



Cartel de bienvenida a Bolivia en la mancomunidad de Los Lipez.
Fotografía: Tania Porcaro, 18 de abril de 2016.

Formas de valorar, recorrer y fotografiar la frontera argentino-boliviana a partir del turismo (siglos XX y XXI)

Ways of value, Tour and Photograph the Argentinian-Bolivian Border from Tourism (XX and XXI Centuries)

Tania Porcaro*

Resumen**

Este artículo propone analizar cómo los procesos de valorización turística (re)construyeron la frontera argentino-boliviana desde comienzos del siglo XX hasta la actualidad. Se analiza el modo en que se articularon ciertas formas de construcción de atraktividad con el entramado de caminos y centros turísticos predominantes en cada etapa, así como las representaciones que difundió el turismo en cada caso. Se diferenciaron tres momentos principales en función de los contrastes observados para los procesos de valorización turística. Los diversos modos de recorrer, fotografiar y admirar esta frontera a lo largo del tiempo participaron intensamente en la producción y reproducción de las prácticas y sentidos dominantes en cada período.

Palabras clave: Frontera; turismo; atraktividad; representación; Argentina; Bolivia.

* Doctora en Geografía (Universidad de Buenos Aires). Becaria Posdoctoral CONICET/IMHICIHU.
Contacto: taniaporcaro@gmail.com
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9486-3178>.

** Este trabajo no entraña conflicto de interés con alguna institución o persona.

Abstract

The aim of this paper is to analyze how tourist valorization processes (re) constructed the Argentinian-Bolivian border, since the beginning of XX century to the present days. It examines the relationship between some forms of attractiveness, the network of roads and tourist centers, as well as as the representations and narratives that tourism spread at each moment. Three main periods were identified, according to the contrasts observed in the valorisation processes. The different ways of touring, photographing and admiring this border over time, intensely took part in the production and reproduction of the dominant performances and senses from each period.

Keywords: Border; tourism; attractiveness; representation; Argentina; Bolivia.

1. Introducción

Las fronteras estatales son construcciones históricas, sociales y relacionales que se van redefiniendo a través de múltiples prácticas. Al igual que los manuales escolares, los himnos y las ceremonias conmemorativas, los museos o los medios de comunicación, las prácticas turísticas definen dispositivos, discursos y representaciones que (re)construyen, material y simbólicamente, las fronteras estatales. Se constituyen como prácticas de fronterización y transfronterización, toda vez que establecen una clara diferenciación entre una unidad y su alteridad; crean formas de controlar y apropiarse de territorios *proprios* y establecen regímenes que median en la distancia y en el contacto con los *ajenos*.

Mediante la valorización turística, ciertos lugares se transforman en distintivos y atractivos, aptos para el consumo de los visitantes, lo que implica su acondicionamiento tanto material como simbólico. Esta puesta en valor considera las dimensiones sociales y culturales de la sociedad moderna y urbana que valoriza el espacio a través de la práctica social (Troncoso, 2012). De todos modos, los lugares de destino turístico no están subordinados, sino que se producen relacionamente. 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 en cada caso particular (Bertoncello, 2008).

Este artículo propone analizar el modo en que los procesos de valorización turística (re)construyeron la frontera argentino-boliviana desde principios del siglo XX, hasta la actualidad. Ello será examinado a partir de tres ejes centrales: las formas de construcción de atraktividad, los modos de recorrer la

frontera como lugar turístico y las representaciones que esta práctica crea y difunde sobre la misma.

En relación al primer eje, la construcción de atractividad es aquí pensada a partir de 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 los desplazamientos para su visita (Bertoncello, 2008). La atractividad turística se vincula con el segundo eje, esto es, las formas particulares de recorrer cada lugar de destino, que conllevan la selección y posicionamiento de ciertos caminos y centros de servicios por sobre otros. Se delinean así centralidades y periferias, en función de las relaciones que cada tecnología de transporte permite establecer entre las personas y los territorios (Booth, 2008).

El tercer eje refiere a las representaciones que construyen las prácticas turísticas a través de diferentes registros, como fotografías y narraciones de viaje, por medio de las cuales se establecen ciertas formas de observar, contemplar y consumir esta frontera. La literatura de viajes que promueve el turismo crea un orden, una forma de ver y percibir cada lugar; le otorga al público lector un sentido de propiedad, derecho y familiaridad respecto de las remotas partes descriptas, y genera una sensación de curiosidad, emoción, aventura y hasta fervor moral (Pratt, 2010). De igual modo, el análisis de las imágenes que el turismo produce y reproduce permite mostrar la naturaleza simultáneamente material y social de la visión así como su representación, ya que éstas se constituyen en medios de intervenir en el mundo, definen modos de actuar y, de este modo, participan también de su creación (Poole, 2000).

Este artículo emerge de una investigación más amplia que buscó reconocer las vinculaciones entre procesos de valorización turística y construcción de fronteras en la triple frontera de Argentina, Bolivia y Chile. En esta ocasión, se colocó el foco solo en un fragmento, para profundizar algunos ejes de análisis y reconocer las particularidades del ámbito argentino-boliviano. El recorte analítico se circunscribió a los procesos ocurridos en el departamento de Potosí (Bolivia) y la provincia de Jujuy (Argentina). El estudio comprendió un conjunto amplio y flexible de sitios próximos al límite interestatal, que entraron en vinculación en las diferentes etapas históricas, ya sea por integración o por oposición, a modo de encuentro o desencuentro.

Gran parte de los estudios disponibles han considerado los procesos de valorización turística desplegados en sitios específicos de esta frontera, aunque dentro de los límites estatales. Este trabajo, por el contrario, buscó examinar los procesos ocurridos a ambos lados del límite interestatal, proponiendo un

diálogo entre ellos. Se consideraron las prácticas turísticas en tanto aquéllas que emergen de miradas extranjeras, del extrañamiento de quien contempla y establece un contraste entre lo familiar y lo desconocido, lo cotidiano y lo exótico (Zusman, 2008). En este sentido, se excluye del presente análisis las miradas locales que construyen los lugareños, quienes transitan, observan y experimentan la frontera en su cotidianeidad.

Las diversas fuentes de información, examinadas a partir de técnicas de análisis cualitativo, incluyeron materiales bibliográficos, guías de viajes nacionales e internacionales, material gráfico y sitios web de promoción turística, informes y documentos estatales, además de notas de campo. Es preciso aclarar que la disponibilidad de antecedentes bibliográficos y fuentes de información ha sido mucho más abundante para los procesos del lado argentino y algo más acotadas en el caso boliviano.

A continuación, se presentan los resultados de investigación estructurados en tres grandes apartados, correspondientes a tres períodos diferentes: comienzos de siglo XX, mediados de siglo XX y comienzos del siglo XXI. Estos tres momentos permiten distinguir más claramente las diferencias en los procesos de valorización turística, en tanto se modificaron las formas de atraktividad, los modos de tránsito y las representaciones que promovió el turismo para esta frontera. Para cada período se incluyen tres apartados que describen, respectivamente, las formas de valorar, transitar y representar la frontera argentino-boliviana a partir del turismo.

2. La frontera tecnificada como hazaña y vía para el progreso

Entre finales del siglo XIX y comienzos del XX, la frontera argentino-boliviana comenzaba a estabilizarse como espacio binacional, a partir de los procesos de delimitación que buscaron fijar los márgenes estatales luego de las disputas, anexiones y reparticiones que se produjeron en las zonas limítrofes de esta región. De todos modos, los procesos de delimitación y diferenciación territorial no produjeron una fragmentación de las intensas articulaciones y movibilidades que surcaban esta frontera.

Aproximadamente hasta la década de 1930, este ámbito conformaba una región cultural reforzada por lazos económicos y de parentesco, y se insertaba en una red de vínculos mercantiles que comprendía, además, distintas regiones de

Chile y Perú (Langer y Conti, 1991). Los flujos se producían principalmente entre los centros mineros y aquéllos de producción de ganado y forrajes. Los intercambios se realizaban a través de ferias que implicaban el transporte con animales de carga o carretas y una importante participación de la población campesino-indígena. A comienzos del siglo XX, los intercambios se reorientaron, incrementaron y extendieron a partir de la instalación del ferrocarril a la frontera argentino-boliviana (Benedetti, 2015). Este nuevo transporte favoreció la vinculación de esta zona con los puertos de exportación, y cobraron mayor relevancia algunas empresas comerciales ligadas al comercio exterior y la agroindustria, en detrimento de las ferias regionales (Langer y Conti, 1991).

Hacia finales de la década de 1920, los ferrocarriles eran considerados fundamentales para el fomento industrial y comercial de las naciones sudamericanas, además del desarrollo cultural de zonas postergadas (Bruno, 2010). Este modo de transporte introdujo una nueva forma de tránsito con velocidades, motivaciones e intereses diferentes de las movilidades locales o regionales existentes. En esa etapa, el viaje en tren habilitó una nueva forma de recorrer la frontera, que fue acompañada por una nueva forma de ver estas latitudes, a partir de la realización de largos viajes panorámicos y de la emergencia, aún incipiente, de las prácticas turísticas modernas.

2.1. Construcción de atractividad: valoración económica, clima y salud

A principios del siglo XX, el tren se constituyó en uno de los principales medios para viajar entre los países del sur sudamericano. Los ferrocarriles hicieron los viajes más cómodos y seguros, lo que se configuró en un elemento de gran importancia para el despegue del turismo (Schlüter, 2003). En aquellos años, las guías de viajeros incluían descripciones detalladas de los diferentes ramales ferroviarios de Sudamérica y las conexiones portuarias, ya que estaban destinadas, principalmente, a europeos y norteamericanos que combinaban el viaje en barco y ferrocarril.

Algunas de las guías de viajes eran elaboradas por los Estados nacionales. Por ejemplo, la Sección de Estadística y Estudios Geográficos del Ministerio de Colonización y Agricultura boliviano publicó la *Guía del viajero en Bolivia* en el año 1908, en la que se incluía información detallada de todos los itinerarios posibles para llegar desde los países limítrofes, dada la condición de mediterraneidad que era destacada en la primera página (Crespo, 1908). Otra de las publicaciones disponibles era la revista *Riel y Fomento*, que comenzó a editar la Administración de los Ferrocarriles del Estado de Argentina en la década de

1920, en la que se incorporaron gradualmente algunos artículos sobre el viaje en tren por el norte argentino (Bruno, 2010). Asimismo, circulaban algunas guías de viajes extranjeras, como la inglesa *The South American Handbook*, que incluía información sobre todos los países de América del Sur y Central.

Estas publicaciones se centraban, en gran medida, en la valorización económica de los sitios descriptos detallando las explotaciones mineras, plantaciones, ganadería o características comerciales de cada uno. El clima y la salud también eran variables importantes para la época, y las publicaciones incorporaban información detallada de las temperaturas y lluvias, así como de la existencia de centros termales y sus aguas curativas.

En estos viajes, tenían un rol central las ciudades o centros urbanos, tanto por la oferta de servicios como por los sitios que podían ser visitados. Los elementos considerados atractivos se concentraban principalmente en sus ejidos, con algunas pocas excepciones. Es por ello que las guías de viajes organizaban las descripciones en función de las ciudades destacadas, para las cuales se especificaba su población, servicios y transporte, además de las edificaciones y una apreciación estética general.

Así, la guía *The South American Handbook* describe a San Salvador de Jujuy como un pueblo colonial pintoresco situado en la montaña, próximo a la frontera boliviana, con un clima cálido pero saludable, asentado en un escenario fascinante y con la posibilidad de visitar las termas cercanas. La ciudad de Potosí es descrita a partir de su riqueza mineral y por ser la más alta del mundo, además de mencionar los edificios históricos que posee (Hunter, 1929). Otras ciudades de menor tamaño tenían una descripción más acotada. Sobre la Quiaca, se mencionaba su posición en la frontera argentino-boliviana y las conexiones de transporte. Tupiza era descrita como un centro minero, aduanero y un nodo de transporte ferroviario. Uyuni se describía como un pueblo de indios, situado al margen de una planicie de sal, donde destacaban el mercado y las llamas, las minas cercanas y las conexiones ferroviarias con Chile y Argentina.

Más allá de las apreciaciones económicas y tecnológicas, esta frontera no era considerada un destino digno de admiración. A principios del siglo XX, los lugares áridos, desérticos y tierras altas eran considerados pobres en paisajes (Bruno, 2010). Ello contrastaba con el modelo de belleza europeo imperante por ese entonces, que valoraba los paisajes alpinos, con lagos y montañas (Navarro y Vejsbjerg, 2009). Tampoco había allí numerosos sitios de recreación que valoraran las incipientes prácticas turísticas de la época, como balnearios, sierras o baños termales (Schlüter, 2003).

Es por ello que las prácticas turísticas en la frontera argentino-boliviana tuvieron un escaso desarrollo en esta etapa. Hacia la década de 1930, la publicación de los ferrocarriles estatales argentinos advertía que este fenómeno “asumía proporciones lamentables en las provincias del norte, donde el turismo seguía siendo un lujo –costaba dinero, esfuerzo y coraje– todavía exótico y restringido para propios y extraños” (Bruno, 2010, p. 163). En cambio, esta frontera fue descripta, observada y transitada en tanto lugar de paso, como parte de un extenso viaje en tren, que vinculaba las grandes ciudades o principales centros económicos, como Buenos Aires, Tucumán, Rosario, Oruro o La Paz.

