde realizar los circuitos, los sitios de atractivo a visitar y en donde realizar los pernoctes.

En el centro-oeste de Jujuy, los servicios y beneficios turísticos se concentraron en la Quebrada de Humahuaca y, en particular, en algunas localidades a su interior, como Tilcara o Purmamarca. El camino entre Uyuni y Purmamarca fue pensado bajo la figura de una navegación, ya que se constituyó como un viaje contemplativo que no invita a detenerse sino sólo en aquellos poblados que condensan servicios y atractivos: principalmente, Tilcara y Purmamarca y, secundariamente, Tupiza, La Quiaca o Humahuaca. A diferencia de los otros dos destinos, la atractividad se condensó principalmente al interior de los poblados quebradeños y sólo se realizan algunas visitas en sus alrededores.

En las proximidades de este camino también se sitúan otros poblados y comunidades donde se han promovido algunas iniciativas de desarrollo turístico, o bien han manifestado la voluntad de incorporarse al mismo. Algunas de ellas se sitúan en el sector sudeste de Potosí, como San Pablo de López, San Antonio de Esmoruco, Villazón o las comunidades de Oploca y Torre Huayco cerca de Tupiza. En el sector jujeño, la ruta 40 ha sido intensamente promocionada por parte del estado subnacional y nacional, constituyéndose como un camino turístico alternativo, donde se sitúan comunidades y parajes como Cusi Cusi, Lagunillas del Farallón, Rinconada o Santa Catalina. Las comunidades en torno a dicha ruta han elaborado algunos proyectos de desarrollo turístico. También requirieron su pavimentación y la apertura de un nuevo paso fronterizo entre Ciénega de Paicone y Río Mojón para promover la elaboración de circuitos con Bolivia. También en la Quebrada de Humahuaca, algunas comunidades indígenas, como Ocumazo, Punta Corral o Finca Tumbaya, han desarrollado emprendimientos turísticos comunitarios. De todos modos, estos sitios y caminos alternativos no han logrado posicionarse en los mapas turísticos y reciben escasas visitas.

Finalmente, el camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama adoptó la forma de un túnel, un corredor de rápida conexión entre los principales centros turísticos de la región, a través de un viaje directo y sin escalas. Este se dio a pesar de ubicarse allí numerosos atractivos ampliamente

promocionados en ambos sectores, como las Salinas Grandes, el salar de Olaroz, el salar de Tara y diversas áreas naturales protegidas. También se ubican allí algunos poblados y comunidades que desarrollaron algunos servicios turísticos, principalmente en Jujuy, como la cooperativa de turismo Red Espejo de Sal y el poblado de Susques. Sólo algunos de estos atractivos se visitan desde los centros turísticos de cada sector, y no como parte del camino transfronterizo. Allí, la puna jujeña reúne sitios naturales similares a los atractivos de San Pedro de Atacama y Uyuni, en base a salares, lagunas y fauna altoandina, además de algunas construcciones coloniales. Sin embargo, no se han constituido como atractivos a visitar. En la última década se elaboraron algunos programas de desarrollo turístico para este corredor. A partir de la habilitación del paso de Jama, los operadores y cámaras comerciales de San Pedro de Atacama y de San Salvador de Jujuy, han trabajado mancomunadamente para desarrollar formas alternativas de visita más flexibles, aunque se han encontrado con numerosas dificultades administrativas y jurídicas para la circulación transfronteriza. La escasa oferta de servicios, las distancias respecto de los centros turísticos consolidados y las formas actuales de tránsito rápido no han promovido la llegada de un mayor número de visitantes a estos sitios intersticiales.

En función de lo anterior, se sostiene que la movilidad turística transfronteriza en la Circumpuna contribuyó a la creación de nuevas centralidades y fragmentaciones al interior de cada destino. La atractividad, los servicios y los beneficios económicos se concentraron en algunos sitios, con mayor poder para negociar o posicionarse en el entramado de caminos, postas y pasos que construyeron las prácticas turísticas.

### **La búsqueda del desarrollo promovió la integración transfronteriza**

En la Circumpuna, los procesos de intensa valorización turística, junto con las prácticas de movilidad descritas, suscitaron la proliferación de iniciativas de integración transfronteriza. Como se analizó en el capítulo 6, estas iniciativas se intensificaron a partir de la década de 2000 y buscaron incidir en las prácticas turísticas vigentes. Se orientaron a lograr una redistribución de los beneficios económicos, concibiendo al turismo como panacea del desarrollo. Estos vínculos transfronterizos abrieron la posibilidad de redefinir las formas de transitar, fotografiar y consumir turísticamente la triple frontera circumpuneña.

La integración transfronteriza implicó la conformación de redes diplomáticas y paradiplomáticas entre actores estatales y no estatales. Las primeras, vincularon a los Estados nacionales a través de acuerdos bilaterales y algunas iniciativas supranacionales. De todos modos, esta forma de

transfronterización desde arriba no fue tan relevante en la Circumpuna. Allí, la mayor parte de las redes fueron paradiplomáticas, lideradas por actores locales y subnacionales, públicos y privados. Estos actores desplegaron diferentes mecanismos de articulación, por medio de acuerdos, redes, planes, encuentros o ferias, algunos de mayor duración y otros más efímeros.

En este esquema de integración, la provincia de Jujuy se mostró como la más activa, no sólo a través del Estado subnacional, sino también de las numerosas localidades que han participado en las redes paradiplomáticas. Ello se relacionó con la voluntad de captar una parte de los crecientes flujos de visitantes que llegan tanto a San Pedro de Atacama como a Uyuni. Asimismo, puede vincularse con la escasa participación que ha tenido esta provincia en la promoción comercial que realizaron las agencias de viaje internacionales sobre la Circumpuna, las cuales comercializaron el circuito turístico trinacional referenciando a aquellos destinos con Salta y excluyendo frecuentemente a Jujuy. Desde Potosí, en cambio, se han iniciado escasos mecanismos de integración y el Estado subnacional no tuvo una importante presencia en las redes paradiplomáticas. De todos modos, diversas localidades de este departamento se han mostrado activos en los mecanismos de articulación, principalmente con Jujuy, o bien en los proyectos trinacionales. En la región de Antofagasta, la capital homónima es la que más ha intervenido en la integración transfronteriza, principalmente con la ciudad capital de Jujuy.

Los centros turísticos que actualmente cuentan con un importante desarrollo de la actividad, como San Pedro de Atacama, Uyuni y Tilcara, no tuvieron una participación importante en las redes paradiplomáticas, mientras que sólo Purmamarca ha mostrado un cierto involucramiento. En la misma línea, tampoco participaron de las redes paradiplomáticas las numerosas comunidades que forman parte de las excursiones turísticas más promocionadas en los alrededores de San Pedro de Atacama, como Toconao, Socaire, Coyo o Machuka, o las comunidades del entorno del salar de Uyuni y la Reserva Avaroa, como San Cristóbal, San Juan, Laguna Colorada, Llica o Tahua. En cambio, las localidades donde el turismo tuvo un desarrollo moderado o exiguo, en forma global sumaron una mayor cantidad de participaciones en estas redes de actores, como aquellas comunidades al norte de la puna jujeña y al sur de Potosí, o bien las localidades situadas al norte de la Comuna de San Pedro de Atacama.

La mayoría de las iniciativas de integración elaboraron propuestas de intervención que incluyeron la promoción de centros y caminos donde se proyectó fomentar el desarrollo turístico. Ello incluyó la creación de circuitos, corredores o rutas binacionales o trinacionales, así como la creación de productos combinados. Gran parte de estas propuestas se orientaron a intensificar la llegada de visitantes, por medio de la difusión de los destinos, principalmente a nivel internacional.

De este modo, se concluye que la concepción del turismo como panacea del desarrollo y la creciente llegada de visitantes a los destinos turísticos de la Circumpuna, movilizaron a los diferentes actores locales para tratar de incidir en las prácticas turísticas vigentes. En estos proyectos se buscó incentivar una mayor llegada de visitantes, así como diseñar nuevos productos, circuitos y centros turísticos. En particular, las localidades donde el turismo no tuvo un importante crecimiento, participaron activamente de los mecanismos de integración, en los que se buscaron redefinir y rediseñar las centralidades y periferias turísticas.

### **Los transfronterización creó proyectos políticos e imaginarios contrapuestos**

Los procesos de integración en la Circumpuna se constituyeron como proyectos políticos, diseñados por diferentes grupos sociales, con intereses, objetivos y estrategias particulares. Ellos articularon ideas, planes, propuestas y mapas sobre el turismo y sobre la triple frontera circumpuneña, a partir de una visión compartida del futuro. A partir del análisis que se realizó en los capítulo 6 y 7 sobre las redes de actores, sus múltiples mecanismos de articulación, las propuestas de intervención y las representaciones que ellos crearon, fue posible reconstruir dos proyectos contrapuestos: uno transnacional y otro transgresivo.

*Proyecto Transnacional.* El primero de estos proyectos se relacionó con las iniciativas de integración transfronteriza que buscaron potenciar a los centros y caminos turísticos ya consolidados en la Circumpuna. Estas iniciativas propusieron crear una marca, ruta o producto turístico unificado en la Circumpuna, con la intención de incrementar el número de visitantes, principalmente internacionales. Esta estrategia reforzó las centralidades creadas por la movilidad turística en función de las lógicas de mercado. En torno a este objetivo se produjo una cierta convergencia entre las estrategias estatales subnacionales y empresariales. Ello se vinculó, también, con las políticas nacionales que persiguieron el incremento de los beneficios económicos para equilibrar las cuentas macroeconómicas, sin considerar necesariamente el bienestar local.

En este proyecto se vislumbra una concepción de la transfronterización en clave transnacional o global. Remite a imaginarios asociados a espacialidades reticuladas, fluidas y flexibles. Estas representaciones se apoyaron en algunos mapas transfronterizos comerciales elaborados desde las agencias de viajes de los lugares de origen de los visitantes, así como en la oferta de productos turísticos combinados que ellas propusieron. Asimismo, se vinculó con las narrativas y proyectos de la integración supranacional, principalmente aquellas ligadas a la fluidez y porosidad de las fronteras para los flujos comerciales bioceánicos y globales. En este caso se advierte la emergencia de campos

sociales transnacionales, esto es, espacios relacionales para los flujos que vinculan diversas localidades, grupos sociales y espacios nacionales, no necesariamente ligados a la contigüidad.

Estas espacialidades transfronterizas cuestionaron a los imaginarios nacionales y propusieron otras formas de concebir a las fronteras. De todos modos, no eliminaron las diferenciaciones nacionales, e incluso, en muchos casos las reforzaron. En este proyecto de integración, cada uno de los tres destinos turísticos circumpuneños mantuvo su especificidad y diferenciación, y cada centro turístico buscó mantener la primacía. La diferenciación de cada destino se constituyó como un elemento necesario para la existencia de los flujos.

*Proyecto transgresivo.* El segundo proyecto se alimentó de las iniciativas de integración que buscaron transformar las centralidades turísticas actuales y se expresó por medio de dos estrategias diferentes. Una de ellas consistió en incorporar nuevos sujetos, localidades o comunidades a los caminos turísticos ya consolidados, desarrollando emprendimientos, servicios o productos alternativos que les permitan atraer a los actuales visitantes de la zona. Esto se observó, mayoritariamente, en el camino entre Uyuni y Purmamarca, en las iniciativas de los estados locales que tuvieron un desarrollo incipiente o moderado de las prácticas turísticas. La segunda estrategia, menos frecuente, buscó crear nuevos caminos turísticos, alternativos a los consolidados, para orientar los beneficios económicos hacia las comunidades donde la actividad turística no tienen un importante desarrollo. Esta estrategia se pudo advertir en las iniciativas de integración originadas por diversos actores que trabajaron con comunidades rurales e indígenas. Buscaron incidir en las áreas marginalizadas de la centralidad turística señalada anteriormente, principalmente entre la puna jujeña y el sur de Potosí.

Mediante estas dos estrategias, el proyecto transgresivo promovió la configuración de espacialidades transfronterizas alternativas, que incluyeron a nuevos sujetos y localidades, diseñaron nuevos caminos y mapas turísticos. En el marco de este proyecto cobraron relevancia los imaginarios asociados a la contigüidad y las relaciones de proximidad. Estos representaron, de manera visual y narrativa, un espacio de integración, homogeneidad y continuidad, donde los límites interestatales perdieron relevancia.

Estos imaginarios se constituyeron como transgresivos y contestatarios. Predominaron las referencias a la cooperación, el fortalecimiento de los lazos de solidaridad y el hermanamiento. También, las apelaciones al desarrollo sustentable, local o social. Apelaron a un turismo sin fronteras, el cual cuestionó las construcciones nacionales, autorizadas o hegemónicas, que tendieron a naturalizar y eternizar las diferencias, en base a la idea de barrera, separación y exclusión.

Evocaron un estado anterior idealizado, donde no existían los límites interestatales, pensados como imposiciones artificiales.

Además, se constituyó como un cuestionamiento a las prácticas turísticas comerciales vigentes en la Circumpuna, en base a un conjunto de lugares y caminos que concentraron los beneficios económicos. De todos modos, estos discursos no se pensaron a partir de la eliminación de las identidades nacionales. Estas fueron incorporadas y movilizadas como el punto de partida para la articulación, como una estrategia para conseguir una mejora en su situación económica y social.

En el marco de este proyecto transfronterizo-transgresivo, se propusieron formas alternativas de pensar y recorrer esta triple frontera y, de este modo, construyeron nuevas imaginaciones espaciales. Se trata de imaginarios situados, en la medida que son construcciones de los pobladores de las fronteras, ya sean comunidades locales, rurales e indígenas o gobiernos locales, a través de mapas o narrativas de la integración y la hermandad, presentes en los diferentes proyectos de desarrollo e integración. Las poblaciones locales construyeron así sus propias representaciones sobre lo que es posible, deseable, legítimo y justo, en un determinado contexto.

De todas formas, no es la única mirada local existente en la Circumpuna, ya que los operadores turísticos locales participaron intensamente en la construcción de imaginarios nacionales, como se examinó anteriormente. En todo caso, se trata de una mirada local no central, desde los márgenes o las periferias, al interior de la Circumpuna. Las espacialidades transgresivas, sin embargo, también buscaron crear sus propias centralidades, jerarquías, inclusiones y exclusiones.

De cualquier manera, los proyectos políticos de integración en la Circumpuna tuvieron un escaso nivel de materialización, permaneciendo en su mayoría como manifestaciones de voluntad. La transfronterización conformó un campo de fuerzas, donde diferentes sujetos y lugares, a múltiples escalas, pugnar por la definición, control y apropiación de las prácticas turísticas. Esta disputa por la definición de centralidades revela una capacidad diferencial de los agentes por incidir en el desarrollo del turismo. Ambos proyectos de integración encontraron importantes dificultades para concretar sus propuestas, mientras que la movilidad regida por los visitantes y empresas turísticas se constituyeron como las principales fuerzas que modelan la triple frontera circumpuneña en la actualidad.

Se concluye que los procesos de integración turística en la Circumpuna no fueron homogéneos o armónicos. Definieron dos proyectos políticos y dos formas de imaginar la transfronterización, uno de carácter transnacional y otro transgresivo, que se constituyeron como un campo en disputa, entre sí y respecto de las prácticas de movilidad turística vigentes.



## **Fronterización y transfronterización en la creación de destinos turísticos**

En este apartado se recupera el objetivo general de la investigación, esto es, las vinculaciones entre los procesos de valorización turística, fronterización y transfronterización que se participaron en la construcción de la Circumpuna entre 1990 y 2018.

Como se postuló en el capítulo 2, fronterización y transfronterización son procesos indisolubles, que se vinculan, refuerzan y transforman mutuamente a lo largo del tiempo. Asimismo, el turismo se constituye al interior de ambos procesos, como una práctica más en la construcción, material y simbólica, de la triple frontera circumpuneña.

Aquí se postula que, a pesar de formar parte de un mismo viaje turístico por la Circumpuna, la Quebrada de Humahuaca, el Desierto de Atacama y el Salar de Uyuni se constituyeron como tres destinos *nacionales* diferenciados. Ello se buscó expresar en el título de la tesis: *Un viaje, tres destinos*. De este modo, el título sintetiza la tensión permanente entre fronterización y transfronterización en la construcción turística de la Circumpuna.

Esta afirmación se ampliará a partir de tres postulados: (1) las prácticas turísticas de fronterización y transfronterización se reforzaron mutuamente; (2) las prácticas de fronterización y transfronterización fueron diferentes en los tres pares fronterizos; (3) los viajes turísticos no construyeron un único destino integrado.

### **Las prácticas turísticas de fronterización y transfronterización se reforzaron mutuamente**

Aquí se sostiene que las prácticas de fronterización y transfronterización se reforzaron mutuamente, en una doble relación.

Por un lado, se observó que las prácticas turísticas de fronterización promovieron la transfronterización. Como se argumentó en el marco teórico-conceptual, la diferenciación espacial promueve la valorización turística de los lugares. Es la asignación de valores positivos a rasgos específicos de un lugar lo que contribuye a la construcción de atraktividad y motiva los desplazamientos para conocer, disfrutar, consumir los atractivos y destinos turísticos. En aquella conceptualización también se señaló que la diferenciación espacial se ubica en el origen de la movilidad transfronteriza. La intención de operar sobre lo que se encuentra al otro lado del límite interestatal promueve las prácticas de movilidad y también la actuación estatal que busca controlarla.

La búsqueda de una diferenciación entre los tres destinos de la Circumpuna, como se detalló anteriormente, participó de la construcción de una atraktividad singular en cada caso. Esta diferenciación favoreció la movilidad transfronteriza, que tuvo como objetivo conocer los atractivos únicos y singulares que definió cada destino.

A ello contribuyeron las prácticas comerciales y estatales de promoción y las representaciones que ellos crearon, como se sostuvo en el capítulo 7. Presentaron a cada destino turístico como un reservorio de recursos. Mostraron destinos delimitados y aislados, formados por una multiplicidad de atractivos por conocer, uno o varios centros de servicios, y algunos caminos que permitían el acceso a su disfrute. Paralelamente, las agencias de viaje de las sociedades de origen de los visitantes, promovieron la representación de la Circumpuna como la sumatoria de tres destinos diferenciados, todos los cuales valía la pena conocer a través de un viaje. De este modo, la transfronterización se apoyó y valoró positivamente los rasgos que se constituyeron como diferenciadores de los tres destinos turísticos.

Por otro lado, se sostiene que las prácticas de transfronterización reforzaron la fronterización desde abajo, es decir, través de las acciones de diferentes actores locales, estatales y empresariales. Estas se articularon de diversas formas con la fronterización desde arriba, promovida desde las políticas estatales de planificación y promoción.

En este sentido, la movilidad turística no eliminó las diferenciaciones nacionales. La idea de barrera, segregación o separación se mantuvo vigente, por ejemplo, a través de los reclamos de los operadores turísticos que señalaban una competencia desigual por parte de las empresas del país vecino. La exclusión se observó, asimismo, a través del control de la circulación para evitar que operen servicios no registrados en cada destino. También estuvo implícito en las barreras jurídicas y administrativas entre los Estados nacionales respecto de la circulación por la zona. Asimismo, la infraestructura de transporte en condiciones precarias actuó fortaleciendo los sentidos divisorios y dificultando una mayor vinculación. Ello se replicó en las representaciones antes señaladas, donde los actores locales jerarquizaron sólo los atractivos de su destino, ignorando a los lugares turísticos vecinos.

Las relaciones de competencia también se vincularon con el dominio de la dirección y sentido de los flujos. La supremacía de San Pedro de Atacama en la escena turística circumpuneña condujo a que los atractivos consolidados en las zonas circundantes se visiten desde el mismo poblado y no como parte de los caminos transfronterizos analizados, como sí ocurrió en los sectores de Bolivia y Argentina. En este sentido, San Pedro de Atacama se estableció como impulsor de flujos que promueven visitas en los países vecinos. Ello puede leerse en términos de complementariedad, pero

también de competencia. Las combinaciones entre Chile y Bolivia, o bien entre Argentina y Bolivia fueron más notables. En otras palabras, esto indica que Argentina y Chile se consolidaron como alternativas o destinos en competencia, dentro de un recorrido más largo por Sudamérica, en el marco general de una competencia entre los países por incrementar las visitas internacionales y mejorar el ingreso de divisas.

De lo anterior se desprende que las prácticas turísticas de fronterización promovieron los procesos de transfronterización y, en sentido inverso, las prácticas turísticas transfronterizas reforzaron la fronterización, desde arriba y desde abajo.

### **Las prácticas de fronterización y transfronterización fueron diferentes en los tres pares fronterizos**

Las prácticas turísticas de fronterización y transfronterización no fueron homogéneas en la Circumpuna. Como se planteó en el capítulo 2, la concepción situada de la frontera permite reconocer el modo particular en que los procesos generales se insertan en los entramados locales y producen realidades diferenciadas. No sólo la Circumpuna constituye una frontera diferenciada en cada contexto nacional, sino que también cada par fronterizo constituyó un entramado particular de relaciones, prácticas y significados (cuestión abordada en el capítulo 3). Cada par fronterizo vinculó a diferentes Estados nacionales y subnacionales, así como a diferentes localidades y pobladores. En cada sector o diada, los procesos de fronterización y transfronterización adquirieron diferentes intensidades y definieron prácticas y sentido diversos.

Las prácticas turísticas desplegadas en la Circumpuna se entrecruzaron con aquellos entramados propios de cada diada fronteriza, y tendieron a reforzar los sentidos y materialidades existentes.

La frontera argentino-boliviana, en el área de La Quiaca-Villazón, concentró importantes flujos comerciales, movimientos poblacionales e intercambios culturales. Ha sido históricamente relevante para las movilidades de corta, media y larga distancia, tanto para las poblaciones locales, los mercados y los Estados nacionales. Se condensaron allí numerosas innovaciones técnicas en los sistemas de transporte, algunos pensados en el marco de la integración binacional. Esta intensa movilidad tuvo como contrapartida la construcción de una imagen de esta frontera como peligrosa, vinculada a la criminalidad, y se construyeron allí discursos y dispositivos de securitización.

Estas prácticas y sentidos se involucraron en la valorización turística. Por un lado, la amplia disponibilidad de transporte público de pasajeros, fue aprovechada por los visitantes que vincularon a los diferentes poblados que se sitúan entre el sur de Potosí y la Quebrada de Humahuaca. Por otro

lado, la idea de una frontera insegura, problemática y securitizada se tradujo en un escaso interés de los visitantes por pernoctar o permanecer en las ciudades fronterizas de La Quiaca o Villazón. Allí la realización de los trámites migratorios frecuentemente implica importantes demoras, lo cual se constituyó en los últimos años como una preocupación estatal para introducir mejoras y agilizar el tránsito. Asimismo, este paso fronterizo requiere la contratación de un nuevo medio de transporte para los visitantes. En este sentido, el paso se constituyó como un punto de discontinuidad importante del camino turístico transfronterizo.

Allí, los Estados nacionales mostraron crecientes esfuerzos por desplegar mecanismos de securitización, aunque un escaso interés por el desarrollo de proyectos de desarrollo y cooperación transfronteriza. También, ha sido escasa la intervención de los Estados subnacionales en la integración de esta diada. Esta frontera, en cambio, ha concentrado una importante cantidad de iniciativas de integración entre las comunidades rurales e indígenas y los Estados locales, con el apoyo de ONG. La integración de esta diada buscó promover la llegada de visitantes a localidades con escasa participación en las prácticas turísticas, creando nuevos centros y construyendo caminos alternativos, para capturar parte de los beneficios económicos de esta actividad.

La frontera entre Bolivia y Chile, en torno al paso Portezuelo del Cajón, ha sido de gran relevancia para las movilidades locales, primero para el transporte animal y luego carretero. En cambio, ha sido de escaso interés para los Estados nacionales y para los procesos de integración regional, donde la infraestructura de circulación ha condensado pocas innovaciones técnicas. Se trata de una zona escasamente poblada y transitada. Este sector tampoco ha incorporado discursos y dispositivos asociados a la securitización. Sin embargo, los litigios diplomáticos frecuentes entre Chile y Bolivia por la disputa territorial latente, así como los flujos migratorios principalmente de bolivianos hacia Chile, han exacerbado representaciones nacionalistas y discursos discriminatorios en ambos sentidos.

Las dificultades para la circulación en esta frontera fueron resignificados por las prácticas turísticas, donde se estructuró un producto bajo la forma de un itinerario de varios días de duración, que es el más requerido por los turistas internacionales. Fue delineado por los operadores turísticos locales, que debieron articularse en red a cada lado del límite interestatal, en conjunto con algunas comunidades rurales e indígenas. El paso fronterizo representa una cierta discontinuidad, ya que los pasajeros deben cambiar de vehículo y de chofer, aunque forma parte de un mismo paquete contratado en el punto de partida de la excursión. De todos modos, este intercambio ha generado una importante competencia entre los operadores turísticos de San Pedro de Atacama y Uyuni por mantener el control o dominio de las excursiones. En relación a ello, y a pesar del intenso tránsito de visitantes, en esta frontera sólo se identificó un proyecto de integración turística bilateral.

