

Los caminos del turismo en la triple frontera circumpuneña



Tania Porcaro

Instituto de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires /
CONICET, Argentina

Recibido: 20 de abril de 2017. Aceptado: 6 de octubre de 2017.

Resumen

Los caminos que recorren las fronteras han vinculado de diferentes formas a pobladores, viajeros y lugares a uno y otro lado de los límites internacionales. Las modalidades, velocidades, estrategias, motivaciones y obstáculos han variado a lo largo del tiempo, acompañando los vaivenes de los entramados culturales, políticos y económicos que los fueron modelando. Los caminos son pensados, entonces, no como medios de acceso a los lugares, sino como construcciones socio-históricas delineadas a través de relaciones entre sujetos a diferentes escalas. En tanto formas no acabadas y en permanente transformación, los caminos son hoy valorizados, resignificados y reconstruidos por las prácticas turísticas. El objetivo es recomponer la conformación de caminos turísticos en relación con los procesos de valorización que se desplegaron en las últimas tres décadas en la triple frontera circumpuneña. Estos caminos tienen en común el hecho de ser transfronterizos, es decir que atraviesan un límite internacional. Sin embargo, cada uno de ellos ha experimentado procesos diferentes y asume características particulares. De este modo, los caminos proponen diferentes formas de ver, fotografiar, experimentar, narrar y (re)construir la frontera.

Palabras clave

Caminos
Turismo
Frontera
Circumpuna

Palavras-chave

Caminhos
Turismo
Fronreira
Circumpuna

Trails of tourism on the circumpuneña trinational border

Abstract

Trails on borderlands have linked inhabitants, travellers and towns across international boundaries. Over the years, they are transformed regarding modalities, speeds, strategies, motivations and barriers, in relation to changes in cultural, political and economic forces that shaped them. Trails are not thought as means of access, but rather as socio-historical constructions, shaped by and shapers of relationships among people at different scales. Trails, assumed as unfinished constructions and constantly transformed, are nowadays valued, resignified and rebuilt through tourist practices.

Keywords

Trails
Tourism
Border
Circumpuna

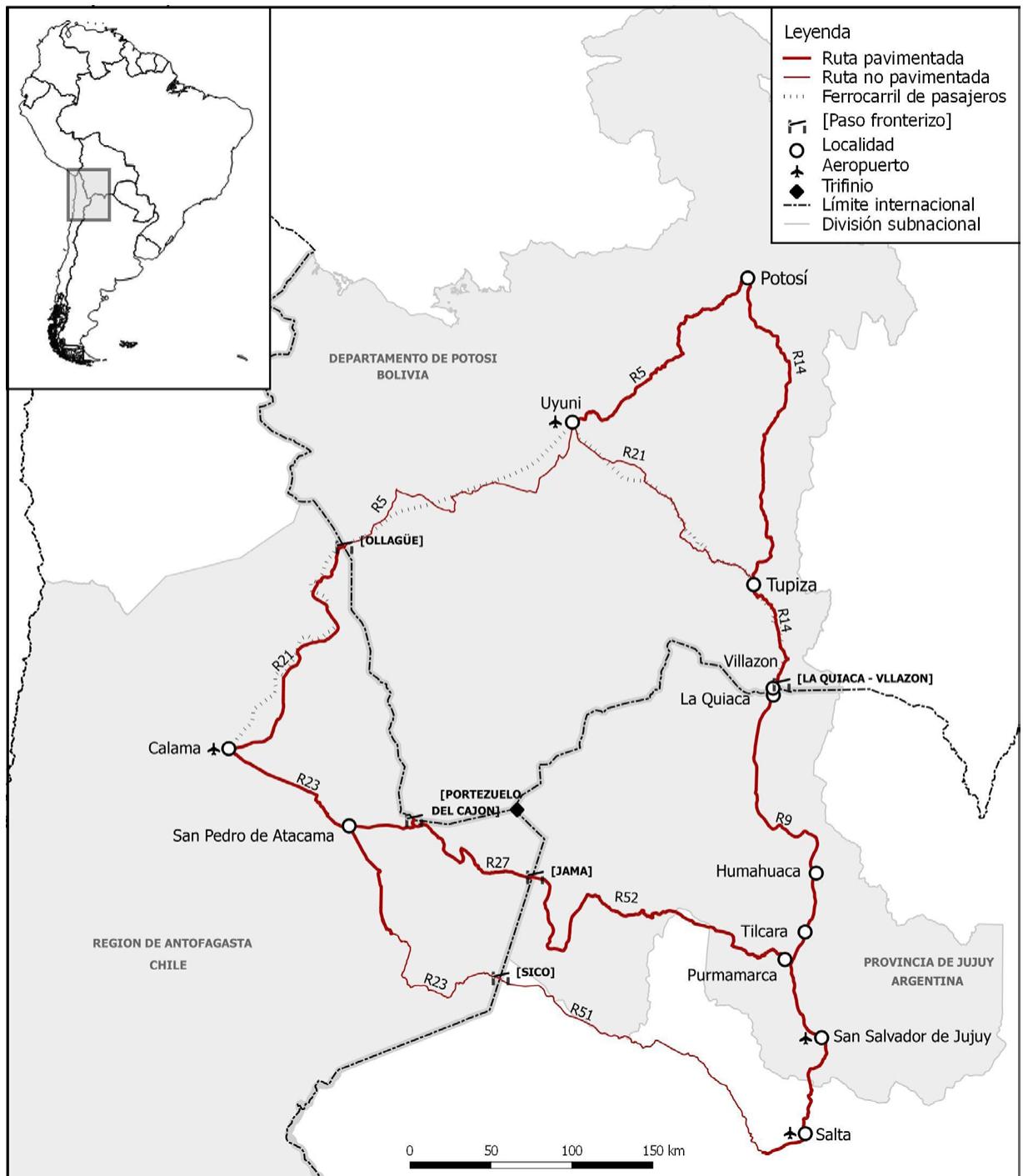
The aim of this article is to reconstitute the processes of constructing tourist trails in relation to the valorization of the 'circumpuneña' trinational border, which took place over the last three decades. The objects of study are cross-border trails, that is, they go beyond international boundaries. Nevertheless, each trail was built through different processes and has particular features. Thus, each trail proposes different ways of seeing, photographing, experiencing and (re)constructing borders.

Introducción

La triple frontera circumpuneña (que en este artículo se denominará alternativamente como Circumpuna) es una categoría analítica que vincula al oeste de la provincia de Jujuy en Argentina, el suroeste del departamento de Potosí en Bolivia y el este de la región de Antofagasta en Chile. Se trata de lugares estrechamente vinculados por redes familiares y mercantiles históricas, que trascendieron la emergencia de los Estados nacionales y se fueron transformando en función de los cambios económicos y políticos a distintas escalas (Conti, 2009). El proceso de diferenciación territorial y demarcación limítrofe en esta zona fue un proceso tardío y extenso, que se definió entre 1860 y 1925, precipitado por la Guerra del Pacífico (1879-1883) (Benedetti, 2007 y 2015).

Una vez finalizado dicho proceso, este espacio dejó de constituir una zona conflictiva y las vinculaciones se redefinieron en base a las relaciones entre comunidades locales, así como a la explotación minera en auge entre los siglos XIX y XX. Esta articulación fue clave para la estructuración de un hinterland transfronterizo, donde la ausencia estatal facilitó la circulación de bienes y personas (González Miranda y Leiva Gómez, 2016). De todas formas, durante las primeras décadas del siglo XX, se fue gestando un espacio de frontera a través de algunos elementos disyuntivos vinculados a las nuevas tecnología ferroviarias, el fortalecimiento de los mercados nacionales, la instalación de las aduanas en proximidad al límite internacional y el asentamiento del aparato de control y represión que ilegalizó las transacciones tradicionales (Conti, 2011). Las vinculaciones entre estos lugares, sin embargo, nunca fueron interrumpidas por completo (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). En las últimas décadas del siglo XX, la mayor presencia estatal en la región y el fortalecimiento de los controles fronterizos restringieron algunas movilidades y promovieron otras, principalmente a través de iniciativas supranacionales de integración. Las vinculaciones históricas fueron conformando diferentes caminos a partir de las redes de arriería, los circuitos de caravanas, las rutas de pastoreo y, posteriormente, los ferrocarriles, las carreteras y los corredores internacionales (Figura 1). La definición de caminos se acompañó por la preferencia de ciertos pasos fronterizos por sobre otros, todos ellos en alturas superiores a los 3.400 msnm.

A partir de la consolidación de los Estados nacionales, este espacio tendió a constituirse como un área marginal dentro de cada país, con una función económica y social secundaria y satelizada con respecto a los centros de poder, ubicados a gran distancia (Benedetti, 2007). En este contexto, las vías de comunicación fueron concebidas como fuerzas del porvenir, indispensables para el desarrollo de las poblaciones locales (Benedetti, 2015): primero los ferrocarriles, luego las rutas y finalmente los corredores de integración. Paralelamente, el imaginario construido como sitios remotos, inaccesibles y despoblados, ha sido recientemente retomado de manera positiva por el turismo, como lugares novedosos y no explorados (Troncoso, 2016). El turismo es allí motivado por la voluntad de descubrir paisajes, como los desiertos, el altiplano, las cumbres de los Andes, medios asociados tanto a una lógica de equilibrio frágil como a una riqueza cultural autóctona (Guyot, 2012). Diferentes sitios de la triple frontera circumpuneña han recibido una creciente atención por parte del turismo internacional en los últimos años: la Quebrada de Humahuaca en la provincia de Jujuy, el desierto y salar de Atacama



en Antofagasta y la el salar de Uyuni en Potosí. La incorporación de estos lugares al consumo turístico es un proceso reciente e intenso, que cobró un notable impulso en la década de 2000 y produjo importantes transformaciones.