2.2. Formas de recorrer la frontera: el tren y sus estaciones

El ferrocarril que conectaba a Buenos Aires con la capital jujeña se extendió hasta el poblado fronterizo de La Quiaca en el año 1908, y unos años más tarde se edificó el puente internacional sobre el río homónimo. Las obras hasta Uyuni, que permitían la conexión con La Paz, finalizaron en el año 1925 (Benedetti, 2015).

Las vías que unieron a la provincia de Jujuy con el departamento de Potosí reforzaron el sentido longitudinal del tránsito histórico por estas tierras. Esta frontera se constituyó como un lugar de paso obligado para los viajes que conectaban las principales ciudades de cada país. Las guías de viajes de la época describían la forma de llegar a las ciudades más importantes de la región desde los puertos. Estas publicaciones mostraban un detalle de todos los recorridos ferroviarios de la región (fig. 1), destacando la distancia o el tiempo que tomaba llegar desde las ciudades capitales.

La conexión ferroviaria entre los centros nacionales de poder (y sus puertos) marcó fuertemente las descripciones de los viajes entre Buenos Aires y La Paz, que se organizaban desde el Sur hacia el Norte. La *Guía del viajero en Bolivia* explicaba cómo llegar desde Europa hasta Bolivia por distintas vías, una de ellas, a través de Rosario, Argentina (Crespo, 1908). Luego de vincular Rosario con Tucumán y Jujuy, describía el recorrido en paralelo al Río Grande y las estaciones de León, Volcán, Purmamarca, Maimará, Tilcara y Humahuaca. Para el año de publicación, el ferrocarril culminaba en este poblado, por lo que los tramos restantes son descriptos para servicios de diligencias. Las guías posteriores a 1925 incorporaron las estaciones de La Quiaca, Tupiza, Atocha y Uyuni, como parte del viaje de cuatro días de duración, entre Buenos Aires y La Paz (Hunter, 1929).



Fig. 1. Recorrido de los ferrocarriles en el oeste boliviano y el norte argentino, publicado en las guías de viajes. Fuente: Hunter (1929).

La traza del ferrocarril en la frontera argentino-boliviana siguió el camino histórico de herradura entre Jujuy y Tupiza. Sin embargo, allí, introdujo una alteración, ya que los rieles se orientaron hacia el oeste para conectar con las vías existentes entre Uyuni y La Paz. De este modo, perdió importancia el camino entre La Quiaca y Potosí, quedando esta última localidad desplazada del corredor ferroviario, favoreciendo a Tupiza, que se configuró como una encrucijada de caminos (Benedetti, 2015). Estas dos vías constituyeron alternativas excluyentes en el tránsito hacia el Norte y adquirieron diferentes relevancias para las prácticas turísticas a lo largo del tiempo, acompañando los ciclos tecnológicos y económicos de cada época. La finalización de las obras del tren en 1925 contribuyó a la consolidación de éste como el principal itinerario para los viajeros, lo cual se vio reflejado en las guías de viajes posteriores a esa fecha.

En la frontera argentino-boliviana, las guías de la época solo describían algunas pocas ciudades. Por lo general, destacaban y describían a Jujuy, La Quiaca, Tupiza, Uyuni y Potosí. Éstas acaparaban, además, la escasa hotelería existente, con uno o dos hoteles en cada una de ellas. Bruno (2010) señala que las primeras publicaciones con fines turísticos de Jujuy solo destacaban pocas ciudades, y que la Quebrada de Humahuaca estaba ausente en el relato, aunque presente a través de sus imágenes como parte del paisaje jujeño. La localidad de Potosí comprendía la mayor cantidad de párrafos, referidos a su historia e importancia minera. Para su visita, sin embargo, era preciso contratar un servicio de transporte diferente en Tupiza o Uyuni.

2.3. Representaciones sobre la frontera: ambiente hostil, paisaje tecnificado y vistas panorámicas

Para Booth (2008), el ferrocarril fue uno de los medios más influyentes en la generación de los paisajes del turismo, delineando un itinerario fijado de antemano y un repertorio de destinos limitado por la propia infraestructura ferroviaria, que confluyeron en la construcción de una serie de imágenes sobre el territorio visto desde la perspectiva del turista. El autor propone que el transporte en tren generó una nueva experiencia visual y lo definió como un viaje panorámico (Booth, 2010). Esta forma de recorrer la frontera argentino-boliviana por parte de viajeros distantes produjo un conjunto de narraciones e imágenes, tanto en las guías de viajeros como en las postales y los nuevos folletos y revistas turísticas que comenzaron a circular en la época.

Las descripciones de este viaje se estructuraban, frecuentemente, en función de las estaciones que recorría el ferrocarril. En este sentido, el tránsito por la frontera era concebido como una sucesión de postas y paisajes a observar desde la ventanilla o desde la propia estación. La publicación *The South American Handbook* describía el viaje en tren de Buenos Aires a La Paz como una ruta que habilitaba la vista de una variedad inmensa de escenarios, como una sucesión entre las pampas, los campos de azúcar y las montañas, el ascenso hacia la frontera a través de “laderas descubiertas, solo revestidas con cactus”, el “paso hacia el altiplano, donde se aprecian picos distantes y valles fértiles”. El viaje “a través del cielo del mundo”, se complementaba con “riscos escarpados y precipicios, rebaños de llamas” y “colores siempre cambiantes, sucedidos por el brillo del descenso a La Paz” (Hunter, 1929, p. 139, traducción propia).

La travesía por la frontera era presentada como una hazaña en función de los condicionantes climáticos, geomorfológicos y altitudinales que dificultaban el paso del ferrocarril. El viaje en sentido Sur-Norte implicaba un cambio de altura desde el nivel del mar en Buenos Aires hasta alturas promedio de 4000 msnm en el altiplano, así como el traspaso de un clima templado hacia temperaturas bajo cero. Las dificultades del viaje eran relatadas en las guías de la época, con numerosas referencias a “los arrastres seculares de volcanes”, “las abundantes y copiosas lluvias de verano” o “la mayor pendiente de la línea” (Crespo, 1908, p. 106).

Las nuevas representaciones entablaron un diálogo con los imaginarios predominantes en la época, principalmente con los relatos de exploradores y cien-

tíficos de finales del siglo XIX y comienzos del XX¹. En éstos, la descripción de la puna, los Andes y el altiplano referían a una naturaleza condicionante (aridez, rudeza y hostilidad), la falta de vida (esterilidad, despoblado, pobreza de especies, falta de civilización, aislamiento y marginalidad) y las emociones negativas que despertaban (tristeza, espanto, desencanto, desaliento o desagrado) (Benedetti, 2005; Castro, 2007; McFarren, 1995). En cambio, la Quebrada de Humahuaca se presentaba como un ámbito idílico: “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” (von Rosen, 1916, citado por Benedetti, 2005, p. 322).

Este contraste entre las tierras altas, puna o altiplano, y las tierras más bajas, como valles y quebradas, permeó también los emergentes relatos turísticos de comienzos del siglo XX. Las primeras publicaciones sobre Jujuy que elaboró la Administración de los Ferrocarriles del Estado argentino describían la Quebrada de Humahuaca a partir de las bellezas del paisaje y las bondades de su clima, calificándola como una “fiesta de la visión y del espíritu” (Bruno, 2010, p. 164). En referencia a Tupiza, aparecen descripciones del entorno con una vegetación tupida, una naturaleza imponente y grandiosa, donde las montañas forman un espacioso anfiteatro y el valle “es hermoso, todo cultivado y lleno de árboles, que le dan un aspecto agradable y atrayente” (Crespo, 1908, p. 115).

En cambio, sobre las tierras altas se replicaban las descripciones poco favorables. Las narraciones sobre Jujuy daban cuenta del traspaso entre los ambientes húmedos de la capital, los paisajes serranos de la quebrada y la llegada a las tierras áridas y yermas de la puna hacia el norte (Bruno, 2010). Sobre Uyuni se mencionaba su locación en el punto más alto de un dilatado páramo, con algunas zonas de “aspecto miserable” (Crespo, 1908, p. 150). Esta imagen negativa persistió en los relatos turísticos durante varias décadas: “La gente que habla u oye hablar del Altiplano (...) imagina que se trata de una meseta inhóspita, solitaria y triste situada a una altura casi inaccesible, morada del mal de puna, del viento y del frío” (Jiménez, 1946). En este sentido, atravesar estas latitudes se concebía como una hazaña o desafío que solo era posible gracias a las nuevas tecnologías de transporte, las cuales eran portadoras de progreso para la región.

1 Los relatos eran producto de expediciones encargadas por los gobiernos centrales o las sociedades geográficas con diferentes finalidades, entre ellas, ponderar las riquezas materiales para su potencial explotación y aprovechamiento productivo, en el marco del proceso de modernización económica e institucional de estos países (ver Castro, 2007; Benedetti, 2005; Mendieta, 2017).

Las postales que circulaban por la época contribuyeron a fijar las imágenes representativas o típicas de esta frontera. Eran frecuentemente elaboradas por fotógrafos europeos, como Federico Kohlmann, quien recorrió el norte argentino entre las décadas de 1920 y 1940 y publicó numerosas postales, además de álbumes denominados “Vistas de la República Argentina” (Gluzman, 2018). Algunas postales eran editadas por los organismos ferroviarios del Estado o por las propias empresas mineras de la zona, como La Compañía Huanchaca de Bolivia o Manning, las cuales se publicaban como “Recuerdos de Bolivia”. Las postales y guías de viajes retrataban la frontera argentino-boliviana a partir de escenarios naturales, vistas panorámicas de las ciudades, el propio ferrocarril y las estaciones de tren, además de los pobladores indígenas y explotaciones económicas (fig. 2). Las imágenes reforzaban la idea de un paisaje tecnificado, urbanizado y productivo, como vía para el progreso social y económico de estas regiones.

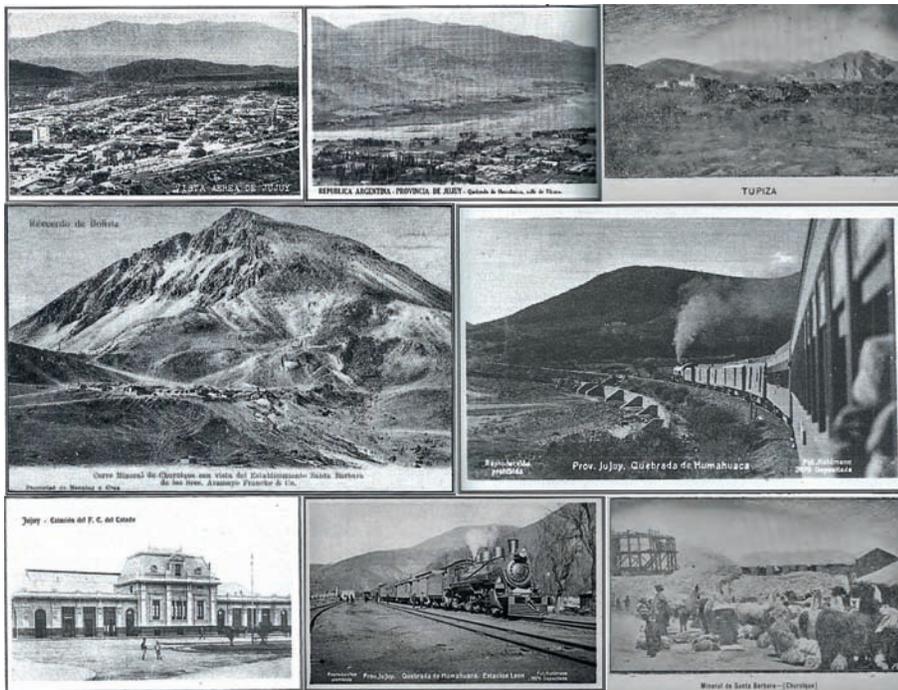


Fig. 2. Postales, grabados y fotografías sobre la frontera argentino-boliviana. “Vista aérea de Jujuy” (*sup. izq.*). “Quebrada de Humahuaca, valle de Tilcara” (*sup. centro*). “Tupiza” (*sup. der.*). “Recuerdo de Bolivia. Cerro Mineral de Chorolque con vista del Establecimiento Santa Bárbara” (*centro izq.*). “Quebrada de Humahuaca” (*centro der.*). “Jujuy-Estación de F. C. del Estado” (*inf. izq.*). “Quebrada de Humahuaca. Estación León” (*inf. centro*). “Mineral en Santa Bárbara-(Chorolque)” (*inf. der.*). Fuente: Pezzimenti (2015); Crespo (1908).