Por último, la frontera argentino-chilena en torno al paso de Jama, también ha sido una zona de intenso tránsito con animales de carga por parte de las comunidades locales, donde las innovaciones técnicas recién llegaron hacia finales del siglo XX. A partir de la década de 1990 emergió una noción de una vecindad fronteriza y una retórica de integración y hermandad entre algunas localidades de Jujuy y Antofagasta, que apoyaban la construcción de un paso fronterizo en ese sector. Sin embargo, la apertura del paso de Jama se tradujo en la conformación de un corredor de circulación rápida para el transporte bioceánico a escala continental, en el marco de los procesos de integración supranacional. En este proceso las necesidades e intereses de las comunidades locales de la zona no fueron consideradas, sino que se buscó beneficiar a los flujos comerciales de largo alcance.

El desarrollo reciente del turismo se acopló a las formas de tránsito y las velocidades que propuso este corredor, consolidando un camino transfronterizo que se transitó sin escalas, buscando una conexión rápida para arribar al destino deseado. La discontinuidad es mínima ya que implica sólo la realización de trámites migratorios, sin cambio de vehículo. Las características del camino favorecieron el desarrollo de viajes rápidos, a modo de túnel, en el que no se admitieron detenciones intersticiales ni se propuso la admiración de puntos destacados durante el trayecto. Nuevamente las localidades y comunidades intersticiales no participaron en la conformación de este camino turístico.

En esta década fronteriza, desde la pavimentación de la ruta y la consolidación del complejo fronterizo integrado en Jama, se desplegaron algunas de las iniciativas de integración que buscaron fortalecer el intercambio de turistas. Ellas fueron lideradas por los estados subnacionales y el sector empresarial, principalmente de las ciudades capitales y en menor medida de San Pedro de Atacama, con el apoyo también de los Estados nacionales. De todos modos, estos proyectos buscaron beneficiar a los principales centros turísticos, o a las capitales subnacionales. Las comunidades rurales, indígenas o locales que se sitúan a lo largo del camino han tenido una escasa participación en estos proyectos.

Lo anterior permite concluir que las prácticas turísticas de fronterización y transfronterización tuvieron diferentes intensidades en cada década fronteriza de la Circumpuna. En ellas, las formas que asumió la valorización turística tendieron a reforzar los sentidos y materialidades existentes, contribuyendo a la fragmentación o diferenciación entre los tres pares fronterizos.

## **Los viajes turísticos no construyeron un único destino integrado**

A pesar de las múltiples prácticas de transfronterización, en la Circumpuna no se creó una imagen unificada para el turismo, o una identidad común que permita pensar a la región como un destino integrado.

En las imágenes e imaginarios de la Circumpuna, los rasgos naturales y culturales fueron disputados entre las representaciones nacionales y transfronterizas. La naturaleza y la andinidad se constituyeron como componentes tanto de una identidad nacional, como de un paisaje de integración. En ambos casos fueron resignificadas y transformadas en recursos y productos turísticos, que se buscaron promocionar y comercializar. Apelaron al negocio turístico, ya sea para fortalecer las cuentas nacionales y el ingreso de divisas, para impulsar las prácticas comerciales o para redistribuir los beneficios económicos y mejorar la calidad de vida.

De todos modos, si bien los lugares turísticos de la Circumpuna comparten numerosos elementos, rasgos o características similares devenidos atractivos, estos no contribuyeron a consolidar la idea de unidad. La construcción de atraktividad no fue un proceso compartido, como se sostuvo más arriba. La consecuencia es que no existe una imagen común o unitaria de la Circumpuna. Los destinos turísticos circumpuneños buscaron mantener su singularidad. Tanto las estrategias comerciales como estatales contribuyeron a definir y reforzar una imagen particular a partir de un rasgo o núcleo distintivo que lo singularizó, le otorgó una especificidad y lo diferenció de los vecinos. Cada destino construyó sus propias representaciones emblemáticas sobre el desierto, el salar y los cerros de colores.

Esta disputa en la construcción de sentidos se hizo evidente en las dificultades por designar a estos lugares con un nombre común. Los proyectos estatales nacionales de desarrollo e integración propusieron nombres que incluyeron la idea de Atacama, Altiplano, Puna y Sudamérica. Las iniciativas de integración locales, sean estatales, empresariales o de comunidades, apelaron a lo andino. Las agencias de viajes, principalmente internacionales, han recurrido también a lo idea de andinidad, al altiplano y Sudamérica, aunque las incorporaron en designaciones pensadas desde las lógicas de comercialización, incluyendo términos como triángulo, oro, sin fronteras, experiencia, paraíso o mundo.

Sin embargo, las agencias también comercializaron el viaje a la Circumpuna como la sumatoria de tres destinos nacionales: Tres rincones; Tour ABC; Argentina, Bolivia y Chile; Combinación de 3 países: Salta, Uyuni & Atacama; entre otros. En ellos se observa una importante referencia a los países. La frontera opera allí como afirmación de una instancia de poder y una identidad nacional.

Ello refuerza el carácter internacional de una región en el marco de una estrategia de marketing territorial global.

Estas disputas entre diferentes actores, prácticas y representaciones condujeron a que no se consolide una imagen icónica de la Circumpuna a partir de alguna característica representativa y común. En función de lo anterior, se concluye que las prácticas turísticas no contribuyeron a la creación de una imagen, una representación o un imaginario de unidad en la Circumpuna que le otorgue una identidad común y permita a pensarla como una región turística integrada.

## **Consideraciones finales y aperturas**

A lo largo de la investigación surgieron numerosos interrogantes que no pudieran ser abordados en profundidad. Estos se constituyen como campos abiertos para futuras indagaciones.

Una de las tareas pendientes es profundizar y complejizar el significado de lo foráneo, que diferentes investigaciones vienen marcando como una característica central del turismo en algunos sectores de la Circumpuna. En este sentido es posible indagar en las formas en que se construyeron, y cómo se transforman, las construcciones identitarias sobre lo local, lo lugareño, lo afuerino, lo migrante, lo extranjero o lo foráneo. Cómo se producen y transforman ciertos esencialismos y como operan en las prácticas turísticas concretas. Sería interesante comparar las diferencias entre quienes conformaron los servicios de alojamiento y las agencias de viaje. Se requiere también profundizar los estudios respecto de las diferencias entre quienes poseen, quienes alquilan y quienes se emplean en los emprendimientos. Las migraciones que se produjeron desde los ámbitos rurales a los urbanos. Es preciso observar los cambios que se produjeron en el tiempo. También, surge la necesidad de examinar nuevas formas crecientes de contratación temporal y precaria entre los propios visitantes nacionales e internacionales, que viajan y trabajan en forma simultánea, con un notable desarrollo en San Pedro de Atacama. Sería posible, asimismo, establecer comparaciones entre los tres sectores de la Circumpuna.

Por otra parte, quedó pendiente examinar las formas en que se acondicionaron estéticamente las localidades en función de la mirada turística. Identificar similitudes y diferencias en las formas en que se materializaron los mismos patrones de valorización y consumo, cómo se combinaron diferencialmente con las condiciones locales, qué ideas e imágenes se produjeron en cada sector de la Circumpuna.

De igual modo, sería interesante examinar con mayor profundidad cómo se diferencian o convergen múltiples miradas turísticas sobre un mismo lugar, sean nacionales, internacionales o incluso regionales. En este sentido es posible indagar en las tensiones que se producen entre las visitas turísticas extra-regionales y las formas de recreación de las poblaciones que allí habitan, indagando en los centros y caminos turísticos que se crean en cada caso.

Paralelamente, esta tesis se centró en los lugares de destino. Sería posible focalizar el análisis en los turistas, reconstruir las prácticas de viaje de diferentes grupos, sus imaginarios y representaciones subjetivas sobre las fronteras y los cruces transfronterizos.

En relación a lo anterior, otra línea de indagación abierta refiere a la constitución de los relatos de viajes turísticos como registros que participan intensamente en la construcción de representaciones e imaginarios. Es posible pensar algunas diferencias entre los primeros relatos de la modernidad del ocio a través de referentes nacionales o enviados internacionales por las guías turísticas, y las narraciones posmodernas, que se individualizan y diseminan a través de redes sociales en la actualidad.

Por último, sería preciso examinar el modo en que se expresaron las prácticas turísticas de fronterización y transfronterización en otras fronteras de la Argentina, algunas de las cuales fueron parcialmente examinadas sólo en algunos períodos. De este modo, sería interesante reconocer continuidades y discontinuidades en el tiempo, y entre las diferentes fronteras constituidas como lugares turísticos, así como las múltiples formas de construcción de atraktividad que operaron en cada caso.



---

## **BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES**

---

## Referencias bibliográficas

- AA. VV. (1977) Hommes et Terres du nord, 2do trimestre.
- AA. VV. (2006) Tourism Geographies. Special Issue: Tourism in Borderlands, 8(2).
- Abduca, R. G. (1999). De “despoblado” a “Pórtico Norte de la Patria”. Territorialidad nacional y territorialidad de frontera entre Argentina y Bolivia (XIX-XX). Presentado en Seminario Internacional Fronteras, Naciones e Identidades, Buenos Aires.
- Agnew, J. (2008). Borders on the mind: re-framing border thinking. *Ethics y Global Politics*, 1(4).
- Ahumada, A. C. (2014). Disputas por la playa. Turismo, sociedad y violencia simbólica en los inicios de la masificación social del balneario de Cartagena, 1930-1960. *Gestión Turística*, 21, 33–59.
- Alessandri, F. (2014). Chile, Bolivia y Perú: pasado de conflicto ¿futuro de integración? *Temas de la Agenda Pública*, 9(70), 1–19.
- Allis, T. (2018). Movilidad y turismo. En D. Zunino Singh, G. Giucci, P. Jirón M., y P. Mansilla (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 131–138). Buenos Aires: Editorial Biblos.
- Almirón, A. (2007). Valorización turística de un área protegida. El caso del destino Los Glaciares en el extremo sur patagónico. *Revista Párrafos Geográficos*, 6(1), 1–36.
- Almirón, A. V. (2004). Turismo y espacio. Aportes para otra geografía del turismo. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, (16), 166–180.
- Almirón, A. V., Bertonecello, R., Kuper, D., y Ramírez, L. (2008). El turismo como impulsor del desarrollo en Argentina. Una revisión de los estudios sobre la temática. *Aportes y transferencias*, 12(1), 57–86.
- Amilhat-Szary, A.-L. (2004). Les nouvelles traversées andines: de la montagne-obstacle à la montagne-interface? *Annales de Géographie*, 70, 162–178.
- Amilhat-Szary, A.-L. (2006). L'émergence d'un référent territorial: ethnie, frontière et projet de territoire dans les Andes. En *Premières Rencontres Internationales du programme CORUS (Les recompositions territoriales et leurs référents), Les territoires à l'épreuve: décentralisation et dévolution*. Recuperado de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00277663/>
- Amilhat-Szary, A.-L. (2016). Gentes y agentes, condiciones paradiplomáticas de la creación de una frontera móvil. En S. González Miranda, Noé Cornago, y C. Ovando Santana (Eds.), *Relaciones transfronterizas y paradiplomacia en América Latina. Aspectos teóricos y estudio de casos* (pp. 47–71). Santiago: RIL editores.
- Amilhat-Szary, A.-L., y Fourny, M.-C. (2006). *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*. France: Editions de l'Aube.
- Amilhat-Szary, A.-L., y Giraut, F. (2015). Borderities: The politics of contemporary mobile borders. En *Borderities and the Politics of Contemporary Mobile Borders* (pp. 1–19). Hampshire/New York: Palgrave Macmillan.
- Amilhat-Szary, A.-L., y Guyot, S. (2009). El turismo transfronterizo en los Andes centrales: prolegómenos sobre una geopolítica / Cross-border tourism in the Central Andes: preliminary remarks on tourism geopolitics. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 9(2), 63–100.
- Amoore, L. (2006). Biometric borders: Governing mobilities in the war on terror. *Political Geography*, 25(3), 336–351. <https://doi.org/10.1016/j.polgeo.2006.02.001>
- Andersen, L. E., y Valdez, L. (2009). *Turismo en el Salar de Uyuni: Restricciones y Potencialidades* (Serie de Documentos de Trabajo sobre Desarrollo No. 18). Instituto de Estudios Avanzados en Desarrollo.
- Anderson, B. R. O. (1993). *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Antonescu, A., y Stock, M. (2014). Reconstructing the globalisation of tourism: A geo-historical perspective. *Annals of Tourism Research*, 45, 77–88. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2013.12.001>

- Antonsich, M. (2011). Rethinking territory. *Progress in Human Geography*, 35(3), 422–425. <https://doi.org/10.1177/0309132510385619>
- Aponte, J. M. (2017). Leticia para turistas: imaginarios, narrativas y representaciones de una ciudad amazónica. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 26(2), 93–111. <https://doi.org/10.15446/rcdg.v26n2.59210>
- Aracena, M. (1982). *Turismo en la provincia El Loa* (Memoria para optar al Título de: Profesor de Historia y geografía, y educación cívica). Universidad del Norte, Antofagasta, Chile.
- Arellano López, S., y Petras, J. (1994). La ambigua ayuda de las ONGs en Bolivia. *Nueva Sociedad*, 131, 72–87.
- Arias, V. I. (2014). *Rumbo al norte. Análisis de propuestas culturales en ofertas de turismo en comunidades indígenas de Jujuy y Salta* (tesis de maestría). Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina.
- Arnould, E., y Perrin, S. (1993). Développement touristique et dimension transfrontalière. Le cas de l'espace de Gaume-Meuse du Nord. *Revue Géographique de l'Est*, 33(3), 191–204. <https://doi.org/10.3406/rgest.1993.2257>
- Arriaga, J. C. (2011). El concepto frontera en la geografía humana. *Perspectiva Geográfica*, 17, 71–97.
- Arrossi, F. (2008). *Argentinos... ¡marchemos hacia las fronteras! La configuración discursiva de la identidad nacional al servicio de una política pública de control social en el "proceso de reorganización nacional"* (Magíster). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Arzeno, M., y Troncoso, C. (2009). Actividades agrarias, turismo y contradicciones del desarrollo en la Quebrada de Humahuaca, Jujuy. En S. Manzanal, Mabel y F. Villarreal (Eds.), *El desarrollo y sus lógicas en disputa en territorios del norte argentino* (pp. 223–246). Buenos Aires: Ciccus.
- Baeza, B. (2008). Sociogénesis del proceso de militarización de la frontera chileno-argentina. El caso de los outsiders y establecidos riomayenses. En *Actas III Seminario Un Encuentro con Nuestra Historia*. Coyhaique: Sociedad de Historia y Geografía de Aisén.
- Baeza, M. M. (2016). *Securitización de las fronteras en América del Sur (2004-2014)* (Maestría). Universidad Torcuato Di Tella, Buenos Aires.
- Balibar, E. (1998). "The Borders of Europe". Traducido por J. Swenson. En Cheah P. y Robbins B. (Eds.). *Cosmopolitics: Thinking and Feeling Beyond the Nation* (pp. 216-229). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Ballent, A. (2003). Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945. Presentado en Jornadas Perspectivas históricas sobre el estado argentino, Universidad Nacional de Quilmes.
- Bardanca, R. (2017). *Bases para un desarrollo turístico sostenible en la Quebrada de Humahuaca* (Maestría). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Barría, C. (2014). *Análisis comparativo de las diferencias en el dinamismo económico regional en Chile* (Seminario de Grado). Universidad de Chile, Santiago.
- Barros, Á. (1987). *Historia del turismo en Chile* (Cuadernos Turísticos No. Boletín Técnico N° 6) (p. 52). Santiago: Servicio Nacional de Turismo.
- Barros, C., y Zusman, P. (2000). Nuevas y viejas fronteras ¿Nuevos y viejos encuentros y desencuentros? *Scripta Nova, Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 69(50).
- Bazzanella, A. (2011). *Encuesta sobre el perfil y la satisfacción de los turistas del Camino Andino* (Fronteras Turísticas - URB-AL) (p. 65).
- Benedetti, A. (2005a). El ferrocarril Huaytiquina, entre el progreso y el fracaso: Aproximaciones desde la geografía histórica del territorio de los Andes. *Revista Escuela de Historia*, (4), 123–165.
- Benedetti, A. (2005b). La Puna de Atacama como Construcción Geopolítica (1879-1900). La Redefinición del Mapa Político Argentino tras la Guerra del Pacífico. *Si Somos Americanos, Revista de Estudios Transfronterizos*, VII(2). Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337930323009>

- Benedetti, A. (2005c). Un territorio andino para un país pampeano. Geografía histórica del Territorio de Los Andes (1900-1943). *Unpublished doctoral thesis. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Buenos Aires*. Recuperado de <http://filo.uba.ar/contenidos/investigacion/institutos/geo/ptt/TesisdoctoradoBenedetti.pdf>
- Benedetti, A. (2007a). El debate sobre las fronteras en la Argentina. *Revista Estudios Socioterritoriales*, 6(6), 11–36.
- Benedetti, A. (2007b). La región circumpuneña. Algunas consideraciones para iniciar el debate. En *Sociedades de frontera, montaña y desierto*. Instituto de Estudios Internacionales, Gobierno Regional de Tarapacá.
- Benedetti, A. (2011). Lugares de frontera y movilidades comerciales en el sur sudamericano. Una aproximación multiescalar. En E. A. Costa, G. Costa, y M. Oliveira, *Fronteiras em foco* (pp. 33–55). Campo Grande: Editora da UFMS.
- Benedetti, A. (2014a). El espacio fronterizo argentino-boliviano. Definición de categorías operativas y primera aproximación descriptiva. En et al., M. E. Aparicio (Ed.), *Investigaciones del Instituto Interdisciplinario Tilcara* (pp. 15–64). Buenos Aires: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Benedetti, A. (2014b). Espacios fronterizos del sur sudamericano: Propuesta de un modelo conceptual para su estudio. *Estudios fronterizos*, 15(29), 11–47.
- Benedetti, A. (2015). El encuentro entre marca, camino y lugar. Hodografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de La Quiaca-Villazón. En A. Hernandez y A. E. Campos Delgado (Eds.), *Líneas, límites y colindancias: mirada a las fronteras desde América Latina*. Tijuana: Colegio de la Frontera Norte/CIESAS.
- Benedetti, A. (2017a). La construcción conceptual en los procesos de delimitación y de fronterización: la región platina de Sudamérica (siglos XIX y XX). *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 8(1). <https://doi.org/10.5209/GEOP.54146>
- Benedetti, A. (2017b). *Epistemología de la Geografía Contemporánea*. Bernal: Universidad Virtual de Quilmes.
- Benedetti, A. (2018a). Claves para pensar las fronteras desde una perspectiva geográfica. *Geosp – Espaço e Tempo*, 22(2), 309–328.
- Benedetti, A. (2018b). Algunas marcas de la nación y el nacionalismo en los estudios latinoamericanos sobre fronteras. *Estudios Fronterizos*, 19(e018). <https://doi.org/10.21670/ref.1818018>
- Benedetti, A. (2018c). Frontera interior, límites naturales, zona de frontera y frontera norte. Cuatro nociones de frontera en la construcción del territorio del estado nacional argentino (p. 21). Presentado en III Seminario Bordes, límites, frentes e interfaces, Tilcara.
- Benedetti, A., y Salizzi, E. (2011). Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *Transporte y territorio*, 4, 148–179.
- Benedetti, A., y Tomasi, J. (2013). Territorialidades multiescalares. El Paso de Jama y el eje de capricornio, vistos desde un pueblo de pastores puneños (Susques, Jujuy, Argentina). En María Andrea Nicoletti y Paula Núñez (Eds.), *Araucanía - Norpatagonia: la territorialidad en debate. Perspectivas ambientales, culturales, sociales, políticas y económicas* (pp. 14–32). San Carlos de Bariloche: Universidad Nacional de Río Negro-IIDyPCa.
- Bergesio, L., Montial, J., y Scalone, L. (2012). Territorio imaginado. El caso de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina). *Pampa: Revista Interuniversitaria de Estudios Territoriales*, 08(08), 111–136.
- Bertoncello, R. (2002). Turismo y territorio. Otras prácticas, otras miradas. *Aportes y transferencias*, 6(2), 29–50.
- Bertoncello, R. (2008). Presentación. En R. Bertoncello (Ed.), *Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina* (pp. 5–15). Buenos Aires: Ediciones CICCUS.
- Besse, J. (2005). “Teoría, método y técnica en la práctica de observación: selección de viñetas”, Mimeo UNLa, p. 1-8.
- Besse, J. (2011). Proceso y diseño en la construcción del objeto de investigación: Las costuras de Frankenstein o un entre-dos que no hace dos. En C. Escolar (Ed.), *Epistemología fronteriza: puntuaciones sobre teoría, método y técnica en ciencias sociales* (1. ed, pp. 93–113). Buenos Aires: Eudeba.

Bessera, E. (2011). Exequiel Bustillo y la gestión de los Parques Nacionales. Una aproximación a su concepción de las fronteras como áreas naturales. En W. Delrio y P. Navarro Floria (Eds.), *Cultura y Espacio. Araucanía – Norpatagonia* (pp. 115–125). Bariloche: IIDyPCA – UNRN.

Bessera, E. M. (2006). La Colonia Nahuel Huapi y los orígenes de la actividad turística en la región Andino-Patagónica. Presentado en Segundas Jornadas de Historia de la Patagonia, General Roca: Universidad de Comahue.

Blanco, J. (2006). De la noción de impacto a la de procesos asociados. Mundo Urbano 28. Publicación virtual de la Universidad de Quilmes. Recuperado de <http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php/ano-2006/26-numero-28/188-2-de-la-noc>.

Blanco, J. (2007). Geografía de las redes. En M. V. Fernández Caso (Ed.), *Geografías y territorios en transformación* (pp. 39–66). Buenos Aires: Noveduc Libros.

Blanco, J. (2009). Redes y territorios: articulaciones y tensiones (p. 13). Presentado en XII Encuentro de Geografos de América Latina, Montevideo.

Blanco, V. V. (2017). *Diseño de circuitos turísticos para el área protegida municipal "Eco parque encantado" del municipio de Tupiza* (Tesis de grado). Universidad Mayor De San Andrés, La Paz.

Blanes, J. (2017). Bolivia: Tensiones, retos y perspectivas del subsistema fronterizo. En B. Zepeda, F. Carrión, y F. Enríquez (Eds.), *El sistema fronterizo global en América Latina: un estado del arte* (pp. 109–142). Quito: FLACSO.

Boisier, S. (2004). Desarrollo territorial y descentralización: El desarrollo en el lugar y en las manos de la gente. *EURE (Santiago)*, 30(90), 27–40. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612004009000003>

Bolados García, P. (2012). Transnacionalización en el salar de atacama-norte de Chile: impactos de la minería y el turismo en las comunidades atacameñas. En M. C. Rivolta (Ed.), *Libro de resúmenes: pensando la multiplicidad y la unidad en los Andes*. Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía y Letras Universidad de Buenos Aires.

Bolados García, P. (2014). Los conflictos etnoambientales de "Pampa Colorada" y "el Tatio" en el salar de atacama, norte de Chile: procesos étnicos en un contexto minero y turístico transnacional. *Estudios atacameños*, 48, 228–248.

Bolsi, A., y Meichtry, N. (2006). Territorio y pobreza en el norte grande argentino. *Scripta Nova*, X(218 (10)).

Booth, R. (2002). El Estado Ausente: la paradójica configuración balnearia del Gran Valparaíso (1850-1925). *EURE (Santiago)*, 28(83). <https://doi.org/10.4067/S0250-71612002008300007>

Booth, R. (2008). Turismo y representación del paisaje. La invención del sur de Chile en la mirada de la Guía del Veraneante (1932-1962). *Nuevo mundo mundos nuevos [En ligne]*. <https://doi.org/10.4000/nuevomundo.25052>

Booth, R. (2010). "El paisaje aquí tiene un encanto fresco y poético". Las bellezas del sur de Chile y la construcción de la nación turística. *Revista de Historia Iberoamericana*, 3(1). Recuperado de <https://revistahistoria.universia.net/article/view/229/-el-paisaje-encanto-fresco-poetico-bellezas-sur-chile-construccion-nacion-turistica->

Booth, R. (2011). De la selva araucana a la "Suiza chilena", *CA Ciudad y Arquitectura*(143), 26–31.

Booth, R., y Lavín, C. (2013). Un hotel para contener el sur. *ARQ*, 83, 56–61. <https://doi.org/10.4067/S0717-69962013000100009>

Brambilla, C. (2012). Constructing a relational space between 'theory' and 'activism', or (re) thinking borders. *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 11(2), 215–221.

Brambilla, C. (2015). Exploring the Critical Potential of the Borderscapes Concept. *Geopolitics*, 20(1), 14–34. <https://doi.org/10.1080/14650045.2014.884561>

Brambilla, C., Jussi Laine, James Wesley Scott, y Gianluca Bocchi (Eds.). (2015). *Borderscaping: imaginations and practices of border making*. Surrey: Ashgate Publishing Limited. Recuperado de <http://bibdata.princeton.edu/bibliographic/9496354>

Braticevic, S., Rascován, A. y Tommei, C. (Comps.), *Bordes, límites, frentes e interfaces. Algunos aportes sobre la cuestión de las fronteras*. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.