La intensa movilidad transfronteriza que mantuvo esta región facilitó y acompañó el desarrollo del turismo desde fines de la década de 1980, el cual promovió, desde sus inicios, la interconexión de los lugares y atractivos a cada lado del límite internacional. De esta manera, se conformó un entramado de lugares y caminos turísticos transfronterizos, que conectan algunos de los principales destinos: San Pedro de Atacama, principal centro de servicios para el recorrido por el salar y desierto de Atacama; Uyuni, ciudad de base

Figura 1. La triple frontera circumpuneña. Principales ciudades, pasos fronterizos e infraestructuras de transporte existentes en la actualidad. Fuente: Elaboración propia.

para la visita del salar homónimo; y Purmamarca, uno de los poblados de la Quebrada de Humahuaca que se posicionó como ícono del turismo en la región. Estos tres lugares se han incorporado tardíamente a las lógicas turísticas, en el contexto del turismo posfordista o posindustrial (Wallingre, 2007), atravesado por conceptos como ecoturismo, turismo alternativo, desarrollo sustentable o diversidad cultural, y que se opone a las formas estandarizadas y masificadas de etapas anteriores. A, su vez, los tres sitios de estudio experimentaron importantes transformaciones urbanas, sociales y económicas que los convirtieron en pueblos turísticos. Además, se trata de lugares de contacto entre los caminos de estudio, y también de quiebre, donde éstos se bifurcan hacia nuevos destinos. De todas formas, cada uno de estos caminos siguió trayectorias diferentes y asume formas y significados particulares en el marco de los procesos de valorización turística.

Los caminos y movibilidades en el área de estudio han recibido diferentes niveles de atención en los ámbitos académicos, siendo escaso para la conexión entre Bolivia y Chile, intermedio entre Argentina y Chile, y algo más numeroso entre Argentina y Bolivia. Paralelamente, los estudios sobre turismo en esta región son recientes y sólo algunos han considerado, en forma sintética, los caminos y las formas de recorrer las fronteras (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). En este sentido, surgen algunos interrogantes en torno a los sujetos que construyen los caminos turísticos transfronterizos, las formas de transitarlos, lo que se observa y lo que se oculta en cada uno, las inclusiones y exclusiones que ellos proponen, y los significados de la frontera en cada caso.

El objetivo del artículo es examinar la conformación de caminos turísticos transfronterizos en la Circumpuna entre 1990 y la actualidad, atendiendo a los sujetos intervinientes, las formas de transitarlos, las relaciones con los diferentes lugares, comunidades y atractivos, y los sentidos que construyen sobre la frontera. Se focaliza en los recorridos que realizan los visitantes internacionales, mayormente europeos, quienes se constituyeron como los primeros exploradores y los principales consumidores de gran parte de estos sitios, y contribuyeron al acondicionamiento de los lugares para el consumo turístico. Además, son quienes mayoritariamente atraviesan los límites y construyen los caminos transfronterizos, a diferencia de los visitantes nacionales quienes, en forma frecuente, encuentran el umbral de sus viajes en el límite internacional. De todas formas, el foco no está puesto en los visitantes en sí, sino en los lugares de destino y en los caminos que se construyen en su interrelación con los turistas.

El artículo presenta, en primer lugar, algunas aproximaciones teóricas para el estudio de los caminos, en relación con las fronteras y el turismo. Seguidamente se presentan cada uno de los caminos turísticos transfronterizos en forma individual. Allí, se reconstruyen, sintéticamente, las movibilidades o formas de tránsito históricas que los fueron modelando y se examinan las formas en que las prácticas turísticas los utilizan, resignifican y reconstruyen en la actualidad. Asimismo, se examinan las relaciones que cada camino construye en torno a los sujetos, los lugares, las comunidades, los atractivos, los controles fronterizos y las fronteras.

Aproximación al estudio de los caminos y sus relaciones con las fronteras y el turismo

El estudio de los caminos dialoga los conceptos de movilidad y red, y se recuperan, en este trabajo, algunas de las contribuciones teóricas elaboradas en torno a ellos. Sin embargo, a diferencia de aquellos, el concepto de camino busca enfatizar en el constructo social que se crea a partir de la repetición de un transitar, que perdura en el tiempo, se fija, se impone sobre otros y produce efectos. El camino recupera la materialidad, la rugosidad o las marcas que se tallan en la superficie terrestre.

De todas formas, el estudio de los caminos trasciende los aspectos técnicos vinculados a las infraestructuras sólidas y permanentes. Los caminos son componentes elementales de la organización social, ya que modelan paisajes, articulan diferentes prácticas materiales y simbólicas, e intervienen en la construcción de imaginarios (Benedetti, 2015). Interesan los procesos sociales que permiten crear, usar, significar, imaginar, destruir, abandonar o revalorizar caminos. En tanto producto de relaciones sociales, los caminos son construcciones históricas que 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. El Estado, el mercado y las poblaciones locales se relacionan y tensionan de formas particulares en cada contexto espacio-temporal, para dar forma a estos constructos.

Los caminos exceden a la mera relocalización. Un viaje, como propone Massey (2000), no implica atravesar el espacio como si fuera una extensión continua y plana, donde los lugares, personas y culturas aparecen localizados, inmovilizados, sin trayectorias y sin historia. Al viajar, no se atraviesa un espacio sino que se lo altera, se lo mueve, se lo produce, ya que las relaciones que lo constituyen están siendo reproducidas y transformadas. A partir de las contribuciones de la autora, los caminos pueden pensarse como trayectorias espacio-temporales, que se encuentran o entrecruzan con otras múltiples trayectorias, de otros viajes y lugares. Caminos, movilidad y lugares son indisociables, se co-constituyen, interactúan y se transforman a lo largo del tiempo.

Los caminos también participan de los procesos de construcción de fronteras. Cada camino propone distintas formas de recorrerlas, transitarlas y experimentarlas, y de esta forma, las (re)construyen. Ciertos caminos se trazan en paralelo a los límites internacionales, otros son centrífugos respecto de ellos y se reorientan hacia los principales centros del territorio nacional, y finalmente otros caminos son transversales a los límites. Interesa este último conjunto, que denominamos caminos transfronterizos. Ellos existen a partir de la emergencia y consolidación de los Estados nacionales modernos y la definición de sus límites. Los caminos preexistentes, es decir que fueron producidos en el marco de otras relaciones socio-territoriales, se transforman, extinguen o resignifican en el nuevo contexto. Algunos se constituyeron como caminos informales y otros fueron normados, a partir de la instalación de dispositivos fronterizos de control que buscan regular las movilidades. Las vinculaciones son reorientadas, monitoreadas e incluso promovidas por la discontinuidad que marca el límite. A su vez, en un mismo camino, los límites imponen distintos niveles de discontinuidad para diferentes sujetos en los distintos contextos. En el estudio de los caminos transfronterizos, interesan las prácticas, las formas de construir en los actos, el cruce y los límites (Amilhat-Szary y Fourny, 2006) y, de esta forma, la construcción y reconstrucción permanente de las fronteras.

Este trabajo propone pensar los caminos en relación al turismo, como una estrategia que busca diferenciarse de otros estudios sobre movilidad turística. Entre estos últimos, algunos estudian los flujos, considerando puntos de origen y destino. Otros, analizan el turismo en relación al nomadismo y al arte de viajar, como parte de una cultura móvil. Aún otros se interesan por la creación de itinerarios o circuitos como productos organizados por el mercado turístico, o como patrimonios culturales. Por el contrario, este trabajo piensa a los caminos como partícipes de la construcción social de territorios turísticos. Los caminos no son meras vías de acceso a ciudades o atractivos. Ellos establecen relaciones entre lugares, lo que permite pensar los destinos turísticos, no como ámbitos simples, cerrados y coherentes, sino como lugares articulados (Troncoso et al., 2011). De esta forma, los caminos participan de la valorización turística, esto es, de los procesos de selección y asignación de valores positivos a ciertos rasgos que promueven una diferenciación, generalmente vinculados a las dimensiones sociales y culturales de la sociedad occidental, moderna y urbana que

valoriza el espacio a través del turismo (Bertoncello, 2002; Troncoso, 2008). Así, lugares y caminos se articulan en la construcción de territorios turísticos posibles.