Paralelamente, en las guías de viajes, la descripción de este trayecto en tren aparece como una unidad, bajo un título específico, y no se encuentra fraccionada en función de cada país. En el detalle del viaje no hay referencias específicas en relación al cambio de un país a otro o la necesidad de realizar trámites migratorios. Los controles aduaneros se realizaban en las estaciones finales o a bordo del tren, durante el viaje (Hunter, 1929). En este sentido, este viaje recreaba la idea de un paisaje de continuidad, donde los principales contrastes estaban marcados por las regiones naturales (por ejemplo, de las pampas a la selva, de los valles al altiplano) o por el cambio entre distintas líneas ferroviarias (por ejemplo, el transbordo en Tucumán), no así por el cambio entre Estados nacionales. Esta continuidad también fue reflejada en los mapas turísticos que divulgó la Administración de Ferrocarriles del Estado argentino en la década de 1930, sobre la Ruta Internacional del Norte que conectaba Buenos Aires con La Paz (fig. 3). Asimismo, las postales de la época frecuentemente retrataban el puente internacional que conectaba a ambos países en La Quiaca y Villazón, y no aparecen allí marcas de ruptura o discontinuidad entre los Estados nacionales.

Los viajes panorámicos en tren, las representaciones de la frontera como locus de una naturaleza condicionante, aunque destacando la importancia de las grandes ciudades, las explotaciones económicas y las posibilidades de progreso pueden rastrearse en las guías de viajes hasta alrededor de la década de 1940, a partir de la cual se produjeron importantes transformaciones.

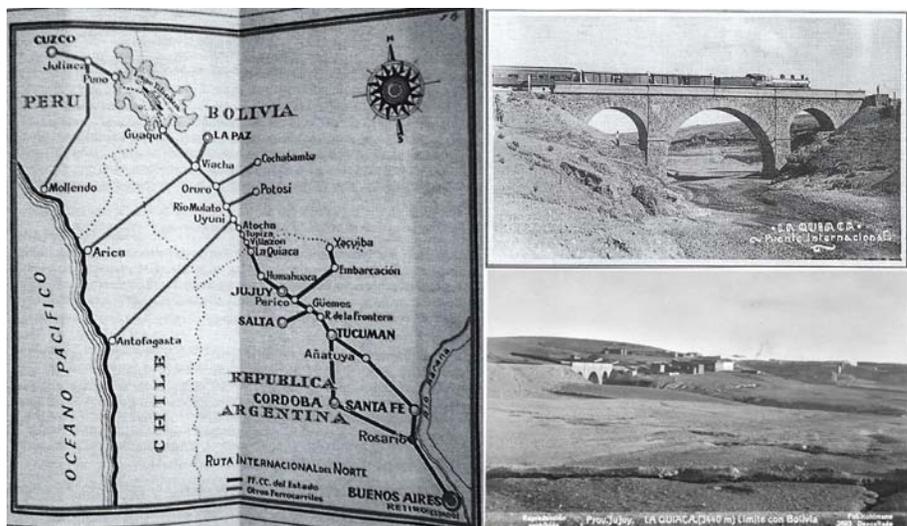


Fig. 3. Representaciones del viaje internacional en tren como continuidad. Ruta Internacional del Norte (ferrocarril argentino-boliviano) (izq.). "La Quiaca. Puente Internacional" (sup. der.). "Prov. Jujuy, La Quiaca (3440 m). Limite con Bolivia" (inf. der.).
Fuente: Pezzimenti (2015); Postales de Kohlmann (s.f.).

3. La frontera fragmentada en paisajes históricos nacionales

A partir de la década de 1930, los procesos de fronterización fueron fragmentando gradualmente el espacio de articulación existente en la frontera argentino-boliviana, en función de la consolidación de los territorios, mercados e identidades nacionales. Entre las décadas de 1940 y 1950, el peronismo en Argentina y la Revolución en Bolivia contribuyeron a la consolidación de estas regiones como fronteras nacionales (Karasik, 2000). Este proceso estuvo dominado por políticas estatales que buscaron mirar hacia adentro, a través de legislaciones, instituciones, acciones, tecnologías y discursos que derivaron en acciones de seguridad y defensa nacional, con la proliferación de medidas tendentes al cierre de la frontera (Benedetti y Salizzi, 2011).

Esta etapa estuvo marcada por la búsqueda de un desarrollo autónomo en los países sudamericanos con posterioridad a la crisis mundial del año 1929. Se orientaron hacia la integración territorial de cada país que permitiera la consolidación del mercado nacional con regiones diversificadas y complementarias. En esta transformación tuvo un rol central la acción estatal, así como una actitud nacionalista y proteccionista que acompañaba el impulso de modernización y urbanización del interior de cada país, en el que tuvo un papel relevante la estructuración de una red caminera troncal (Ballent y Gorelik, 2001).

El turismo se constituyó en esta etapa como una práctica de nacionalización y fronterización para los países del sur sudamericano. Como propone Silvestri (1999), hacia finales de la década de 1930 se consolidó en Argentina una forma de entender y apreciar el territorio, sintetizada en un grupo de imágenes paisajísticas que se legitimaron como representativas de la nación. 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 que resumían la imagen del país y que todos los ciudadanos debían conocer. En estos años, el turismo se fundió con consignas patrióticas como “conocer la patria es un deber” (Ospital, 2005) o “hacer turismo es hacer patria” (Morgan, 1964, p. 4), las que se replicaban en las diferentes publicaciones de la época, tanto de Argentina como de Bolivia. La construcción de paisajes bellos para el disfrute de los ciudadanos contribuyó a la apropiación material y simbólica de las fronteras entre estos países como parte de cada territorio turístico nacional.

3.1. Construcción de atractividad: historia nacional, patrimonio y pasado indígena

A partir de la década de 1930, se expandieron las políticas estatales de fomento del turismo en los diferentes países sudamericanos. En el caso argentino, se buscaba expandir estas prácticas hacia las clases medias y orientar a las corrientes desde la ciudad capital hacia el resto del país, como una forma de integrar a las distintas regiones y consolidar la identidad nacional (Capanegra, 2006; Ospital, 2005). Ello contribuyó a delinear el turismo interno a través de diferentes legislaciones y políticas, como el derecho a las vacaciones, la promoción de boletos turísticos en tren, la construcción de hoteles estatales, entre otras (Capanegra, 2006; Schlüter, 2003). En el caso boliviano, si bien la legislación muestra la implementación de políticas similares de fomento de la actividad, éstas se orientaban mayoritariamente a la promoción del país en el exterior y la atracción de visitantes extranjeros para favorecer el ingreso de divisas (Subsecretaría de Prensa, Informaciones y Cultura, 1955; Morgan, 1964).

El norte o noroeste argentino era una de las regiones que buscó promocionar el Estado para su visita. La difusión turística de esta región apeló no solo a las bellezas de sus paisajes, sino a sus particularidades históricas. En este período, las formas de atractividad definidas para Jujuy (y la Quebrada de Humahuaca en particular) pueden sintetizarse, a partir de los aportes de Bruno (2010) y Troncoso (2012), en un conjunto de elementos. Por un lado, se destacaban las ruinas materiales de culturas prehispánicas, consideradas vestigios de civilizaciones desaparecidas o en proceso de desaparición. Por otro lado, se valoraban aquellos elementos representativos de la historia del período colonial e independentista. Las construcciones coloniales, especialmente las capillas y arquitecturas típicas, así como los acontecimientos, hitos o huellas de la historia más reciente, se destacaban como legado a admirar y preservar. Por último, en el marco de la emergencia y consolidación del folklore nacional, se destacaban distintos rasgos de la cultura noroesteña y jujeña, como cantos, danzas, vestimenta y artesanías. A ello se sumaban el clima fresco y seco y los paisajes que se destacaban por el colorido de las formaciones rocosas, la vegetación típica y la variedad de formas de relieve.

De este modo, el norte argentino se constituyó como un destino turístico que debían visitar los ciudadanos nacionales, por ser el reservorio de una rica historia, una puerta al pasado y un sitio relevante para la conformación de una república independiente, además de cuna de expresiones culturales que pasaron a conformar el repertorio nacional. La guía del Automóvil Club Argentino (ACA) (1954) sobre la región norte dedicaba algunos capítulos a la Quebrada

de Humahuaca, al Pukará de Tilcara, a los monumentos y lugares históricos, a los aborígenes del norte y al folklore.

La provincia de Jujuy condensaba gran parte de los elementos considerados representativos de este legado histórico-cultural. Los sitios que la guía destacaba como atractivos a ser visitados eran las ruinas de poblaciones indígenas o pukarás como el de Tilcara, las iglesias y capillas de Tumbaya, Uquía, Huacalera o Yavi, y la catedral de San Salvador de Jujuy, entre otros. Humahuaca destacaba como una de las principales localidades en relación a la historia, no solo por su cabildo, las calles empedradas y los faroles de estilo colonial, sino además porque allí se emplazó el monumento a la independencia. Acompañando a los atractivos históricos, se destacaban los cerros de colores de Maimará, los pintorescos alrededores de la ciudad de Jujuy y los cardones que “elevando sus brazos cubiertos de espinas y coronados de flores, decoran los cerros y dan características propias a la región” (ACA, 1954, p. 102).

En Bolivia, la promoción de esta etapa no se estructuraba en regiones, sino en centros turísticos coincidentes con las principales localidades del país. Es posible reconocer para las localidades del Sur algunas estrategias de construcción de atractividad similares al caso argentino, basadas en el pasado precolombino, colonial y republicano. En la publicación *Bolivia, país de turismo*, se señalaba que este país debía ser conocido y valorado “como la cuna de la más remota civilización americana, de la que existen ruinas famosísimas, (...) la tierra donde se asentó el grande y poderoso imperio incaico, (...) donde puede apreciarse también, junto con notables monumentos arquitectónicos de la Colonia, el indeleble sello hispánico que perdura con mayor nitidez que en otros pueblos (...)” (Subsecretaría de Prensa, Informaciones y Cultura, 1955, p. 6).

El sur boliviano se constituyó como la región turística que conservó el legado histórico, colonial y republicano de la nación. Este legado se condensaba en las ciudades más importantes. Potosí se constituyó como representativa de una etapa particular, donde “el turista encuentra (...) ricas vetas para el estudio de la historia colonial”. Fue descrita como una ciudad histórica de “fama y nombradía” durante el gobierno hispano por la producción de plata. Los monumentos conservan los “resabios de su esplendor pasado” y los “vestigios de la noble y austera historia” (Jiménez, 1946, p. 135). Destacaban el arte colonial, las callejuelas y su arquitectura típica, las viejas mansiones, las iglesias y sus torres, además de edificios notables, como la Casa Nacional de Moneda, donde se acuñaba la plata extraída en la zona. Potosí condensó el legado histórico que la etapa colonial imprimió en la nación boliviana.

Las formas de construcción de atraktividad de esta etapa, apoyadas en el legado histórico y arqueológico, marcaron una diferencia respecto de las demás regiones turísticas de cada país, que se apoyaban en la valorización de rasgos físicos o geomorfológicos, como lagos, montañas, cataratas, balnearios o baños termales. Por el contrario, la valorización turística del norte argentino y sur boliviano apeló 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 e internacional.

En los mapas turísticos que emergieron en esta etapa, puede observarse el papel que cumplían el sur boliviano y el norte argentino en el abanico de paisajes nacionales (fig. 4). El área centro-sur de Bolivia (en torno a Potosí y Sucre) fue representada a partir de edificios históricos. Esto lo diferenciaba de la “moderna y cosmopolita” Oruro, y de las “bellezas naturales” y la “majestuosidad” de los paisajes lacustres, en los alrededores de La Paz (Jiménez, 1946). En el norte argentino, Jujuy, Salta y Tucumán, entre otras provincias nortenas, también fueron representadas a partir de edificios históricos, en contraste a los paisajes naturales de las cataratas en Iguazú, los lagos de la Patagonia o los balnearios de la costa Atlántica, que figuraban entre los lugares turísticos más destacados.

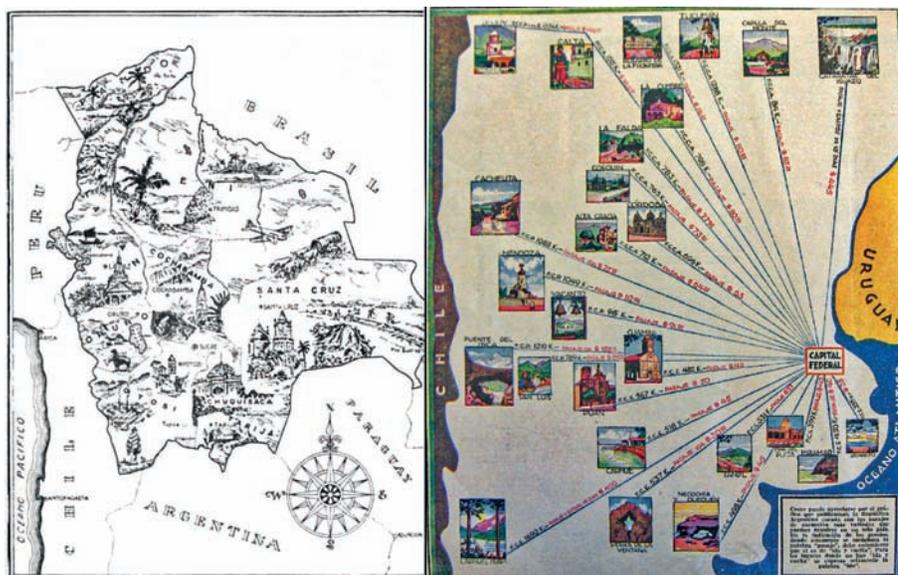


Fig. 4. El sur de Bolivia y el norte de Argentina en los mapas turísticos nacionales. Mapa turístico publicado en la *Guía de turismo de Bolivia* de 1946 (izq.). “Argentina país de turismo”, publicado en la revista *El Hogar* de 1933 (der.). Fuente: Jiménez (1946) y Piglia (2011).