Bridikhina, E. (2007). Entre la intervención estatal y la iniciativa privada. Los Hoteles Prefecturales Paceños en los años 40 del siglo XX. *Investigación en turismo. Nuevas visiones y tendencias*, 17, 83–112.

Bringas Rábago, N. (1997). El turismo fronterizo en el marco de la integración comercial con Norteamérica. En A. Mungaray y M. G. García de León (Eds.), *Desarrollo fronterizo y globalización* (pp. 59–76). México: ANUIES.

Bringas Rábago, N. L. y Godínez, J. A. (1991). El tratado de libre comercio México-Estados Unidos-Canadá y el turismo en la frontera norte de México. *FRONTERA NORTE*, 3(6). Recuperado de [http://www.colef.mx/fronteranorte/articulos/FN6/7-f6\\_TLC\\_Mex-EU-canada\\_y\\_el\\_turismo.pdf](http://www.colef.mx/fronteranorte/articulos/FN6/7-f6_TLC_Mex-EU-canada_y_el_turismo.pdf)

Bruna, A., y Larroucau, A. (2008). La epopeya de un sabio: Romualdo Armando Philippi en el Desierto de Atacama. En Romualdo Philippi (Ed.), *Viaje al desierto de Atacama* (p. 417). Santiago: Cámara Chilena de la Construcción,.

Bruno, P. (2010). La Quebrada de Humahuaca: ruta de “viajes imposibles” y su transformación en destino turístico. *Registros*, 7(7), 158–183.

Bruno, P. (2012). Los hoteles de turismo (1930-1955): piezas claves del territorio turístico de la Argentina. *Registros*, 8(9), 54–80.

Bugallo, L. (2008). Años se manejaba el cambio y ahora el billete. Participación de poblaciones de la puna de Jujuy en ferias e intercambios entre los siglos XIX y XX. *Estudios Trasandinos*, 14(2), 5–30.

Bürkner, H.-J. (2015). Beyond Constructivism: Europeanisation and Bordering under the Impact of Power and Imaginaries. En C. Brambilla, J. Laine, y G. Bocchi (Eds.), *Borderscaping: Imaginations and Practices of Border Making* (pp. 27–39). Surrey: Ashgate Publishing Limited.

Bustamante, G., y Salinas, S. (2017). Paradiplomacia aymara: Empoderamiento en la frontera. *Estudios Fronterizos*, 18(35), 90–106. <https://doi.org/10.21670/ref.2017.35.a05>

Bustos, C. (2011). Grupos originarios, patrimonio cultural y turismo indígena en el desierto de Atacama (Chile). En L. Prats y A. Santana Talavera (Eds.), *Turismo y patrimonio: entramados narrativos* (pp. 49–62). El Sauzal: ACA y Pasos.

Bustos, C. (2012). El turismo y sus impactos en los procesos de patrimonialización y la etnicidad atacameña. Presentado en 54 Congreso Internacional de Americanistas, Viena. Recuperado de <https://ica2012.univie.ac.at>

Bustos, C., Cruz, M., y Yuffa, C. (2012). Turismo comunitario y patrimonio en el desierto de atacama. *Revista America Patrimonio*, 4, 1–13.

Butler, R. (2002). “Development of tourism in Frontier Regions”. En *Tourism in frontier areas*, editado por Shaul Krakover y Yehuda Gradus, 3-19. Estados Unidos: Lexington Books.

Butler, R. W. (1996). The Development of Tourism in Frontier Regions: Issues and Approaches. En Y. Gradus y H. Lithwick (Eds.), *Frontiers in Regional Development* (pp. 213–229). Lanham: Rowman y Littlefield Publishers.

Calleja, M., y Safarov, A. (2007). La importancia de los Comités de Frontera en la Política Exterior del Estado Argentino (p. 19). Presentado en I Jornada del CENSUD y III Encuentro del CERPI, La Plata.

Calleja, M., y Safarov, A. (2009). Buscando otra salida: La paradiplomaia de Jujuy en los '90. En M. Lagos (Ed.), *Jujuy bajo el signo neoliberal: política, sociedad y cultura en la década de los noventa* (pp. 251–281). San Salvador de Jujuy: EDIUNJu.

Cammarata, E. B. (2007). Las fronteras en el contexto modernidad-mundo. El turismo como eje de desarrollo e integración regional (p. 18). Presentado en I Fórum Internacional De Turismo Do Iguassu, Foz do Iguacu.

Campero, J. C. (2016). Crimen organizado: una aproximación a la frontera boliviano-argentina. *Nueva Sociedad*, 263, 11.

Campisi, A. P. (2001). “...Argentinos, bolivianos, todos somos lo mismo...” la comunidad cultural feriante y el problema de la frontera argentino-boliviana en las ferias de intercambios indígenas. *Andes*, (12), 0.

Capaneira, C. A. (2006). La política turística en la Argentina en el siglo XX. *Aportes y Transferencias*, 10(1), 43–61.

- Capanegra, C. A. (2017). "La elite del poder" una genealogía de las estrategias esgrimidas por la industria turística transnacional durante 1973-2016 (p. 4). Presentado en VIII Simposio Internacional y XIV Jornadas Nacionales de Investigación-Acción en Turismo, Buenos Aires.
- Capellà Miternique, H., y Marcotte, P. (2014). Marges et périphéries : un espace pour des pratiques non touristiques. . Le cas de Concepción au Chili. *Téoros. Revue de recherche en tourisme*, 33(33, 2). Recuperado de <http://journals.openedition.org/teoros/2684>
- Cárdenas, E. S. (2004). *Promoción turística: una llave para el desarrollo de Chuquisaca*. La Paz: FUNDACIÓN PIEB.
- Cardin, E., Albuquerque, J. L. C., y Paiva, L. F. (2018). A fronteira como campo de pesquisa. *Revista de Ciências Sociais*, 49(3), 15–23.
- Carrillo, I., y Colque, F. (2013). Puna y Quebrada de Humahuaca, Jujuy, R. Argentina: incentivos para el Desarrollo sustentable. Presentado en XIV Encuentro de Geografos de América Latina, Perú.
- Carrillo, I., y Lóndero, M. E. (2013). Quebrada de Humahuaca, Jujuy, República Argentina: Patrimonio de la Humanidad y nuevas realidades (p. 20). Presentado en Encuentro de Geógrafos de América Latina, Perú. Recuperado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal14/Geografiasocioeconomica/Geografiacultural/57.pdf>
- Carrizo, S. C., y Velut, S. (2010). Coaliciones territoriales y desarrollo regional en el Noroeste argentino. Presentado en CEISAL, Toulouse. Recuperado de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00564762/document>
- Castro, H. (2007). Otras miradas, otros lugares. Los relatos de viajeros en la construcción de la Puna argentina. En P. Zusman, C. Lois, y H. Castro (Eds.), *Viajes y geografías: Exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares* (pp. 93–113). Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Celata, F., y Coletti, R. (2012). *Soft, mobile or networked? Cross border cooperation and the construction of the EU's external frontier* (Working Paper Series 2). Euborderregions, Comisión Europea.
- Chávez, J. F. (2012). La Araucanía y la construcción del sur de Chile, 1880-1950. Turismo y vías de transporte. *Scripta Nova*, XVI(418 (12)), 7.
- Chirinos, E. O. (2006). *Inestabilidad social y turismo en bolivia incidencias sobre inversión y empleo ( periodo 1990 – 2003)* (Grado). Universidad Mayor De San Andrés, La Paz.
- Chong Díaz, G. (1999). Un paisaje que une y separa. a dos regiones. En O. Campos y P. Muñoz (Eds.), *NOA - NORTE GRANDE Crónica de dos regiones integradas* (pp. 203–205). Santiago: Embajada de Chile en Argentina.
- CHRISTALLER, W. (1963). "Some considerations of tourism location in Europe: The peripheral regions - underdeveloped countries - recreation areas". *Papers in Regional Science Association* 12: 95-105.
- Claude, M. (1999). Las miserias del desarrollo chileno (una mirada desde la sustentabilidad). En I. Jaksic y P. Drake (Eds.), *El modelo chileno: democracia y desarrollo en los noventa* (pp. 155–166). Santiago: LOM Ediciones.
- Claval, P. (1974). L'étude des frontières et la géographie politique. *Cahiers de géographie du Québec*, 18(43), 7–22.
- CLAVAL, P. (2014). *Epistemología da geografia*. Traducido por Margareth de Castro, Afeche Pimenta y Joana Afeche Pimenta, 2º ad. Florianópolis: ED. UFSC.
- Cohen, E. (2005). Principales tendencias en el turismo contemporáneo. *Política y Sociedad*, 42(1), 11–24.
- Coletti, R., y Oddone, N. (2016). Paradiplomacia, fronteras y procesos de integración: una comparación Unión Europea-Mercosur. En S. González Miranda, N. Cornago, y C. Ovando (Eds.), *Relaciones transfronterizas y paradiplomacia en América Latina: aspectos teóricos y estudio de casos* (pp. 179–198). Santiago: RIL Editores.
- Comparato, G. (2016). *El uso turístico del patrimonio Jesuítico-Guaraní en Mercosur. Una oportunidad de integración regional* (Tesis de maestría). Universidad de La Plata, La Plata.

Comparato, G., y Pampín, A. G. (2017). Dilemas de la gestión turística y patrimonial de las Misiones Jesuíticas Guaraníes (Argentina): entre conflictos y potencialidades. Presentado en 10° Congreso de Investigación Turística de Chile, Puerto Varas: SOCIETUR/ULAGOS.

Comparato, G., y Rucci, A. C. (2015). Reflexiones de política turística en el Mercosur: un desafío para la diversificación productiva regional. Presentado en III Simposio Regionalismo Sudamericano.

Conti, V. (2001). Salta entre el Atlántico y el Pacífico. Vinculaciones mercantiles y producciones durante el siglo XIX. En *Cruzando la Cordillera... La frontera argentino-chilena como espacio social* (pp. 233–261). Neuquén: Centro de Estudios de Historia Regional - Universidad Nacional del Comahue.

Conti, V. (2002). Una Tierra y Tres Naciones. El Litoral Salitrero entre 1830 y 1930. En *Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del norte argentino, 1830-1930* (pp. 119–149). Jujuy: UNJU.

Conti, V. E. (2003). Estrategias mercantiles, redes y migraciones de comerciantes durante el período rosista. *Cuadernos de la Facultad de Humanidades y Ciencias Sociales. Universidad Nacional de Jujuy*, (21), 59–73.

Conti, V. E. (2009). Circuitos comerciales en la frontera argentino-boliviana durante la temprana república. Presentado en X Congreso Regiones Fronterizas en transición. Fronteras del Cono Sur de América y del Mundo: estudios en torno a lo global/local, Arica.

Conti, V. E. (2011). La frontera argentino-boliviana durante la temprana República. Complementariedad económica e integración social. *Si somos americanos*, 11(1), 13–40.

Cornago, N. (2016). Diplomacia como heterología: pluralismo social y múltiples mediaciones institucionales en la frontera. En S. A. González Miranda, N. Cornago, y C. Ovando Santana (Eds.), *Relaciones transfronterizas y paradiplomacia en América Latina: aspectos teóricos y estudio de casos* (pp. 17–46). Santiago: RIL Editores.

Correa Vera, L., Salas Maturana, A., Soza-Amigo, S., y García Pinzón, V. (2015). Entre el conflicto y el aislamiento: desarrollo, gobernabilidad y seguridad en las zonas fronterizas del norte y el sur de Chile a comienzos del siglo XXI. *Idesia (Arica)*, 33(3), 73–77. <https://doi.org/10.4067/S0718-34292015000300011>

Cosgrove, D. (2008). *Geography and vision: seeing, imagining and representing the world*. London/New York: Tauris.

COSTA, L., CISNE, R. Y OLIVEIRA, A. (2012). “Do turismo de fronteiras as fronteiras do turismo: repensando os espaços fronteiriços”. Presentado en el VII Séminario de Pesquisa em Turismo do Mercosul, Caixas do Sul, Brasil, 16-17 de noviembre.

Cowan Ros, C. (2005). Transformaciones sociales, crisis y resistencia en las tierras altas jujeñas: el caso de la Red Puna. En Benencia y Flood (Eds.), *Trayectorias y contextos. Organizaciones rurales en la argentina de los 90'* (pp. 315–347). Buenos Aires: Cederu-la Colmena.

Crawshaw, C., y Urry, J. (1997). Tourism and the photographic eye. En C. Rojek y J. Urry, *Touring Cultures. Transformations of Travel and Theory* (pp. 176–209). London: Routledge.

Crouch, D. (1999). Introduction: encounters in leisure/tourism. En *Leisure/tourism geographies: practices and geographical knowledge* (pp. 1–16). London ; New York: Routledge.

Cruz, P. (2009). Abarcas campesinas y momias for export Identidad, cultura y negocio en el salar de Uyuni. *Tinkazos*, 12(26), 177–197.

Cury, M. J. F. (2007). A região do iguassu: centro estratégico da américa do sul, o turismo e o vencer as fronteiras (p. 12). Presentado en I Fórum Internacional De Turismo Do Iguassu, Foz do Iguaçú.

de Musri, D., López, S., y Hevilla, C. (1998). *La frontera sanjuanino-chilena como region de integracion y desarrollo (1946-1955)*. Universidad Nacional de San Juan.

Debarbieux, B. (2004). Représentation. En *Hypergéó*. Recuperado de [http://www.hypergeo.eu/IMG/\\_article\\_PDF/article\\_141.pdf](http://www.hypergeo.eu/IMG/_article_PDF/article_141.pdf)

Debarbieux, B. (2012). Turismo, imaginarios e identidades: invertir el punto de vista. *Via@*, (1). Recuperado de <http://archive-ouverte.unige.ch/unige:23464?gathStatIcon=true>

Debarbieux, B., Del Biaggio, C., y Petite, M. (2008). Spatialités et territorialités du tourisme: Dialectique du flux et de l'ancrage dans les Alpes. *Civilisations*, (57), 75–89. <https://doi.org/10.4000/civilisations.1085>



- Deker, J. A. (2015). *Estrategias y planes de desarrollo agropecuario en Bolivia: la construcción de la ruta del desarrollo sectorial* (Primera edición). La Paz, Bolivia: CIDES-UMSA : Plural.
- dell'Agnese, E. (2015). New Geo-graphies of Border(land)-scapes. En C. Brambilla, J. Laine, J. W. Scott, y G. Bocchi (Eds.), *Borderscaping: Imaginations and Practices of Border Making* (pp. 53–62). Surrey: Ashgate Publishing Limited.
- Di Giacomo, A. S., De Francesco, M. V., y Coconier, E. G. (s/f). *Áreas importantes para la conservación de las aves en Argentina. Sitios Prioritarios para la conservación de la biodiversidad* (Temas de Naturaleza y Conservación No. 5). Buenos Aires: Aves Argentinas.
- Dilla Alfonso, H. (2016). La regionalización precaria en la frontera dominico/haitiana. *Si Somos Americanos*, 16(1), 15–41. <https://doi.org/10.4067/S0719-09482016000100002>
- Domenach, H., Celton, D., Arze, H., y Hamelin, P. (2007). *Movilidad y Procesos Migratorios en el Espacio de Frontera Argentino Boliviana*. Córdoba: CEA-UNC.
- Dorfman, A. (2012). Representações, normas e lugares: contos de contrabando da fronteira gaúcha. *Para Onde!?*, 6(2), 102–113.
- Dorfman, A., y Benedetti, A. (2013). Presentación Dossier: Fronteras y Movilidades. *Revista Transporte y Territorio*, 9, 1–10.
- Dulon, R. (2006). Globalización y localización en la ruta andina de turismo Mezclas diferentes - efectos similares. En J. L. Ypeij, E. B. Zoomers, y J. A. Gómez Rendón, *La ruta andina: turismo y desarrollo sostenible en Perú y Bolivia* (pp. 235–257). Quito: Abya-Yala ; IEP ; CBC ; CEDLA.
- Durand, F. (2015). Theoretical Framework of the Cross-border Space Production – The Case of the Eurometropolis Lille–Kortrijk–Tournai. *Journal of Borderlands Studies*, 30(3), 309–328. <https://doi.org/10.1080/08865655.2015.1066701>
- Équipe MIT. (2000). De la mise en tourisme des lieux. *Mappemonde*, 57(1).
- Escolar, C. (Ed.). (2000). *Topografías de la investigación: métodos, espacios y prácticas profesionales* (1a ed). Buenos Aires: Eudeba.
- Escolar, C., y Besse, J. (Eds.). (2011). *Epistemología fronteriza: puntuaciones sobre teoría, método y técnica en ciencias sociales* (1. ed). Buenos Aires: Eudeba.
- Eufrásio, M. (1995). “O turismo nos lugares centrais e o turismo ambiental na obra de Christaller”. En *Turismo: Impactos socioambientais*, organizado por Amália Inés Geraiges de Lemos, 287-302. São Paulo: Hucitec.
- Fabri, S. M. (2016). *Procesos socioespaciales y prácticas memoriales Espacialización, lugarización y territorialización en la recuperación del ex centro clandestino de detención “Mansión Seré”* (Doctorado). Universidad de Buenos Aires.
- Fall, J. J. (2009). Au-delà des poignées de main :: Repenser la coopération dans des espaces protégés transfrontaliers en tant que processus de construction d’une identité individuelle et collective. *Revue de géographie alpine*, (97–2). <https://doi.org/10.4000/rga.884>
- Fernández, J. (2012). El tunel de agua negra y su potencial contribucion a una integracion fronteriza, entre la provincia de San Juan y la region de Coquimbo. *Dos Puntas*, 4(5), 45–62.
- Ferrari, M. (2014). As noções de fronteira em Geografia. *Revista Perspectiva Geográfica*, 9(10). Recuperado de <http://e-revista.unioeste.br/index.php/pgeografica/article/viewArticle/10161>
- Ferreira, E. (2015). “Chilenización en imágenes”: El discurso visual de la revista zig-zag referente a la ciudad de arica, como expresión de su participación en una política propagandista de chilenización entre 1910 y 1930 (Magíster). Universidad de Chile, Santiago.
- Figueiredo, N. de P. (2010). Produção do espaço e potencialidades do turismo na área urbana da fronteira Brasil-Bolívia. Recuperado de <http://200.129.202.51:8080/jspui/handle/123456789/1805>
- Fortunato, N. (2005). El territorio y sus representaciones como recurso turístico valores fundacionales del concepto de “parque nacional”. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 14, 314–348.
- Foucher, M. (1988) Fronts et frontières. Un tour du monde géopolitique, Fayard, Paris.

- Galaz, D. (2014). Uyuni, capital turística de Bolivia. Aproximaciones antropológicas a un fenómeno visual posmoderno desbordante. *Teoría y Praxis*, (16), 147–173.
- Galaz, D. (2016). Industrialización minera, urbanización e innovación en las relaciones sociales en el sudoeste del altiplano boliviano: el caso de la Compañía Huanchaca de Bolivia (1834-1930). *Estudios atacameños*, 52, 153–175.
- Galaz, D. (2017). Turismo en Uyuni (Bolivia): reconversión, migraciones y pauperización comunitaria, 1996-2013. *Teoría y Praxis*, 13(23), 9–43. <https://doi.org/10.22403/UQROOMX/TYP23/01>
- Galeno, C. (2012). The " Hotelera Nacional de Chile"(HONSA): modern tourism in the desert territory in northern Chile. En *6th Conference of the International Forum on Urbanism (IFoU): TOURBANISM, Barcelona, 25-27 gener* (pp. 1–10). International Forum on Urbanism. Recuperado de <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/12615>
- Galeno-Ibaceta, C. (2013). Turismo y arquitectura moderna en el reconocimiento de los territorios desérticos del norte de Chile: El Consorcio Hotelero Nacional y Honsa. *Arquitecturas del Sur*, 31(44), 92–105.
- Garcés, A., y Maureira, M. (2018). De familia a organización étnica: redes para una espacialidad transfronteriza en la Puna de Atacama. *Revista Chilena de Antropología*, 37, 230–248. <https://doi.org/10.5354/0719-1472.2018.49514>
- Garcés, A., y Moraga, J. (2015). Reconfiguraciones de la economía y sociedad aymara en la frontera de Chile y Bolivia: el caso Colchane-Pisiga. En T. L. Camal-Cheluja, J. C. Arriaga-Rodríguez, y E. G. Cardin (Eds.), *Fronteras y dinámicas transfronterizas en América Latina* (pp. 305–332). México: Universidad de Quintana Roo.
- Garcés, A., González, I., Richard, N., y Soto, L. (2018). Formas porosas. Tiempos, movilidad y economías de frontera entre San Pedro de Atacama y Lipez. *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, LXXIII(2), 1–22. <https://doi.org/10.3989/rntp.2018.02.000>
- Giblin, B. (2007). Le tourisme: un théâtre géopolitique? *Hérodote*, 127(4), 3–14. <https://doi.org/10.3917/her.127.0003>
- Gil García, F. M. (2004). Arqueología y pensamiento local en Lipez (Potosí, Bolivia). "Historias de ruinas" y gestión integral del patrimonio cultural en la modernidad. *Espacio y Desarrollo*, 16, 102–135.
- Gil García, F. M. (2005). Cuando vengan los turistas... ruinas arqueológicas, turismo y expectativas locales de futuro en Nor Lipez (dpto. Potosí, Bolivia). *Revista Textos Antropológicos*, 15(2), 197–228.
- González Miranda, S. (1999). El proceso de chilenuzación de la región de Tarapaca: Ligas patrióticas y escuela fiscal, 1907-1950. *Travesía*, 3, 55–68.
- González Miranda, S. (2009). El Norte Grande de Chile y sus dos Triple-Fronteras: Andina (Perú, Bolivia y Chile) y Circumpuneña (Bolivia, Argentina y Chile). *Cuadernos Interculturales*, 7(13), 27–42.
- González Miranda, S., y Leiva Gómez, S. (2016). El Norte Grande durante el Ciclo del Salitre: la política salitrera y la política exterior en la formación de un espacio transfronterizo (Bolivia y Chile, 1880-1929). *Estudios atacameños*, (52), 11–29.
- González Miranda, S., Rouvière, L., y Ovando, C. (2008). De "Aymaras en la frontera" a "Aymaras sin fronteras". Los gobiernos locales de la triple-frontera andina (Perú, Bolivia y Chile) y la globalización, 16.
- González Pizarro, J. A. (2001). Esquema de periodización de las relaciones entre el noroeste argentino y el norte chileno. En S. Bandieri (Ed.), *Cruzando la Cordillera. La frontera argentino chilena como espacio social* (pp. 263–277). Neuquén: Universidad Nacional del Comahue.
- González Pizarro, J. A. (2006). Vialidad moderna. En M. A. Cabezas (Ed.), *Las rutas del Capricornio Andino: huellas milenarias de Antofagasta, San Pedro de Atacama, Jujuy y Salta* (2006a ed., pp. 153–162). Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales.
- González Pizarro, J. A. (2013). Geografía del desierto y turismo de la naturaleza: La revista En Viaje y la mirada sobre el paisaje nortino: 1945-1966. *Revista de Geografía Norte Grande*, (54), 219–239.
- González Pizarro, J. A. (2017). La industria del turismo en el norte grande. Desde las agencias estatales hasta el proceso privatizador. En AA.VV. (Ed.), *Las regiones mineras después del auge de los recursos naturales* (pp. 131–153). Ediciones Universidad Católica del Norte.

González, N. M. (2012). Territorio en pugna: la Feria Binacional de Camélidos en la Provincia de Jujuy (Argentina). *Revista de Estudios Regionales*, 8, 99–120.

Grimson, A. (2000a). El puente que separó dos orillas. Notas para una crítica al esencialismo de la hermandad. En *Fronteras, naciones, identidades: la periferia como centro* (pp. 201–231). Buenos Aires: CICCUS-La Crujía.

Grimson, A. (2000b). Introducción ¿Fronteras políticas versus fronteras culturales? En A. Grimson (Ed.), *Fronteras, naciones, identidades: la periferia como centro* (pp. 9–40). Buenos Aires: CICCUS-La Crujía.

GRUBER, G., H. LAMPING, W. LUTZ, J. MATZNETTER Y K. VORLAUFER, (Eds.). (1979). *Tourism and borders: proceedings of the meeting of the IGU Working Group - Geography of Tourism and Recreation*. Frankfurt/Main: Institut für Wirtschafts- und Sozialgeographie der Johann Wolfgang Goethe-Universität Frankfurt/Main.

Gundermann K., H. (2004). Inicios de siglo en San Pedro de Atacama: procesos, actores e imaginarios en una localidad andina. *Chungará (Arica)*, 36(1). <https://doi.org/10.4067/S0717-73562004000100007>

Guyot, S. (2012). L'émergence d'un Front Touristique Transfrontalier dans les Andes Centrales (Triple Frontière : Argentine, Bolivie et Chili). *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, 11(2), 304–334.

Hamez, G. (2004). *Du transfrontalier au transnational : Approche géographique. L'exemple de la frontière franco-belge* (Tesis de doctorado en geografía). Université Panthéon-Sorbonne - Paris I. Recuperado de <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00007191/document>

Hartshorne, R. (1933). Geographic and Political Boundaries in Upper Silesia. *Annals of the Association of American Geographers*, 23(4), 195. <https://doi.org/10.2307/2560608>

Hevilla, C. (2001). *La configuración de la frontera centro-oeste en el proceso de constitución del Estado argentino (1850-1902)* (Tesis doctoral). Universitat de Barcelona, Barcelona.