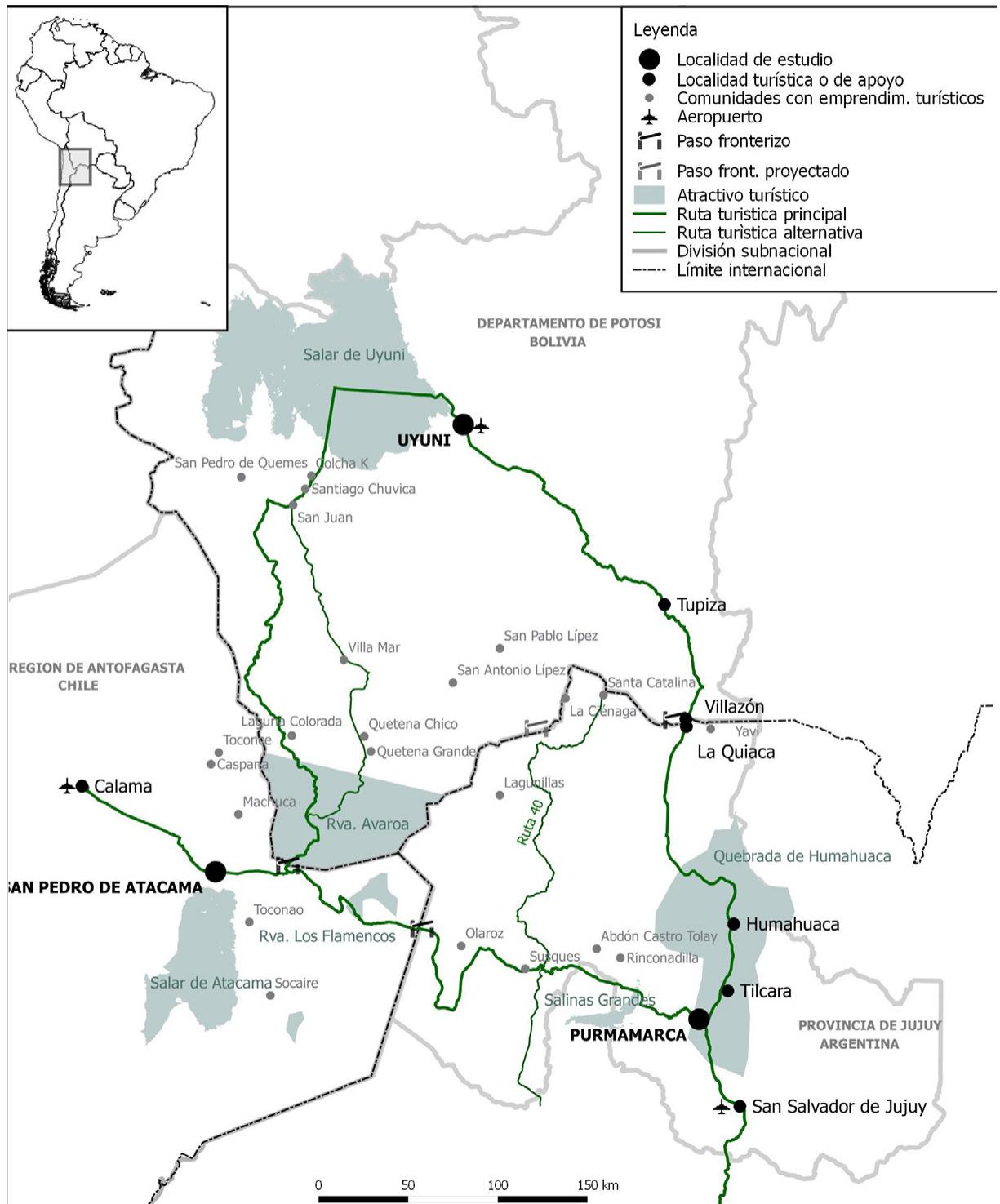
Los caminos turísticos se consolidan como formas de recorrer, experimentar, fotografiar, disfrutar, consumir y narrar las fronteras. A través de los caminos que surca, el turismo modela paisajes, establece vistas que vale la pena admirar, sitios que merecen una detención y lugares donde es posible descansar, reabastecerse o recrearse. En la construcción de caminos opera una selectividad territorial, esto es, una selección de elementos que permanecen articulados y otros que quedan al margen, lo que produce diferenciaciones (Blanco, 2007). La consolidación de un camino conlleva, frecuentemente, la pérdida de relevancia de otros. En este sentido, los caminos habilitan ciertas relaciones y movi- lidades, y constriñen otras. Ellos implican relaciones de poder y conflictos inherentes a la espacialidad y al ejercicio de la territorialidad. Los caminos contribuyen a la producción de territorios en la medida en que permite el control de la movilidad y el establecimiento de lazos permanentes entre lugares. Una vez constituidos, los caminos modelan las movi- lidades, que de todas formas serán temporales, hasta que nuevas fuerzas construyan diferentes vías. La conformación de caminos, como ha sido propuesto para las redes, responden a proyectos transaccionales (Blanco, 2007) de interacción o conexión entre actores con intereses, objetivos y estrategias que pueden ser contrapuestos y conflictivos, y entre los cuales algunos tienen un mayor poder para organizar dichos procesos.

Ciertos caminos se establecen como centrales para el turismo, son transitados y consu- midos por los visitantes, de forma independiente u organizada. Estos caminos turísticos, que podrían llamarse hegemónicos, han sido construidos en relación a los procesos de valorización turística que selecciona ciertos elementos como atractivos y diseña las formas para acceder a su disfrute, esto es, a su consumo en tanto recursos. Ellos son permanentemente disputados por otros caminos alternativos, en función de nue- vos proyectos que intentan atraer los flujos de visitantes, en busca de la panacea del desarrollo. En sentido opuesto, algunos caminos son obstaculizados o repelidos por pobladores que no quieren formar parte de los itinerarios turísticos. 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.

Tres figuras para pensar los caminos turísticos transfronterizos en la Circumpuna

El estudio de los caminos turísticos puede pensarse a través de tres figuras que se propo- nen como síntesis de las diferentes formas de transitar las fronteras y las construcciones espaciales que ellos definen. Por un lado, el concepto de itinerancia es parcialmente recuperado de Berthelot (2012), quien lo analiza como un conjunto de prácticas que toman distancia de un lugar circunscripto, balizado, normalizado y estático, que marcan una preferencia particular por el movimiento y el descubrimiento. El desplazamiento es un fin en sí mismo, es el camino el que hace soñar y construye sentidos. Se busca el movimiento y no el mero arribar. Introduce un espacio difuso, extendido y reticulado. Se trata de un camino que se transita lentamente. En tanto práctica en movimiento, la itinerancia restituye el sentido y el valor del camino y modifica la idea de destino. Per- mite el descubrimiento, no de zonas vírgenes de *terra incognita*, sino más bien de lugares cotidianos u ordinarios (Berthelot, 2012), en definitiva, descubrir nuevas formas de ver y transitar. De todas maneras, el movimiento no es libre, está predeterminado y regulado.

En segundo lugar, la figura de la navegación es pensada como un viaje contemplativo que permite observar y disfrutar de un paisaje desde el propio vehículo, y que, a su vez, realiza algunas detenciones para conocer sitios, a modo de islas, para luego retomar



el viaje. El itinerario combina momentos de mero desplazamiento con momentos de contemplación y disfrute promovidos por los marcadores visuales situados en las rutas, en las publicaciones de viajes o por los guías turísticos. De todas formas, la atraktividad no está en el camino y los elementos que éste permite descubrir. Los atractivos se concentran en los poblados y el objetivo es arribar al próximo destino.

Figura 2. Caminos turísticos transfronterizos, localidades y principales atractivos y comunidades vinculadas al turismo. Fuente: Elaboración propia.

Finalmente, se propone la figura del túnel que se toma del conocido concepto de efecto túnel. Según Jiménez Reyes (2003), las mejoras en las comunicaciones favorecen

la contracción del espacio tiempo, gracias a la conexión rápida entre dos puntos que permite la abstracción del espacio intersticial o existente entre ellos. Cada vez se hace menos necesario detenerse gracias a la reducción de la distancia-tiempo. El objetivo es pasar el túnel en el menor tiempo posible y llegar a disfrutar de la oferta de servicios y el confort en la ciudad que está al otro lado. Berthelot (2012) señala que una de las críticas del modelo de consumo turístico actual es el hecho de que sólo el destino hace soñar, y no los caminos hacia ellos. El desplazamiento habría devenido la norma, se viaja hacia un destino preciso y el viaje comienza allá donde el desplazamiento ha terminado, una vez que se ha arribado al destino (Berthelot, 2012).

Estas figuras permiten examinar cuatro cuestiones centrales: (1) los vínculos que establecen los lugares, las comunidades, los atractivos y los turistas en la construcción de caminos turísticos; (2) lugares conectados y lugares desconectados o intersticiales; (3) los sujetos que construyen los caminos, quiénes los transitan y quiénes los contestan; y (4) los sentidos que cada camino turístico crea en torno a la frontera.

En función de lo anterior, se examinan los caminos turísticos transfronterizos de San Pedro de Atacama a Uyuni, de Uyuni a Purmamarca y de Purmamarca a San Pedro de Atacama (Figura 2). En los párrafos siguientes se sintetiza la conformación histórica de cada camino y su resignificación en el marco de la valorización turística de la Circumpuna, además de caracterizar las articulaciones que se establecen entre caminos, pasos fronterizos y lugares turísticos, como formas de experimentar las fronteras. Una síntesis de las características principales de los tres caminos turísticos transfronterizos puede observarse en el cuadro a continuación (Cuadro 1).

Cuadro 1. Síntesis de las principales características y sentidos asociados a los caminos turísticos transfronterizos. Fuente: Elaboración propia sobre la base de COSIPLAN (2016), Administradora Boliviana de Carreteras (2014), Sicra (2011); entrevistas a operadores turísticos y notas de campo.