En ambos países, la emergencia y consolidación de un patrimonio nacional, delineado a través de declaratorias y políticas de conservación de monumentos históricos y arqueológicos, se asoció estrechamente a las nuevas prácticas turísticas. Las declaratorias patrimoniales se multiplicaron por estos años, tanto en Jujuy como en Potosí. Las guías de la época daban cuenta de la importancia de los monumentos para la identidad nacional, designándolos como sitios de atractivo que debían ser visitados (ACA, 1954; Jiménez, 1946).

3.2. Formas de recorrer la frontera: los caminos y el automóvil

Hacia mediados del siglo XX, las mejoras y extensión de la infraestructura de transporte carretero y la promoción del uso del automóvil contribuyeron a delinear nuevas formas de valorización turística. Las guías de viajes internacionales comenzaron a desalentar el uso del tren, señalando que el trayecto Buenos Aires-La Paz era un viaje “largo y tedioso”, o que los trenes eran “sucios y lentos” (Davies, 1969). Además, este servicio solo contaba con pocas frecuencias semanales. El transporte carretero, en cambio, introdujo una mayor flexibilidad y facilitó el acceso a diferentes sitios, lo que posicionó al automóvil como el principal medio para las nuevas prácticas turísticas.

En la década de 1930, el Estado argentino diseñó una política estatal para el desarrollo de una red nacional de carreteras, teniendo como meta la integración del territorio nacional. El Automóvil Club Argentino tuvo un papel central en la promoción de este medio de transporte como 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. También promovió la realización de un relevamiento topográfico de caminos en el norte argentino, ya que consideraba que allí el turismo podía tener mejores resultados, e impulsó la realización de excursiones colectivas en el año 1937 (Ballent, 2003).

Entre las décadas de 1930 y 1940, el trazado de la Ruta Nacional (RN) 9 facilitó el recorrido por la Quebrada de Humahuaca en automóvil, siguiendo en líneas generales el antiguo Camino Real y las vías del ferrocarril (Ballent, 2003; Benedetti, 2015). En el caso boliviano, las carreteras tenían un uso intensivo, ya que conectaban las áreas mineras y las costeras, aunque se introdujeron algunas mejoras, en la década de 1960, hacia las tierras bajas del Este (Davies, 1969). En esa década también se construyó el actual puente internacional para vehículos entre La Quiaca y Villazón (Karasik, 2000). Las guías internacionales

destacaban, por ese entonces, la extensión e importancia del sistema carretero para el transporte de pasajeros en estos países, aunque indicaban que solo el 14% de las rutas estaban asfaltadas en Argentina y menos del 8%, en Bolivia (Davies, 1969). En Jujuy, la RN9 fue pavimentada en la década de 1970, aunque solo desde la capital jujeña hasta la localidad de Humahuaca (Bendetti, 2015). Hacia el norte, los caminos en la puna jujeña y el sur boliviano continuaron siendo de material consolidado hasta finales del siglo XX.

Las publicaciones turísticas de esta etapa alentaron las visitas a los diferentes sitios de la frontera argentino-boliviana en automóviles particulares, en servicios de autobuses que recorrían la zona, o a través de tours organizados por las agencias de viajes que comenzaban a consolidarse como actores centrales de las prácticas turísticas. En la fig. 5 se observan los mapas incluidos en la guía inglesa *The South American Handbook*, de 1969. Además de los ferrocarriles, se incluyeron allí las diferentes carreteras y los sitios de atractivo donde el tren no llegaba y que éstas permitían visitar. El mapa de Jujuy (izq.) muestra los poblados que acompañaban la RN 9 y la ubicación de numerosas “iglesias andinas”, uno de los atractivos destacados en esta etapa. El mapa del sur boliviano (der.) muestra la conexión vial entre La Quiaca y Potosí y las conexiones con otras localidades importantes del país, además del ferrocarril hacia Uyuni.

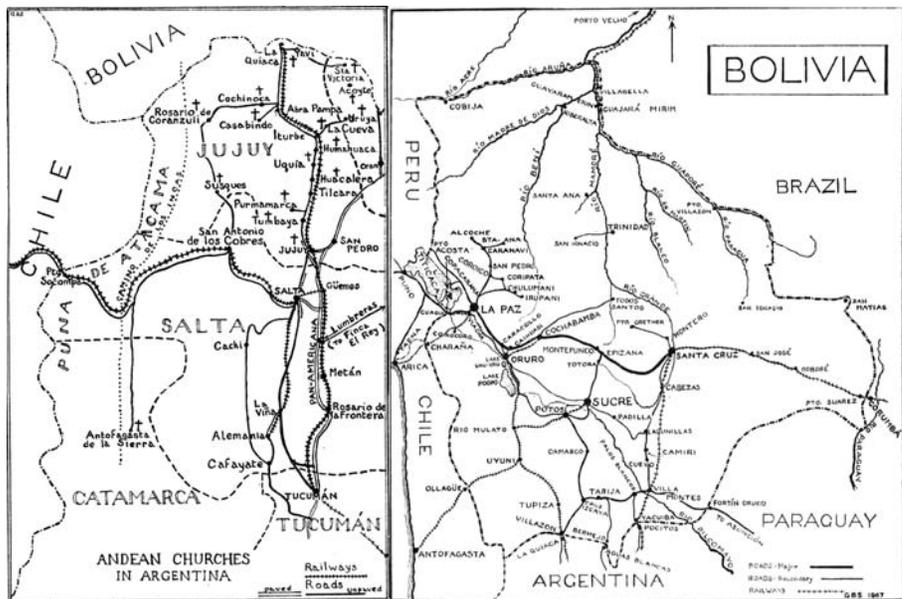


Fig. 5. Localidades e infraestructura de transporte en el sur de Bolivia y norte de Argentina. Fuente: Davies (1969).

La consolidación del *viaje al norte* argentino, imaginado y planificado desde un *centro nacional*, correspondiente a las zonas con mayor desarrollo económico, reforzó el sentido Sur-Norte que había delineado anteriormente el ferrocarril. Las visitas turísticas a Jujuy se desarrollaban principalmente a lo largo de la RN9. Ésta concentraba las posibilidades de circulación y los atractivos en un recorrido lineal desde San Salvador de Jujuy hasta la frontera con Bolivia, donde se desplegaban “sitios sumamente interesantes para el turista, quien a su paso encontrará (...) el valle del Río Grande, la pintoresca Quebrada de Humahuaca y numerosos ríos y arroyos” (ACA, 1954, p. 303).

Esta estructura consolidó la descripción del itinerario como pueblos escalonados. De este modo, la guía del ACA (1954) describía a Volcán como un centro ferroviario, Tumbaya con un manantial, Purmamarca como un caserío aún poco conocido por su lejanía a la estación ferroviaria, Maimará como sitio de los cerros pintados, Tilcara como una importante villa veraniega, Huacalera como un núcleo urbano en formación, Uquía (o Senador Pérez) destacada por su iglesia, y Humahuaca como la población más grande de la quebrada homónima. Luego mencionaba a Tres Cruces, Abra Pampa, Pumahuasi y La Quiaca, como poblados que permitían el acceso a otros sitios, minas, iglesias y pueblos. Se hacía énfasis en las múltiples posibilidades de visita, lo cual era favorecido por la flexibilidad que introdujo el automóvil. Si bien se describían diferentes sitios de las puna como atractivos turísticos –principalmente sus capillas–, las dificultades de acceso a las tierras altas y la escasez de servicios condicionaban su visita.

Esta forma de recorrer la provincia de Jujuy era reproducida en algunos de los mapas turísticos que difundía el ACA (fig. 6), los cuales no incluían las vías del ferrocarril y, en cambio, trazaban el recorrido de la RN9 en Jujuy, las localidades que se escalonaban a lo largo de la misma y las estaciones de servicio disponibles.

Si bien la estructuración y promoción del turismo en esta etapa se realizó en función de los límites nacionales, los viajes a través de la frontera argentino-boliviana no se interrumpieron. Las guías de viaje, por ejemplo, señalaban la posibilidad de contratar tours organizados por agencias de viajes para conocer Buenos Aires, La Paz, Cuzco, y Chile en 37 días (Davies, 1941). Para las visitas en el sur boliviano, se destacaba la posibilidad de llegar en auto a Potosí desde La Quiaca, aunque aclaraba que se debían vadear muchos ríos y que las rutas se volvían intransitables en climas húmedos. También daban cuenta de la disponibilidad de autobuses que recorrían la mayoría de estas rutas (Davies, 1969).

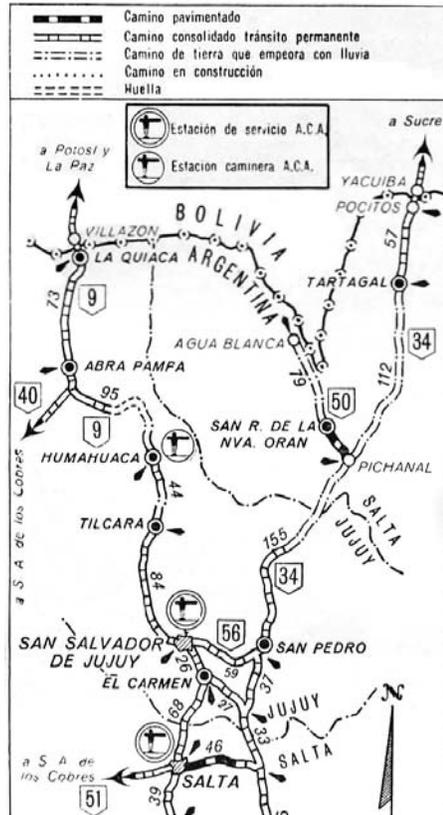


Fig. 6. Carreteras, localidades y estaciones de servicio en la RN9 en Jujuy. Fuente: ACA (1954).

Las localidades que ocupaban un lugar central en las publicaciones eran, del lado argentino, San Salvador de Jujuy y Humahuaca. Éstas condensaban no solo servicios sino también sitios de atractivo y la posibilidad de realizar visitas en la zona (ACA, 1954). Jujuy destacaba por los numerosos edificios, monumentos y museos, además de servicios de transporte y comunicación y las posibilidades de alojamiento. Humahuaca destacaba por ser la población más antigua, con calles típicas, empedradas, de estilo colonial, con edificios históricos y el monumento a la independencia; además, contaba con una sede del ACA, estaciones de servicio, conexión de ómnibus, entre otros. Adicionalmente, la guía destacaba a Tilcara por su clima agradable y la posibilidad de realizar excursiones (ACA, 1954), aunque su visita era frecuentemente incluida como una excursión a realizar desde Humahuaca (ACA, 1964). Por su parte, La Quiaca era descrita a partir de los trámites migratorios y su calidad de centro comercial y de servicios, además de la posibilidad de realizar visitas cercanas, entre ellas, a Villazón en Bolivia, con un mercado considerado interesante (ACA, 1954).

En el caso boliviano, al igual que en la etapa anterior, la ciudad de Potosí ocupaba un lugar destacado en las guías turísticas. Se remarcaba su arquitectura colonial y mestiza, sus calles pequeñas, los edificios antiguos como el cabildo, la catedral, la Casa de Moneda, iglesias barrocas y museos (Davies, 1969). Otras localidades reportaban un escaso interés y solo recibieron una pequeña mención: Uyuni aparece como una localidad desprotegida y fría en una planicie al borde de unos pantanos de sal, con habitantes indígenas. Tupiza es descrita como centro minero, agrícola y ferroviario; y Villazón, como localidad fronteriza (Jiménez, 1946; Davies, 1969).

Las localidades destacadas en las guías de viajes también concentraban las posibilidades de alojamiento. La ciudad reportada con mayor número de hoteles era San Salvador de Jujuy, con siete opciones. Además, se mencionaban 11 hoteles repartidos entre los diferentes poblados al borde de la RN9 en Jujuy (ACA, 1954). Entre las décadas de 1960 y 1970, se construyeron nuevos hoteles en la provincia de Jujuy, ampliando notablemente la capacidad de alojamiento de la región (Troncoso, 2008). Algunos de ellos fueron construidos por el Estado nacional bajo el rótulo de “hotel de turismo”, por ejemplo, en Tilcara, Humahuaca y La Quiaca, como parte de una política orientada a la integración del territorio nacional (Bruno, 2012). Del lado boliviano, en cambio, se describían escasas opciones: dos hoteles en Potosí y sin referencias de alojamientos en las otras localidades de la zona (Davies, 1969).

3.3. Representaciones sobre la frontera: paisajes históricos y estatalidad fragmentada

Las representaciones que promovieron las prácticas turísticas sobre la frontera argentino-boliviano en esta etapa pueden sintetizarse en tres elementos centrales: los esfuerzos por construir un paisaje digno de admiración a partir del legado histórico que allí se condensaba, las nuevas vistas que habilitó el automóvil y la fragmentación de la frontera en regiones turísticas nacionales.