Hevilla, C. (2007). Los viajeros de las alturas: narrativas de viajeros y científicos sobre Los Andes argentino-chilenos en el siglo XIX. En E. P. Zusman, C. Lois, y H. Castro (Eds.), *Viajes y geografías: Exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares* (pp. 67–92). Buenos Aires: Prometeo Libros.

Hevilla, C., y Molina, M. (2007). Territorialidades en movimiento: desplazamientos y reconfiguraciones territoriales ante las inversiones extranjeras en ámbitos de fronteras. En P. Zusman, C. Lois, y H. Castro (Eds.), *Viajes y geografías: exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares* (pp. 203–224). Buenos Aires: Prometeo.

Hevilla, C., y Molina, M. (2010). Trashumancia y nuevas movilidades en la frontera argentino-chilena de los andes centrales. *Revista Transporte y Territorio*, (3).

Hevilla, C., y Zusman, P. (2008). Diez años de estudios de fronteras en los coloquios internacionales de Geocrítica. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12(270). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270.htm>

Hiernaux, D. (2002b). Turismo e imaginarios. En D. Hiernaux, A. Cordero, y L. van Duynen Montijo (Eds.), *Imaginarios sociales y turismo sostenible* (pp. 7–36). Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.

Hiernaux, D. (2008a). El giro cultural y las nuevas interpretaciones geográficas del turismo. *GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)*, (23), 177–187.

Hiernaux, D. (2008b). Una década de cambios: la Geografía Humana y el estudio del turismo. *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12(270), 83.

Hiernaux, D., y Lindón, A. (2012). Renovadas intersecciones: la espacialidad y los imaginarios. En *Geografías de lo imaginario* (pp. 9–28). Barcelona/México: Anthropos/UAM.

Hiernaux-Nicolas, D. (2002). ¿Cómo definir el turismo? Un repaso disciplinario. *Aportes y Transferencias*, 6(2), 11–27.

Icaza, C. I. (2013). Planificando el desarrollo del subdesarrollo. *Realidad, tendencias y desafíos en turismo*, 13(11), 95–108.

Icaza, C. I., Núñez, E., y Vanevic, P. (2012). Turismo y rol del Estado en la Argentina de la postconvertibilidad. Presentado en VI Encuentro internacional de Economía Política y Derechos Humanos, Buenos Aires.

- Iñiguez, L., y Alem, R. (1996). La función de los camélidos como medio de transporte e intercambio en la región andina de Bolivia. *World animal review. The FAO journal on animal health, production and products*, 86(1).
- Irazábal, C. (2014). Introduction: What do we mean by “transbordering Latin Americas”. En *Transbordering Latin Americas: Liminal Places, Cultures, and Powers (T)Here* (pp. 1–19). New York: Routledge. Recuperado de [https://works.bepress.com/clar\\_irazabal/29/](https://works.bepress.com/clar_irazabal/29/)
- Issa, S. (1996). Turismo receptivo: una metodología para la estimación del ingreso. *Analisis Económico*, 16, art. 5. Recuperado de [http://www.udape.gob.bo/portales\\_html/AnalisisEconomico/analisis/vol16/art05.pdf](http://www.udape.gob.bo/portales_html/AnalisisEconomico/analisis/vol16/art05.pdf).
- Janoschka, M. (2000). El Turismo – ¿alternativa para el proceso migratorio en la Quebrada de Humahuaca ? Presentado en Segundo Encuentro Internacional Humboldt, Mar del Plata.
- Jiménez, E. M. (2013). La evolución de las políticas regionales en los países andinos: una visión comparativa. *Documentos y Aportes en Administración Pública y Gestion Estatal*, (21), 7–39. <https://doi.org/10.14409/da.v1i21.4147>
- Jirón, P. (2018). Lugarización en movimiento. En D. Zunino Singh, G. Giucci, P. Jirón M., y P. Mansilla (Eds.), *Términos clave para los estudios de movilidad en América Latina* (pp. 73–80). Buenos Aires: Editorial Biblos.
- JOHNSON, C. Y JONES, R. (2011). “Rethinking ‘the border’ in border studies”. En Johnson, C. et al. Interventions on rethinking ‘the border’ in border studies. *Political Geography*, 30(2), 61-69.
- Karasik, G. (2000). Tras la genealogía del diablo. Discusión sobre la nación y el Estado en la frontera argentino-boliviana. En A. Grimson (Ed.), *Fronteras, naciones, identidades: la periferia como centro* (pp. 152–184). Buenos Aires: CICCUS-La Crujía.
- Karasik, G. (2003). Franja fronteriza y frontera nacional: Susques y la formación de la frontera septentrional argentino-chilena. En A. Benedetti (Ed.), *Puna de Atacama (sociedad, economía y frontera)*. Alción Editora.
- KEMP, K. (1992). “Cross-border shopping trends and measurement issues”. *Canadian Economic Observer* 5: 1-13.
- Knafou, R. (1991). L’invention du lieu touristique : la passation d’un contrat et le surgissement simultané d’un nouveau territoire. *Revue de géographie alpine*, 79(4), 11–19. <https://doi.org/10.3406/rga.1991.3624>
- Knafou, R., Bruston, M., Deprest, F., Duhamel, P., Gay, J.-C., y Sacareau, I. (1997). Une approche géographique du tourisme. *Espace géographique*, 26(3), 193–204. <https://doi.org/10.3406/spgeo.1997.1071>
- Kolossov, V. (2005). Border Studies: Changing Perspectives and Theoretical Approaches. *Geopolitics*, 10(4), 606–632. <https://doi.org/10.1080/14650040500318415>
- Krahl, P. L. (2011). Rotas turísticas transfronteiriças: Instrumentos de integração e facilitação de fronteiras. Presentado en V Fórum Internacional De Turismo Do Iguassu, Foz do Iguacu.
- Krakover, S., y Gradus, Y. (Eds.). (2002). *Tourism in frontier areas*. Lanham, Md: Lexington Books.
- Kralich, S., Benedetti, A., y Salizzi, E. (2012). Aglomeraciones transfronterizas y movilidad. Una aproximación desde casos sudamericanos. *Boletim Gaúcho de Geografia*, 38, 111–136.
- Kramsch, O. T. (2012). Negociando el “giro espacial” de la gobernanza transfronteriza en Europa: notas de una agenda de investigación. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 2(2). [https://doi.org/10.5209/rev\\_GEOP.2011.v2.n2.39273](https://doi.org/10.5209/rev_GEOP.2011.v2.n2.39273)
- Kuus, M. (2010). Critical geopolitics. En R. Denemark (Ed.), *The International Studies Encyclopedia* (Vol. 2, pp. 683–701). Chichester: Wiley-Blackwell.
- Laing, J. H., y Crouch, G. I. (2011). Frontier tourism. *Annals of Tourism Research*, 38(4), 1516–1534. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2011.02.003>
- Lanfant, M.-F. (1995). International Tourism, Internationalization and the Challenge to Identity. En M.-F. Lanfant, J. Allcock, y E. Bruner (Eds.), *International Tourism: Identity and Change* (pp. 24–43). London: SAGE Publications Ltd. <https://doi.org/10.4135/9781446250402.n2>
- Lanfant, M.-F. (2004). L’appel à l’éthique et la référence universaliste dans la doctrine officielle du tourisme international. *Tiers-Monde*, 45(178), 365–386. <https://doi.org/10.3406/tiers.2004.5469>

- Lara, A. E. (Ed.). (2008). *100 años de turismo argentino*. Buenos Aires: Ediciones Proia.
- Lash, S., y Urry, J. (1998). *Economías de signos y espacios: sobre el capitalismo de la posorganización*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Laurín, A. (2003). Las transformaciones territoriales fronterizas según la concepción ideológica de frontera (1991-1995). *Boletín Geográfico*, (23), 105–120.
- Laurín, A. (2011). Revisiones conceptuales asociadas a la nueva territorialidad de la integración regional. En P. Navarro Floria y W. Delrio (Eds.), *Cultura y espacio : Araucanía - Norpatagonia* (pp. 15–25). San Carlos de Bariloche: Universidad Nacional de Río Negro - IIDCYPC.
- Laurín, A., y Núñez, A. (2013). Frontera, globalización y deconstrucción estatal: Hacia una geografía política crítica. En M. A. Nicoletti y P. Núñez (Eds.), *Araucanía - Norpatagonia: la territorialidad en debate* (pp. 83–100). Bariloche: IIDYPCA-CONICET-UNRN.
- Lazarotti, O. (1994). La géographie dans la controverse touristique. *Annales de Géographie*, 103(580), 627–650. <https://doi.org/10.3406/geo.1994.13850>
- Lefèvre, M. (2009). Périphérie et transfrontalier comme catégories d'action politique: Représentations, discours et stratégies des collectivités locales. *Sud-Ouest Européen Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (28), 31–43. <https://doi.org/10.4000/soe.1705>
- Leimgruber, W. (1988). Border trade: the boundary as an incentive and an obstacle to shopp trip. *Nordia*, 22(1), 53–60.
- Linares, M. D. (2016). El Estado en los bordes: política migratoria y fronteriza de la República Argentina entre 1970-2010. En S. Braticevic, A. Rascován, y C. Tommei (Eds.), *Bordes, límites, frentes e interfaces. Algunos aportes sobre la cuestión de las fronteras* (pp. 124–144). Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Lindón, A. (2007). El constructivismo geográfico y las aproximaciones cualitativas. *Revista de geografía Norte Grande*, (37), 5–21. <https://doi.org/10.4067/S0718-34022007000100001>
- Lindón, A., Aguilar, M. A., y Hiernaux, D. (2006). De la espacialidad, el lugar y los imaginarios urbanos: a modo de introducción. En *Lugares e imaginarios en la metrópolis* (pp. 9–25). México: Anthropos-UAM.
- Lizana, D. M. (2009). *Políticas e instituciones para el desarrollo económico territorial: el caso de Chile*. Santiago: CEPAL.
- Lois, C., y Hollman, V. (2013). Introducción. En *Geografía y cultura visual. Los usos de las imágenes en las reflexiones sobre el espacio* (pp. 15–25). Rosario: Prohistoria.
- Lois, C., Troncoso, C., y Almirón, A. (2008). Imágenes de la Argentina turística. Un análisis de la producción cartográfica de la Secretaría de Turismo de la Nación (1996-2007). En R. Bertoncetto (Ed.), *Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina* (pp. 221–244). Buenos Aires: Ediciones CICCUS.
- Lois, M. (2013). La frontera narrada: historia, novela e imaginarios fronterizos en la Raya Seca. *Historia y Política*, 30, 145–173.
- Lois, M., y Cairo, H. (2011). Introducción: Desfronterización y refronterización en la Península Ibérica. *Geopolítica(s). Revista de estudios sobre espacio y poder*, 2(1), 11–22.
- Lois, M., y Cairo, H. (2012). Border-Crossing as a Tourist Experience in the Spanish-Portuguese Border. En *XXII World Congress of Political Science, Madrid* (Vol. 8).
- LOLICH, L., VEJSBJERG, L. Y PONTE, R. (2011) Evolución de un territorio binacional históricamente compartido y su recomposición a partir de nuevas prácticas sociales. En Navarro Floria, P. Y Delrio, W. (comps.), *Cultura y espacio. Araucanía norpatagonia*. Bariloche: Instituto de Investigaciones en Diversidad Cultural y Prácticas de Cambio, Universidad Nacional de Río Negro.
- Lolich, L., Vejsbjerg, L., Weibel, H., y Cherubini, G. P. (2013). Estado y paisaje. Estudio comparativo de la arquitectura hotelera desde una perspectiva binacional. En M. A. Nicoletti y P. Núñez (Eds.), *Araucanía - Norpatagonia: la territorialidad en debate* (pp. 55–81). Río Negro: UNRN-IIDYPCA.
- Lóndero, M. E., y Cabrera, C. (2010). *Regulación de la actividad turística en la República Argentina y la Provincia de Jujuy* (Documento de trabajo No. 3). San Salvador de Jujuy: SIMEL Nodo NOA/FCE/UNJu.

- Löytynoja, T. (2008). National Boundaries and Place-making in Tourism: Staging the Finnish-Russian Border. En A. Paasi y E.-K. Prokkola (Eds.), *NGP Yearbook 2007. The changing cultural geographies of place, region and mobility* (Vol. 4, pp. 35–45). Oulu: Geographical Society of Northern Finland/University of Oulu.
- Mancini, C., y Tommei, C. (2012). Transformaciones de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy) en el siglo XX. Entre destino turístico y bien patrimonial. *Registros*, 9, 97–116.
- Mancini, C., y Tommei, C. (2014). La institucionalización del patrimonio en la Quebrada de Humahuaca. El caso de Purmamarca. *Cuadernos FHyCS-UNJu*, 46, 41–68.
- Manzanal, M. (2000). Los Programas de Desarrollo Rural en la Argentina (en el contexto del ajuste macroeconómico neoliberal). *EURE (Santiago)*, 26(78), 77–101. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612000007800004>
- Manzanal, M., Arqueros, M. X., Arzeno, M., y Nardi, M. A. (2009). Desarrollo territorial en el norte argentino: una perspectiva crítica. *EURE (Santiago)*, 35(106), 131–153. <https://doi.org/10.4067/S0250-71612009000300007>
- Massey, D. (1991). A global sense of place. *Marxism Today*, Junio, 24–29.
- Massey, D. (1999). Philosophy and politics of spatiality: some considerations. The Hettner-Lecture in Human Geography. *Geographische Zeitschrift*, 87, 1–12.
- Massey, D. (2006). Travelling Thoughts. *Terra Livre*, 22- 2 (27), 85–92.
- Mata Olmo, R., Arroyo, R. M., y Santa Cecilia, F. (2009). Desarrollo rural y conservación de la naturaleza en áreas protegidas de Bolivia: la Puna de Sajama (Bolivia). *Anuario Americanista Europeo*, 6–7, 529–551.
- Matossian, B., y Vejsbjerg, L. (2015). Los estudios de frontera en perspectiva geográfica: análisis teórico sobre la producción reciente en Araucanía-Norpatagonia. En M. A. Nicoletti, A. Núñez, y P. Núñez (Eds.), *Araucanía-Norpatagonia III: Discursos y representaciones de la materialidad* (pp. 26–58). Bariloche: UNRN-IIDYPCA.
- McCall, C. (2012). Debordering and Rebordering the United Kingdom. En T. M. Wilson y H. Donnan (Eds.), *A Companion to Border Studies* (pp. 214–229). Chichester, UK: John Wiley y Sons, Ltd. Recuperado de <http://doi.wiley.com/10.1002/9781118255223.ch12>
- Méndez, L. (2010). *Estado, frontera y turismo: historia de San Carlos de Bariloche*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Messina, L. y Varela C. (2011). “El encuadre teórico-metodológico de la entrevista como dispositivo de producción de información”. En Escolar, C. y Besse, J. (comps.). *Epistemología fronteriza. Puntuaciones sobre teoría, método y técnica en ciencias sociales*. Buenos Aires: Eudeba.
- Minghi, J. (1969). Boundary Studies in Political Geography. En R. Kasperson y J. Minghi (Eds.), *The structure of political geography* (pp. 140–160). New Brunswick: Transaction Publishers.
- Ministério de Turismo. (2010). *FRONTUR Turismo de Fronteira 2004 – 2010*. Brasília.
- Molina, R. (2008). *Relaciones transfronterizas entre atacameños y collas en la frontera norte chilena-argentina* (Quelle(s) gouvernance(s) sur les frontières latino-américaines ?) (p. 6). Recuperado de <http://www.institut-gouvernance.org>
- Molina, R. (2013). Cordillera de Atacama: movilidad, frontera y articulaciones collas-atacameñas. En A. Núñez, R. Sánchez, y F. Arenas (Eds.), *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos: la cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural* (pp. 189–220). Santiago de Chile: Instituto de Geografía - RIL.
- Molina, R. (2018). Cultura, paisajes y experiencias estéticas-geográficas: cambios en la movilidad del turismo en San Pedro de Atacama-Chile. En X. S. Medina (Ed.), *De lugar geográfico a destino turístico: análisis, planificación y gestión de los procesos de cambio generados por el turismo* (pp. 37–48). España: Asociación De Geógrafos Españoles.
- Monnier, A. (Ed.). (2011). *Représentations du transfrontalier*. France: Presses Universitaires De Nancy.
- Moraes, A. (2005). Geografía: Pequena História Crítica (20ª ed). São Paulo: Annablume.
- Morales, H. F. (2006). Turismo comunitario: una nueva alternativa de desarrollo indígena. *AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana*, 1(2), 249–264.

- Morales, H. F., González, L., Dibona, G., Vilches, J. C., y Azócar, R. (2018). Viajes e intercambios entre las comunidades argentinas y chilenas en la puna atacameña (segunda mitad del siglo XX). *Revista Chilena de Antropología*, 37, 249–266. <https://doi.org/10.5354/0719-1472.2018.49515>
- Morgan, D. (1964). *Primer Estudio y Plan de Turismo para Bolivia* (p. 64). Universidad Mayor de San Andrés.
- Navarro, P. (2008). La “Suiza argentina”, de utopía agraria a postal turística: la resignificación de un espacio entre los siglos XIX y XX. Presentado en 3as Jornadas de Historia de la Patagonia, San Carlos de Bariloche.
- Navarro, P., y Vejsberg, L. (2009). El proyecto turístico barilocheño antes de Bustillo: entre la prehistoria del Parque Nacional Nahuel Huapi y el desarrollo local. *Estudios y perspectivas en turismo*, 18(4), 414–433.
- Newman D. y Paasi, A. (1998): Fences and neighbours in the postmodern world: boundary narratives in political geography. *Progress in Human Geography*, 22, 186–207.
- Newman, D. (2006). Borders and Bordering: Towards an Interdisciplinary Dialogue. *European Journal of Social Theory*, 9(2), 171–186. <https://doi.org/10.1177/1368431006063331>
- Newman, D. (2011). Contemporary Research Agendas in Border Studies: An Overview. En D. Wastl-Walter (Ed.), *The Ashgate research companion to border studies* (pp. 33–47). Farnham: Ashgate. Recuperado de 10.4324/9781315612782
- Nielsen, A. E. (1997). Tráfico de caravanas en el sur de Bolivia: observaciones etnográficas e implicancias arqueológicas. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 22.
- Nielsen, A., Calcina, J., y Quispe, B. (2003). Arqueología, turismo y comunidades originarias: una experiencia en Nor Lipez (Potosí, Bolivia). *Chungará, Revista de Antropología Chilena*, 35(2), 369–377.
- Novick, A., y Favelukes, G. (2011). Las transformaciones del territorio. Mapas, patrimonio y lugares de la Quebrada de Humahuaca (pp. 2–16). Presentado en Seminario de crítica N° 169, Universidad de Buenos Aires: Instituto de Arte Americano.
- Núñez, A. (2011). Acerca del concepto de frontera: entre la geografía política y la geografía cultural. Presentado en I Seminário Internacional dos espaços de fronteira, Marechal Cândido Rondon.
- Núñez, A. (2014). Imaginarios geográficos y frontera en Chile. La construcción social de la cordillera de Los Andes. En E. A. Borsdorf, R. Sánchez, R. Hidalgo, y H. Zunino (Eds.), *Los riesgos traen oportunidades. Transformaciones globales en Los Andes sudamericanos* (pp. 127–140). Santiago de Chile: Instituto de Geografía PUC.
- Núñez, A., Arenas, F., y Sabatini, F. (2013). Producción de fronteras e imaginarios geográficos: de la nacionalización a la globalización de la cordillera de Los Andes. Chile, siglos XX y XXI. En A. Núñez, R. Sánchez, y F. Arenas (Eds.), *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural* (pp. 111–135). Santiago de Chile: RIL editores.
- Núñez, A., Sánchez, R., y Arenas, F. (2013). *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos: la cordillera de Los Andes com espacialidad sociocultural*. Santiago de Chile]; Providencia: Instituto de Geografía ; RIL.
- Núñez, P. G., Matossian, B., y Vejsbjerg, L. (2012). Patagonia, de margen exótico a periferia turística: Una mirada sobre un área natural protegida de frontera. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, 10(1), 47–59. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2012.10.005>
- Núñez, P., Matossian, B., y Vejsberg, L. (2011). Frontera impuesta en los confines de la Patagonia: el Parque Nacional Nahuel Huapi. *Revista Mapping Centroamerica y El Caribe*, febrero, 55–62.
- Ó Tuathail, G., y Agnew, J. (1992). Geopolitics and discourse. *Political Geography*, 11(2), 190–204. [https://doi.org/10.1016/0962-6298\(92\)90048-X](https://doi.org/10.1016/0962-6298(92)90048-X)
- Oddone, N., y Quiroga, M. (2016). Fronteras de América Latina: infraestructuras y fondos regionales para garantizar condiciones de igualdad. En N. Oddone, M. Quiroga Barrera Oro, H. Sartori de Almeida Prado, y A. Williner, *Pactos territoriales en la construcción de regiones transfronterizas: por una mayor integración a múltiples niveles* (pp. 19–31). CEPAL. Recuperado de <http://repositorio.cepal.org/handle/11362/40606>
- Ospital, M. S. (2005). Turismo y territorio nacional en Argentina. Actores sociales y políticas públicas, 1920–1940. *Estudios Interdisciplinarios de América Latina y el Caribe*, 16(2), 63–84.

Ovando Santana, C. (2013). Algunos aspectos del desarrollo de la paradiplomacia en América del Sur vistos desde el caso chileno. *Trabajos y Ensayos*, 16.

Ovando Santana, C., y González Miranda, S. (2014). La relación bilateral chileno-boliviana a partir de las demandas tarapaqueñas: aproximación teórica desde la paradiplomacia como heterología. *Estudios internacionales*, 177, 35–64.

Ovando Santana, C., y González Miranda, S. (2019). La dimensión identitaria de las expresiones paradiplomáticas entre Bolivia y Chile: una lectura desde dos otredades. *Revista Austral de Ciencias Sociales*, (35), 45–62.

Ovando Santana, C., y González Miranda, S. (s/f). Algunas expresiones de pluralismo diplomático chileno hacia Bolivia y Perú vistos desde el norte grande\*3. En S. González Miranda, N. Cornago, y C. Ovando Santana (Eds.), *Relaciones transfronterizas y paradiplomacia en América Latina. Aspectos teóricos y estudio de casos* (p. 21). Santiago: RIL editores.

Paasi, A. (1998). Boundaries as social processes: Territoriality in the world of flows. *Geopolitics*, 3(1), 69–88. <https://doi.org/10.1080/14650049808407608>

Paasi, A. (1999). Boundaries as Social Practice and Discourse: The Finnish-Russian Border. *Regional Studies*, 33(7), 669–680. <https://doi.org/10.1080/00343409950078701>

Paasi, A. (2000). Classic – territoriality and place: Commentary 2 (on R.D.Sack's Human Territoriality). *Progress in Human Geography*, 26(1), 93–95.

Paasi, A. (2009). Bounded spaces in a 'borderless world': border studies, power and the anatomy of territory. *Journal of Power*, 2(2), 213–234. <https://doi.org/10.1080/17540290903064275>

Paasi, A. (2011). Paasi, Anssi (2011) A "Border theory": an unattainable dream or a realistic aim for border scholars? *ResearchGate*, 11–31.

Paasi, A. (2012). Border Studies Reanimated: Going beyond the Territorial/Relational Divide. *Environment and Planning A*, 44(10), 2303–2309. <https://doi.org/10.1068/a45282>

Paasi, A. (2013). Borders. En K. Dodds, M. Kuus, y J. Sharp (Eds.), *The Ashgate Research Companion to Critical Geopolitics* (pp. 213–229). London: Ashgate. <https://doi.org/10.1002/9781118384466.ch39>

Paasi, A., y Prokkola, E.-K. (2008). Territorial Dynamics, Cross-border Work and Everyday Life in the Finnish–Swedish Border Area. *Space and Polity*, 12(1), 13–29. <https://doi.org/10.1080/13562570801969366>

Paasi, A., y Raivo, P. J. (1998). Boundaries as barriers and promoters: Constructing the tourist landscapes of Finnish Karelia. *Visions in Leisure and Business*, 17, 30–45.

Pareja, W. H. (2010). *Evaluación de los Modelos de Desarrollo Rural sobre la base del Enfoque Territorial para obtener propuestas para promover la adopción del Enfoque Territorial del Desarrollo Rural en los territorios seleccionados de los países de la Comunidad Andina* (Proyecto Modelos de desarrollo rural con enfoque territorial). La Paz: UE-MDRYT-CAN.

Pastoriza, E. (2011). *La conquista de las vacaciones, breve historia del turismo en la Argentina*. Buenos Aires: Edhasa.