	SP Atacama – Uyuni	Uyuni – Purmamarca	Purmamarca – SP Atacama
Longitud	550 km	515 km	420 km
Carreteras	45 km asfaltados 500 km consolidados (R27 y B-243 en Chile; dos caminos en Bolivia).	315 km asfaltados 200 km consolidados (R21 y R14 en Bolivia; RN9 en Argentina).	Totalmente asfaltado (RN52 en Argentina; R27 en Chile).
Corredores 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).
Ferrocarril de pasajeros	No	Vigente entre 1925 y 1990. En la actualidad sólo funciona del lado boliviano, muy utilizado por el turismo.	No
Servicios de ómnibus	No	La totalidad del camino puede transitarse en ómnibus. Se deben contratar empresas diferentes en cada país.	La totalidad del camino puede transitarse en ómnibus, con la misma empresa.
Situación del paso fronterizo	Paso Portezuelo del Cajón. Dos controles separados, próximos al límite (hasta 2016 el control chileno se realizaba en S.P. Atacama). El control boliviano se realiza en un edificio precario. No existen localidades en el límite.	Paso La Quiaca-Villazón. Control integrado sobre el puente internacional. Dos localidades fronterizas importantes.	Paso de Jama. Control integrado, ubicado a 5 km del límite internacional, en territorio argentino. Sólo existe un pequeño poblado contiguo, creado <i>ad hoc</i> .

Modalidades de transporte utilizado por los visitantes	Vehículos pequeños de todo terreno, de operadores turísticos.	Servicios de transporte regulares (ómnibus y tren); ocasionalmente tours con operadores turísticos, en todo o parte del recorrido.	Servicios de transporte regulares (ómnibus) o vehículos particulares.
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 o propio.
Organización de las visitas turísticas	Pausada y escalonada. Se visitan numerosos atractivos, con al menos dos pernoctes 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 8 hs.
Formas de tránsito	Itinerancia. El camino forma parte de la atraktividad, 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 los poblados.	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.
Sentido de la frontera	Reservorio de recursos	Paisaje	Obstáculo

La itinerancia: de San Pedro de Atacama a Uyuni (Chile-Bolivia)

El camino entre San Pedro de Atacama (Chile) y Uyuni (Bolivia) recorre el norte del salar de Atacama y el sur del salar de Uyuni. Estos lugares se articularon a lo largo de los siglos XIX y XX, en función de las rutas de caravaneos y arriería para el intercambio de productos entre las comunidades, así como la minería en auge en la zona, que requería el abastecimiento de materias primas, la salida de los minerales, además del sustento de los mineros. Los poblados de San Pedro de Atacama y Uyuni fueron nodos relevantes para la movilidad en cada región. Estos lugares formaban parte del territorio boliviano desde el proceso independentista y, luego de la Guerra del Pacífico hacia 1880, el área de San Pedro de Atacama fue incorporada al territorio chileno. Los caravaneros y arrieros de ambos lados utilizaban las rutas históricas, tanto para el intercambio de productos locales, como los extranjeros que llegaban al puerto (Galaz, 2016). La circulación por esta zona se canalizó gradualmente por el Portezuelo del Cajón (también llamado hito Cajón o Cajones), un paso de burros que comenzó a utilizarse, en la década de 1960, para el transporte de azufre desde la región de Lipez hasta Chuquicamata, principal mina de la zona chilena (entrevista a F.E., 2016).

Esta zona mantenía un tránsito relevante a escala local, pero de escaso interés para los Estados nacionales. Los controles estatales se concentraban en otras zonas, como la línea del ferrocarril hacia el paso de Ollagüe, en el caso boliviano (Galaz, 2016) y en el tránsito con Argentina del lado chileno. Los caminos públicos se encontraban en mal estado y el uso de animales mantuvo su importancia hasta hace poco tiempo (Iñiguez y Alem, 1996; Nielsen, 1997; entrevista a L.E., 2016). Durante esta etapa, los lugares que recorría este camino se mantuvieron conectados entre sí y relativamente aislados de las respectivas infraestructuras de transporte nacionales.

A partir de las décadas de 1970 y 1980, las moviidades 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 (Comisión Nacional de Desminado Humanitario, s/f), lo que probablemente

haya resentido en forma temporal las movilidades por la zona (Molina Otárola, 2013). A partir de 1985, el cruce transfronterizo para el intercambio o trueque de productos se interrumpió, y comenzó a realizarse periódicamente la Feria Internacional de la Frontera, en el paso Portezuelo del Cajón, que efectiviza los trueques sobre el límite internacional (entrevista a L.L., 2016).

En esta etapa se desarrollaron las primeras experiencias turísticas en la zona. En la década de 1980 comenzaron a llegar, de forma incipiente, visitantes extranjeros, principalmente europeos, atraídos por las características arqueológicas y astronómicas de la región, o bien aventureros en busca de lugares extremos (entrevista a L.E., 2016). San Pedro de Atacama se instaló en el imaginario como una isla en el desierto, con paisajes magníficos aunque de difícil acceso. En esa época no existían servicios básicos de electricidad y agua corriente, así como tampoco servicios para turistas, por lo que éstos se improvisaban entre los pobladores (entrevista a S.U., 2016). Los visitantes extranjeros comenzaron a requerir servicios de excursiones, tanto en los alrededores de San Pedro de Atacama, como en la región de Lípez y Uyuni. Estos viajes se realizaban con ciertas dificultades, debido a la falta de organización y de fiabilidad de las redes de transporte (Amilhat-Szary y Guyot, 2009). Los primeros servicios de excursiones fueron brindados de manera informal por los propios pobladores, en gran parte ex mineros, y así 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 viaje entre San Pedro de Atacama y Uyuni era una opción difícil y onerosa, ya que las distancias eran largas, los caminos estaban desmejorados, había pocos lugares para cargar combustible y los trámites migratorios sólo se realizaban con antelación, en lugares distantes del límite internacional. Como lo define la guía Lonely Planet (1992), viajar por estas latitudes requería de paciencia y creatividad.

A partir de la década de 1990 las autoridades gubernamentales buscaron fortalecer la conectividad de estos sitios con las respectivas infraestructuras nacionales, de la mano de una mayor presencia estatal en la zona. Esta nueva etapa incluyó la mejora o asfaltado de rutas, así como la instalación y el fortalecimiento de los controles fronterizos (Administradora Boliviana de Carreteras, 2014; INECON, 2009; entrevista L.L. y L.E., 2016). Asimismo, en la década de 2010 se construyó el aeropuerto estatal Joya Andina en Uyuni y se realizaron ampliaciones en el aeropuerto de Calama, próximo a San Pedro de Atacama, ambos conectando con las principales ciudades de cada país (Consortio Aeroportuario de Calama, s/f; Ministerio de Obras públicas, s/f).

Las mejoras infraestructurales coincidieron con un aumento en la llegada de visitantes. Ello condujo a un incremento en los servicios para turistas, y un abaratamiento de los costos. San Pedro de Atacama y Uyuni se convirtieron, gradualmente, en centros turísticos de gran relevancia, ubicándose entre los principales destinos de reconocimiento internacional en cada país. A su vez, el camino transfronterizo entre estos poblados se convirtió en el tour más requerido, para conocer las Lagunas de Colores y otros atractivos al sur de Uyuni y luego arribar a San Pedro de Atacama. Sin embargo, este camino no fue prioridad estatal en materia de infraestructura. Recién en el año 2016, en el marco del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento, se introdujeron algunas mejoras, como el asfaltado de 5 km de la ruta chilena que restaban para llegar al límite con Bolivia, o la construcción de un nuevo complejo fronterizo del lado chileno (COSIPLAN, 2016). Del lado boliviano, en cambio, no se han introducido mejoras sustanciales a este camino que sigue siendo de ripio, sin señalética y con instalaciones fronterizas precarias.

Este camino transfronterizo se realiza en ambos sentidos, saliendo tanto desde San Pedro de Atacama, como desde Uyuni. Comprende un recorrido de 45 km por las rutas asfaltadas del lado chileno y, aproximadamente, unos 500 km de caminos consolidados del lado boliviano.

En sentido hacia Bolivia, el camino atraviesa el cordón de volcanes cordilleranos, la Reserva Nacional de Fauna Andina Eduardo Avaroa, diferentes lagunas de colores, géiseres y bofedales, y el Salar de Uyuni, antes del arribo al poblado homónimo.

No existen urbanizaciones importantes sobre el camino, sólo algunos pequeños parajes. El cruce límite se realiza por el Portezuelo del Cajón, uno de los pocos pasos fronterizos habilitados en la zona, donde no existen aglomeraciones. Los controles aduaneros y migratorios del lado chileno se realizaban en el pueblo de San Pedro de Atacama, a 45 km del límite, aunque en el año 2016 se comenzó a construir un nuevo edificio próximo al paso. Los controles del Estado boliviano se realizan en el área límite, en una instalación precaria, con servicios mínimos y escasa tecnología (Sicra, 2011). Las reglamentaciones vigentes 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, el traspaso a un nuevo vehículo y un nuevo guía turístico. De todas formas, para los transeúntes, la discontinuidad es leve, ya que forma parte de un mismo viaje, contratado con una misma empresa.