En primer lugar, los esfuerzos por revertir las anteriores concepciones negativas sobre regiones, consideradas pobres en paisajes, contribuyeron a su transformación en sitios dignos de admiración. Ello fue posible gracias a los cambios en los cánones de belleza de lo que se consideraba atractivo en cada tiempo, además de las estrategias de las dependencias estatales y otros organismos, quienes realizaron una importante tarea de promoción de estos lugares a través de diversas publicaciones.

En esta etapa, el norte argentino y algunos sitios del sur boliviano quedaron vinculados a la idea de *paisajes históricos*, donde la materialidad estaba impregnada de un pasado precolombino, colonial y republicano. Además de contar con un entorno agradable y ameno, en los cerros, las piedras y los edificios era posible *leer* los rasgos socio-culturales del pasado. Se describía a la Quebrada como un paisaje pintoresco, con sierras no demasiado elevadas, que fue lugar de paso de las expediciones independentistas, donde “por sus bravías sendas flameó la bandera de Belgrano” (ACA, 1954, p. 101), o donde transitó y reposó la caravana con los restos del general Lavalle. El monumento a la independencia de Humahuaca “evoca los tiempos heroicos en que por la voluntad, abnegación y sacrificios de todos sus hijos nació una nueva y gloriosa Nación” (p. 104).

Para Potosí, se señalaba que “hay en cada piedra la evocación de un esplendor pretérito, de una grandeza que se esfumó en el tiempo dejando solo los vetustos sillares de los templos, de las fábricas, los vestigios de la noble y austera historia del pasado” (Jiménez, 1946, p. 135). Asimismo, las guías indicaban que las ruinas de poblaciones indígenas permitían comprender cómo vivían y se defendían estos habitantes: “Todo en estos lugares lleva hacia el pasado, al recuerdo de aquellos indígenas que un día fueron dueños de la quebrada, en la que (...) aún quedan restos materiales que evocan su vida” (ACA, 1954, p. 102).

No se trataba de una naturaleza prístina o virgen, como se pensaban por aquel entonces los parques nacionales, por ejemplo. Eran paisajes humanizados y transformados, donde se condensaba el paso del tiempo y las diferentes relaciones entre grupos humanos y su entorno. Además de los paisajes coloridos e impregnados de historia, las descripciones eran acompañadas por abundantes referencias a emociones positivas: encanto, admiración, emotividad, curiosidad o sensibilidad. Estas representaciones de una naturaleza colorida, los *tesoros* de la historia y las emociones gratificantes contribuyeron a consolidar una imagen de estos sitios como paisajes a ser admirados por el turismo. Sin embargo, persistió la anterior diferenciación entre las zonas de valles y quebradas, consideradas bellas, y las tierras altas, donde se perdía la atraktividad y predominaba “la aridez de su topografía y el rigor de su clima”, el “paisaje desolado y triste”, “el gran páramo”, la puna “yerma, pedregosa, sin árboles y ventosa” (Jiménez, 1946; Davies, 1969).

En segundo lugar, las representaciones de esta etapa se constituyeron a partir de una nueva forma de movilidad. Se delineó, por estos años, una oposición simbólica entre el automóvil y el ferrocarril, ya que se consideraba que el tren evitaba todo acercamiento y establecía una mirada unívoca; en cambio, el trans-

porte carretero permitía una mayor diversidad y acercamiento a las formas de vida locales (Booth, 2010; Ballent, 2003). Acompañando a las anteriores vistas panorámicas, las nuevas formas de recorrer la frontera argentino-boliviana promovieron la difusión de abundantes fotografías de edificios y su arquitectura, con vistas cercanas que permitían admirar los detalles de la construcción. En la fig. 7 se observa una imagen cercana de los edificios típicos de la arquitectura colonial que ilustraban la descripción de la ciudad de Potosí. También se promovían las fotografías de construcciones coloniales formando parte del entorno natural, incluyendo monumentos, calles y casas consideradas típicas de la región, como se observa en las imágenes de Jujuy, Humahuaca y Yavi.

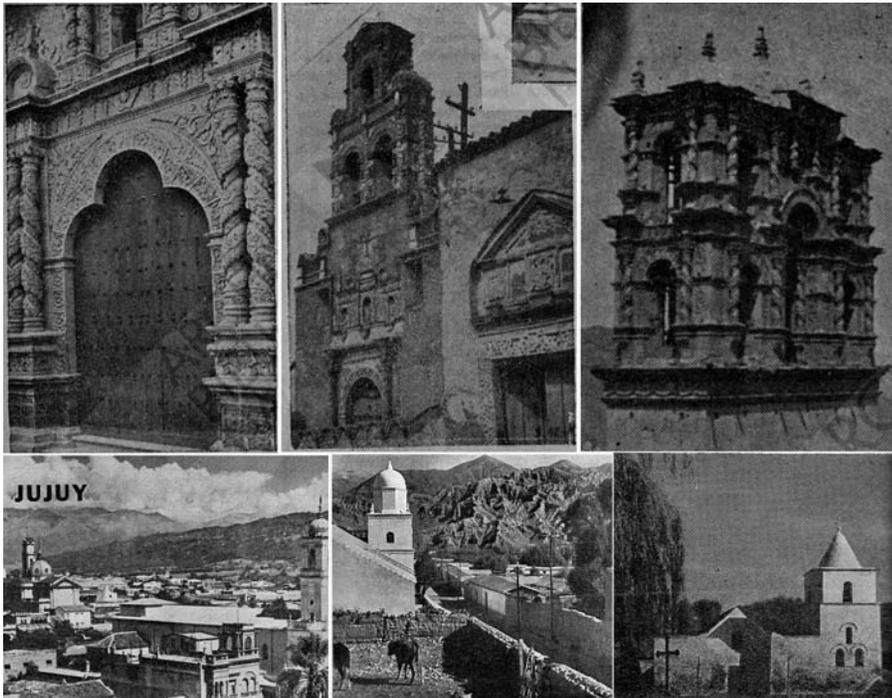


Fig. 7. Representaciones del paisaje histórico de la ciudad de Potosí y la provincia de Jujuy. "Portada de la Catedral de Potosí, en piedra tallada" (*sup. izq.*). "Iglesia de San Francisco, de la ciudad de Potosí" (*sup. centro*). "Torre de la compañía, uno de los monumentos más admirables de la Villa Imperial" (*sup. der.*). San Salvador de Jujuy (*inf. izq.*). "Una vista de Humahuaca" (*inf. centro*). "Iglesia de Yavi (Jujuy) (Monumento histórico nacional)" (*inf. der.*). Fuente: Jiménez (1946); ACA (1954).

En tercer lugar, la frontera argentino-boliviana era representada como un área con elementos geomorfológicos comunes, aunque fragmentada por la discontinuidad estatal. El noroeste argentino era descrito como una continuidad física respecto del paisaje boliviano, con marcas comunes entre la puna y el altiplano, en relación a la tierra, las crestas de los Andes, caracterizados por la altura, la aridez y la escasa cobertura de arbustos (Davies, 1969). Sin embargo,

las representaciones turísticas se dividieron en función de las historias nacionales. En el caso argentino, la promoción del viaje al norte tendió a consolidar la idea de la puna jujeña como margen o confín de la nación, zona de quiebre y final del recorrido. Ambos sectores fueron apropiados como parte de los paisajes turísticos nacionales, enfatizando en el modo en que cada uno de ellos contribuyó a delinear la comunidad nacional.

La descripción del cruce fronterizo también enfatizó en la idea de interrupción del viaje a partir del cambio de estatalidad, a diferencia de la etapa anterior, en la cual el cambio de país ocupaba un lugar marginal en las descripciones. La guía *The South American Handbook* de 1969 señalaba que para combinar trenes era preciso caminar una milla entre las estaciones de cada poblado fronterizo. Asimismo, remarcaba la necesidad de pasar por seis controles migratorios antes de cruzar al país vecino, por lo que era preciso contratar un servicio de porteador para transportar el equipaje (Davies, 1969). En esta etapa, la frontera argentino-boliviana participó en la consolidación de los paisajes turísticos de cada nación y, de este modo, a pesar de compartir rasgos comunes en las formas de valorización, se promovió una fragmentación material y simbólica de este espacio.

4. La frontera naturalizada, experimentada y globalizada

A partir de la década de 1990, se consolidó una etapa marcada por el neoliberalismo, la globalización y el transnacionalismo, en la que la frontera argentino-boliviana se vio ampliamente transformada. Se produjo una globalización de estos espacios económicos regionales, en un contexto de disminución de los rendimientos agrícolas, falta de empleos, retroceso y endeudamiento del Estado, formación de nuevas zonas agrícolas y nuevos cultivos, crecimiento de la red urbana, aumento de la población, además de un mejoramiento de las conexiones de transporte y el crecimiento comercial de las ciudades fronterizas (Domenach, 2007). Ello se produjo a la par de una intensificación de las movi- lidades espaciales vinculadas a nuevas migraciones, corredores interoceánicos para los flujos comerciales de larga distancia, prácticas de comercio *hormiga*, tráfico ilegales y criminalizados, entre otras múltiples redes que atravesaron este espacio fronterizo (Benedetti y Salizzi, 2011).

Esta etapa delineó un nuevo contexto para las prácticas turísticas en esta frontera. El turismo fue considerado como una actividad comercial y de exporta-

ción que contribuía al desarrollo social y económico, en un contexto de crisis económica. La principal preocupación era fomentar el turismo receptivo, es decir, atraer visitantes extranjeros para promover el ingreso de divisas y mejorar los indicadores macroeconómicos. Se observó el predominio de un patrón de turismo global, guiado por diferentes procedimientos que inventan, producen y hacen circular lugares nuevos y permiten a cada sitio maximizar su ubicación dentro del orden mundial (Urry, 2001).

En el acondicionamiento de los lugares turísticos tuvieron una creciente participación las organizaciones internacionales, tanto en el diseño de planes y políticas, la asistencia técnica y la financiación (Lanfant, 2004; Capanegra, 2006), como en las declaratorias patrimoniales como las que define UNESCO, todo lo cual contribuyó al posicionamiento y la promoción a gran escala de los sitios turísticos. En este contexto, Argentina y Bolivia multiplicaron sus esfuerzos por crear una imagen turística de cada país y posicionarse frente al mundo. Reconstruyeron sus mapas turísticos nacionales, que ya no se organizaron en función de regiones, sino a partir de *destinos*, áreas acotadas, con una clara identidad e imagen que los representa a nivel internacional.

4.1. Construcción de atraktividad: aventura y experiencias en paisajes naturales y coloridos

A partir de la década de 1990, la mirada turística globalizada fue seleccionando y valorizando nuevos elementos o rasgos que habilitaron la emergencia de dos destinos particulares en la frontera argentino-boliviana: la Quebrada de Humahuaca, en Jujuy, y el Salar de Uyuni, en el sudoeste de Potosí. La consolidación de estos destinos fue posible, además, gracias a los numerosos planes de desarrollo implementados, las políticas de conservación y estrategias de patrimonialización, las acciones de promoción y la mejora de los servicios, todo lo cual contribuyó al acondicionamiento de estos sitios para las nuevas formas de consumo turístico. De este modo, la Quebrada y el Salar se constituyeron como íconos representativos de cada país y pasaron a conformar el mosaico o abanico de opciones turísticas, como se aprecia en la fig. 8.

En el Salar de Uyuni, las principales formas de atraktividad se concentraron en los rasgos naturales, considerados únicos, asombrosos o admirables. Se han consolidado como atractivos a visitar el propio salar y sus espejos de agua, las lagunas de colores en la región de los Lípez, los volcanes, flora y fauna altoandina, figuras de piedras labradas, aguas termales y géiseres o fumarolas. En la Quebrada de Humahuaca, la atraktividad se concentró en los paisajes coloridos y las manifes-

taciones culturales. Se han consolidado como atractivos de esta etapa los cerros de colores, la arquitectura de los poblados, sus calles e iglesias, la gastronomía local, las artesanías, ciertas festividades y eventos culturales. Paralelamente, se asistió a una revalorización positiva de la puna jujeña que, si bien ha tenido un menor desarrollo turístico, es intensamente promocionada y ocasionalmente visitada como una excursión complementaria a la visita de la Quebrada.



Fig. 8. La Quebrada de Humahuaca y el Salar de Uyuni entre los íconos turísticos nacionales de Argentina y Bolivia. El Salar de Uyuni y la región de Lipez entre los destinos turísticos de Bolivia (izq., cuarto rectángulo desde arriba). La Quebrada de Humahuaca entre los destinos turísticos de la Argentina (der. cuadrado central superior).

Fuente: Secretaría de Turismo de la Nación (2005); Viceministerio de Turismo de Bolivia (s.f.).

Estas formas de construcción de atractividad se vincularon con algunos imaginarios comunes que han cobrado fuerza en las últimas décadas, como *el descubrimiento del otro* y *el regreso a la naturaleza* (Hiernaux, 2002). Se apoyan en una revalorización de las áreas distantes de los principales centros económicos, urbanos e industrializados, correspondientes a los lugares de origen de los visitantes, por los paisajes contrastantes que ellos ofrecen.