Perkins, C., y Rumford, C. (2013). The Politics of (Un)fixity and the Vernacularisation of Borders. *Global Society*, 27(3), 267–282. <https://doi.org/10.1080/13600826.2013.790784>

Perkmann, M., y Sum, N.-L. (2002). Globalization, Regionalization and Cross-Border Regions: Scales, Discourses and Governance, 3–21. [https://doi.org/10.1057/9780230596092\\_1](https://doi.org/10.1057/9780230596092_1)

Perrier Bruslé, L. (2006). La frontière orientale de la Bolivie, à la croisée des routes de l'intégration. En J. Lombard, E. Mesclier, y S. Velut (Eds.), *La mondialisation côté Sud : Acteurs et territoires* (p. 23). Montpellier: IRD Editions. Recuperado de <http://books.openedition.org/irdeditions/6734>

Picone, M. de los Á. (2011). *La problemática del cambio en los proyectos de desarrollo para S.C. de Bariloche (1930-1943)* (Tesis de licenciatura). Universidad Católica Argentina, Buenos Aires. Recuperado de <http://bibliotecadigital.uca.edu.ar/repositorio/tesis/problematica-cambio-proyectos-desarrollo-bariloche.pdf>



- Piglia, M. (2010). De la Dirección de Parques Nacionales, a la Administración General de Parques Nacionales y Turismo: primeras experiencias de una política turística nacional centralizada (1934-1950). Presentado en V Jornadas De Historia Política, Mar del Plata.
- Piglia, M. (2011). "¡Conozca su patria: veraneé!". Los orígenes del turismo en automóvil en la Argentina. 1920-1950. Presentado en Encuentro Internacional de Turismo, Mar del Plata. Recuperado de <http://nulan.mdp.edu.ar/1515/>
- Piglia, M. (2012). El ACA e YPF entre las administraciones conservadoras y el peronismo. La red nacional de estaciones de servicio. *Boletín del Instituto de Historia Argentina y Americana "Dr Emilio Ravignani"*, 37, 143–173.
- Popescu, G. (2015). Topological imagination, digital determinism and the mobile border paradigm. *ResearchGate*, 44(4).
- Porcaro, T., Tommei, C., y Benedetti, A. (2014). Ações privadas na construção de um destino turístico. Alojamentos boutique em Purmamarca, província de Jujuy, Argentina. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 8(2), 301. <https://doi.org/10.7784/rbtur.v8i2.718>
- Prescott, J. R. V. (1965). *The Geography of Frontiers and Boundaries*. Oxon/New York: Routledge.
- Prokkola, E.-K. (2008a). Border Narratives at Work: Theatrical Smuggling and the Politics of Commemoration. *Geopolitics*, 13(4), 657–675. <https://doi.org/10.1080/14650040802275495>
- Prokkola, E.-K. (2008b). Resources and barriers in tourism development: cross-border cooperation, regionalization and destination building at the Finnish-Swedish border. *Fennia-International Journal of Geography*, 186(1), 31–46.
- Prokkola, E.-K. (2008c). *Making bridges, removing barriers: cross-border cooperation, regionalization and identity at the Finnish-Swedish border*. Oulu: Geographical Society of Northern Finland [u.a.].
- Prokkola, E.-K. (2010). Borders in tourism: the transformation of the Swedish–Finnish border landscape. *Current Issues in Tourism*, 13(3), 223–238. <https://doi.org/10.1080/13683500902990528>
- Prokkola, E.-K. (2011). Regionalization, Tourism Development and Partnership: The European Union's North Calotte Sub-programme of INTERREG III A North. *Tourism Geographies*, 13(4), 507–530. <https://doi.org/10.1080/14616688.2011.570371>
- Quintero, S. (2000). Pensar los mapas. Notas para una discusión sobre los usos de la cartografía en la investigación social. En C. Escolar (Ed.), *Topografías de la investigación: métodos, espacios y prácticas profesionales* (pp. 187–217). Buenos Aires: Eudeba.
- Raffestin, C. (1974). Espace, temps, frontière. *Cahiers de géographie du Québec*, 18(43), 23. <https://doi.org/10.7202/021174ar>
- Raffestin, C. (1986). Eléments pour une théorie de la frontière. *Diogenes*, 34(134), 3–21.
- Raffestin, C. (2012). Space, Territory, and Territoriality. *Environment and Planning D: Society and Space*, 30(1), 121–141. <https://doi.org/10.1068/d21311>
- Raldez, S. (2008). *La implementación de cadenas productivas como factor de desarrollo del turismo en el municipio de uyuni*. Universidad Mayor De San Andres, La Paz.
- Ramos Rodríguez, R., y Ovando Santana, C. (2016). Imaginarios geográficos en torno a la franja fronteriza de Tarapacá: el estado y los habitantes/migrantes. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 20.
- Reboratti, C. (2014). El noroeste entre la globalización y la marginación. *Geograficando*, 10(2), 9.
- Reitel, B. (2013). Border Temporality and Space Integration in the European Transborder Agglomeration of Basel. *Journal of Borderlands Studies*, 28(2), 239–256. <https://doi.org/10.1080/08865655.2013.854657>
- Reitel, B., y Zander, P. (2004). Espace transfrontalier. Hypergéó. Recuperado de [http://www.hypergeo.eu/IMG/\\_article\\_PDF/article\\_207.pdf](http://www.hypergeo.eu/IMG/_article_PDF/article_207.pdf)
- Rey, H. D. (2004). El destino de tres actividades económicas en el Nahuel Huapi a principios del siglo XX: forestal-maderera; cerealera-derivados; turística. *Revista Pilquen*, (6), 0–0.

- Rhi Sausi, J. L., y Conato, D. (Eds.). (2009). *Cooperación transfronteriza e integración en América Latina: la experiencia del Proyecto Fronteras Abiertas* (2. ed.). Roma: Centro Studi di Politica Internazionale.
- Rhi Sausi, J. L., y Conato, D. (Eds.). (2009). *Cooperación transfronteriza e integración en América Latina: la experiencia del Proyecto Fronteras Abiertas* (2. ed.). Roma: Centro Studi di Politica Internazionale.
- Rhi-Sausi, J. L. (2008) La cooperación internacional en los procesos de descentralización y regionalización de los países latinoamericanos. La experiencia Italia-Región de Atacama. *Revista del Observatorio Iberoamericano de Desarrollo Local y Economía Social (OIDLES)*, vol. 2, núm. 3.
- RHI-SAUSI, J. L. y ODDONE, N. (2010) Cooperación e Integración Transfronteriza en el MERCOSUR: El caso de la Triple Frontera Argentina-Brasil- Paraguay. En MAIRA, L. (ed.), *La política internacional subnacional en América Latina*. Buenos Aires: Del Zorzal.
- Richard, N., y Hernández, C. (2018). Las alambradas en la Puna de Atacama: alambre, desierto y capitalismo. *Revista Chilena de Antropología*, 37, 83–107. <https://doi.org/10.5354/0719-1472.2018.49480>
- Richard, N., Moraga, J., y Saavedra, A. (2016). El camión en la puna de atacama (1930-1980): mecánica, espacio y saberes en torno a un objeto técnico liminal. *Estudios atacameños*, 52, 177–199.
- Rivera, J. (2009). Modelo inédito de Turismo Comunitario Basado en Alianzas Estratégicas. En J. A. G. Aducci (Ed.), *Promoción y Comercialización del Turismo Rural Comunitario* (pp. 65–74). La Paz: A-Tec Consultores.
- Rodríguez, I., y Aponte, J. M. (2008). Frontera, turismo y modernidad en el relato de la globalidad. En C. Zárate y C. Ahumada (Eds.), *Fronteras en la globalización: localidad, biodiversidad y librecomercio en la Amazonia* (pp. 127–149). Bogotá: Imani, Fundación Konrad Adenauer.
- Rojas, C. (2002). I Políticas nacionales de turismo. 1. BOLIVIA: Legislación vs. Derechos indígenas. En OIT/Equipo técnico multidisciplinario para los países andinos (Ed.), *Gestión del turismo sostenible y competitivo: alianzas entre estado, empresa y comunidad. los casos de Bolivia, Ecuador y Perú* (pp. 9–13). Lima: OIT.
- Rojas-Aravena, F., Borbón, J. A., y Brealey, T. B. (2012). Integración política: un camino hacia la integración Latinoamericana. En J. A. Borbón, *América Latina: caminos de la integración regional* (pp. 11–48). San José: FLACSO.
- Rose, G. (2007). *Visual methodologies: an introduction to the interpretation of visual materials* (2nd ed.). London/Thousand Oaks/New Delhi: SAGE Publications.
- Rose, Gillian. (2012). *Visual methodologies: an introduction to researching with visual materials* (3rd ed.). London: SAGE.
- Rumford, C. (2006). Theorizing Borders. *European Journal of Social Theory*, 9(2), 155–169. <https://doi.org/10.1177/1368431006063330>
- Rumford, C. (2011). “Seeing like a border”. En Johnson, C. et al. Interventions on rethinking ‘the border’ in border studies. *Political Geography*, 30(2), 61–69.
- Rumford, Chris. (2012). Towards a Multiperspectival Study of Borders. *Geopolitics*, 17(4), 887–902. <https://doi.org/10.1080/14650045.2012.660584>
- Saarinen, J. (2003). Tourist destinations and the production of representations in tourism. *Nordia Geographical Publications*, 32(2), 1–9.
- Sadir, M. F. (2009). Interacciones entre bolivianos y jujeños en espacios fronterizos: disposiciones estéticas y “fiestas bolivianas” en San Salvador de Jujuy. *Prácticas de oficio. Investigación y reflexión en Ciencias Sociales*, 5.
- Sagredo, R. (2012). *La ruta de los naturalistas. Las huellas de Gay, Domeyko y Philippi*. Santiago: Max Donoso Saint.
- Salleras, L. (2011). Territorio, turismo y desarrollo sustentable en la Quebrada de Humahuaca. Paisaje y naturaleza al servicio de la práctica turística. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 20(5), 1123 –1143.
- Salleras, L., y Borghini, N. (2014). Turismo en Tilcara, Purmamarca y Humahuaca. Un análisis de las transformaciones socioeconómicas y culturales en el territorio. En A. Benedetti (Ed.), *Espacialidades*

- altoandinas. Nuevos aportes desde la Argentina : Interacciones con el "mundo de afuera* (pp. 153–193). Buenos Aires: Editorial de la Facultad de Filosofía -UBA.
- Sanhueza, C., y Gundermann, H. (2007). Estado, expansión capitalista y sujetos sociales en Atacama (1879-1928). *Estudios atacameños*, (34), 113–136.
- Sanhueza, M. C. (2001). Las poblaciones de la puna de atacama y su relación con los estados nacionales. Una lectura desde el archivo. *Revista de Historia Indígena*, 5, 55–82.
- Santibañez, J. T. (1999). El turismo acerca a los pueblos de la región. En O. Campos y P. Muñoz (Eds.), *NOA - NORTE GRANDE Crónica de dos regiones integradas* (pp. 210–213). Santiago: Embajada de Chile en Argentina.
- Santos, M., y Arroyo, M. (1997). Globalização, regionalização: a proposta do Mercosul. En AA.VV. (Ed.), *Indústria e globalização da economia* (pp. 56–64). Brasília: CNI-SESI.
- Sassone, S. (2005). Fronteras cerradas, fronteras abiertas en la Argentina: los desafíos de la integración en el Mercosur. En A. Guance (Ed.), *La frontera: realidades y representaciones* (pp. 221–239). Buenos Aires: CONICET.
- Scarzanella, E. (2002). Las bellezas naturales y la nación: Los parques nacionales en Argentina en la primera mitad del siglo XX. *Revista Europea de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 73, 5–21.
- Schenkel, E., y Almeida García, F. (2015). La política turística y la intervención del Estado. El caso de Argentina. *Perfiles Latinoamericanos*, 23(46), 197–221. <https://doi.org/10.18504/pl2346-197-2015>
- Schlüter, R. (2003). *El Turismo en Argentina del Balneario al Campo*. Buenos Aires: CEIT - Distal Libros.
- Schlüter, R., Prieto, L., Berthelot, M., y Prieto, M. (1997). *Áreas Protegidas y Turismo en Argentina*. Buenos Aires: CEIT.
- Scott, J. W. (2015). Bordering, Border Politics and Cross-Border Cooperation in Europe. En F. Celata y R. Coletti (Eds.), *Neighbourhood Policy and the Construction of the European External Borders* (Vol. 115, pp. 27–44). Cham: Springer International Publishing.
- Searle, J., Valenzuela, J. y Rovira, J. (2008). Áreas protegidas en Chile. En: CONAMA, *Biodiversidad de Chile. Patrimonio y desafíos*, 2.da Edición (pp. 506-561). Santiago de Chile: Ocho Libros editores.
- Serrano, R. S. (2011). Las fronteras importan. Una aproximación conceptual. *Estudios Fronterizos: Bolivia*, 1(1), 7–46.
- Sheller, M., y Urry, J. (2006). The New Mobilities Paradigm. *Environment and Planning A: Economy and Space*, 38(2), 207–226. <https://doi.org/10.1068/a37268>
- SICRA, R. (2011) Estandarización de pasos fronterizos seleccionados entre Argentina-Bolivia, Bolivia-Chile y Bolivia-Perú. Informe final. Documento interno. Proyecto Fronteras Turísticas. URB-AL III. Febrero, 2011.
- Silvestri, G. (1999). Postales argentinas. En C. Altamirano (Ed.), *La Argentina en el siglo XX* (pp. 111–135). Buenos Aires: Ariel.
- Sohn, C. (2014). Modelling Cross-Border Integration: The Role of Borders as a Resource. *Geopolitics*, 19(3), 587–608. <https://doi.org/10.1080/14650045.2014.913029>
- Soja, E. W. (1985). The Spatiality of Social Life: Towards a Transformative Retheorisation. En D. Gregory y J. Urry (Eds.), *Social Relations and Spatial Structures* (pp. 90–127). London: Macmillan Education UK. [https://doi.org/10.1007/978-1-349-27935-7\\_6](https://doi.org/10.1007/978-1-349-27935-7_6)
- Steiman, R. (2012). Zona de fronteira e cidades gêmeas: Uma tipologia das interações transfronteiriças. En C. G. Zárate Botía (Ed.), *Espacios urbanos y sociedades transfronterizas en la Amazonia* (pp. 154–166). Leticia: Universidad Nacional de Colombia.
- Ströbele-Gregor, J. (2012). *Litio en Bolivia El plan gubernamental de producción e industrialización del litio, escenarios de conflictos sociales y ecológicos, y dimensiones de desigualdad social* (Working Paper No. 14). Berlin: desiguALdades.net.
- Székely, A. (2014). Towards a typology of cross-border tourism regions. *Folia Pomeranae Universitatis Technologiae Stetinensis - Oeconomica*, 314(77-4), 117–130. Doi: 10.21005/oe

- Tamborino, F. (2017). Movilidad y espacialidad en la (trans)frontera tacno-ariqueña. Sur peruano y norte chileno. *Si Somos Americanos*, 17(1), 39–64. <https://doi.org/10.4067/S0719-09482017000100039>
- Tamborino, F., y Guizardi, M. (2015). As fronteiras da modernidade. O espaço Tacno-ariqueño e a nacionalização do Norte Grande chileno (1883-1929). *Estudos Ibero-Americanos*, 40(2), 277. <https://doi.org/10.15448/1980-864X.2014.2.17733>
- Tapia Ladino, M., y Ovando Santana, C. (2013). Los Andes tarapaqueños, nuevas espacialidades y movilidad fronteriza: ¿barrera geográfica o espacio para la integración? En A. Núñez, R. Sánchez, y F. Arenas (Eds.), *Fronteras en movimiento e imaginarios geográficos. La cordillera de Los Andes como espacialidad sociocultural* (pp. 243–274). Santiago: RIL Editores.
- Timothy, D. (1995). Political boundaries and tourism: borders as tourist attractions. *Tourism Management*, 16(7), 525–532. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(95\)00070-5](https://doi.org/10.1016/0261-5177(95)00070-5)
- Timothy, D. (2000a). Borderlands: An unlikely tourist destination. *Boundary and Security Bulletin*, 8(1), 57–65.
- Timothy, D. (2000b). Cross-Border Partnership in Tourism Resource Management: International Parks along the US-Canada Border. En B. Bramwell y B. Lane (Eds.), *Tourism collaboration and partnerships: politics, practice, and sustainability* (pp. 20–43). Clevedon: Channel View Publications.
- Timothy, D. (2001). *Tourism and political boundaries*. London/New York: Routledge.
- Timothy, D. (2006). “Relationships between Tourism and International Boundaries”. En *Tourism and borders: Contemporary Issues, Policies and International Research*, editado por Helmut Wachowiak, 9-18. Gran Bretaña: Ashgate Publishing Limited.
- Timothy, D., y Butler, R. W. (1995). Cross-border shopping. *Annals of Tourism Research*, 22(1), 16–34. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(94\)00052-T](https://doi.org/10.1016/0160-7383(94)00052-T)
- Timothy, D., Guia, J., y Berthet, N. (2014). Tourism as a catalyst for changing boundaries and territorial sovereignty at an international border. *Current Issues in Tourism*, 17(1), 21–27. <https://doi.org/10.1080/13683500.2012.712098>
- Tommei, C. (2016). *De ciudad huerta a pueblo boutique. Transformaciones territoriales en Purmamarca (provincia de Jujuy) a partir de los procesos de patrimonialización y turistificación* (Doctorado). Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
- Tommei, C. I. (2015). Nuevas ciudades en un poblado rural (Purmamarca, Jujuy) (p. 18). Presentado en VII Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo, Montevideo.
- Tommei, C., y Benedetti, A. (2011a). Purmamarca, una postal de siete colores. El lenguaje de la fotografía en la construcción paisajística de la Quebrada de Humahuaca, provincia de Jujuy. Presentado en I Jornadas de Visualidad y Espacio: Imágenes y Narrativas, UADER, Paraná.
- Tommei, C., y Benedetti, A. (2011b). Un pueblo boutique. La construcción de Purmamarca como atractivo turístico. Presentado en IV Jornadas Hum.H.A., Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 7 al 9 de septiembre.
- Tommei, C., y Benedetti, A. (2014). De ciudad-huerta a pueblo boutique: Turismo y transformaciones materiales en Purmamarca. *Revista de Geografía Norte Grande*, (58), 161–177.
- Toselli, C. (1995). MERCOSUR: el turismo en el marco de la integración regional. *Signos Universitarios: Revista de la Universidad del Salvador*, 14(28), 149–166.
- Trejo, P. (1992). Los proyectos políticos: una propuesta para el estudio de los movimientos sociopolíticos en la historia. *Estudios Políticos, Época* 3(9), 45–53. <http://dx.doi.org/10.22201/fcpys.24484903e.1992.9.59774>
- Troncoso, C. (2008). Valorización turística de la Quebrada de Humahuaca (provincia de Jujuy). La conformación de una nueva oferta turística y los cambios en la forma de visitar el destino. *Párrafos geográficos*, 7(2), 96–123.
- Troncoso, C. (2009). Patrimonio y redefinición de un lugar turístico. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 18, 144–160.
- Troncoso, C. (2011). Cultura visual y turismo. Imágenes y promoción turística en la Quebrada de Humahuaca. Presentado en I Jornadas de Visualidad y Espacio: Imágenes y Narrativas, Paraná.

- TRONCOSO, C. (2012b) Turismo y patrimonio en la Quebrada de Humahuaca. Lugares, actores y conflictos en la definición de un destino turístico argentino. Colección Pasos Edita, núm. 9. Tenerife: PASOS.
- Troncoso, C. (2013). Postales hechas realidad: La construcción de la mirada del turista y las imágenes que promocionan la Quebrada de Humahuaca. En C. Lois y V. Hollman (Eds.), *Geografía y cultura visual. Los usos de las imágenes en las reflexiones sobre el espacio* (pp. 225–250). Rosario: Prohistoria.
- Troncoso, C. (2016). Hacia una nueva geografía turística del noroeste argentino. La promoción de los “confines turísticos” en las provincias de Salta y Jujuy. *Estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía*, 19, 97–116.
- Troncoso, C. A. (2008b). Quebrada de Humahuaca, patrimonio de la humanidad: la patrimonialización y la re-definición de un lugar turístico (Vol. Publicado en Actas, p. 12). Presentado en IX Jornadas Nacionales y III Simposio Internacional de Investigación – Acción en Turismo., San Juan.
- Troncoso, C. A. (2012b). Turismo, desarrollo y oportunidades laborales en la Quebrada de Humahuaca (Jujuy): Asimetrías y contradicciones. *Geograficando*, 8(8), 61–80.
- Troncoso, C. A., y Lois, C. (2004). Políticas turísticas y peronismo: Los atractivos turísticos promocionados en Visión de Argentina (1950). *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, 2(2), 281–294. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2004.02.022>
- Troncoso, C., Kuper, D., y Almirón, A. (2011). Presentación: Dossier Turismo, Movilidad y Territorio. *Revista Transporte y Territorio*, 5, 1–5.
- Troncoso, C., Ramírez, L., y Bertoncetto, R. (2012). Turismo y desarrollo en Argentina. Especificidades locales: su importancia en la consolidación del turismo. Presentado en 5º Congreso Latinoamericano de Investigación Turística, San Pablo.
- Urry, J. (2001). Globalising the Tourist Gaze. En *Cityscapes Conference Graz*. Department of Sociology at Lancaster University. <https://doi.org/10.4135/9788132100058.n10>
- Urry, J. (2002). *The Tourist Gaze*. London: SAGE Publications.
- Urry, J. (2006). Travelling Times. *European Journal of Communication*, 21(3), 357–372. <https://doi.org/10.1177/0267323106066655>
- Urry, J. (2007). Introducción. Culturas móviles. En P. Zusman, C. Lois, y H. Castro (Eds.), *Viajes y geografías: Exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares* (pp. 17–29). Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Valenciano, E. (1990). Los Comités de Frontera: funcionamiento y experiencia. *Integración Latinoamericana*, mayo, 40–46.
- Valenzuela Arce, J. M. (2014). Transfronteras y límites liminales. En *Transfronteras. Fronteras del mundo y procesos culturales* (pp. 17–42). Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Valenzuela, C. O. (2006). Contribuciones al análisis del concepto de escala como instrumento clave en el contexto multiparadigmático de la Geografía contemporánea. *Investigaciones Geográficas (Mx)*, 59, 123–134.
- Vallaux, C. (1914). *El Suelo y el estado : geografía social*. Madrid: Daniel Jorro.
- van Houtum, H. (2012). Remapping Borders. En T. M. Wilson y H. Donnan (Eds.), *A Companion to Border Studies* (pp. 405–418). Chichester, UK: John Wiley y Sons, Ltd. <https://doi.org/10.1002/9781118255223.ch23>
- Van Houtum, H., y Strüver, A. (2002). Borders, Strangers, Doors and Bridges. *Space and Polity*, 6(2), 141–146. <https://doi.org/10.1080/1356257022000003590>
- van Houtum, H., y van Naerssen, T. (2002). Bordering, Ordering and Othering. *Tijdschrift Voor Economische En Sociale Geografie*, 93(2), 125–136. <https://doi.org/10.1111/1467-9663.00189>
- van Houtum, H., Kramsch, O. T., y Zierhofer, W. (Eds.). (2005). *B/ordering space*. Aldershot: Ashgate.
- Vargas, 2016. (2016). *Plan estratégico de promoción para el desarrollo turístico del municipio de Tupiza* (Grado). Universidad Mayor De San Andrés, La Paz.
- Varley, P. (2006). Confecting Adventure and Playing with Meaning: The Adventure Commodification Continuum. *Journal of Sport y Tourism*, 11(2), 173–194. <https://doi.org/10.1080/14775080601155217>

- Varnière-Simon, F. (1991). "L'évolution contrastée de l'aménagement touristique transfrontalier en Ardennes – perspectives franco-belges". En: *Revue Géographique de l'Est* 31 (2): 113-121. DOI: 10.3406/rgest.1991.2209.
- Vejsbjerg, L., Núñez, P., y Matossian, B. (2014). Transformation of Frontier National Parks into Tourism Sites. The North Andean Patagonia Experience (1934-1955). *Almatourism - Journal of Tourism, Culture and Territorial Development*, 5(10), 1–22. <https://doi.org/10.6092/issn.2036-5195/4769>
- Viken, A., y Granas, B. (2014). Dimensions of Tourism Destinations. En *Tourism destination development: turns and tactics* (pp. 1–20). Farnham, Surrey. England ; Burlington, VT: Ashgate Publishing Company.
- Wachowiak, H. (2011). *Facets of research on the relationship between political borders and tourism* (Working Paper N° 4) (p. 26). School of Business and Management, International University of Applied Sciences, Bad Honne (IUBH). Recuperado de [www.iubh.de](http://www.iubh.de)
- WACHOWIAK, H., (Ed). (2006). *Tourism and borders: Contemporary Issues, Policies and International Research*. Aldershot: Ashgate Publishing Limited.
- Wallingre, N. (2007). *Historia Del Turismo Argentino*. Buenos Aires: Ediciones Turísticas.
- Walther, O. y Retaillé, D. (2014). Rethinking Borders in a Mobile World: An Alternative Model. Department of Border Region Studies. Working Paper Series. Working Paper No. 03/14. University of Southern Denmark. Recuperado de <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01174147>
- Więckowski, M. (2010). "Tourism development in the borderlands of Poland". *Geographia Polonica* 83 (2): 67–81. DOI: <http://dx.doi.org/10.7163/GPol.2010.2.5>.
- Więckowski, M. (2011). Creation of Cross-Border Tourist Regions in Central Europe. En *UGI 2011 International Cartography Conference, Chile*. Recuperado de [http://acreditacion.fisa.cl/ugi/contenidos/ponencia/15/MarekWIECKOWSKI\\_20111736WQKOOK\\_f.doc](http://acreditacion.fisa.cl/ugi/contenidos/ponencia/15/MarekWIECKOWSKI_20111736WQKOOK_f.doc)
- Wieckowski, M. (2013). Eco-frontier in the mountainous borderlands of Central Europe: The case of Polish border parks. *Revue de géographie alpine*, (101–2). <https://doi.org/10.4000/rga.2107>
- Woodward K. y Jones J. (2005). "On the Border with Deleuze and Guattari". En van Houtum, H., Kramsch, O. y Zierhofer, W. (eds.). *B/ordering Space* (p. 233-48). Hampshire: Ashgate.
- Zalles, A. (2007). Bolivia y Chile: los imperativos de una nueva época. *Nueva Sociedad*, 207, 34–44.
- Zunino, H. M., Matossian, B. E Hidalgo, R. (2012) Poblamiento y desarrollo de enclaves turísticos en la Norpatagonia chileno-argentina. Migración y frontera en un espacio binacional. *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 53.
- Zusman, P. (1999). Representaciones, imaginarios y conceptos en torno a la producción material de la frontera. Reflexiones a partir del debate Hevilla-Escamilla. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 149. Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-149.htm>
- Zusman, P. (2006). Geografías históricas y fronteras. En A. Lindón y D. Hiernaux (Eds.), *Tratado de geografía humana* (pp. 171–186). Rubí, Barcelona: Anthropos Editorial.
- Zusman, P. (2008). El paisaje: la razón y la emoción al servicio de la práctica turística. En R. Bertonecello (Ed.), *Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina* (pp. 199–219). Buenos Aires: Ediciones CICCUS.
- Zusman, P. (2011). La tradición del trabajo de campo en Geografía. *Geograficando*, 7, núm. 7, 15–32.
- Zusman, P. (2013). La geografía histórica, la imaginación y los imaginarios geográficos. *Revista de Geografía Norte Grande*, 54, 51–66.
- Zusman, P., y Hevilla, M. C. (2014). Panamericanismo y arbitraje en conflictos de límites: la participación de Estados Unidos en la definición de la frontera argentino-chilena en la Puna de Atacama (1899). *Cuadernos de Geografía-Revista Colombiana de Geografía*, 23(2).
- Zusman, P., Lois, C., y Castro, H. (Eds.). (2007). *Viajes y geografías: exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares*. Ciudad de Buenos Aires: Prometeo Libros.
- Zyikov, A. A., y Sevastianov, S. V. (2015). Transborder relations. En S. V. Sevastianov, J. P. Laine, y A. A. Kireev, *Introduction to Border Studies* (pp. 118–138). Vladivostok: Dalnauka.

