

Viajes y geografía



Perla Zusman
Carla Lois
Hortensia Castro
(compiladoras)

VIAJES Y GEOGRAFÍAS

Perla Zusman, Carla Lois y
Hortensia Castro (eds.)

VIAJES Y GEOGRAFÍAS

Exploraciones, turismo y migraciones en la
construcción de lugares

Autores:

Hortensia Castro, Maria Dolors Garcia Ramon,
Fernanda González Maraschio, Cristina Hevilla, Carla Lois,
Matías Molina, Claudia Pedone, Helion Póvoa, Melina Piglia,
María Laura Silveira, John Urry, Perla Zusman

 prometeo)
l i b r o s

Zusman, Perla Brígida

Viajes y geografías / Perla Brígida Zusman ; Carla Lois ; Hortensia Castro ; compilación de Perla Brígida Zusman ; Carla Lois ; Hortensia Castro. - 1a ed. - Ciudad Autónoma de Buenos Aires : Prometeo Libros, 2022.

Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online

ISBN 978-987-816-382-6

1. Migración. I. Lois, Carla. II. Castro, Hortensia. III. Título.

CDD 304.8

© De esta edición, Prometeo Libros, 2022

Pringles 521 (C11183AEJ), Ciudad de Buenos Aires, Argentina

Tel.: (54-11) 4862-6794 / Fax: (54-11) 4864-3297

info@prometeolibros.com

www.prometeoeditorial.com

Diseño y Diagramación: R&S

Hecho el depósito que marca la Ley 11.723

Prohibida su reproducción total o parcial

Derechos reservados

Índice

PREFACIO / Perla Zusman, Carla Lois y Hortensia Castro	9
INTRODUCCIÓN. Culturas móviles / John Urry	17
VIAJEROS Y LUGARES	
<i>Mare Occidentale</i> : el territorio atlántico en los mapamundis del siglo XVI / Carla Lois	33
Paisajes de civilización y progreso. El viaje de Sarmiento a los Estados Unidos (1847) / Perla Zusman	51
Los viajeros de las alturas: narrativas de viajeros y científicos sobre Los Andes argentino-chilenos en el siglo XIX / Cristina Hevilla	67
Otras miradas, otros lugares. Los relatos de viajeros en la construcción de la Puna argentina / Hortensia Castro	93
Mujeres Viajeras. <i>El Marroc sensual i fanàtic</i> de Aurora Bertrana / Maria Dolors Garcia Ramon	115
LUGARES Y MOVILIDADES CONTEMPORÁNEAS	
Ciudades de lona: el Automóvil Club Argentino y la construcción de los campings como lugares turísticos en la entreguerra (1926-1939) / Melina Piglia	131
Nuevos emprendimientos residenciales y construcción de lugares en un área de contacto rural-urbano. El caso del partido Cañuelas (PBA) / Fernanda González Maraschio	149
Lugares y dinámicas socio-espaciales en la Patagonia Norte / María Laura Silveira	179

Territorialidades en movimiento: desplazamientos y reconfiguraciones territoriales ante las inversiones extranjeras en ámbitos de fronteras / Cristina Hevilla y Matías Molina	203
Itinerarios de la movilidad <i>garimpeira</i> / Helion Póvoa	225
Cadenas, redes migratorias y redefinición de lugares. Las migraciones de familias ecuatorianas hacia España / Claudia Pedone	243
Los autores	259

PREFACIO

Perla Zusman, Carla Lois y Hortensia Castro

Si bien la intensificación en la movilidad (de los bienes, del capital, de la tecnología, de las personas y de las ideas) parece ser un rasgo propio del mundo contemporáneo¹, cabe señalar que el desplazamiento no es un fenómeno novedoso. Aún más, podría afirmarse que la práctica de desplazarse es un aspecto constitutivo de la cultura, en vez de representar una mera transferencia o extensión; de hecho, en cierta medida “los centros culturales, las regiones y los territorios no existen antes de que se produzcan estos contactos [producto de los desplazamientos]; por el contrario, se sustentan en ellos, se apropian de los incansables movimientos de los pueblos y las cosas”². Y esta afirmación es válida tanto en relación con nuestros días como con relación al pasado.