El trayecto es efectuado por operadores turísticos¹ en vehículos pequeños de todo terreno, en servicios regulares con salidas diarias (Figura 3). Mientras que a lo largo de la década de 1990 pocos operadores realizaban estos viajes, en la década siguiente la cantidad se multiplicó. Los vehículos particulares, si bien tienen permitido un ingreso anual al área natural protegida del lado boliviano, son poco frecuentes debido a las dificultades topográficas y climáticas, además de la falta de señalización de los caminos, consistentes en huellas vehiculares que requieren de un gran conocimiento de la zona para transitar. En Uyuni fueron principalmente los pobladores del lugar quienes comenzaron a brindar estos servicios (entrevista a S.U., 2016). En San Pedro de Atacama, en cambio, las agencias de viajes fueron abiertas mayormente por chilenos llegados de la capital o del sur, aunque en los últimos años se han sumado algunos emprendimientos de las comunidades locales (entrevista a S.U. y L.L., 2016), además de operadores de Uyuni que han abierto una sucursal en el poblado chileno. Las agencias de viaje chilenas no tienen permitido instalar sucursales en Uyuni, lo cual es percibido por los operadores como una competencia desigual que fomentan los Estados nacionales. En ambos casos existen diferentes controles a la circulación de vehículos turísticos, que comprenden la autorización para circular con pasajeros en la Reserva Nacional Avaroa y una habilitación municipal para los vehículos de las agencias de viajes (entrevista a J.P. y R.C., 2016).

Las formas de tránsito consisten, en el lado chileno, en un traslado hasta el paso fronterizo sin detenciones. A partir de allí, comienza un recorrido por diferentes atractivos que se han ido construyendo a partir de los rasgos geomorfológicos de la zona. Las formas de recorrer el sur boliviano han cambiado en el tiempo, a partir de la estructuración del negocio turístico y de los controles estatales que allí se consolidaron. 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. El viaje comprende entre 2 y 3 pernoctes en albergues que construyeron las comunidades rurales, quienes brindan servicios de alimentación y hospedaje. Si bien ha ido creciendo el número de servicios, las opciones disponibles aún son limitadas. A su vez, la incorporación de estas comunidades a los itinerarios turísticos ha generado una cierta competencia por crear una oferta que atraiga el convoy de vehículos que lleva a los turistas, para que se detenga en las comunidades y deje algunos beneficios económicos, produciendo transformaciones en sus modos de vida (*cfr.* Gil García, 2005; Nielsen et al., 2003).

1. En el presente artículo se utiliza el término de *operador turístico* o *agencias 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.



Del lado boliviano, el camino se bifurca en dos rutas centrales que llegan a Uyuni (ver Figura 2): la occidental es la tradicional, mientras que la oriental es una propuesta alternativa que han comenzado a utilizar recientemente algunas agencias. Cada uno de estos caminos comprende la visita de diferentes atractivos y la detención en diferentes comunidades. 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. Existe una pugna permanente por la definición de caminos turísticos que se constituye como una forma de contestación y transformación de los recorridos hegemónicos del turismo. Se trata de negociaciones 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.

Figura 3. Vehículos utilizados y atractivos característicos del camino turístico San Pedro de Atacama-Uyuni. Fuente: Tania Porcaro, 18/04/2016.

En suma, se trata de un camino transfronterizo de relevancia para las movilidades locales, aunque de escaso interés para los Estados nacionales y para los procesos de integración regional, el que condensa 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 geoformas, los géiseres, los baños termales, los bofedales y sus llamas, los volcanes y los salares. 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 es el destino. El movimiento es planificado, regulado y dirigido por los operadores turísticos, en coordinación con el Estado y las comunidades locales, y en diálogo permanente con la sociedad de origen de los visitantes que define qué elementos merecen admiración. En este viaje, la frontera se torna un reservorio de recursos a descubrir en cada viaje, mediante formas activas de consumo turístico.

La navegación: de Uyuni a Purmamarca (Bolivia - Argentina)

El camino transfronterizo entre Uyuni y Purmamarca parte del altiplano, se inserta en el extremo oriental de la puna argentina, para luego recorrer la Quebrada de Humahuaca.

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). Esto se debió, en parte, a que la demarcación limítrofe en esta zona fue un proceso tardío y largo, que se definió a través de una serie de tratados entre 1860 y 1925 (Benedetti, 2015). Con el establecimiento formal del límite internacional y la llegada del ferrocarril surgieron dos poblados fronterizos a comienzos del siglo XX, La Quiaca argentina y La Quiaca boliviana -luego renombrada como Villazón-, donde comenzaron a funcionar las aduanas. De todas formas, recién desde la década de 1930 se intensificaron gradualmente los controles y se reforzaron las instituciones estatales (Benedetti, 2015).

Los esfuerzos por integrar estas regiones a los 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). Mientras que el tramo del ferrocarril que unió las estaciones de Purmamarca con la de Uyuni, fue construido entre los años 1908 y 1925 y perduró hasta fines de siglo (Benedetti y Salizzi, 2011), la concreción de la ruta fue intermitente y recién se asfaltó entre las décadas de 1970 y 2000 (Benedetti, 2015). En la segunda mitad del siglo XX se realizaron nuevos avances en la infraestructura de transporte, para mejorar tanto la conectividad nacional como la internacional. Ello incluyó la construcción de un aeropuerto internacional próximo a la capital de Jujuy con vuelos nacionales y el puente carretero internacional La Quiaca-Villazón (Troncoso, 2008; Benedetti, 2015). En la actualidad, algunas mejoras en las rutas y el complejo fronterizo son coordinadas desde el COSIPLAN, ya que una parte de este camino constituye el eje de Capricornio (COSIPLAN, 2016). De todas formas, los caminos que atravesaron el espacio fronterizo argentino-boliviano fueron pensados principalmente para unir lugares alejados del límite internacional, desconsiderando las regiones intermedias (Benedetti, 2015).

Las prácticas turísticas fueron acompañando las transformaciones en la infraestructura de transporte. En el noroeste argentino, el turismo se inició tempranamente en la Quebrada de Humahuaca, a principios del siglo XX. En un principio éste era de alcance regional, estival y apoyado en el ferrocarril (Troncoso, 2008), y a mediados de siglo pasó a ser nacional, invernal y apoyado en el automóvil (Ballent, 2003; Novick y Favelukes, 2011). De todas formas, recién en la década de 2000 se produjeron importantes transformaciones. En esta etapa se observó un fuerte crecimiento en la llegada de turistas nacionales, a los que se sumó un número creciente de visitantes extranjeros, así como un notable aumento de los servicios turísticos. Ello se debió a la política estatal de fomento de la actividad, acompañada de la declaratoria de la Quebrada de Humahuaca como patrimonio de la Humanidad por Unesco en 2003 (Troncoso, 2008). En esta etapa, Purmamarca se convirtió en un centro turístico de gran relevancia. Del lado boliviano, en cambio, el desarrollo del turismo fue tardío, entre las décadas de 1990 y 2000, y se vinculó a la llegada de visitantes internacionales, principalmente europeos, junto con la consolidación del salar de Uyuni como uno de los principales atractivos turísticos del país.

A lo largo de las décadas fue cambiando la forma de recorrer la zona. En la Quebrada de Humahuaca cambió la importancia relativa de los diferentes poblados, la disponibilidad de alojamiento y servicios, así como los atractivos que merecían ser visitados (Mancini y Tommei, 2012; Troncoso, 2008; Ballent, 2003). La densidad turística y el intenso tránsito por la Quebrada fueron dejando huellas, a modo de marcadores visuales



(MacCannel, 1999) que aparecen en carteles, guías y folletos turísticos, y que indican aquellos elementos que vale la pena observar, como sitios o monumentos arqueológicos o históricos, coordenadas geográficas o cerros con alguna particularidad (Figura 4).

Figura 4. Marcadores visuales en el camino turístico Uyuni-Purmamarca. Fuente: www.turismo-ruta40.com.ar; www.tripadvisor.es; www.rumbojujuy.com.ar.

Hacia la década de 1970, la mejora en la conectividad aérea y terrestre promovió la reducción de las visitas a la Quebrada a un día, partiendo de los principales centros turísticos, como Tucumán y Salta. Si bien esta modalidad aún persiste, se combina con otros itinerarios que comprenden algunas noches de estadía en diferentes poblados de la Quebrada. De todas formas, los itinerarios que realizan los visitantes nacionales por el noroeste argentino no tiene como objetivo frecuente cruzar el límite internacional, y sólo eventualmente alcanzan el paso fronterizo para hacer compras al otro lado. Esta diferenciación no es relevante en el caso de Bolivia ya que allí el turismo nacional no ha tenido un importante desarrollo.

Por el contrario, los viajes que atraviesan asiduamente el límite internacional y combinan la visita de la Quebrada de Humahuaca con el salar de Uyuni, forman parte de otros viajes protagonizados por visitantes extranjeros, de mayor duración y que

frecuentemente vinculan diferentes destinos sudamericanos. Estos viajes se apoyan en las formas de circulación que fue creando el turismo regional y nacional a lo largo de las décadas. El turismo internacional ha delineado un camino turístico transfronterizo entre el salar de Uyuni y la Quebrada de Humahuaca, que consiste en una ruta de algo más de 500 km distribuidos entre Bolivia y Argentina, mayoritariamente de tierra en el primer caso y asfaltada en el segundo. Uyuni y Purmamarca quedan vinculados por este camino. Se toma a Purmamarca por ser el lugar turístico más austral de la Quebrada y un ícono de la misma, además de ser el lugar de encuentro con el camino transfronterizo entre Argentina y Chile. De todas formas, los viajes no terminan en este poblado, ya que la gran mayoría de los visitantes extranjeros continúan hasta Salta para organizar desde allí sus excursiones por la Quebrada.