## Fuentes consultadas

AA.VV. (2007). Declaración del sudoeste potosino Foro Desarrollo. Bolivia.

Administradora Boliviana de Carreteras (2014). Obras para vivir bien. Presentación por departamentales. La Paz: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda. Recuperado de <http://www.abc.gob.bo>. Consultado: 08/11/2016.

Agencia de Cooperación Internacional del Japón (ACIJ) (2012). Estudio para el Programa del Desarrollo Integral en el Altiplano. Bolivia.

AIDECUR (2002). Organización Gestión de Destino Potosí-Uyuni-Sucre. Bolivia.

ALADI (1989). Acta de la primera reunión del Consejo de turismo. 27/10/1989. <http://www.aladi.org/sitioAladi/index.html>. Consultado 09/04/2018.

ALADI (1991). Protocolo modificadorio del acuerdo para la promoción turística de América del Sur y su estatuto. AAP.A14TM N° 4. Primer Protocolo Adicional. <http://www.aladi.org/sitioAladi/index.html>. Consultado 09/04/2018.

ALADI (1995). Acuerdo 187. 14/03/1995. <http://www.aladi.org/sitioAladi/index.html>. Consultado 09/04/2018.

ALADI (2000). Acta de la cuarta reunión del Consejo de turismo de la ALADI. 21 de setiembre de 2000. <http://www.aladi.org/sitioAladi/index.html>. Consultado 09/04/2018.

ALADI (2001). Informe preliminar sobre los avances alcanzados en materia de integración transfronteriza en los países miembros. DI 1543. 11 de julio de 2001. <http://www.aladi.org/sitioAladi/index.html>. Consultado 09/04/2018.

ALADI (2006). Identificación de oportunidades de alianzas productivas estratégicas entre Bolivia y las provincias del norte argentino. Publicación DAPMDER N° 12/06.

ALADI (2007). El turismo regional como mecanismo de integración. Estudio 190. 17 de setiembre de 2007. <http://www.aladi.org/sitioAladi/index.html>. Consultado 09/04/2018.

ALADI (2011). Capacitación en formulación de proyectos del sector turístico para consejos provinciales descentralizados y apoyo técnico al proceso de descentralización de la actividad turística en el Ecuador. Informe del proyecto. Publicación DAPMDER N° 18-10.

Asociación para el Desarrollo Social-ADESO (s/f). Recuperado de <https://www.adeso.org.ar>. Consultado el 01/06/2014.

Banco Interamericano de Desarrollo (1995). Apoyo al sector turismo. Bolivia. Turismo sostenible. Cooperación técnica. TC9505192. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/TC9505192>. Consultado: 26/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (1995). Apoyo ambiental y étnico al programa turístico. Bolivia. Turismo sostenible. Cooperación técnica. TC9506364. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/TC9506364>. Consultado: 26/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (1996). Programa de turismo interno. Bolivia. Turismo sostenible. Cooperación técnica. TC9603483. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/TC9603483>. Consultado: 26/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (1997) Programa de Desarrollo Social y Cultural a Través de la Recuperación de Monumentos Históricos. Región Noroeste. Argentina.

Banco Interamericano de Desarrollo (1999). Certificación y acreditación: ecoturismo. Bolivia. Turismo sostenible. Cooperación técnica. TC9812016. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/TC9812016>. Consultado: 26/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2001). Desarrollo turístico. Bolivia. Turismo sostenible. Operación de préstamo. BO-0205. FEP: BO-0174 Desarrollo turístico. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/BO0205>. Consultado: 26/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2004). Programa de Apoyo al Desarrollo Turístico Sostenible. Bolivia. BO-0174. Recuperado de <https://www.iadb.org/en/project/BO0174>. Consultado: 26/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2005). Programa de Mejora de la Competitividad del Sector Turismo. Argentina. Turismo sostenible. Operación de préstamo. AR-L1004. Recuperado de <https://www.iadb.org/en/project/AR-L1004>. Consultado: 28/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2007). Programa de fomento al turismo. Chile. Turismo sostenible. Operación de préstamo. CH-L1023. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/CH-L1023>. Consultado: 29/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2008). Apoyo para una Ruta de Turismo Indígena en Argentina: Turismo con Identidad. Turismo sostenible. Cooperación técnica. AR-T1024. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/AR-T1024>. Consultado: 29/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo. (2008). Programa de mejora de la competitividad del sector turismo en áreas piloto. "Diagnóstico, identificación de obras y acciones de fortalecimiento de los circuitos transfronterizos paso San Francisco y paso de Jama – Atacama del PFETS". (BID 1648/OC-AR).

Banco Interamericano de Desarrollo (2009). Programa nacional de turismo comunitario. Bolivia. Turismo sostenible. Operación de préstamo. BO-L1039. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/BO-L1039>. Consultado: 28/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2011). Programa de Desarrollo de Corredores Turísticos. Argentina. AR-L1071. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/AR-L1071>. Consultado: 29/09/2017.

Banco Interamericano de Desarrollo (2018). Programa nacional de gestión turística. Bolivia. BO-L1182. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/project/BO-L1182>. Consultado: 28/09/2017.

Cámara Argentina de Turismo - CAT (2013). Cetur fue parte del primer Encuentro de Integración Turística de la Macro Región Andina en San Pedro de Atacama. Recuperado de [http://www.camaradeturismo.org.ar/vista\\_previa\\_1.php?noticia\\_id=2871](http://www.camaradeturismo.org.ar/vista_previa_1.php?noticia_id=2871). Consultado: 08/04/2016.

Cámara Argentina de Turismo - CAT (2017). El CETUR sesionó en Madrid y reafirma su agenda de trabajo en pos de la Federación de Turismo de Sudamérica. Recuperado de <http://www.camaradeturismo.org.ar/section/noticias/el-cetur-sesiono-en-madrid-y-reafirmasu-agendade-trabajo-en-pos-de-la-federacion-de-turismo-de-sudamerica>. Consultado: 11/09/2017.

Camino Andino. (s/f). Corredor Turístico-Étnico-Ecológico Aymara-Quechua. Recuperado de <http://issuu.com/coquena/docs/guia/164>. Fecha de consulta: 22/03/2014.

CITETUR-MMGTL (2012). Plan Fortalecimiento Circulo Técnico Turismo. Bolivia.

Comisión mixta hispano-argentina de cooperación (2005) Acta seguimiento de la VI Reunión de Comisión mixta Hispano-Argentina de Cooperación, 29 de noviembre de 2005. Recuperado de <http://www.aecid.es>. Consultado el 01/06/2014.

Comisión Nacional de Desminado Humanitario (s/f). Áreas afectadas. Recuperado de <http://www.cnad.cl/sitio/educacion-y-prevencion/afec.htm>. Consultado: 24/10/2015.

Comité de Frontera Bolivia-Chile (2005-2011; 2017). Actas. Recuperado de <https://www.difrol.gob.cl/> Consultado el 01/10/2017.

Comité de Integración La Quiaca-Villazón (2004; 2010-2017). Actas. Recuperado de Consulado de Argentina en Villazón y <http://www.integrac-fronteriza.cancilleria.gob.ar>. Consultado el 01/10/2017.

Comité de Integración Noa-Norte Grande (2005-2017). Actas. Recuperado de <http://www.difrol.cl>. Consultado el 01/10/2017.

CONACULTA (2006). Definiciones de política cultural de Antofagasta 2006-2010. Chile.

Consejo Federal de Inversiones (1997). Plan de Desarrollo turístico regional: Región del Noroeste Argentino - NOA. Argentina. Recuperado de <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/desarrollo-turistico-regionalregion-del-noroeste-argentino-noa>. Consultado: 05/12/2017.



Consejo Federal de Inversiones (1998). Contribuir al fortalecimiento de los vínculos comerciales, turísticos y culturales de la Región Noroeste Argentino con los países vecinos. Representación Antofagasta-Chile. Informe final. Casa de Salta y del NOA en Antofagasta-Chile.

Consejo Federal de Inversiones (2000). Identificación de proyectos turísticos del NOA (Quebrada de Humahuaca). Recuperado de <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/identificacion-de-proyectosturisticos-del-noa>. Consultado: 14/09/2017.

Consejo Federal de Inversiones (2001a). Estudio "Plan de Desarrollo Turístico de Jujuy". Informe final. Tomo I. Argentina. Buenos Aires, Julio de 2001. Recuperado de <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/plan-dedesarrollo-turistico-de-la-provincia-de-jujuy>. Consultado: 05/12/2017.

Consejo Federal de Inversiones (2001b). Plan estratégico de desarrollo económico de la provincia de Jujuy. Informe Final. Argentina. Fundación F.E.D.E.R.A.R. Diciembre de 2001. <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/plan-estrategico-de-desarrollo-economico-de-laprovincia-de-jujuy>. Consultado: 29/09/2017.

Consejo Federal de Inversiones (2003). Estudio Proyecto de desarrollo económico y social en la Quebrada de Humahuaca y sus zonas de influencia. Provincia de Jujuy. Informe Final. Argentina. Junio - diciembre de 2003. <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/proyecto-de-desarrollo-economico-y-social-en-laquebrada-de-humahuaca-y-sus-zonas-de-influencia-provincia-de-jujuy>. Consultado: 29/09/2017.

Consejo Federal de Inversiones (2010). Rescate y puesta en valor del patrimonio ferroviario Volcán. Informe final. Argentina. 6 de Abril de 2010. Recuperado de <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/rescat-ey-puesta-en-valor-del-patrimonio-ferroviario-de-la-localidad-de-volcan-quebrada-dehumahuaca-provincia-de-jujuy>. Consultado: 29/09/2017.

Consejo Federal de Inversiones (2012). Turismo cultural jujeño "Vías de encuentro". Volcán – Tumbaya. Estudios y proyectos provinciales. Jujuy .Argentina. Abril de 2012. Recuperado de <http://biblioteca.cfi.org.ar/documento/turismo-cultural-jujeno-vias-de-encuentro-volcantumbaya-provincia-de-jujuy>. Consultado: 06/11/2017.

Corporación de Fomento para la Producción (2008). Plan Estratégico Turismo de intereses especiales Región de Antofagasta. Chile.

Corporación de Fomento para la Producción-UTC (2008). Programa Turismo Destino Desierto de Atacama PMC. Chile.

Corporación Andina de Fomento - CAF. (2009). Plan Maestro de Integración y Desarrollo Fronterizo. Resumen ejecutivo. CAF-EPYPSA. Recuperado de <http://www.planificacion.gob.ar>. Consultado el 01/06/2014.

Corporación Andina de Fomento - CAF (2015). Programa de Dinamización Turística del Destino Salar de Uyuni y Lagunas de Colores. Bolivia. Informe anual. Recuperado de <https://www.caf.com/es/proyectos/programa-de-dinamizacion-turistica-del-destino-salar-deuyuni-y-lagunas-de-colores>. Consultado: 13/07/2017.

Corporación Nacional Forestal (2008). Actualización Plan de Manejo Participativo de la Reserva Nacional Los Flamencos. Antofagasta, Chile. Recuperado de <http://bibliotecadigital.ciren.cl/bitstream/handle/123456789/6753/CONAF-HUMED13.pdf>. Consultado: 12/05/2016.

COSIPLAN. (2016). Cartera de proyectos 2016. Recuperado de <http://www.iirsa.org/>. Consultado el 01/03/2017.

Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos (2010). Guía de Fondos. Archivo Nacional de la Administración Arnad. Santiago de Chile. Recuperado de [http://www.archivonacional.gob.cl/616/articulos-10983\\_recurso\\_05.pdf](http://www.archivonacional.gob.cl/616/articulos-10983_recurso_05.pdf). Consultado: 07/11/2017.

Dirección Provincial de Estadística y Censos - DIPEC (2010). Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2010. Jujuy tiene mucho para contar. Provincia de Jujuy. Argentina.

Dirección Provincial de Vialidad de Jujuy (2010). Historia del Paso Internacional de Jama. Prensa DPV. 30 de marzo de 2010. Recuperado de <http://dpv.jujuy.gob.ar/historia-del-paso-internacionalde-jama>. Consultado el 08/11/2016.

Ejército de Chile (1994). Memoria del Ejército de Chile. "Conquista y consolidación de las fronteras interiores: una tarea del Ejército". Recuperado de <http://www.cesim.cl/archivos%20memorial/1990-1999/1994/Edic.%20Esp.%20Seminario%201994.pdf>. Consultado: 25/09/2017.

EPYPSA (s/f). Programa de mejoramiento de la infraestructura de servicios básicos del circuito turístico Salar de Uyuni y las Lagunas de Colores. <http://epypsa.es/entrada5.html>. 27/09/2018.

Espejo de Sal (2010). Quienes Somos. La Red de Turismo. 09 de Diciembre de 2010. Recuperado de <http://www.espejodesal.com.ar>. Consultado: 06/05/2014.

Fronteras turísticas (s/f). *Camino Andino. Corredor Turístico-Étnico-Ecológico Aymara-Quechua*. Recuperado de <http://issuu.com/coquena/docs/guia/164>. Fecha de consulta: 22/03/2014.

Fundación ACLO (2016). Autoridades y operadoras de turismo, acuerdan modificar normativa del servicio de turismo en Uyuni. 05 de Agosto de 2016. Recuperado de <http://aclo.org.bo/bolivia/index.php/historial-aclo-potosi/6860-autoridades-y-operadoras-de-turismo,-acuerdan-modificar-normativa-del-servicio-de-turismo-en-Uyuni>. Consultado: 13/03/2017.

Fundación para la Conservación de las Especies y el Medio Ambiente (1997). Informe nacional al Primer Congreso Latinoamericano de Parques Nacionales y otras Áreas Protegidas. Recuperado de <http://www.fucema.org.ar>. Consultado: 01/05/2016.

Fundandes (2007). Proyectos Cultivos Andinos. La Quebrada en Cifras: Estudio cuantitativo marco del perfil económico-productivo de la Quebrada de Humahuaca. Ira. ed. Jujuy: Fundandes, 2007. (Colección Documentos EcoComerciales)

Fundandes. (2009). Proyecto Corredor Ecoturístico Binacional de los Lagos Altoandinos. Taller de representantes de comunidades y autoridades. Cusi Cusi, 28 y 29 de noviembre. Material entregado en San Salvador de Jujuy.

Gobierno de Bolivia (2006). Plan nacional de desarrollo 2006-2010. Ministro de Planificación del Desarrollo. Bolivia, junio de 2006.

Gobierno de Bolivia (2015). Bolivia: Juntos vamos bien para Vivir Bien. Programa de gobierno 2015-2020. Movimiento Al Socialismo. Instrumento Político Por La Soberanía De Los Pueblos MAS-IPSP.

Gobierno de Bolivia (2016). Plan de desarrollo económico y social 2016-2020. Ministerio de Planificación del Desarrollo Viceministerio de Planificación y Coordinación. Planificación estratégica. Bolivia. Febrero, 2017.

Gobierno de Chile (2012). Estrategia Nacional de Turismo 2012-2020. Chile. Recuperado de <http://www.subturismo.gob.cl/>. Consultado: 25/09/2017.

Gobierno de la provincia de Jujuy (2017). Fiatur 2017 fortalece el proyecto "Puna Sudamericana" como destino turístico. 18/06/2017. Recuperado de <http://prensa.jujuy.gob.ar/2017/06/18/fiatur-2017-fortalece-el-proyecto-puna-sudamericanacomodestino-turistico>. Consultado: 12/11/2017.

Gobierno de la provincia de Jujuy (2018). Organizan la cuarta edición de la Fiatur 2018. 02/03/2018. Recuperado de <http://prensa.jujuy.gob.ar/2018/03/02/organizan-la-feriainternacional-andina-de-turismo-fiatur-2018>. Consultado: 16/06/2018.

Gobierno Departamental de Potosí (2006). Plan Departamental de Turismo. Bolivia.

Gobierno Departamental de Potosí (2008). Plan de desarrollo departamental de Potosí 2008-2012. Bolivia.

Gobierno Departamental de Potosí (2012). Plan de Desarrollo Turístico del Departamento de Potosí 2012 – 2017. Bolivia.

Gobierno Departamental de Potosí (2013). Plan estratégico del territorio autónomo de Potosí 2013-2017. Bolivia.

Gobierno Municipal de Uyuni. (2007). Plan de desarrollo municipal de Uyuni 2008-2012. Ajuste plan de desarrollo municipal de Uyuni 2008-2012. Programa BOL/AIDCO/2002/0467 – APEMIN II. Recuperado de <http://www.apemin.eu/PDM/PDMUyuni.pdf>. Consultado el 12/03/2017.

Gobierno Regional de Antofagasta (1998). Aprueba Plan Regulador Comunal San Pedro de Atacama. Resolución 25. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado de <https://www.leychile.cl/N?i=124738&f=1998-09-21&p=>. Consultado: 14/03/2017.

Gobierno Regional de Antofagasta (2001). Estrategia Regional de Desarrollo 2001-2006. Antofagasta.

Gobierno Regional de Antofagasta (2009). 2009-2020. Estrategia Regional de Desarrollo Antofagasta. Chile.

Gobierno Regional de Antofagasta (2011). Plan para el desarrollo turístico de la Región de Antofagasta 2011-2014. Chile.

Gobierno Regional de Antofagasta (2012). Estrategia Regional de Innovación 2012-2020. Chile.

Gobierno Regional de Antofagasta (2012). Política regional para la integración de localidades aisladas. Antofagasta 2020. Chile.

Gobierno Regional de Antofagasta (2014). Plan regional de gobierno 2014-2018. Chile.

Grupo de Conservación Flamencos Altoandinos (s/f). Dossier Red de Humedales de Importancia para la Conservación de Flamencos Altoandinos. Recuperado de [www.redflamencos-gcfa.org](http://www.redflamencos-gcfa.org). Consultado: 01/04/2016.

IIRSA (2009). Caracterización del área de influencia grupo 5. Territorio boliviano.

Instituto Nacional de Estadísticas (2003). Encuesta Gasto del turismo receptor y emisor. Bolivia. <https://www.ine.gob.bo>. Consultado 10/04/2018.

Instituto Nacional de Estadísticas (2005). Chile: ciudades, pueblos, aldeas y caseríos 2005. Recuperado de: <http://www.ine.cl/>. Consultado: 02-10-2016.

Instituto Nacional de Estadísticas (2010). "5.07 Turismo". En: Anuario Estadístico 2010 (pp. 611-623). Bolivia. Recuperado de <https://www.ine.gob.bo/index.php/estadisticas-poractividad-economica/industria-manufacturera-y-comercio-8>. Consultado: 04/09/2017.

Instituto Nacional de Estadísticas (2010-2014) Número de llegada y pernoctaciones de pasajeros a establecimientos de alojamiento turístico, por comunas, según periodo 2010-a la fecha. Dirección Regional de Antofagasta, Chile. Recuperado de: <http://www.ine.cl/>. Consultado: 02-10-2016.

Instituto Nacional de Estadísticas (2012). Censo de Población y Vivienda 2012. <http://censosbolivia.ine.gob.bo/>. Consultado 14/12/2017.

Instituto Nacional de Estadísticas (2012-2015). Llegados y pernoctados en establecimientos de alojamiento turístico region de Antofagasta. Material recolectado en oficina de turismo SERNATUR San Pedro de Atacama, 13-04-2016

Instituto Nacional de Estadísticas (2014-2017). Destino turístico San Pedro de Atacama. Número de pernoctaciones de pasajeros en establecimientos de alojamiento turístico, por origen de residencia y por clase. Encuesta mensual de alojamiento turístico. Dirección Regional de Antofagasta. Recuperado de: <http://www.ine.cl/>. Consultado: 03-10-2018.

Instituto Nacional de Estadísticas (2015-2016). Actualidad estadística. Llegada de turistas extranjeros a Bolivia aumentó en 8,8%. Bolivia. <https://www.ine.gob.bo>. Consultado 10/04/2018.

Instituto Nacional de Estadísticas (2016) Estadísticas de Turismo. Bolivia. Recuperado de <https://www.ine.gob.bo>. Consultado 10/04/2018.

Instituto Nacional de Estadísticas (2017- 2018). Destino turístico San Pedro de Atacama. Número de pernoctaciones de pasajeros en establecimientos de alojamiento turístico, por origen de residencia y por clase. Encuesta mensual de alojamiento turístico. Dirección Regional de Antofagasta. Recuperado de: <http://www.ine.cl/>. Consultado: 03-10-2018.

Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2010). Censo de Población, Hogares y Viviendas 2010. Recuperado de: [https://www.indec.gob.ar/nivel4\\_default.asp?id\\_tema\\_1=2&id\\_tema\\_2=41&id\\_tema\\_3=135](https://www.indec.gob.ar/nivel4_default.asp?id_tema_1=2&id_tema_2=41&id_tema_3=135). Consultado: 14/03/2014.

INTAL (1975). Desarrollo Turístico Integrado de la Región de los Lagos. Buenos Aires. 30 de octubre de 1975. Recuperado de: <https://www.iadb.org/es/intal/home>. Consultado 24/07/2018.

INTAL (1976). Proyecto desarrollo turístico área internacional Iguazú - Misiones Jesuíticas. Recuperado de: <https://www.iadb.org/es/intal/home>. Consultado 24/07/2018.

INTAL (1979). Circuito Oeste. Desarrollo de circuitos turísticos multinacionales. BID - Convenio ATNSF/1419-RE. Recuperado de <https://www.iadb.org/es/intal/home>. Consultado: 24/07/2018.

Legislatura de Jujuy (2015). Informe general del estado de la administración pública. Tomo I. Jefatura de Gabinete de Ministros. Memoria Anual 2014. Provincia de Jujuy.

Legislatura de Jujuy (2016). Proyecto de Declaración Se solicite al Poder Ejecutivo Nacional la apertura del Paso Fronterizo Ciénega de Paicone (Dpto. Santa Catalina, Provincia de Jujuy) – Río Mojón (Provincia Sud López, República de Bolivia) ubicado entre los hitos Internacionales 13 y 14. San Salvador de Jujuy, 11 de abril de 2016. Recuperado de: <http://www.legislaturajujuy.gov.ar>. Consultado el 01-03-2017.

Mancomunidad Gran Tierra de los López - MMGTL (2011). Plan de desarrollo territorial subregional (2010-2017). Ministerio de Autonomías. Estado Plurinacional de Bolivia.