En este sentido, los paisajes de la frontera argentino-boliviana han sido presentados para 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 (Galaz, 2014; Gil García, 2005; Troncoso, 2012). Asimismo, la visita a esta frontera puede vincularse con nuevas formas de viaje, asociadas a viajes extraordinarios, turismo extremo o turismo en los confines (Troncoso, 2016). Éstas contemplan la búsqueda de desafíos físicos y emocionales y la aventura, aunque mediados por una oferta comercial estruc-

turada que presenta una naturaleza ordenada, delimitada y acondicionada para la visita (Debarbieux, 2012).

En estas prácticas e imaginarios se encuentra subyacente la necesidad de protección de los ambientes naturales, las edificaciones y las manifestaciones culturales, para evitar su deterioro. En este sentido, se multiplicaron las iniciativas de patrimonialización en la frontera argentino-boliviana que promovieron la conservación de sus rasgos característicos, ya sean de carácter natural o cultural. Las áreas naturales protegidas, que sirvieron en las décadas anteriores como resguardo y aseguramiento de las fronteras, se vieron superpuestas por nuevos nombramientos de carácter internacional, que buscaron la conservación de una especie animal o su hábitat. Desde la década de 1990, abundan en esta frontera los nombramientos Ramsar, Reserva de Biósfera, humedales relevantes para flamencos (GCFA), sitios de importancia para aves (AICA) y para aves playeras (RHRAP), así como postulaciones para la lista indicativa de UNESCO como Patrimonio Natural.

Las declaratorias de carácter histórico-cultural también se multiplicaron en esta frontera. A las numerosas declaratorias que se condensaron en la etapa anterior, se sumaron nuevos nombramientos como Paisaje Protegido, Área Típica de Conservación, Patrimonio Cultural, Histórico y Natural, Parque Arqueológico, además de la declaratoria de la Quebrada de Humahuaca como Paisaje Cultural de la Humanidad por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en el año 2003. Estos nombramientos, orientados en gran medida a preservar el pasado arqueológico o precolombino, permitieron establecer una estrecha vinculación simbólica entre el norte argentino, el altiplano boliviano y el Cuzco, en Perú. Estas regiones fueron imaginadas como reservorio de una cultura milenaria, configurando la idea de *mundo andino*.

La emergencia de nuevas modalidades de turismo ha sido fundamental en la valorización de esta frontera, particularmente a través de la amplia oferta de turismo aventura, activo, alternativo, de intereses especiales y ecoturismo. Paralelamente, se promovieron *experiencias* o *vivencias* en torno a elementos considerados propios de las culturas milenarias, como la elaboración de platos típicos, la intervención en bailes o festividades propias del lugar o la participación en caravanas de llamas.

A partir de estos elementos, la Quebrada de Humahuaca y el Salar de Uyuni se posicionaron entre los destinos más visitados de cada país, con la llegada de un importante número de visitantes internacionales. Ambos destinos constru-

yeron una imagen típica, que los representa, los singulariza, genera atracción y los diferencia. De este modo se instalaron en el repertorio de lugares turísticos, y compitieron con otros destinos en la atracción de visitantes. En la fig. 9 se observan algunas de las imágenes icónicas que han sintetizado la atraktividad de cada uno de estos lugares turísticos, ambas correspondientes a la idea de un *paisaje natural*. 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 (Tommei y Benedetti, 2011). El segundo caso muestra una postal típica del Salar de Uyuni, en época invernal.

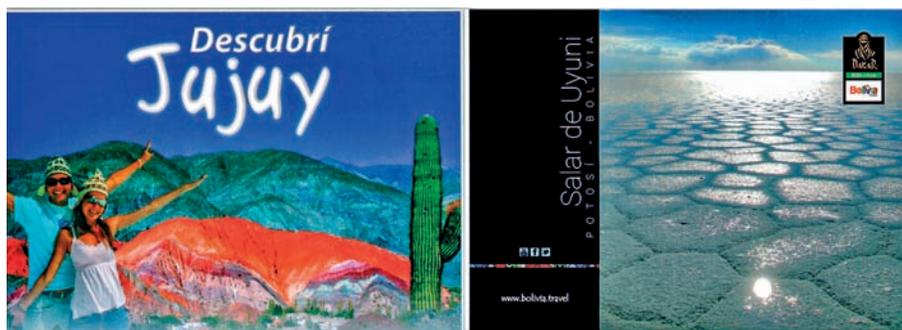


Fig. 9. Postales típicas de la Quebrada de Humahuaca y el Salar de Uyuni.

Fuente: Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-a); Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016a).

Las nuevas formas de atraktividad, apoyadas en una naturaleza imponente que invita a la aventura, así como un paisaje cultural milenario, fueron direccionadas hacia el consumo de los mercados internacionales y condujeron a la pérdida de relevancia de los sitios históricos representativos del pasado independentista y republicano. Si bien Potosí continúa siendo un centro importante en la recepción de visitantes, se trata de un destino diferente, asociado a otras formas de valorización y vinculado a la visita de sitios como Sucre, Oruro y La Paz. El desplazamiento de los destinos *tradicionales* en el escenario turístico nacional puede observarse también en los mosaicos que realizó recientemente el Estado boliviano (ver fig. 8), donde todos los paisajes son naturales y no se incluyó ninguna imagen de edificios históricos o vistas urbanas. De igual modo, en la promoción de Jujuy predominan las imágenes de los cerros de colores, la gastronomía, las artesanías, el Carnaval y algunas capillas. En cambio, sitios históricos como el monumento a la independencia, la catedral de San Salvador de Jujuy, el cabildo de Humahuaca o la posta de Hornillos no aparecen entre las imágenes más difundidas o representativas de esta región. Ello produjo transformaciones significativas en los atractivos a ser visitados, en la importancia relativa de los caminos y centros turísticos, así como en el modo de retratar esta frontera.

4.2. Formas de recorrer la frontera: multiplicidad de caminos, velocidades y tiempos

Las opciones de movilidad se ampliaron y diversificaron en la frontera argentino-boliviana en esta etapa. A los medios de transporte previos se sumó la popularización de los vuelos, que aceleró los tiempos y permitió llegar rápidamente a los márgenes de cada país desde las áreas centrales, que funcionaron también como puerta de entrada para los visitantes extranjeros. El aeropuerto internacional Gobernador Horacio Guzmán, próximo a la capital jujeña, fue acondicionado en la década de 1960, aunque los vuelos turísticos recién cobraron un mayor impulso con el cambio de siglo. El aeropuerto Joya Andina de la localidad de Uyuni se construyó entre los años 2007 y 2013, a partir del importante crecimiento en las visitas que recibía el Salar (El Potosí, 16/12/2013). El servicio de ferrocarriles –desarticulado del lado argentino en la década de 1990– persistió del lado boliviano, con varias salidas semanales y tarifas diferenciadas, constituyendo una opción ampliamente utilizada por los visitantes.

La diversificación de formas de tránsitos se complementa también con las carreteras, que se encuentran mayoritariamente asfaltadas entre las principales ciudades de la zona, con excepción de un tramo entre Uyuni y Tupiza. En estas rutas transitan numerosos servicios de ómnibus con múltiples frecuencias y horarios. Los caminos que recorren la puna jujeña y la región de los Lípez al sudoeste de Potosí, por el contrario, no han sido asfaltados. Ello contribuyó a la consolidación de nuevas modalidades turísticas, que promovieron travesías en vehículos todo terreno, en el marco de las nuevas modalidades de turismo aventura que se difundieron para conocer las tierras altas. Esta opción habilitó nuevas experiencias turísticas que promovieron circular por zonas poco transitadas, avanzar lentamente, realizar detenciones y experimentar un contacto más cercano con la naturaleza.

En esta etapa, las modalidades de transporte y las renovadas formas de atraktividad han contribuido a la emergencia de nuevas centralidades turísticas. En el sudoeste de Potosí, la ciudad de Uyuni se constituyó en el principal centro de servicios para la visita al salar homónimo. Es un importante nodo de transportes, ya que cuenta con estaciones de ómnibus, trenes y un aeropuerto, todas estas opciones ampliamente utilizadas por los visitantes. Allí es posible contratar excursiones para recorrer la región, gracias a las numerosas agencias de viajes que se han instalado. También funciona como centro de pernocte, con 80 alojamientos registrados y otros tantos informales (Porcaro, 2019), aunque solo secundariamente, ya que las opciones de alojamiento y la ciudad en ge-

neral no han sido ampliamente acondicionadas para coincidir con la mirada turística internacional. Secundariamente se sitúa Tupiza, que cuenta con una oferta de alojamiento y excursiones más acotada, y recibe volúmenes menores de visitantes. Allí suelen realizar una detención aquellos visitantes que recorren la frontera argentino-boliviana, camino hacia Jujuy.

Por su parte, en la Quebrada de Humahuaca, los aeropuertos próximos a la ciudad de Salta y San Salvador de Jujuy funcionan como puertas de entrada para la llegada de visitantes. Allí, una forma de visita frecuente es a través del transporte público de pasajeros que parte de estas localidades y realiza paradas en todos los poblados a lo largo de la RN9. La oferta de alojamientos se concentra en Tilcara y Purmamarca, las que se han consolidado como los principales centros de pernocte de la Quebrada en las últimas dos décadas (Troncoso, 2008; Tommei y Benedetti, 2011), sumando alrededor de 120 alojamientos formales y otros tantos informales hacia el año 2014 (Porcaro, 2019). Ambas localidades funcionan también como centros desde donde parten excursiones a diferentes atractivos cercanos o para conocer otros poblados. La localidad de Humahuaca y la capital jujeña, en cambio, han perdido la relevancia que tuvieron en la etapa anterior, dado que no concuerdan con los elementos y rasgos que define la mirada turística actual.

Las formas de recorrer las diferentes localidades y destinos de la frontera argentino-boliviana también se diversificaron. Pueden distinguirse tres modalidades principales. En primer lugar, para los turistas nacionales de cada país, la frontera continuó funcionando en gran medida como margen o confín de la nación. Las conexiones entre las áreas centrales de cada país con esta frontera se vieron favorecidas por los vuelos nacionales. En esta etapa, los turistas bolivianos comenzaron a viajar al sudoeste para conocer el salar, que adquirió gran renombre mundial. Los turistas argentinos continuaron visitando el norte, destino tradicional que se vio transformado a partir del nombramiento patrimonial de la Unesco sobre la Quebrada de Humahuaca.

En segundo lugar, alrededor de la década de 1970 emergió una práctica de viaje protagonizada por jóvenes de las áreas centrales de la Argentina (así como de Uruguay), que fueron denominados *mochileros*, ya que viajaban de manera independiente y con escaso presupuesto. Muchos de estos viajes se orientaron a conocer *el mundo andino*, combinando la visita del norte argentino con el altiplano boliviano y el Cuzco en Perú². Estos viajes trascendieron en el tiempo

2 Ello quedó plasmado, por ejemplo, en la crónica biográfica *Viaje a Bolivia: diario*, de Mariana Berta (2008), música uruguaya que realizó este itinerario en el año 1975 y publicó su experiencia.

y se consolidaron como una práctica habitual hasta la actualidad, lo que ha quedado plasmado en los numerosos blogs de viajes que publican en las redes los propios turistas³.

En estos extensos viajes, el norte argentino y sur boliviano se constituyeron como un lugar obligado de paso y de visita, que se realiza frecuentemente durante el verano para asistir a festividades como el Carnaval. Para ello se combinan diversos transportes aéreos, terrestres y ferroviarios. Es posible que los viajes desde La Quiaca y Villazón se orientaran inicialmente hacia Potosí, ciudad de gran relevancia histórica, que permitía luego conectar con otras ciudades turísticas, o bien dirigirse en tren directamente hasta Oruro en época de Carnaval. En la actualidad, en cambio, gran parte de los relatos de viajes dan cuenta de la visita del Salar de Uyuni, ya sea en el viaje de ida hacia la Paz, o bien en el camino de retorno, para aquellos que realizan viajes extensos con un itinerario circular. Quienes realizan viajes más cortos –de alrededor de 15 días–, dan cuenta de visitas fugaces entre las distintas localidades, gracias a los múltiples servicios de ómnibus.

En tercer lugar, los visitantes internacionales de los países más desarrollados suelen realizar largos recorridos por Sudamérica con diferentes combinaciones entre las distintas localidades y destinos. Los viajes que combinan la visitar al salar de Uyuni y la Quebrada de Humahuaca se realizan tanto de Sur a Norte como a la inversa, aunque frecuentemente triangulan estas visitas también con San Pedro de Atacama en el norte de Chile.

En todos estos viajes pueden identificarse dos velocidades para transitar por la frontera argentino-boliviana. En ocasiones, los visitantes buscan llegar rápidamente a las principales ciudades de cada destino, como Uyuni, Tilcara o frecuentemente Salta, y desde allí organizar las visitas a los atractivos más relevantes. En otras, se realiza un viaje lento con múltiples detenciones en diferentes poblados intermedios, como Tupiza, La Quiaca, Humahuaca o Purmamarca. En todos los casos, el límite internacional funciona como punto de quiebre. Allí es preciso realizar trámites migratorios, cambiar la moneda de uso corriente, actualizar el horario del reloj y contratar un nuevo servicio de transporte. Las ciudades fronterizas de La Quiaca y Villazón se constituyeron como un lugar de paso y los pernoctes allí han mermado con el tiempo.