El camino turístico es transitado en ambos sentidos, saliendo tanto desde Uyuni como desde Salta o la Quebrada de Humahuaca. El viaje se apoya 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, el tramo puede ser cubierto tanto en tren como en ómnibus y ambas opciones son intensamente utilizadas por los visitantes extranjeros. Se trata de un viaje largo, de 5 hs en el lado argentino y entre 8 y 10 hs del lado boliviano.

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 capitales nacionales. A diferencia de los otros caminos transfronterizos, en éste, el límite internacional cuenta con dos urbanizaciones importantes, La Quiaca y Villazón. Sin embargo, en los circuitos turísticos ellas se constituyen como lugares de paso para cumplir con los trámites administrativos, y rara vez se realizan pernoctes allí. Esto es también fomentado por las guías de viaje, en las que se incluye una breve referencia a estos poblados como nodos de transporte o para efectuar trámites migratorios. Además, describen a Villazón 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). También describen a La Quiaca como ciudad fronteriza 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).

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 Salta, según el sentido del viaje. Otra opción es realizar varios trayectos, con detenciones temporales o pernoctes en algunos de los poblados con servicios turísticos, como Tupiza en Bolivia, o Purmamarca, Tilcara y Humahuaca en Argentina. Esta última opción puede realizarse combinando transportes públicos o bien a través de agencias de viajes, aunque esta última opción es minoritaria.

En los últimos años, bajo el paradigma del turismo como panacea del desarrollo, se han promovido diferentes iniciativas o proyectos de desarrollo turístico en algunas comunidades aledañas a este camino. Algunas de ellas son Santa Catalina o Lagunillas de Farallón en Jujuy, y San Pablo de Lípez o San Pedro de Quemés en Potosí. En algunos casos han desarrollado emprendimientos y han recibido capacitaciones, de parte de ONG, del gobierno provincial y de operadores turísticos de la zona (entrevista a D.S. y A.F., 2014). Además, existen reclamos de las comunidades por el asfaltado de rutas aledañas así como la apertura de un nuevo paso fronterizo entre Ciénega de Paicone y Río Mojón (Jujuy-Potosí). Si bien estas acciones son pensadas para el desarrollo minero y ganadero, también forman parte del entramado turístico que actualmente

se promociona en los planes oficiales y que los operadores turísticos buscan potenciar. Incluso el proyecto presentado en la legislatura jujeña en el año 2016 para la apertura de dicho paso, destaca como actividad central al turismo (Legislatura de Jujuy, 2016).

Paralelamente, la creciente promoción de la ruta 40 como itinerario turístico se constituye como un camino alternativo, paralelo al camino que recorre la Quebrada, que comprende otros paisajes y atractivos, y que se relaciona con otras comunidades. De todas formas, este camino implica numerosas dificultades por las condiciones climáticas y topográficas, para una ruta no asfaltada y con escasas localidades de apoyo. Es recorrido en vehículos todo terreno, a través de excursiones organizadas. A su vez, la mayoría de las comunidades que allí habitan no están en contacto frecuente con el turismo y los emprendimientos en estos lugares aún no han tenido un desarrollo importante. Es por ello que estos proyectos no se han materializado y aún permanecen como manifestaciones de voluntad. Estas acciones también se constituyen como una pugna por la definición de caminos turísticos, aunque en este caso, la capacidad o el deseo de transformar los caminos consolidados aparecen como más difusos, en relación al primer camino reseñado.

El camino turístico 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 y múltiples proyectos superpuestos de integración binacional. El turismo acompañó este desarrollo y se dio en forma complementaria a estos proyectos. Este camino es pensado como una navegación, un viaje contemplativo que permite observar y disfrutar de un paisaje desde el propio vehículo, y que, a su vez, realiza algunas detenciones para conocer sitios. Si bien la admiración de ciertos elementos es promovida a través de diferentes marcadores visuales, la atractividad no se condensa en el camino sino en los poblados. En este caso, la frontera se torna un paisaje, que permite un goce contemplativo y el acceso a lugares, como islas u oasis, que concentran servicios, atractivos y actividades.

El túnel: de Purmamarca a San Pedro de Atacama (Argentina - Chile)

Las relaciones transcordilleranas entre el centro-oeste de Jujuy y San Pedro de Atacama, conformaron un entramado económico y social importante, que perduró hasta época reciente (Molina Otárola, 2013). Desde fines del siglo XIX, las movilidades se realizaban con animales, tanto de origen hacendal para el abastecimiento de los centros mineros de Chile, como de los pobladores para el intercambio (Molina Otárola, 2011). Este tipo de movilidad fue predominante hasta las últimas décadas del siglo XX. Al tratarse de una zona habitada por poblaciones pastoriles con asentamientos dispersos, los controles migratorios demoraron en establecerse y las aduanas se localizaron por largo tiempo en puntos muy distantes del límite, por lo que los cruces pervivieron incluso hasta época reciente (Molina Otárola, 2013; Benedetti, 2007).

Si bien existían diferentes pasos transcordilleranos para el cruce con animales, a lo largo del siglo XX se fue instalando la idea sobre la necesidad de “abrir puertas” en la cordillera, para que nuevas modalidades de transporte puedan llegar desde el noroeste argentino hasta los puertos chilenos, como requisito para el desarrollo (Benedetti y Tomasi, 2013). Esta conexión ha sido históricamente liderada desde Salta (Conti, 2009), situación que cambió en las últimas décadas del siglo XX. En la década de 1970, si bien el conflicto militar intensificó los controles y llevó a una retracción temporal de las movilidades, el mayor interés por controlar las zonas fronterizas también impulsó algunas mejoras en la conectividad terrestre. En este contexto, y acompañando el reclamo de los pobladores, se abrió un camino de ripio entre Purmamarca y Susques, poblado cercano al límite internacional, y se habilitó el transporte de pasajeros entre Antofagasta y Jujuy a través de una empresa de ómnibus (González Pizarro, 2006; Benedetti y Tomasi, 2013).

En la década de 1980, el Estado decidió construir sobre este camino un corredor internacional, a través del paso de Jama. Esta iniciativa fue promovida por los pobladores de la zona, junto con el sector empresarial y el gobierno jujeño. A inicios de la década de 1990 se oficializaron las rutas y se habilitó el paso fronterizo, aunque el asfaltado se completó recién en el año 2005, y hacia el año 2011 se instaló un complejo fronterizo integrado que facilitó 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 (Benedetti y Tomasi, 2013). En la actualidad, este cruce es el único asfaltado entre ambos países en la zona norte y concentra el mayor flujo vehicular.

Este camino transcorderano también formó parte de los primeros viajes que organizaban los pobladores devenidos guías turísticos en la década de 1980, con turistas extranjeros que llegaban a San Pedro de Atacama y Uyuni. 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). Más cerca en el tiempo, los discursos oficiales sostuvieron que el nuevo corredor por el paso de Jama se ponía al servicio del desarrollo de la región, incluyendo el turismo, aunque el principal beneficiario fue el transporte comercial transnacional, con escasos beneficios para las poblaciones locales (Benedetti y Tomasi, 2013). De todas formas, este corredor habilitó algunas nuevas movilidades para el turismo.

El camino transfronterizo vincula a San Pedro de Atacama con Purmamarca y la Quebrada de Humahuaca, destinos turísticos que han adquirido gran reconocimiento internacional en la década de 2000. El camino consiste en un tramo de 160 km del lado chileno y 260 km del lado argentino, a través de rutas totalmente asfaltadas. La principal forma de transitar el camino transfronterizo para los visitantes extranjeros son las líneas de ómnibus que conectan las capitales de Salta y Antofagasta, pasando por San Pedro de Atacama y Purmamarca (Figura 5). Inicialmente sólo dos empresas cumplían con los requisitos para cubrir el trayecto, mientras que en la actualidad son tres empresas chilenas (Géminis, Pullman Bus y Frontera del Norte) y una argentina con filial en el país vecino (Andesmar). Cada empresa ofrece entre dos y tres salidas semanales con un único horario, y demora aproximadamente 8 hs. Los acuerdos bilaterales permiten la circulación de las empresas de transporte en el tramo completo, por lo que el cambio de jurisdicción no requiere de cambio de vehículo y el cruce limítrofe sólo comprende la realización del trámite migratorio.