Mancomunidad Gran Tierra de los López - MMGTL (2012). Proyecto de fortalecimiento al sector turístico. Ministerio de Autonomías. Estado Plurinacional de Bolivia.

MERCOSUR (2016). Informe final PPTU 2016. Ministerio de Relaciones Exteriores de la República Oriental del Uruguay Dirección General para Asuntos de Integración y MERCOSUR. <https://www.mercosur.int/01/04/2018>.

MERCOSUR (2004). Acta N° 2. XXXVIII Reunión especializada de turismo. Buenos Aires, 07-09/06/2004. Recuperado de: <https://www.mercosur.int>. Consultado: 01/04/2018.

MERCOSUR (2012). Ata N°2. LV Reunión especializada em turismo do Mercosul. São Luis, 06/12/2012. Recuperado de: <https://www.mercosur.int>. Consultado: 01/04/2018.

Ministerio de Agricultura de Chile (1990). Crea Reserva Nacional Los Flamencos en terrenos fiscales de la II región y la declara lugar de interés científico para efectos mineros. 17/10/1990. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado de <https://www.leychile.cl/N?i=269891&f=1990-10-17&p=>. Consultado: 04/04/2016.

Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable (s/f). Implementación de la Convención de Ramsar en Argentina. Recuperado de [www.ambiente.gob.ar](http://www.ambiente.gob.ar). Consultado: 08-02-2016

Ministerio de Culturas de Bolivia (2011). Atlas Patrimonial de Bolivia. Patrimonios de la Humanidad declarados por la UNESCO.

Ministerio de Culturas y Turismo Bolivia (2016). Puesta en valor turística de patrimonio. Bolivia. Recuperado de <http://www.minculturas.gob.bo>. Consultado: 04/09/2017.

Ministerio de Culturas y Turismo de Bolivia (2013). Estimación de Universos Estadísticos del Sector Turismo. Bolivia. Septiembre 2013. Recuperado de <http://www.minculturas.gob.bo>. Consultado: 04/09/2017.

Ministerio de Desarrollo Productivo y Economía Plural de Bolivia (2009). Atlas de Potencialidades Productivas del Estado Plurinacional de Bolivia 2009. La Paz. Bolivia. Recuperado de <http://www.bivica.org>. Consultado: 01/08/2018.

Ministerio de Economía (2006). Panorama económico provincial Jujuy. Secretaría de política Económica. Dirección Nacional de Programación Económica Regional. Septiembre 2006.

Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de la Nación (2010). Mapa de desarrollo de Jujuy. Programa de Fortalecimiento de la Dirección Provincial de Planeamiento, Estadística y Censos.

Ministerio de Obras Públicas (s/f). Reseña histórica. Dirección de Aeropuertos. Chile. Recuperado de <http://www.aeropuertos.gov.cl>. Consultado el 14/9/2014.

Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Viviendas (2009). Plan sectorial de desarrollo de transportes. Bolivia. La Paz, Octubre de 2009. Recuperado de <https://www.oopp.gob.bo>. Consultado: 04/09/2014.

Ministerio de Planificación del Desarrollo (2016). Plan Desarrollo Económico Social Potosí 2016-2020. Bolivia.

Ministerio de Planificación del Desarrollo de Bolivia (2017). propuesta de presentación modelo para la etapa de socialización planificación estratégica. Bolivia.

Ministerio de Turismo de la Nación (2006-2014). Anuario estadístico de turismo. Argentina. <https://www.indec.gob.ar/>. Consultado 26/05/2014.

Ministerio de Turismo de la Nación (2012). Plan de Acciones Nacionales de Promoción Turística. Argentina.

Ministerio de Turismo de la Nación (2016). Turismo internacional - todas las vías. Informe de Avance. Cuarto Trimestre 2015. 18-03-2016. Subsecretaría de Desarrollo Turístico. [www.desarrolloturistico.gob.ar](http://www.desarrolloturistico.gob.ar). Consultado 30/03/2017.

Ministerio de Turismo de la Nación (2016). Plan integral de gestión. Argentina.

Ministerio de Turismo de la Nación (2017). Se presentó el programa Pueblos Auténticos. 30/10/2017. Recuperado de <http://www.turismo.gov.ar/noticias/2017/10/30/sepresento-programa-pueblos-autenticos>. Consultado: 29/10/2018.

Ministerio de Vivienda y Urbanismo (2013). Resolución Exenta N° 396. SEREMI Región de Antofagasta. 11/06/2013. Recuperado de <http://www.minvu.cl>. Consultado: 27/10/2017.

Municipio de San Pedro de Atacama (2015). Sector turístico de San Pedro de Atacama estrecha lazos con la Provincia de Jujuy. Junio de 2015. Recuperado de <http://www.municipiosanpedrodeatacama.cl/index.php/es/noticias2/135-sector-turistico-desan-pedro-de-atacama-estrecha-lazos-con-la-provincia-de-jujuy>. Consultado: 08/04/2016.

Municipio de San Pedro de Atacama (2006). Plan de Desarrollo Comunal. Comuna de San Pedro de Atacama 2006-2010. Marzo de 2006.

Municipio de San Pedro de Atacama (2010). Actualización Plan Regulador De San Pedro de Atacama. Declaración de impacto ambiental. Municipio de San Pedro de Atacama - SEREMI MINVU Región de Antofagasta. Chile. Recuperado de <http://bibliotecadigital.ciren.cl/bitstream/handle/123456789/6976/CONAMA-HUM0909.pdf>. Consultado el 10-04-2017.

Municipio de San Pedro de Atacama (2011). Plan de Desarrollo Comunal. San Pedro de Atacama 2011 – 2015. Informe final.

Municipio de Colcha K (2007). Plan de Desarrollo Municipal Colcha “K”. Potosí, Bolivia.

Municipio de Humahuaca (2016). Estadísticas OIT Humahuaca. Material recolectado en la Oficina de Turismo de Humahuaca.

Nueva Gestión. (2013). Comenzará a funcionar la Red Intermunicipal de Frontera (R.I.F.). 19/04/2013. Recuperado de <http://www.nuevagestion.org.ar>. Consultado: 19/06/2014.

Observatorio Turístico de Jujuy (2011). Arribos Purmamarca. Material entregado en la Secretaría de Turismo de Jujuy, 14/03/2014.

ODEPLAN (1970). Estrategia de desarrollo en la década 1970-1980. Oficina de Planificación Nacional. Santiago. Chile.

ODEPLAN (1970). Estrategia de desarrollo en la década 1970-1980. Oficina de Planificación Nacional. Santiago. Chile.

ODEPLAN (1971). Antecedentes y criterios para la formulación de la política de desarrollo regional 1971 – 1976. Oficina de Planificación Nacional. Chile.

ODEPLAN (1975). Estrategia nacional de desarrollo regional 1975-1990. Política sectorial de turismo. Chile.

Oficina de Turismo de Purmamarca (2008). Agencias. Compendio estadístico al 01/10/2008. Obtenido en la oficina de turismo de Purmamarca, cedido por Constanza Tommei.

Organización Mundial del Turismo (OMT) (2000- 2017). Panorama OMT del turismo internacional. Recuperado de [www.unwto.org/annualreports](http://www.unwto.org/annualreports). Consultado: 10/04/2018.

Piras, S. (2016). Puesta en valor turística del patrimonio. Instrumentos aplicados en Macrozonas. Programa de Asistencia Técnica al Ministerio de Cultura y Turismo. Bolivia.

PROFODE (2004) Informe de Diagnóstico del Área Quebrada de Humahuaca. Argentina.

Proyecto Desarrollo Democrático y Participación Ciudadana (1996). Planes de Asistencia Municipal 1996/1997. Gobierno de Bolivia y USAID. Recuperado de [pdf.usaid.gov/pdf\\_docs/PDABP023.pdf](http://pdf.usaid.gov/pdf_docs/PDABP023.pdf). Consultado el 10-06-2017.

Ramsar (2016). La Lista de Humedales de Importancia Internacional. Publicado 21/01/2016. Recuperado de <http://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/sitelist.pdf>. Consultado el 03/03/2017.

Ramsar (2017). La Lista de Humedales de Importancia Internacional. Publicado 26/07/2017. Recuperado de <http://www.ramsar.org/sites/default/files/documents/library/sitelist.pdf>. Consultado el 03/08/2017.

Red de Integración Binacional. (2013). Convenio marco de la Red de Integración Binacional del Noroeste Argentino y Sur Boliviano para el desarrollo productivo y turístico. Potosí, Septiembre de 2013. Material entregado en San Salvador de Jujuy.

Red Intermunicipal de Frontera. (2013). Convenio marco para la creación de una red intermunicipal de frontera entre los municipios argentinos y bolivianos de Humahuaca, Abra Pampa, La Quiaca, Villazón, Cotagaita y Tupiza. San Salvador de Jujuy, 14 de enero de 2013. Material entregado en San Salvador de Jujuy.

Reunión Binacional de Ministros Argentina – Chile (2009-2016). Declaración de Ministros. Recuperado de <http://tratados.mrecic.gov.ar>. Consultado el 19/11/2017.

Secretaría de Cultura de Jujuy (2002). Quebrada de Humahuaca. Propuesta para la Inscripción a la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO. Argentina.

Secretaría de Planificación de Jujuy (2014). Plan estratégico territorial de la Puna. Argentina.

Secretaría de Planificación de Jujuy (2007). Plan estratégico territorial. Argentina.

Secretaría de Turismo de Jujuy (2006). Plan de Desarrollo Turístico Sustentable de Jujuy. Provincia de Jujuy.

Secretaría de Turismo de Jujuy (2010-2016). Anuario Estadístico. Indicadores turísticos provinciales.

Secretaría de Turismo de Jujuy (2014). Anuario Estadístico. Indicadores turísticos provinciales. Material entregado en la Secretaría de Turismo, 26/10/2016.

Secretaría de Turismo de la Nación (2005). Plan Federal Estratégico de turismo sustentable 2016 (PFETS). Argentina.

Secretaría Departamental de Turismo y Cultura de Potosí (2016). Estadísticas anuales del Municipio de Uyuni. Obtenido en la oficina de turismo de la ciudad de Uyuni, el 20-04-16.

Servicio Nacional de Áreas Protegidas (2002). Políticas para el sistema nacional de áreas protegidas. Ministerio de Desarrollo Sostenible y Planificación. Bolivia. <http://www.sernap.gob.bo>. Consultado: 29/08/2017.

Servicio Nacional de Áreas Protegidas (2007). Informe sobre el Sistema Nacional de Áreas Protegidas. Bolivia. Presentado en el II Congreso Latinoamericano de Parques Nacionales y Otras Áreas Protegidas. Bariloche, del 30 de septiembre al 6 de Octubre de 2007. Recuperado de <http://www.sernap.gob.bo>. Consultado: 01/08/2017.

Servicio Nacional de Áreas Protegidas (2010). Plan estratégico para el desarrollo del turismo en el sistema nacional de áreas protegidas. Ministerio de Medio Ambiente y Agua. Bolivia.

Servicio Nacional de Turismo (s/f). Agencias de viajes - tour operadores San Pedro de Atacama. Material recolectado en la oficina de SERNATUR, San Pedro de Atacama, el 13-04-16.

Servicio Nacional de Turismo (1996). Plan maestro de desarrollo turístico - San Pedro de Atacama. Chile.

Servicio Nacional de Turismo (2001-2004). Anuario de turismo. INE. Gobierno de Chile. Recuperado de <http://www.subturismo.gob.cl/documentos/estadisticas>. Consultado: 12/09/2014.

Servicio Nacional de Turismo (2003). Plan maestro de turismo de región Antofagasta. Actualización. Chile.

Servicio Nacional de Turismo (2005). Chile país turístico. Agenda de trabajo 2002-2005. Chile.

Servicio Nacional de Turismo (2006). Plan de Acción de Turismo 2006-2010. Chile.

Servicio Nacional de Turismo (2009). Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional Declarados bajo el Decreto 1.224 de 1975 Año 2009. Subdirección de Estudios, Unidad de Territorio y Medio Ambiente. Chile. Recuperado de <http://www.subturismo.gob.cl/zoit/guiasy-documentos-tecnicos>. Consultado: 06/09/2017.

Servicio Nacional de Turismo (2011a). Áreas Turísticas Prioritarias de Chile. Chile.

Servicio Nacional de Turismo (2011b). Indicadores económicos para el análisis del turismo. Proyecto OMT – CEPAL Chile: 2000 – 2010. Subdirección de Estudios. Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, República de Chile, Santiago.

Servicio Nacional de Turismo (2014). Plan de Acción de Turismo Sustentable en Áreas Protegidas del Estado 2014-2018. Chile.

Servicio Nacional de Turismo (2015). Focalización territorial turística. Informe Metodológico Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Chile. Recuperado el 1 de junio de 2016 de: [www.sernatur.cl](http://www.sernatur.cl)

Servicio Nacional de Turismo (2016a). Registro de turistas oficina local de San Pedro de Atacama 2015. Material recolectado en la oficina de SERNATUR de San Pedro de Atacama, el 13-04-16.

Servicio Nacional de Turismo (2016b). Guía de San Pedro de Atacama. Material recolectado en San Pedro de Atacama, 12/04/2016.

Servicio Nacional de Turismo (2016c). San Pedro de Atacama Tarifario Alojamiento turístico año 2016. Material recolectado en la oficina de SERNATUR de San Pedro de Atacama, el 13-04-16.

Servicio Nacional de Turismo (2017). Llegadas de turistas extranjeros al país años 2008-2016. División de Estudios y Territorio. Subsecretaría de Turismo. Noviembre de 2017. Recuperado de <http://www.subturismo.gob.cl>. Consultado: 01/11/2017.

Sistema de Información Estadística de Turismo - SIET (2011). Compendio estadístico. Flujo de Visitantes 2008-2010. Bolivia. La Paz, noviembre 2011. Recuperado de <https://www.ine.gob.bo>. Consultado: 19/05/2014.

Subsecretaría de Turismo (2015). Plan Nacional de Desarrollo Turístico Sustentable 2015-2018. Chile.

UDAPE (2015). Diagnósticos Sectoriales Turismo. Tomo V. <http://www.udape.gob.bo>. Consultado: 10/04/2018.

Unidad Regional de Asuntos Internacionales-URAI. (2016). Turismo, medioambiente y desarrollo sostenible en el contexto de rutas integradas o de multidestinos entre Chile-Argentina. Material recolectado en la Unidad Regional de Asuntos Internacionales, Antofagasta.

URB-AL (s/f). Políticas de cooperación e integración transfronteriza. Documento interno. Capitalización de buenas prácticas del Programa URB-AL III. Conceptualización de los grupos temáticos. Clúster Cooperación transfronteriza. Oficina de Coordinación y Orientación URB-AL. Recuperado de <http://www.urb-al3.eu>. Consultado el 01/09/2014.

URB-AL (2012). Proyecto Fronteras Turísticas. Informe. Documento interno. Recuperado de <http://www.urb-al3.eu>. Consultado el 01/03/2014.

Viceministerio de Turismo (2012). Plan nacional de turismo 2012-2016. Bolivia.

Viceministerio de Turismo (2015). Plan nacional de turismo 2015-2020. Bolivia.

Viceministerio de Turismo de Bolivia (2011). Salares y Lagunas de Colores la región más visitada de Bolivia. Boletín estadístico informativo N° 1. Agosto, 2011. Bolivia.

Viceministerio de Turismo de Bolivia (2013). Estimación de Universos Estadísticos del Sector Turismo. Bolivia. Recuperado de <https://www.minculturas.gob.bo/> Consultado 10/04/2018.

ZICOSUR. (2006-2012). Actas de la Comisión de turismo. Recuperado de <http://www.zicosur.org.ar>. Consultado: 01/05/2014.

### ***Normativa y legislación***

Consejo Nacional de Educación (1968). Ley 17.591. Escuelas de Frontera. Buenos Aires.

Convenio de cooperación y facilitación en materia de turismo (1989) Argentina-Bolivia

Convenio de turismo argentino-chileno (1986) Chile-Argentina. Buenos Aires, 6/11/1986.

Convenio sobre turismo entre las Repúblicas de Argentina y Bolivia (1963) Gobiernos de la República Argentina y de la República de Bolivia. La Paz, 02/08/1963

Decreto 1.990/1994. DECLARA LUGAR DE TURISMO A LA COMUNA DE SAN PEDRO DE ATACAMA. MINISTERIO DEL INTERIOR. Chile.

Decreto 171/1982. Declara monumento histórico tambo incaico de Peine, II Región De Antofagasta. Chile.

Decreto 2.336/1978. Zonas y áreas de fronteras. Apruébase el Documento "Directiva para la Ejecución de la Política de Frontera". Buenos Aires, 02/10/1978. Recuperado de <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/195000-199999/196276/norma.htm>. Consultado: 22/09/2017.

Decreto 2.344/1980. Declara Zona Típica y de Protección el pueblo de San Pedro de Atacama. Comuna de Calama. Ministerio De Educación Pública. Chile.

Decreto 311/1994. AMPLIA LIMITES DE ZONA TIPICA DEL PUEBLO DE SAN PEDRO DE ATACAMA. Ministerio De Educación. Chile.

Decreto 919/2010. Créase el Ministerio de Turismo. Argentina

Decreto 93/2005. APRUEBA POLITICA NACIONAL DE TURISMO. Chile.

Decreto Supremo 2005/2014. Bolivia.

Decreto Supremo 24.583/1997. Reglamento General de Turismo. Bolivia.

Decreto Supremo 8.171/1967. Bolivia.

Decreto-Ley 1.224/1975. Crea el servicio nacional de turismo. Chile.

Ley 15385/1944. Creación de zonas de seguridad. Argentina.

Ley 17.288/1970. LEGISLA SOBRE MONUMENTOS NACIONALES. Ministerio De Educación. Chile.

Ley 2.074/2000. LEY DE PROMOCIÓN Y DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD TURISTICA. BOLIVIA.

Ley 20.423/2010. DEL SISTEMA INSTITUCIONAL PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO. Chile.

Ley 25.198/1999. Declárase de interés nacional al turismo como actividad socioeconómica. Argentina

Ley 25.997/2004. Ley Nacional de Turismo. Argentina

Ley 292/2012. LEY GENERAL DE TURISMO "BOLIVIA TE ESPERA". Bolivia.

Ley 3.752/1980. DECLARA AL TURISMO DE INTERES PROVINCIAL. Provincia de Jujuy.

Ley 4.170/1985. TRANSFERENCIA DE LOS HOTELES PROVINCIALES A LOS MUNICIPIOS. Provincia de Jujuy.

Ley 5.013/1997. Régimen de Promoción del Desarrollo Turístico. Provincia de Jujuy.

Ley 5.198/2000. Ley marco para la actividad turística. Provincia de Jujuy.

Ley 5.428/2004. Ley de Fomento y Promoción para el Desarrollo Turístico. Provincia de Jujuy.

Ley Nacional 2924/2004. Bolivia.

Ley Nacional 2931/2004. Bolivia.

Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto (2004). Memorándum de entendimiento para la realización del encuentro político empresarial argentino - boliviano para la promoción económica, comercial, de inversiones y turismo. República de Bolivia.

Ministerio de turismo de la República Argentina y el Ministerio de economía, fomento y turismo de la República de Chile. (2016). Memorandum de entendimiento en materia de turismo. Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, 16 de diciembre.



Ministerio de Educación Pública de Chile (1970). Ley 17288. Legisla sobre monumentos nacionales. 04/02/1970. Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Recuperado de <https://www.leychile.cl/N?i=28892&f=1970-02-04&p>. Consultado: 15/09/2017.

Ministerio de Educación Pública de Chile (1982). Decreto 37. Declara Santuario de la Naturaleza área que señala del Valle de la Luna, II región de Antofagasta. 10/02/1982. Recuperado de <https://www.leychile.cl/N?i=189841&f=1982-02-10&p=>. Consultado: 04/04/2016.

Ministerios de Relaciones Exteriores de Bolivia y la Argentina (1963). Declaración. La Paz, 03/12/1962.

Ordenanza 1/2007. Modifica ordenanza N° 3, DE 2003. Municipio de San Pedro de Atacama. Chile.

Ordenanza 4/2013. Ordenanza de gestión ambiental local. Municipio de San Pedro de Atacama. Chile.

Ordenanza 5/2011. Modifica ordenanza N° 1. Municipio de San Pedro de Atacama. Chile.

Primer Protocolo Adicional: Desarrollo, Fomento y Promoción del Turismo (2004). Acuerdo de alcance parcial para la promoción económica comercial y de inversiones – AAP.PC N° 17. Argentina-Bolivia.

Primer protocolo adicional: Turismo (1994). Acuerdo de Complementación Económica ACE N°22. Bolivia-Chile.

Resolución 242/1993. Adhesiones oficiales Quebrada de Humahuaca. Secretaría de Turismo. Argentina.

Resolución 775/2002. Declara zona de interés turístico nacional área de San Pedro de Atacama-cuenca geotérmica el Tatio. Servicio Nacional De Turismo. Chile.

Tratado de Maipú de integración y cooperación entre La República De Chile y La República Argentina (2009).

### ***Artículos periodísticos***

El Diario (15/09/2014). Los Lípez deslumbran al mundo con sus bellas joyas alto andinas. Recuperado de <http://www.eldiario.net/>. Consultado 28/01/2018.

El Diario Política (17/07/2014). Uyuni pide terminal de buses acorde a población y turismo. Recuperado de <http://www.eldiario.net>. Consultado 28/01/2018.

El libertario (07/08/2008). Turismo: ideas concretas y a corto plazo fueron definidas en la Zicosur. Recuperado de <http://www.ellibertario.com>. Consultado 10/04/2014.

El libertario (11/04/2008). Sudamérica Andina, producto turístico de municipios. Recuperado de <http://www.ellibertario.com>. Consultado 10/04/2014.

El Mercurio (22/02/2009). Ruta altiplánica rompe el aislamiento en tres regiones. Recuperado de <http://www.mercurioantofagasta.cl>. Consultado 10/11/2018

El Potosí (16/12/2013). El aeropuerto de Uyuni ya funciona tiempo completo. Recuperado de <http://www.elpotosi.net>. Consultado 07/10/2017.

El Potosí (28/02/2016). Uyuni ya se conecta por camino asfaltado con Oruro desde ayer. Recuperado de <http://www.elpotosi.net>. Consultado 07/10/2017.

El Pregón (22/03/2016). Atardecer de Sal. Recuperado de <http://www.pregon.com.ar>. Consultado 29/01/2018

El tribuno (02/04/2018). La Quebrada tuvo una ocupación del 100%. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 17/10/2018.

El Tribuno (02/07/2016). Puna Sudamericana. 02 de Julio. Recuperado de <http://www.eltribuno.info/jujuy/nota/2016-7-2-1-30-0-puna-sudamericana>. Consultado el 17/04/2017

El tribuno (06/03/2018). Chile inauguró el pavimento de la ruta hasta el paso de Sico. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 23/07/2018.

El Tribuno (13/01/2015). Inaugurarán el centro de interpretación. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 22/03/2016.

El Tribuno (14/01/2015). Inauguraron centro de interpretación en Olaroz. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 22/03/2016.

El Tribuno (18/04/2014). 47 años de Perico y el Aeropuerto Guzmán. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 05/07/2017.

El Tribuno (21/08/2015). Buscan posicionar el corredor andino entre los turistas. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 17/11/2017.

El Tribuno (24/05/2013). Encuentro internacional de gobiernos municipales. Recuperado de <http://www.eltribuno.info>. Consultado 24/03/2014.

El Tribuno (29/09/2005). Paso de Jama. Edición especial. Material recopilado en trabajo de campo.

El Tribuno (29/12/2014). Casi 5 mil turistas llegaron a la Laguna de Pozuelos. Recuperado de <http://www.eltribuno.info/casi-5-mil-turistas-llegaron-la-laguna-pozuelos-n488191>. Consultado 22/03/2016

Hosteltur (03/10/2016). Seis países establecen agenda común para activar circuitos multitiestino en Sudamérica. Recuperado de <https://www.hosteltur.lat>. Consultado 12/01/2018.

Hosteltur (15/09/2017). Decisivo avance para establecer la Federación de Turismo de Sudamérica. Recuperado de <https://www.hosteltur.lat>. Consultado 12/01/2018.

Hosteltur (17/05/2013). Crean el Consejo Empresarial de Turismo de Sudamérica. Recuperado de <https://www.hosteltur.lat>. Consultado 12/01/2018.

Jujuy al Día (03/05/2018). Turismo de base comunitaria en Salinas Grandes. <http://www.jujuyaldia.com.ar/2018/05/03/turismo-de-base-comunitaria-en-salinas-grandes/>. Consultado 29/10/2018.

Jujuy al día (28/05/2008). Será en junio en San Pedro: Argentina, Bolivia, Chile y Perú: V Encuentro de Gobiernos Municipales Sudamerica Andina. Recuperado de <http://www.jujuyaldia.com.ar>. Consultado 23/03/2014.

La gaceta (24/06/2015) Proponen un circuito turístico andino entre Jujuy y San Pedro de Atacama. Recuperado de <http://www.lagaceta.com.ar>. Consultado 17/11/2017.