3 Ver, por ejemplo, sitios como Mochilero (www.mochilero.info) o Blog de Viajes (www.blogdeviajes.com.ar).

4.3. Representaciones sobre la frontera: conquista de las tierras altas y experiencias universales

Las diferentes formas de transitar esta frontera también dieron origen a una multiplicidad de miradas, a la vez que se multiplicaron las narraciones, los medios y soportes a través de los cuales se construyeron las representaciones turísticas. De todos modos, es posible identificar algunos elementos comunes, considerando la promoción turística estatal y comercial sobre el Salar de Uyuni, la Quebrada de Humahuaca y la Puna jujeña.

En primer lugar, en las representaciones turísticas de estos destinos cobró relevancia la idea de una naturaleza imponente, asombrosa y deslumbrante, poco transformada por las sociedades occidentales. En esta etapa, recién fue posible revertir las representaciones negativas sobre las tierras altas, puna o altiplano que habían persistido a lo largo del siglo XX. Los rasgos asociados a la idea de escasez, como falta de agua, falta de vegetación, falta de vida humana, fueron valorados positivamente por las nuevas miradas turísticas. El salar de Uyuni y la región de los Lípez han sido descriptos como lugares de encanto, con una “blancura que todo lo invade”, portador de una naturaleza salvaje, con “gigantes volcánicos” y lagunas como “espejos mágicos de colores” (Gil García, 2005). Se busca dar cuenta de la idea de inmensidad, como un “espejo maravilloso que (...) se puede observar desde el espacio” (Gobierno Autónomo Departamental de Potosí, s.f.). Ello es acompañado por imágenes donde se presenta al Salar de Uyuni como una planicie sin interrupciones, que se extiende infinitamente en el horizonte (fig. 10).

En el mismo sentido, la Puna jujeña se muestra como un ámbito asociado al silencio, la tranquilidad, una extensión infinita y relieves abruptos, con condiciones climáticas extremas (Troncoso, 2016). El material promocional incluye frases como “inmensidad que atrapa”, y se las ilustra a través de relieves montañosos, con escasa vegetación y sin signos de intervención humana (fig. 10). La Quebrada de Humahuaca también es descripta a partir de las formas abruptas y contrastantes, destacando las particularidades de sus condiciones climáticas y geomorfológicas (Troncoso, 2012). En su representación visual puede observarse la idea de paisaje imponente creado por los cerros, sus formas y colores. Las postales típicas que representaron a este destino fueron el Cerro de los siete colores primero, y el cerro Hornocal o de 14 colores en la actualidad (fig. 10).

En segundo lugar, se consolidó la idea de paisaje cultural milenario, principalmente para la Quebrada de Humahuaca, a partir del nombramiento de

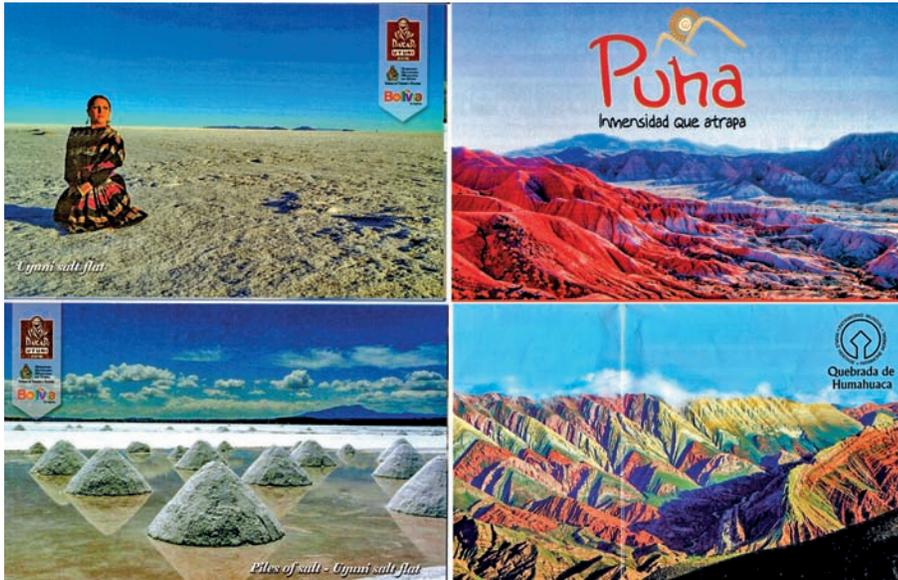


Fig. 10. Representaciones de una naturaleza imponente en el material promocional de la frontera argentino-boliviana. El Salar de Uyuni (izq); la Puna (sup. der.); la Quebrada de Humahuaca (inf. izq).

Fuente: Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016b; 2016c);
Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-b).

UNESCO. Ésta es presentada como parte de *la cultura andina* la cual, se considera, mantiene una relación más armoniosa con el ambiente, como una sociedad fuera del mundo urbanizado e industrializado, apoyada en la idea de exotismo que representa para la sociedad occidental (Troncoso, 2008). De este modo, quedó vinculada a las culturas precolombinas, que se pueden apreciar a través de la pervivencia de elementos materiales y manifestaciones culturales del pasado, y que las sociedades buscan conservar y mantener *vivas* en la actualidad. Así, esta región se consolidó como el *rincón andino* de la Argentina, para la mirada nacional, o bien el extremo sur del *mundo andino* con epicentro en el Cuzco, para la miradas de alcance sudamericano.

En las representaciones turísticas, las distintas etapas históricas (incaicas, preincaicas o coloniales) quedaron fusionadas bajo la idea de *lo andino*, que operó como un sincretismo que condensó el paso del tiempo, como “invalorable testimonios de 10 mil años de historia” (Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy, s.f.-b). El material promocional destaca los pueblos pintorescos, la gastronomía típica del lugar, la religiosidad de la población local expresada en sus iglesias, las festividades, las formas musicales y las vestimentas propias del lugar, todo ello conformando una síntesis con un paisaje colorido típico, formado por los cerros de colores (fig. 11). En estas imágenes es posible observar cómo el turismo contribuyó a delinear una estética representativa de lo andino, se-

leccionando ciertos colores, texturas y tramas, así como determinados elementos, como tejidos, artesanías, alimentos, vestimentas o instrumentos musicales, considerados típicos de esta región, y que se replican tanto para la Quebrada y la Puna jujeña, como para el Salar de Uyuni.

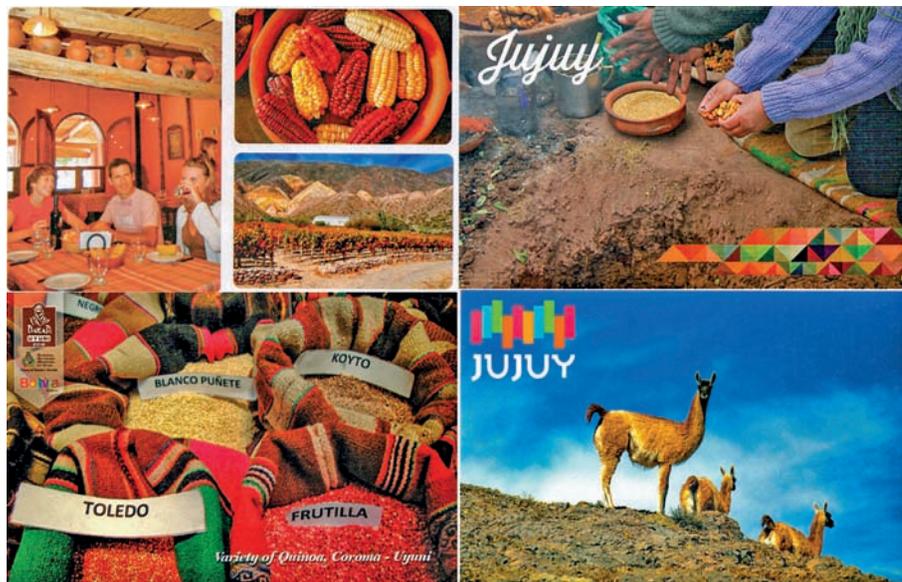


Fig. 11. Representaciones del paisaje cultural milenario y la estética andina. Platos y cultivos regionales en Jujuy (*sup. izq.*). Ritual de la Pachamama, Jujuy (*sup. der.*). Semillas de quinua, cultivo regional, Uyuni (*inf. izq.*). Fauna andina (*inf. der.*). Fuente: Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-c); Secretaría de Cultura de Jujuy (s.f.); Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016d).

En tercer lugar, la frontera argentino-boliviana fue representada como un lugar a ser disfrutado a través de *experiencias activas*, y ya no de manera contemplativa. Las narraciones turísticas incluyeron nuevos términos y sensaciones, como exploración, expedición o desafío, dando cuenta de la participación activa de los turistas en el consumo de estos lugares (Troncoso, 2016). En este sentido, los destinos turísticos aparecen como lugares para la aventura y se muestra la multiplicidad de actividades que permiten un mayor acercamiento a los sitios de visita, sus prácticas y modos de vida. El Salar de Uyuni es narrado como “un paisaje donde se experimenta la sensación que el cielo se une con la tierra” (Viceministerio de Turismo de Bolivia, 2014). Son “paisajes de otros mundos”, donde es posible ver cómo “la sal crea un espejo gigante que refleja perfectamente el cielo (...) y puedes jugar con las ilusiones ópticas que causa la falta de horizonte” (Bolivia Travel Site, s.f.). Las tomas fotográficas en perspectiva se han convertido en una de las principales actividades en el Salar, donde los turistas son los protagonistas y se vinculan activamente con el entorno para crear

sus propias imágenes (fig. 12). De igual modo, la promoción turística de Jujuy incluye palabras como aventura, emoción, contacto e intensidad, y muestra actividades como *sandboard*, *trekking*, montañismo o caravana de llamas. En todos los casos, las fotografías que acompañan estas representaciones tienen como elemento central a los turistas en acción (fig. 12).

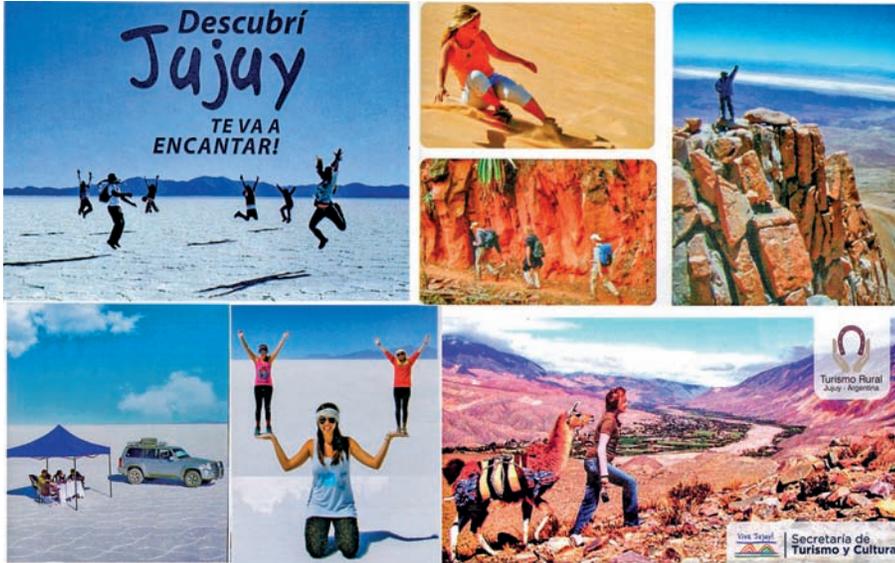


Fig. 12. Representaciones sobre experiencias de aventura protagonizadas por turistas. Fotografías artísticas y expediciones en los salares de Jujuy (*izq. sup.*) y Uyuni (*izq. inf.*). Turismo aventura (*der. sup.*) y caravana de llamas (*der. inf.*), Jujuy. Fuente: Viceministerio de Turismo de Bolivia (2014), Jallalla Bolivia Tours, (s.f.); Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-d).

En las representaciones turísticas de esta etapa se revela una conquista de las tierras altas a partir del turismo, tomando en cuenta las opciones para *experimentar* una naturaleza imponente, con escasa intervención humana. 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. Estos destinos fueron orientados en gran medida al consumo internacional y reapropiados como bienes universales. Todo ello contribuyó a un desplazamiento de los rasgos históricos independentistas y republicanos que predominaban en el período anterior. En las prácticas turísticas vigentes en la frontera argentino-boliviana, el pasado resultó de interés solo en la medida en que habilitó un consumo cultural para el goce actual.

5. Reflexiones finales

Las prácticas turísticas participaron intensamente en la creación y reproducción de ideas, imágenes y discursos sobre la frontera argentino-boliviana entre comienzos de los siglos XX y XXI. En cada etapa, los procesos de valorización turística se articularon con otras múltiples prácticas y procesos, condicionando mutuamente la construcción de estas fronteras estatales. Así, se fueron modificando las formas de valorar, fotografiar y recorrer la frontera, acompañando los diferentes imaginarios que orientaban las prácticas sociales, así como los cambios en las tecnologías de transporte que construían diferentes relaciones entre la sociedad y el territorio.