San Pedro de Atacama es el punto de origen o destino de los visitantes extranjeros del lado chileno. En el año 2012 se construyó la terminal de ómnibus para mejorar la organización de los servicios de transporte, que hasta entonces se encontraban dispersos por el pueblo. Por el contrario, del lado argentino, a pesar de que algunos ómnibus realizan paradas en Jujuy, Purmamarca y eventualmente en el acceso a Susques, estos poblados intermedios son escasamente considerados por los turistas extranjeros como destino, finalizando o iniciando el viaje en 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 descienda en poblados intermedios. Además, la compra de pasajes se realiza mayoritariamente en la ciudad de Salta y, sólo para algunos casos, en San Salvador de Jujuy y Purmamarca, en locales no exclusivos para la venta de dichos pasajes. Por otro lado, los visitantes organizan frecuentemente las excursiones desde una única ciudad, y Salta ha concentrado tradicionalmente todos los servicios necesarios para el turismo y se ha posicionado para captar esos flujos (entrevista a R.A., 2016). En cambio, Purmamarca se ha consolidado como un lugar de visita por el día, que se conoce a partir de excursiones más amplias por la Quebrada de Humahuaca, y no como un centro turístico desde donde organizar las visitas.



Otra forma de recorrer el camino transcordillerano es el viaje en vehículos particulares protagonizado por visitantes de los centros urbanos más importantes de Brasil y, en menor medida, de Argentina. Por lo general, estos visitantes viajan directo a San Pedro de Atacama y no se detienen en lugares intermedios de Argentina, sino sólo para dormir. De todas formas, esta modalidad de visita es menos significativa.

Figura 5. Ómnibus que utilizan los turistas para transitar el camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama, en el paso fronterizo de Jama. Fuente: Tania Porcaro, 18/04/2016.

A pesar de conectar destinos de gran relevancia, este camino transfronterizo no es recorrido por operadores turísticos, por diversas razones. 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 Argentina para vehículos turísticos. Por otro lado, los operadores no pueden intercambiar pasajeros en la frontera, como ocurre en el caso entre Chile y Bolivia, debido a que el control fronterizo integrado se ubica unos 4 kilómetros dentro del territorio argentino, y las autoridades cobran una multa 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 autoridades de transporte ubicadas en las capitales regionales o provinciales, trámite que demora varias semanas y que no se adecúa a los tiempos requeridos por los turistas. Además se les exige el retorno con los mismos pasajeros, es decir en un circuito cerrado, lo que tampoco se condice con los intereses de los visitantes. Si bien estas problemáticas forman parte de las agendas de discusión de las diferentes instancias bilaterales, aún no se ha logrado la coordinación entre ambos países para facilitar el cruce. Algunos operadores sostienen que se trata de un problema político y que son los Estados los responsables de que no se puedan realizar circuitos transfronterizos en esta región (entrevista a S.U. y F.E., 2016).

En este camino transfronterizo se ubican atractivos turísticos relevantes, como las Salinas Grandes en Argentina y el Salar de Tara en Chile. También vincula algunos poblados y comunidades del lado argentino, como Susques, Purmamarca, Rinconadita o Barrancas, que brindan algunos servicios básicos y turísticos. Sin embargo, este camino transcordillerano 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. El camino se ha consolidado como un túnel que atraviesa la puna, observada a través del vidrio del vehículo, donde no es preciso detenerse y, aparentemente, no hay nada que valga la pena observar. 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. Los poblados intermedios sólo esporádicamente funcionan como punto de apoyo para pernoctar o procurar información.

La consolidación de este camino como un túnel 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). Por otro lado, el poblado de Purmamarca y las Salinas Grandes, constituidos como íconos turísticos del Noroeste, han formado parte del desarrollo turístico de la Quebrada de Humahuaca y reciben un número creciente de visitantes desde la década de 2000 (Tommei y Benedetti, 2011). De todas formas, este poblado no cuenta con servicios de excursiones, más allá de algunos servicios de taxi. Paradójicamente, estos sitios son escasamente visitados como parte del trayecto transfronterizo. Su visita, en cambio, forma parte de los circuitos que recorren la Quebrada de Humahuaca y la puna salteña, desde la ciudad de Salta.

En las últimas décadas se han realizado diversos esfuerzos por incorporar a la puna jujeña en los circuitos turísticos. Se han desarrollado actividades estatales de promoción y planificación (*cf.* Troncoso, 2016), además de iniciativas aisladas en los poblados por conformar productos turísticos, tanto en formatos tradicionales como comunitarios. Ejemplo de ello son algunos hoteles y restaurantes turísticos en Susques y en las comunidades sobre la ruta hacia Chile, o emprendimientos comunitarios como Espejo de Sal, próximo a las Salinas Grandes.

Paralelamente, se ha expresado, en diferentes instancias paradiplomáticas, la voluntad de crear circuitos turísticos entre el norte de Argentina y Chile, temática que ha sido desarrollada en los comités de integración, la iniciativa ZICOSUR y los encuentros de gobiernos municipales de la región. El objetivo es la conformación de un itinerario turístico combinado para atraer al mercado turístico internacional (Comité de Integración NOA-Norte Grande, 2013; Zicosur, 2012). Asimismo, algunos operadores y asociaciones turísticas de Jujuy y San Pedro de Atacama han promovido recientemente un conjunto de iniciativas para superar las barreras a la circulación, intercambiar experiencias, y atraer un mayor número de visitantes desde San Pedro de Atacama hacia Jujuy (entrevista a H.O., 2016). Todo este conjunto de iniciativas revelan una intención por redefinir los caminos turísticos transfronterizos entre Argentina y Chile.

Este camino, relevante para las comunidades locales y el tránsito con animales hasta las últimas décadas del siglo XX, fue tardía y rápidamente incorporado a los sistemas de transporte en el marco de los procesos de integración regional, convirtiéndose en un corredor transnacional de gran alcance y de tránsito veloz. El desarrollo del turismo que se produjo en esta última etapa, se acopló a las formas de tránsito y velocidades que propone el corredor, consolidando un camino transfronterizo que se transita sin escalas. Así, el camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama remite a un túnel, ya que se busca una conexión rápida para arribar al destino deseado. Las actuales formas de tránsito 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.

Conclusiones

Los caminos turísticos se consolidan como las formas actuales de recorrer, experimentar, fotografiar, disfrutar, consumir y relatar las fronteras. Los caminos modelan paisajes y establecen las vistas y sitios que vale la pena admirar. En la triple frontera circumpuneña, los caminos son recreados por el turismo internacional, como parte de circuitos que vinculan a los principales destinos turísticos de la región. Allí, los caminos hegemónicos, construidos en relación a los procesos de valorización turística, son disputados por otros caminos alternativos en función de nuevos proyectos, conformando un campo de fuerzas, donde diferentes sujetos y lugares, a múltiples escalas, pugnan por la definición, uso y control de los caminos.

Los diferentes procesos que fueron conformando los caminos circumpuneños y las múltiples formas en que estos fueron apropiados y resignificados por el turismo, produjeron ciertas diferenciaciones entre ellos. Así, un camino de escaso interés para los Estados nacionales y sin innovaciones técnicas, que vincula a San Pedro de Atacama y Uyuni, es el de mayor afluencia de visitantes y se convirtió en un producto turístico relevante, en un destino en sí mismo. En cambio, el camino entre Uyuni y Purmamarca fue de gran relevancia para los Estados nacionales y para las relaciones binacionales, con una importante densidad de mejoras técnicas, aunque perdió relevancia en la última etapa de integración regional. El turismo allí fue acompañando los cambios tecnológicos y fue transformando las formas de recorrer los caminos. Finalmente, el camino entre Purmamarca y San Pedro de Atacama, sólo relevante para las movilidades transcorderaneras de alcance local y sin innovaciones técnicas hasta hace poco tiempo, fue rápidamente transformado en un corredor transnacional de gran relevancia para los recientes procesos de integración regional. En éste, el turismo también adoptó la forma de un corredor que permite una rápida conexión entre los principales centros turísticos de la región.

Cada camino turístico consolidó formas divergentes de transitar, experimentar y observar cada frontera. El primero revela la forma de una itinerancia, donde el desplazamiento es un fin en sí mismo, se transita lentamente y va descubriendo aquellos atractivos que el turismo va seleccionando y valorizando. El segundo, se piensa como una navegación, un viaje contemplativo que permite observar y disfrutar de un paisaje desde el propio vehículo, a través de marcadores visuales que indican aquello que merece observarse. Allí, el camino no invita a detenerse, sino sólo en aquellos poblados que condensan servicios y atractivos. Finalmente, el tercero se constituye como un túnel, donde el objetivo es superar el trayecto en el menor tiempo posible para arribar al próximo destino.

Los caminos turísticos definen formas hegemónicas de recorrer y observar las fronteras. Construyen relaciones territoriales a través de las formas particulares de articulación entre mercado, Estado y comunidades. Los intereses, objetivos, estrategias y proyectos de cada uno pugnan por la definición de caminos que se constituyen como hegemónicos o alternativos en cada contexto espacio-temporal. Las condiciones técnicas, comerciales y legales habilitan ciertas formas de tránsito y restringen otras. En algunos caminos, los operadores turísticos locales y las comunidades tienen una mayor capacidad para influir en la forma que asume el camino, con el apoyo de los Estados a diferentes niveles. En otros, las reglamentaciones a niveles superiores y las empresas de transporte de largo alcance son los que dan forma al tránsito turístico, y los actores locales tienen escasa capacidad de incidencia. Los caminos son un campo de disputas, a través del cual diferentes lugares y sujetos pugnan por incidir en su construcción. Recuperando las propuestas de Massey (2000), pensar a los caminos como trayectorias permite condensar la idea de un trayecto, una historia y un proyecto en permanente transformación.