La Nación (27/07/1999). Pavimentarán un paso cordillerano. Recuperado de <http://www.lanacion.com.ar>. Consultado 06/11/2017.

La Prensa (29/04/2012). Bolivia postulará el Salar de Uyuni como Patrimonio de la Humanidad. Recuperado de <http://www.prensa.com>. Consultado 15/03/2017.

La Razón (13/08/2017). Potosí, lugares casi mágicos y una agenda sin fin. Recuperado de <http://www.la-razon.com>. Consultado 17/10/2017.

La Razón (18/06/2013). Uyuni inicia plan de hospedaje. Recuperado de <http://www.la-razon.com>. Consultado 17/10/2017.

La Razón (18/10/2015) Uyuni avanza en pos de un turismo con mejor calidad. Recuperado de <http://www.la-razon.com>. Consultado 17/10/2017.

La Tercera (05/01/2008). Chile, Bolivia y Argentina crearán un circuito turístico del altiplano andino. Recuperado de <http://www.latercera.cl>. Consultado el 24/10/2017.

Mensajero (26/03/2013). Unasur acuerda crear una red de Turismo para la región. Recuperado de <https://www.mensajero.com.ar>. Consultado 11/09/2018.

Perfil (19/11/2013). Salinas Grandes, un desierto blanco a 4.000 metros de altura. Recuperado de <http://turismo.perfil.com>. Consultado 26/10/2018.

Poder Local (05/06/2010). Encuentro de gobiernos municipales en Bolivia. Recuperado de <http://www.poderlocal.net>. Consultado 27/11/2013.

Poder Local (31/05/2007). Municipios de Jujuy, Bolivia y Chile buscan un turismo sin fronteras. <http://www.poderlocal.net>. Consultado 27/11/2013.

Télam (02/10/2016). El 1º Foro de Ministros de Turismo del Cono Sur fue la actividad saliente del evento. Recuperado de <http://www.telam.com.ar>. Consultado 12/09/2018.

Uyuni Web (09/08/2017). Destinan 18,5 millones de dólares para posicionar el Salar de Uyuni a nivel internacional. Recuperado de <http://uyuniweb.com/especiales/pagina.php?sip=97>. Consultado: 13/10/2017.

Ventisca (13/06/2013). Encuentro Regional de Integración y Comercialización Turística. Recuperado de <http://ventisca.cl/blog/item/encuentro-regional-de-integracion-y-comercializacion-turistica>. Consultado 17/11/2017.

### **Guías turísticas**

Automóvil Club Argentino (ACA) (1954). Guía de viaje de la Argentina. Zona Norte.

Automóvil Club Argentino (ACA) (1964). Guía turística de la Argentina. 2ª Ed.

Empresa de Ferrocarriles del Estado (1968). Guía turística – Chile. Edición especial. Dedicada a la integración turística. Publicación anual. Manuel Jofré (dir.).

Le Guide du Routard (2011). Argentine. Paris: Hachette.

Lonely Planet (1992). Bolivia. A Travel Survival Kit. Swaney, D. y Strauss, R. (2da. Edición). Melbourne: Lonely Planet Publications.

Lonely Planet (2013). Bolivia (8va. edición). Melbourne: Lonely Planet.

The Rough Guide. (2003). The Rough Guide to Chile. 2da. Edición. Nueva York: Rough Guides Ltd.

The Rough Guide. (2004). The Rough Guide to South America. 1a. Edición. Nueva York: Rough Guides Ltd.

The South American Handbook (1969). 45th anual edition. Howell Davies Ed. Trade and Travel Publications Ltd. London.

Turismo y Comunicaciones. (1992). Chile. A remote corner on earth. Travel Guide. 1a edición. Santiago de Chile.

### **Folleto e imágenes**

Betto Tours (s/f). Folleto *Operadora de turismo Betto Tours. Un mundo mágico*. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.

Comisión Municipal de Purmamarca. (2016). Folleto Patrimonio de la Humanidad Purmamarca... Lo mejor... siempre. Obtenido en Purmamarca, noviembre de 2016.

Fundandes (s/f). Folleto *Corredor Ecoturístico Binacional de los Lagos Altoandinos*. Material cedido por informante clave, noviembre de 2017.

Gobierno Autónomo Departamental de Potosí (s/f). Folleto *Salar y Lagunas*. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.

Jallalla Bolivia Tours (s/f). Folleto *Jallalla Bolivia Tours. Tour Operador Villazón Bolivia*. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.

Maxim Experience (2016). Maxime Experience Tour. *Obtenido en San Pedro de Atacama, 2016*.

Municipio de La Quiaca (s/f). Folleto Alto pueblo La Quiaca Municipalidad. Obtenido en La Quiaca, junio de 2014.

Municipio de Tilcara (2016). Folleto *Tilcara, alegre, mágica, espiritual. Guía. Cultura y Fe*. Edición otoño 2016. Secretaría de Turismo y Secretaría de Cultura.

Nueva Gestión. (2013). *Circuito Turístico de Frontera*. Comenzará a funcionar la Red Intermunicipal de Frontera (R.I.F.). 19/04/2013. Recuperado de <http://www.nuevagestion.org.ar>. Fecha de consulta: 19/06/2014.

Red Espejo de Sal, (s/f). Folleto *Todo el sol para tus vacaciones. Puna*. Obtenido en Buenos Aires, octubre de 2014.

Revista En Viaje (1963). Año 30. Nº 351. Empresa de los Ferrocarriles del Estado. Chile. Recuperada de: <http://www.memoriachilena.cl/602/w3-article-791.html>

Secretaría de Turismo y Cultura de la provincia de Jujuy (2014). Folleto *Descubrí Jujuy. Te va a Encantar*. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.

Secretaría de Turismo y Cultura de la provincia de Jujuy (2014). Patrimonio de la Humanidad Paisaje Cultural. Destino Jujuy Experiencia Pachamama. *Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.*

Secretaría de Turismo y Cultura de la provincia de Jujuy (2014). Folleto *Puna Inmensidad que atrapa*. *Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014*

Secretaría de Turismo de Jujuy (2007). Folleto *Jujuy. Refugio Cultural Argentino. Viva Jujuy*. Archivo personal.

Secretaría de Turismo de Jujuy (s/f). *Descubrí Jujuy. Te va a encantar*. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.

Secretaría de Turismo de la Nación (2005). *11 maravillas*. En: Plan Federal Estratégico de turismo sustentable 2016 (PFETS). Argentina.

Secretaría de Turismo y Cultura de la provincia de Jujuy (2014). Folleto *Viva Jujuy. Turismo rural. Jujuy-Argentina*. Material recolectado en trabajo de campo. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.

Servicio Nacional de Turismo. (s/f). Folleto *Mapa rutero. Región Antofagasta*. Obtenido en Antofagasta, noviembre de 2016.

Servicio Nacional de Turismo. (s/f). Folleto *Plano de San Pedro de Atacama*. Obtenido en San Pedro de Atacama, noviembre de 2016.

Viceministerio de Turismo de Bolivia (2016). Postal *Salar de Uyuni. Rally Dakar*. *Obtenido en Uyuni, 2016.*

Viceministerio de Turismo de Bolivia (2016). Guía turística *Por las rutas del Dakar*. *Obtenido en Uyuni, 2016.*

Viceministerio de Turismo de Bolivia (s/f). *Bolivia te espera*. En: TURISMO EN MARCHA. Catálogo Promocional PNTC Componente I Puesta en valor de Atractivos Turísticos. Bolivia.

### **Portales de Internet**

Administración de Parques Nacionales de Argentina (s/f). <https://www.parquesnacionales.gob.ar>

Aeropuertos Argentina 2000 (s/f). <https://www.aa2000.com.ar>

Amazonas (s/f). Línea aérea. <https://amazonas.com>

Andes Salt Expeditions (s/f). [www.andes-salt-uyuni.com.bo](http://www.andes-salt-uyuni.com.bo)

Andes Travel (s/f). [www.andes-travel.cl](http://www.andes-travel.cl)

Andes Traveller (s/f). <http://www.andestraveller.com.ar>

Andesmar (s/f). <https://www.andesmar.com>

Áreas Protegidas del Ministerio de Medio Ambiente (s/f). Registro Nacional de Áreas Protegidas. <http://areasprotegidas.mma.gob.cl>

Argentina Excepción (s/f). <https://www.argentina-excepcion.com>

Argentina Travel (s/f). <https://www.argentina.travel>

Aymaras sin Fronteras(s/f). <https://www.aymarasinfronteras.org>

Bolivia Travel Site (s/f). <https://boliviatravelsite.com>

Booking (s/f). <https://www.booking.com>

Boutique Hotels Argentina (s/f). [www.boutiquehotelsargentina.com](http://www.boutiquehotelsargentina.com)

Boutique Hotels Guides (s/f). [www.boutiquehotelsguides.com](http://www.boutiquehotelsguides.com)

Brisa Tours (s/f). <http://www.brisatours.com>

Caminos del Norte (s/f). <http://www.caminosdelnorteweb.com.ar>

Comisión Nacional de Monumentos, de Lugares y de Bienes Históricos de Argentina (s/f). <https://monumentos.cultura.gob.ar>

Consejo de Monumentos Nacionales de Chile (s/f). <http://www.monumentos.cl>

Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) (s/f). [www.iirsa.org](http://www.iirsa.org)

Consortio Aeroportuario de Calama (s/f). [www.cacsa.cl](http://www.cacsa.cl)

Copajira Tours (s/f). <http://www.copajiratours.com>

Cordillera Traveller (s/f). [www.cordilleratraveller.com](http://www.cordilleratraveller.com)

Corporación Andina de Fomento (s/f). <https://www.caf.com>

Corporación Nacional Forestal (s/f). [www.conaf.cl](http://www.conaf.cl)

Corvatsch (s/f). [www.corvatschchile.cl](http://www.corvatschchile.cl)

Dirección de Aeropuertos de Chile (s/f). [www.aeropuertos.gov.cl](http://www.aeropuertos.gov.cl)

Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL) (s/f). <https://difrol.gob.cl>

Educarchile (s/f). [www.educarchile.cl](http://www.educarchile.cl)

El Ojo de la Tormenta (s/f). Corredor ecoturístico entre dos Patrimonios de la Humanidad. <http://www.elojojuyuy.com.ar/rant/index.php?pag=2&art=1353>

Expediciones Illari (s/f). <https://www.expedicionesillari.com>

Explora (s/f). Hotel Explora. <https://www.explora.com>

Explorator (s/f). Explorator Nature Culture Rancontres. <http://www.explo.com>

Ferrovial Andina (s/f). <http://ferrovial-andina.com.bo>

FIATUR (s/f). Feria Internacional Andina de Turismo. <http://fiatur.org>

Folatour (s/f). Foro Latinoamericano de Turismo. [www.folatour.com](http://www.folatour.com)

Fram Travel (s/f). <http://www.framtravel.com>

Geminis (s/f). Ómnibus. [www.geminis.cl](http://www.geminis.cl)

Gendarmería Nacional Argentina (s/f). <http://www.gendarmeria.gob.ar/pasos-chile/jama.htm>

Grupo de Conservación del Flamenco Altoandino (GCFA) (s/f). [www.redflamencos-gcfa.org](http://www.redflamencos-gcfa.org)

Hoteles Tayka (s/f). <http://taykahoteles.com>

Hoteles Tayka Cloudbeds (s/f). <http://hotelesstayka.mfd-devbox-master.cloudbeds-dev.com>

Imperio Inca Turismo (s/f). <http://www.imperinca.com>

Infoleg. Información Legislativa y Documental | Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación. Argentina. [www.infoleg.gob.ar](http://www.infoleg.gob.ar)

Jujuy Turismo (s/f). <https://www.jujuyturismo.com.ar>

La Ciénaga Turismo (s/f). <http://www.lacienagaturismo.com.ar>

La Perla de Bolivia (s/f). [www.perladebolivia.com](http://www.perladebolivia.com)

Ley Chile. <https://www.leychile.cl>

Maxim Experience (s/f). [www.maximexperience.cl](http://www.maximexperience.cl)

Me Fui a la Goma (10/03/2013). De Tupiza a Uyuni (o el peor viaje de nuestras vidas) <http://mefuiaalagoma.com/de-tupiza-a-uyuni-o-el-peor-viaje-de-nuestras-vidas>

Municipio de San Pedro de Atacama (s/f). <https://sanpedroatacama.com/i-municipalidad-san-pedro-de-atacama>

Nomade Aventure (s/f). <http://www.nomade-aventure.com>

Oasis Odyssey Tours (s/f). [www.oasisbolivia.com](http://www.oasisbolivia.com)  
On Safari Atacama (s/f). <http://www.onsafariatacama.com>  
Paisajes del Noroeste (s/f). <http://www.paisajesdelnoroeste.tur.ar>  
Pastos Chicos (s/f). <http://pastoschicos.com.ar>  
Pisa Trekking (s/f). <http://pisa.tur.br>  
Pullman Bus (s/f). <https://www.pullmanbus.com>  
Red Hemisférica de Reservas de Aves Playeras (s/f). [www.whsrn.org](http://www.whsrn.org)  
Reserva Eduardo Avaroa (REA) (s/f). <http://sernap.gob.bo/eduardoavaroa>  
Ride Adventures (s/f). <https://www.rideadv.com>  
Runa Tour (s/f). <http://www.runatour.tur.ar>  
Rutas 10 (s/f). <http://www.rutas10.com>  
San Francisco de Alfarcito (s/f). Pueblos mágicos. <https://www.alfarcito.tur.ar>  
Sayhueque (s/f). <http://sayhueque.com>  
Secretaría de Turismo de Jujuy (SECTUR) (s/f). <http://www.turismo.jujuy.gov.ar>  
Servicio Nacional de Áreas Protegidas de Bolivia (SERNAP) (s/f). <http://sernap.gob.bo>  
Servicio Nacional de Turismo (SERNATUR) (s/f). <https://www.sernatur.cl>  
SILEP. Sistema De Información Legal Del Estado. Boplivia. <http://www.silep.gob.bo>  
Sistema de Información de Biodiversidad (s/f). <https://sib.gob.ar>  
Sol Andino Expediciones (s/f). [www.solandinoexpediciones.cl](http://www.solandinoexpediciones.cl)  
Sudamérica Tour (s/f). <http://www.sudamericatour.com>  
Tawantisuyu (s/f). <http://www.evtawantinsuyo.tur.ar>  
Terra Andina Bolivia (s/f). <http://www.bolivia-turismo.com>  
Terres D’Aventure (s/f); <http://www.terdav.com>  
Ticket Online (s/f). <https://www.ticketonline.com.ar>  
Tripadvisor (s/f). <https://www.tripadvisor.com.ar>  
Tuareg Viatges (s/f). <http://www.tuaregviatges.es>  
Tucan Travel (s/f). <http://www.tucantravel.com>  
Turismo Ruta 40 (s/f). [www.turismoruta40.com.ar](http://www.turismoruta40.com.ar)  
Turistur Los Salares (s/f); de <http://www.lossalares.com>  
UDAPE (s/f). <http://www.udape.gob.bo>  
Uma Travel (s/f). <http://www.umatravel.tur.ar>  
Unesco (s/f) <http://whc.unesco.org/en/tentativelists>  
Unidad de pasos fronterizos de Chile (s/f). <http://www.pasosfronterizos.gov.cl>  
Uquí Tours (s/f). <http://www.uquiatours.com>  
Viceministerio de Turismo de Bolivia (s/f). [www.bolivia.travel](http://www.bolivia.travel)  
Vivencia Andina (s/f). <http://www.vivenciaandina.com>  
World White Travel (s/f). <http://www.worldwhitetravel.com>  
ZICOSUR (s/f). <http://www.zicosur.org.ar>

## Listado de entrevistas

|            |  |                       |            |
|------------|--|-----------------------|------------|
| A.A., 2016 | Operador turístico                         | San Salvador de Jujuy | 27/10/2016 |
| A.C., 2014 | Funcionario de turismo                     | La Quiaca             | 23/06/2014 |
| A.D., 2016 | Asociación de turismo                      | San Pedro de Atacama  | 13/04/2016 |
| A.F., 2014 | Operador turístico                         | Villazón              | 02/07/2014 |
| A.I., 2016 | Operador turístico                         | San Salvador de Jujuy | 28/10/2016 |
| A.L., 2016 | Operador turístico                         | San Pedro de Atacama  | 15/04/2016 |
| A.T., 2014 | Alojamiento                                | Yavi                  | 26/06/2014 |
| A.V., 2016 | Funcionario de turismo                     | Susques               | 11/04/2016 |
| B.T., 2016 | Operador turístico y Asociación de turismo | Uyuni                 | 21/04/2016 |
| C.G., 2016 | Turismo comunitario                        | San Pedro de Atacama  | 12/11/2016 |
| C.H., 2017 | Operador turístico                         | Humahuaca             | 28/11/2017 |
| C.M., 2017 | Funcionario de turismo                     | Humahuaca             | 28/11/2017 |
| C.P., 2017 | Funcionario de turismo                     | Purmamarca            | 27/11/2017 |
| C.R., 2016 | Funcionario de turismo                     | Villazón              | 24/06/2014 |
| C.S., 2016 | Operador turístico                         | San Pedro de Atacama  | 15/04/2016 |
| C.T., 2017 | Operador turístico                         | Tilcara               | 27/11/2017 |
| C.V., 2014 | Funcionario de turismo subnacional         | San Salvador de Jujuy | 04/07/2014 |
| D.C., 2016 | Funcionario de turismo                     | San Salvador de Jujuy | 28/10/2016 |
| D.D., 2016 | Alojamiento                                | Uyuni                 | 21/04/2016 |
| D.M., 2014 | Alojamiento                                | Yavi                  | 26/06/2014 |
| D.S., 2014 | Gobierno local                             | Santa Catalina        | 27/06/2014 |
| E.E., 2016 | Operador turístico                         | San Pedro de Atacama  | 03/11/2016 |
| E.K., 2016 | Turismo comunitario                        | San Pedro de Atacama  | 12/11/2016 |
| E.M., 2016 | emprendimiento                             | San Pedro de Atacama  | 09/11/2016 |
| E.Q., 2016 | Turismo comunitario                        | San Pedro de Atacama  | 09/11/2016 |
| E.S., 2016 | Gobierno subnacional                       | San Salvador de Jujuy | 26/10/2016 |
| F.C., 2014 | Funcionario de turismo subnacional         | San Salvador de Jujuy | 14/03/2014 |
| F.E., 2016 | Operador turístico                         | Uyuni                 | 21/04/2016 |
| F.F., 2016 | Turismo comunitario y Operador turístico   | San Pedro de Atacama  | 11/11/2016 |
| F.H., 2014 | Proyecto de integración                    | Purmamarca            | 13/03/2014 |
| F.I., 2016 | Operador turístico                         | San Salvador de Jujuy | 27/10/2016 |
| F.M., 2014 | Operador turístico                         | Tupiza                | 30/06/2014 |
| F.R., 2016 | Funcionario de turismo                     | San Pedro de Atacama  | 14/04/2016 |
| G.C., 2016 | Turismo comunitario                        | Susques               | 09/04/2016 |
| G.H., 2017 | Turismo comunitario                        | Humahuaca             | 26/11/2017 |
| G.J., 2014 | Alojamiento                                | Yavi                  | 26/06/2014 |
| G.L., 2016 | Funcionario de turismo subnacional         | San Salvador de Jujuy | 31/10/2016 |
| G.M., 2016 | Alojamiento                                | Susques               | 10/04/2016 |
| G.O., 2017 | Operador turístico                         | Tilcara               | 27/11/2017 |
| G.R., 2016 | Alojamiento                                | Susques               | 11/04/2016 |
| G.V., 2016 | Proyecto de integración de integración     | San Salvador de Jujuy | 26/10/2016 |
| H.T., 2016 | Proyecto de integración de integración     | Antofagasta           | 07/11/2016 |
| H.U., 2014 | Turismo comunitario                        | Tilcara               | 26/08/2014 |
| I.Z., 2016 | Asociación de turismo                      | San Salvador de Jujuy | 31/10/2016 |

|            |                                    |                       |            |
|------------|------------------------------------|-----------------------|------------|
| J.A., 2016 | Operador turístico                 | San Salvador de Jujuy | 28/10/2016 |
| J.C., 2014 | Gobierno local                     | Villazón              | 01/07/2014 |
| J.H., 2017 | Operador turístico                 | Humahuaca             | 28/11/2017 |
| J.J., 2014 | ONG                                | San Salvador de Jujuy | 04/07/2014 |
| J.L., 2016 | Operador turístico                 | San Pedro de Atacama  | 12/11/2016 |
| J.P., 2016 | Funcionario de turismo subnacional | Uyuni                 | 21/04/2016 |
| J.U., 2016 | Funcionario de turismo             | San Pedro de Atacama  | 12/11/2016 |
| L.E., 2016 | Asociación de turismo              | San Pedro de Atacama  | 15/04/2016 |
| L.L., 2016 | Operador turístico                 | San Pedro de Atacama  | 16/04/2016 |
| L.R., 2017 | Operador turístico                 | Tilcara               | 27/11/2017 |
| L.V., 2014 | emprendimiento                     | La Quiaca             | 02/07/2014 |
| M.A., 2016 | Alojamiento                        | San Pedro de Atacama  | 15/04/2016 |
| M.C., 2016 | Alojamiento                        | Susques               | 10/04/2016 |
| M.E., 2016 | Alojamiento                        | San Pedro de Atacama  | 13/04/2016 |
| M.F., 2016 | Gobierno subnacional               | San Salvador de Jujuy | 26/10/2016 |
| M.G., 2016 | Funcionario de turismo             | San Pedro de Atacama  | 13/04/2016 |
| M.I., 2016 | Turismo comunitario                | San Pedro de Atacama  | 10/11/2016 |
| M.M., 2016 | Funcionario de turismo             | San Pedro de Atacama  | 13/04/2016 |
| M.S., 2014 | Turismo comunitario                | Tumbaya               | 26/08/2014 |
| M.V., 2016 | Asociación de turismo              | San Salvador de Jujuy | 27/10/2016 |
| N.M., 2016 | Funcionario de turismo             | Uyuni                 | 20/04/2016 |
| O.C., 2016 | Gobierno local                     | Susques               | 11/04/2016 |
| O.O., 2016 | Asociación de turismo              | San Pedro de Atacama  | 13/11/2016 |
| P.S., 2016 | Operador turístico                 | San Salvador de Jujuy | 28/10/2016 |
| Q.U., 2016 | Área Natural Protegida             | Uyuni                 | 21/04/2016 |
| R.C., 2016 | Área Natural Protegida             | San Pedro de Atacama  | 14/04/2016 |
| R.D., 2016 | Alojamiento                        | San Pedro de Atacama  | 03/11/2016 |
| R.G., 2014 | Diplomática                        | Villazón              | 01/07/2014 |
| R.H., 2017 | Funcionario de turismo             | Humahuaca             | 28/11/2017 |
| R.I., 2016 | Funcionario de turismo subnacional | San Salvador de Jujuy | 31/10/2016 |
| R.K., 2016 | Alojamiento                        | San Pedro de Atacama  | 11/11/2016 |
| R.O., 2016 | Operador turístico                 | Uyuni                 | 20/04/2016 |
| R.P., 2014 | Funcionario de turismo             | Tilcara               | 26/08/2014 |
| R.R., 2016 | Alojamiento                        | San Pedro de Atacama  | 03/11/2016 |
| R.T., 2016 | Alojamiento                        | San Pedro de Atacama  | 11/11/2016 |
| R.Z., 2014 | ONG                                | San Salvador de Jujuy | 04/07/2014 |
| S.J., 2014 | Funcionario de turismo             | Purmamarca            | XX/10/2014 |
| S.M., 2017 | Funcionario de turismo             | Tilcara               | 27/11/2017 |
| S.O., 2016 | Turismo comunitario                | Uyuni                 | 21/04/2016 |
| S.O., 2016 | Poblador                           | San Pedro de Atacama  | 10/11/2016 |
| S.P., 2017 | Gobierno local                     | Purmamarca            | 27/11/2017 |
| S.Q., 2016 | Gobierno subnacional               | San Salvador de Jujuy | 26/10/2016 |
| S.R., 2014 | Funcionario de turismo             | La Quiaca             | 25/06/2014 |
| S.S., 2016 | Operador turístico                 | Uyuni                 | 20/04/2016 |
| S.U., 2016 | Operador turístico                 | San Pedro de Atacama  | 13/04/2016 |
| S.V., 2014 | Funcionario de turismo subnacional | San Salvador de Jujuy | 04/07/2014 |



|            |                        |                       |            |
|------------|------------------------|-----------------------|------------|
| V.J., 2016 | Poblador               | Antofagasta           | 07/11/2016 |
| V.L., 2017 | Servicios turísticos   | Purmamarca            | 27/11/2017 |
| V.N., 2016 | Alojamiento            | San Pedro de Atacama  | 03/11/2016 |
| V.P., 2016 | Operador turístico     | San Salvador de Jujuy | 28/10/2016 |
| W.G., 2014 | Funcionario de turismo | Tupiza                | 30/06/2014 |
| W.T., 2016 | Operador turístico     | San Salvador de Jujuy | 27/10/2016 |
| Y.O., 2016 | Operador turístico     | San Salvador de Jujuy | 26/10/2016 |