A comienzos del siglo XX, el viaje en tren definió un viaje panorámico por la frontera argentino-boliviana, que solo bastaba con admirar desde la ventanilla, ya que no había allí elementos de gran atracción, sino solo actividades que marcaban el avance y progreso técnico sobre espacios hostiles. Hacia mediados del siglo XX, esta frontera fue apropiada por cada Estado nacional como reservorio del pasado, en el cual era posible leer el modo en que se construyó allí cada nacionalidad, y que todo ciudadano debía conocer, acercándose al pasado gracias a la ayuda del automóvil. En el cambio de siglo, el turismo conquistó las tierras altas de esta frontera y apoyó sus prácticas en el contacto con una naturaleza prístina, la que podía ser disfrutada por toda la humanidad, a través de experiencias extremas.

Los procesos de valorización turística promovieron distintas formas de articulación y diferenciación espacial en esta frontera. En un primer momento, el viaje en tren definió un paisaje de continuidad que mostraba rasgos comunes para todos estos sitios y la posibilidad de disfrutarlo como parte de una misma experiencia. En un segundo momento, la estatalidad nacional marcó una importante diferenciación en esta frontera a partir de la construcción de la *argentinidad* y la *bolivianidad*. Ésta fue apropiada por cada Estado y se fragmentó en paisajes nacionales. En un tercer momento, los destinos turísticos se individualizaron y universalizaron, pasando a competir por la atracción de flujos de visitantes de todas partes, en el marco de una intensificación de las relaciones local-global.

El estudio del turismo como práctica de fronterización y transfronterización permitió reconocer no una sino múltiples fronteras estatales, que fueron mutando en cada recorte espacio-temporal. Son fronteras que *están siendo*, en permanente mutación a partir de múltiples prácticas materiales y simbólicas.

Son fronteras que se producen y reproducen a través de una constante tensión entre continuidades y discontinuidades, encuentros y desencuentros, integraciones y fragmentaciones. Así, el turismo opera en la permanente redefinición de las prácticas y sentidos que construyen lo que conocemos como frontera argentino-boliviana.

Recibido: febrero de 2020

Aceptado: marzo de 2020

Referencias

1. Ballent, Anahí (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*. Quilmes: Universidad Nacional de Quilmes.
2. Ballent, Anahí y Adrián Gorelik (2001). “País urbano o país rural. La modernización territorial y su crisis”. En Alejandro Cattaruzza (comp.), *Nueva historia argentina, tomo VII. Crisis económica, avance del estado e incertidumbre política* (pp. 144-200). Buenos Aires: Sudamericana.
3. Benedetti, Alejandro (2005). “Un territorio andino para un país pampeano. Geografía histórica del Territorio de los Andes (1900-1943)” (tesis doctoral). Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
4. ----- “El encuentro entre marca, camino y lugar. Hodografía del espacio fronterizo argentino-boliviano en la conurbación binacional de La Quiaca-Villazón”. En Alberto Hernández-Hernández y Amalia E. Campos Delgado (coords.), *Líneas, límites y colindancias: mirada a las fronteras desde América Latina* (pp. 27-60). Tijuana: Colegio de la Frontera Norte/CIESAS.
5. Benedetti, Alejandro y Esteban Salizzi (2011). “Llegar, pasar, regresar a la frontera. Aproximación al sistema de movilidad argentino-boliviano”. *Transporte y Territorio*, (4), 148-179.
6. Berta, Mariana (2008). *Viaje a Bolivia. Diario*. Montevideo: Ediciones Trilce.
7. Bertoncello, Rodolfo (2008). “Presentación”. En Rodolfo Bertoncello (ed.), *Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina* (pp. 5-15). Buenos Aires: Ediciones CICCUS.
8. Booth, Rodrigo (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>
9. ----- (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), 10-32.
10. Bruno, Perla (2010). “La Quebrada de Humahuaca: ruta de ‘viajes imposibles’ y su transformación en destino turístico”. *Registros*, 7(7), 158-183.
11. ----- (2012). “Los hoteles de turismo (1930-1955): piezas claves del territorio turístico de la Argentina”. *Registros*, 8(9), 54-80.
12. Capanegra, César Alejandro (2006). “La política turística en la Argentina en el siglo XX”. *Aportes y Transferencias*, 10(1), 43-61.
13. Castro, Hortensia (2007). “Otras miradas, otros lugares. Los relatos de viajeros en la construcción de la Puna argentina”. En Perla Zusman, Carla Lois, y Hortensia Castro (eds.), *Viajes y geografías: exploraciones, turismo y migraciones en la construcción de lugares* (pp. 93-113). Buenos Aires: Prometeo Libros.
14. Cruz, Pablo (2009). “Abarcas campesinas y momias for export. Identidad, cultura y negocio en el salar de Uyuni”. *Tinkazos*, 12(26), 177-197.
15. Debarbieux, Bernard (2012). “Turismo, imaginarios e identidades: invertir el punto de vista”. *Via@*, (1). Recuperado de: <http://archive-ouverte.unige.ch/unige:23464?gathStatIcon=true>. Consultado: 14/04/2018.

16. Domenach, Hervé (2007). "El espacio de frontera: análisis de los procesos migratorios". En Hervé Domenach, Dora Celton, Hugo Arze y Phillippe Hamelin (eds.), *Movilidad y procesos migratorios en el espacio de frontera argentino-boliviana* (pp. 13-23). Córdoba: Editorial CEA-UNC.
17. Galaz, Damir (2014). "Uyuni, capital turística de Bolivia. Aproximaciones antropológicas a un fenómeno visual posmoderno desbordante". *Teoría y Praxis*, (16), 147-173.
18. Gil García, Francisco (2005). "Cuando vengan los turistas... ruinas arqueológicas, turismo y expectativas locales de futuro en Nor Lípez (Dpto. Potosí, Bolivia)". *Textos Antropológicos*, 15(2), 197-228.
19. Gluzman, Geraldine (2018). "Mirando imágenes, leyendo significados. Antropología y el análisis de fotografías en colecciones". *Revista de Arqueología Histórica Argentina y Latinoamericana*, 12(52), 1235-1268.
20. Hiernaux, Daniel (2002). "Turismo e imaginarios". En Daniel Hiernaux, Allen Cordero y Luisa van Duynen Montijo (eds.), *Imaginarios sociales y turismo sostenible* (pp. 7-36). Costa Rica: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales.
21. Karasik, Gabriela (2000). "Tras la genealogía del diablo. Discusión sobre la nación y el Estado en la frontera argentino-boliviana". En Alejandro Grimson (ed.), *Fronteras, naciones, identidades: la periferia como centro* (pp. 152-184). Buenos Aires: CICCUS-La Crujía.
22. Lanfant, Marie-Françoise (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>
23. Langer, Erick y Viviana Conti (1991). "Circuitos comerciales tradicionales y cambio económico en los Andes centromeridionales (1830-1930)". *Desarrollo Económico*, 31(121), 91-111.
24. McFarren, Peter (ed.) (1995). *Guía cultural y turística de Bolivia*. La Paz: Fundación Cultural Quipus.
25. Mendieta, Pilar (2017). *Construyendo la Bolivia imaginada: la Sociedad Geográfica de La Paz y la puesta en marcha del proyecto de Estado-Nación (1880-1925)*. La Paz: Instituto de Estudios Bolivianos.
26. Morgan, Darius (1964). *Primer estudio y plan de turismo para Bolivia*. La Paz: s.e. Recuperado de: <https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/7385/BC-F-00788.OPT.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
27. Navarro, Pedro y Laila Vejsbjerg (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.
28. Ospital, María Silvia (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.
29. Piglia, Melina (2011). "The awakening of tourism: the origins of tourism policy in Argentina, 1930-1943". *Journal of Tourism History*, 3(1), 57-74.
30. Porcaro, Tania (2019). "Un viaje, tres destinos. Espacialidades transfronterizas y valorización turística en la Circumpuna (1990-2018)" (tesis de doctorado). Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.
31. Poole, Deborah (2000). *Visión, raza y modernidad: una economía visual del mundo andino de imágenes*. Lima: Sur Casa de Estudios del Socialismo.

32. Pratt, Mary Louise (2010). *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica.
33. Schlüter, Regina (2003). *El turismo en Argentina: del balneario al campo*. Buenos Aires: CIET-Distal Libros.
34. Silvestri, Graciela (1999). "Postales argentinas". En Carlos Altamirano (ed.), *La Argentina en el siglo XX* (pp. 111-135). Buenos Aires: Ariel.
35. Tommei, Constanza y Alejandro Benedetti (2011). "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*, Paraná: UADER.
36. 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.
37. ----- (2012). *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.
38. ----- (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.
39. Urry, John (2001). "Globalising the Tourist Gaze". En *Cityscapes Conference Graz*. Department of Sociology at Lancaster University. <https://doi.org/10.4135/9788132100058.n10>
40. Zusman, Perla (2008). "El paisaje: la razón y la emoción al servicio de la práctica turística". En Rodolfo Bertonecello (ed.), *Turismo y geografía: lugares y patrimonio natural-cultural de la Argentina* (pp. 199-219). Buenos Aires: Ediciones CICCUS.

Fuentes

1. Automóvil Club Argentino (1954). *Guía de viaje de la Argentina. Zona norte*. Buenos Aires: ACA.
2. Automóvil Club Argentino (1964). *Argentina. Guía turística*. Buenos Aires: ACA.
3. Bolivia Travel Site (s.f.). <https://boliviatravelsite.com>. Consultado 20/06/2017.
4. Crespo, Luis (1908). *Guía del viajero en Bolivia*. Ministerio de Colonización y Agricultura. Sección de Estadística y Estudios Geográficos. La Paz, Bolivia.
5. Davies, Howell (ed.) (1941). *The South American Handbook* (18th anual edition). Londres: Trade and Travel Publications Ltd.
6. Davies, Howell (ed.) (1969). *The South American Handbook* (45th anual edition). Londres: Trade and Travel Publications Ltd.
7. El Potosí (16/12/2013). "El aeropuerto de Uyuni ya funciona tiempo completo". Recuperado de <http://www.elpotosi.net>. Consultado: 07/10/2017.
8. Gobierno Autónomo Departamental de Potosí (s.f.). *Salar y Lagunas*. Folleto. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.
9. Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016a). *Salar de Uyuni, Potosí, Bolivia. El orgullo de ser boliviano*. Postal. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.

10. Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016b). *Uyuni Salt Flat. El orgullo de ser boliviano*. Postal. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.
11. Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016c). *Piles of Salt, Uyuni Salt Flat. El Orgullo de ser boliviano*. Postal. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.
12. Gobierno Autónomo Municipal de Uyuni (2016d). *Variety of Quinoa, Coroma-Uyuni. El Orgullo de ser boliviano*. Postal. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.
13. Hunter, J.A. (ed.) (1929). *The South American Handbook*. Londres: South American Publications Ltd.
14. Jallalla Bolivia Tours (s.f.). *Jallalla Bolivia Tours. Tour operador Villazón Bolivia*. Folleto. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.
15. Jiménez, Gonzalo (ed.) (1946). *Guía de turismo. Bolivia*. La Paz.
16. Pezzimenti, Héctor (2015). *Viaje en ferrocarril de Humahuaca a La Paz* (2.ª ed.). Centro de Estudio e Investigación de la Tarjeta Postal y Fotografía en Argentina.
17. Postales de Kohlmann (s.f.). <https://postalesdekohlmann.blogspot.com/2019/04/postal-kohlmann-n-2693-prov-jujuy-la.html>. Consultado: 10/01/2020.
18. Secretaría de Cultura de Jujuy (s.f.). *Jujuy. Pachamama*. Postal. Obtenido en Buenos Aires, mayo de 2014.
19. Secretaría de Turismo de la Nación (2005). *Plan federal estratégico de turismo sustentable 2016*. Argentina.
20. Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-a). *Descubrí Jujuy. Te va a encantar*. Folleto. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.
21. Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-b). *Puna. Inmensidad que atrapa*. Folleto. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.
22. Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-c). *Patrimonio de la Humanidad Paisaje Cultural. Destino Jujuy Experiencia Pachamama*. Folleto. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.
23. Secretaría de Turismo y Cultura de Jujuy (s.f.-d). *Viva Jujuy. Turismo rural. Jujuy-Argentina*. Folleto. Obtenido en San Salvador de Jujuy, 2014.
24. Subsecretaría de Prensa, Informaciones y Cultura (1955). *Bolivia, país de turismo. Noticiero para orientación de viajeros, estudiosos e industriales*. La Paz, Bolivia.
25. Viceministerio de Turismo de Bolivia (s.f.). *Bolivia te espera. Turismo en marcha*. Catálogo Promocional PNTC. Componente I. Puesta en valor de atractivos turísticos. Bolivia.
26. Viceministerio de Turismo de Bolivia (2014). *Guía turística. Por las rutas del Dakar*. Folleto. Obtenido en Uyuni, abril de 2016.