Los caminos turísticos reconstruyen las fronteras, material y simbólicamente. Las fronteras asumen diferentes significados en los distintos caminos, ya sea un reservorio de recursos a descubrir en cada viaje, un paisaje a contemplar o un obstáculo a superar. Los caminos articulan espacios transfronterizos, pero también tensionan con las construcciones nacionales. De todas formas, la consolidación de caminos turísticos transfronterizos también favoreció la construcción de vínculos paradiplomáticos, que abren la posibilidad de nuevos diálogos y redes institucionales que, tal vez, redefinan las formas de caminar, contemplar y fotografiar las fronteras.

Bibliografía

- » ADMINISTRADORA BOLIVIANA DE CARRETERAS (2014) *Obras para vivir bien. Presentación por departamentales*. La Paz: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda.
- » AMILHAT-SZARY, Anne-Laure y FOURNY, Marie-Christine (2006) *Après les frontières, avec la frontière. Nouvelles dynamiques transfrontalières en Europe*. France: Editions de l'Aube.
- » AMILHAT-SZARY, Anne-Laure y GUYOT, Sylvain (2009) El turismo transfronterizo en los Andes centrales: prolegómenos sobre una geopolítica. *Si Somos Americanos. Revista de Estudios Transfronterizos*, 9(2), 63-100.
- » BALLENT, Anahí (2003) Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura promovida por el estado, 1935-1945. Presentado en las Jornadas Perspectivas históricas sobre el Estado argentino, Universidad Nacional de Quilmes.
- » BENEDETTI, Alejandro (2007) 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, Alejandro (2015) El encuentro entre marca, camino y lugar. Hodografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de La Quiaca-Villazón. En A. Hernández 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, Alejandro y SALIZZI, Esteban (2011) Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano. *Revista Transporte y Territorio*, 4, 148-179.
- » BENEDETTI, Alejandro y TOMASI, Jorge (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.
- » BERTHELOT, Libera (2012) *Vers un après-tourisme? La figure de l'itinérance récréative pour repenser le tourisme de montagne: études des pratiques et de l'expérience de l'association Grande Traversée des Alpes*. Tesis doctoral en geografía, Université Joseph-Fourier-Grenoble I, Grenoble.
- » BLANCO, Jorge (2007) Geografía de las redes. En: Fernández Caso, M. V. (ed.). *Geografías y territorios en transformación* (pp. 39-66). Buenos Aires: Noveduc Libros.
- » CARRILLO, Ivone y COLQUE, Fernanda (2013) Puna y Quebrada de Humahuaca, Jujuy, R. Argentina: incentivos para el Desarrollo sustentable. Presentado en XIV Encuentro de Geógrafos de América Latina, Perú.
- » COMITÉ DE INTEGRACIÓN NOA-NORTE GRANDE (2013) *Actas*. Disponible en: <http://www.difrol.cl>. Consultado el 01/05/2014.
- » COMISIÓN NACIONAL DE DESMINADO HUMANITARIO (sin fecha) *Áreas afectadas*. Sin fecha. Disponible en <http://www.cnad.cl/> Consultado el 24-10-2015.

- » CONTI, Viviana (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, Viviana (2011) La frontera argentino-boliviana durante la temprana República. Complementariedad económica e integración social. *Si somos americanos: revista de estudios transfronterizos*, 11(1), 13-40.
- » CONSORCIO AEROPORTUARIO DE CALAMA (sin fecha) *Aeropuerto El Loa, Calama*. Sin fecha. Disponible en <http://www.cacsa.cl/es/>. Consultado el 24-10-2016.
- » COSIPLAN (2016) *Cartera de proyectos 2016*. Disponible en <http://www.iirsa.org/>. Consultado el 01-03-2017.
- » GALAZ, Damir (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.
- » GIL GARCÍA, Francisco (2005) Cuando vengan los turistas... ruinas arqueológicas, turismo y expectativas locales de futuro en Nor Lipez (dpto. Potosí, Bolivia). *Textos Antropológicos*, 197.
- » GONZÁLEZ MIRANDA, Sergio y LEIVA GÓMEZ, Sandra (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 PIZARRO, José Antonio (2006) Vialidad moderna. En M. A. Cabezas (Ed.), *Las rutas del Capricornio Andino: huellas milenarias de Antofagasta, San Pedro de Atacama, Jujuy y Salta* (pp. 153-162). Santiago: Consejo de Monumentos Nacionales.
- » GUYOT, Sylvain (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.
- » INECON - INGENIEROS Y ECONOMISTAS CONSULTORES (2009) *Actualización plan director de infraestructura MOP. Informe final. Región de Antofagasta*. Santiago de Chile: Ministerio de Obras Públicas. Disponible en: <http://www.dirplan.cl/>. Consultado el 24-10-2016.
- » IÑIGUEZ, Luis y ALEM, Ricardo. (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).
- » JIMÉNEZ REYES, Luis Carlos (2003) Geografía del cambio "global": Algunos efectos en la organización del espacio geográfico. *Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía*, 12, 155-166.
- » LE GUIDE DU ROUTARD (2011) *Argentine*. Paris: Hachette.
- » 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 Lipez, República de Bolivia) ubicado entre los hitos Internacionales 13 y 14*. San Salvador de Jujuy, 11 de abril de 2016. Disponible en: <http://www.legislaturajuju.gov.ar>. Consultado el 01-03-2017.
- » 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.
- » MANCINI, Clara y TOMMEI, Constanza (2012) Transformaciones de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy) en el siglo XX. Entre destino turístico y bien patrimonial. *Revista Registros*, 9.
- » MASSEY, Doreen (2000) Travelling Thoughts. En: Gilroy, P. Grossberg, L., & McRobbie, A. (eds.). *Without guarantees: In honour of Stuart Hall* (pp. 225–232). London: Verso.
- » MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. *Reseña histórica*. Dirección de Aeropuertos. Chile. Sin fecha. Disponible en: <http://www.aeropuertos.gov.cl/a>. Consultado el 14/9/2014.
- » MOLINA OTÁROLA, Raúl (2011) Los otros arrieros de los valles, la puna y el desierto de Atacama. *Chungará*, 43(2), 177–187.
- » MOLINA OTÁROLA, Raúl (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.
- » NIELSEN, Axel (1997) Tráfico de caravanas en el sur de Bolivia: observaciones etnográficas e implicancias arqueológicas. *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, 22.
- » NIELSEN, Axel, CALCINA, Justino y QUISPE, Bernardino (2003) Arqueología, turismo y comunidades originarias: una experiencia en Nor Lípez (Potosí, Bolivia). *Chungará*, 35(2), 369–377.
- » NOVICK, Alicia y FAVELUKES, Graciela (2011) Las transformaciones del territorio. Mapas, patrimonio y lugares de la Quebrada de Humahuaca (pp. 2–16). *Seminario de crítica N° 169*. Universidad de Buenos Aires: Instituto de Arte Americano.
- » RUMBO JUJUY. Disponible en: www.rumbojujuy.com.ar. Consultado el 01/06/2017.
- » SICRA, Ricardo. (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.
- » TOMMEI, Constanza y BENEDETTI, Alejandro (2011) Un pueblo boutique. La construcción de Purmamarca como atractivo turístico. Presentado en IV Jornadas Hum.H.A., Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, 29 al 31 de agosto.
- » TRIP ADVISOR. Disponible en: www.tripadvisor.es. Consultado el 01/06/2017.
- » TRONCOSO, Claudia (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, Claudia (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, Claudia, KUPER, Diego y ALMIRÓN, Analía (2011) Presentación: Dossier Turismo, Movilidad y Territorio. *Revista Transporte y Territorio*, 5, 1–5.
- » TURISMO RUTA 40. Disponible en: www.turismoruta40.com.ar. Consultado el 01/06/2017.

» ZICOSUR (2012) *Actas de la Comisión de turismo*. Disponibles en: <http://www.zicosur.org.ar>. Consultado el 01/05/2014.

Entrevistas realizadas

1. Entrevista a A.F., Villazón, 02-07-14.
2. Entrevista a A.V., Susques, 11-04-16.
3. Entrevista a D.D., Uyuni, 21-04-16.
4. Entrevista a D.S., Santa Catalina, 27-06-14.
5. Entrevista a F.E., Uyuni, 21-04-16.
6. Entrevista a H.O., San Salvador de Jujuy, 26-10-16.
7. Entrevista a J.P., Uyuni, 21-04-16.
8. Entrevista a L.E., San Pedro de Atacama, 15-04-16.
9. Entrevista a L.L., San Pedro de Atacama, 16-04-16.
10. Entrevista a M.G., San Pedro de Atacama, 13-04-16.
11. Entrevista a R.A., San Salvador de Jujuy, 31-10-16.
12. Entrevista a R.C., San Pedro de Atacama, 14-04-16.
13. Entrevista a S.U., San Pedro de Atacama, 13-04-16.

Tania Porcaro / taniaporcaro@gmail.com

Licenciada en Turismo (Universidad Argentina de la Empresa) y doctoranda en Geografía (Universidad de Buenos Aires). Becaria de Investigación (CONICET). Miembro del Grupo de Estudios de Fronteras y Regiones, IIGEO-UBA. Publicó artículos sobre las perspectivas teóricas en el estudio de las fronteras, el estudio de la relación entre turismo y fronteras, los procesos de articulación transfronteriza y de integración turística.