Por ejemplo, ¿acaso podemos pensar las peregrinaciones de la Baja Edad Media como simples desplazamientos en búsqueda de un destino? ¿Cómo pensar la figura del rey renacentista sin imaginar su corte itinerante? Y eso, claro, no puede separarse del hecho de que, hacia fines del siglo XV, eran muchos los europeos que practicaban diferentes tipos de desplazamientos: reyes, comerciantes, peregrinos y hasta vagabundos recorrían reinos y mares, si bien el tipo de viaje, la duración, el itinerario, el equipaje y los objetivos variaban según el origen y el grupo social del viajero³.

¹ Levy, Jaques, “Os novo espaços da mobilidade” *Geographia*, 6 (2001), 7-21; Ollivro, J.: “Les classes mobiles”, *L'information géographique*, 3 (2005), 28-44; Urry, John, *Sociology beyond Societies. Mobilities for the twenty-first century*, Londres y Nueva York: Routledge, 2000).

² Clifford, James, *Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Londres: Harvard University Press, 1997, 3.

³ Sobre los viajeros medievales, consúltese: Labarge, Margaret: *Los viajeros medievales. Los ricos y los insatisfechos*, Madrid: Nerea, 2000. Sobre viajes culturales en el siglo XVI, véase Burke, Peter: *El Renacimiento europeo*, Crítica, Barcelona. 2000 [1998], 170-177.

Más conocidos aún son los desplazamientos de exploradores, comerciantes, científicos, migrantes y esclavos hasta la segunda mitad del siglo XIX, quienes de diversas maneras formaron parte de procesos de territorialización involucrados en la expansión imperial europea⁴. Menos atención se le ha prestado al hecho de que, en las prácticas de construcción de espacios cerrados (como los estados nacionales o las colonias), se aceptaron y hasta estimularon cierto tipo de movilidades mientras que otras fueron conjuradas, como las prácticas nómadas que ponían en cuestión la forma de construcción espacial estatal o imperial⁵.

En este sentido, entonces, pensar el desplazamiento como una práctica social y no solo como “ese trámite indispensable para alcanzar un destino” podría ser el punto de partida hacia perspectivas que busquen comprender procesos que, como vemos, no son nuevos. Ello no obsta que sí se observe y reconozca la mayor variedad de desplazamientos que existe en la actualidad, con tiempos, espacios, flujos e intensidades diferenciados. Entre estos podemos mencionar desde aquellos movimientos vinculados a las migraciones laborales o provocados por fenómenos naturales, hambrunas y conflictos políticos o religiosos, hasta aquellos relacionados con motivos de estudio, empresariales, científicos y de turismo; también los desplazamientos pendulares, ya sea diarios o semanales. Estos desplazamientos no solo son protagonizados por una gran variedad de sujetos, sino que ellos participan, además, de diferentes instituciones: empresas transnacionales, organismos de ayuda humanitaria, redes clandestinas de tráfico de personas, oficinas migratorias estatales, agencias de turismo, universidades, etc. También llevan asociados una gran variedad de efectos, como la reconfiguración de infraestructuras (inmóviles) sobre las que discurren esos flujos, y de conflictos, como el desafío a las políticas migratorias restrictivas de algunos estados y bloques de países.

Varios especialistas sostienen que una de las consecuencias más interesantes de estos procesos actuales es la revisión de conceptos y métodos tradicionales en las Ciencias Sociales, a la vez que el surgimiento de nuevos enfoques analíticos sobre el viaje, el traslado y el movimiento en

⁴ Algunos de los autores que se ocuparon de este tema son: Cicerchia, Ricardo: *Viajeros. Ilustrados y románticos en la imaginación nacional*, Buenos Aires: Troquel, 2005, Pratt, Mary Louise, *Ojos imperiales. Literatura de viajes y transculturación*, Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 1997[1992], Pimentel, Juan, *Testigos del mundo. Ciencia, literatura y viajes en la Ilustración*, Madrid: Marcial Pons, 2003.

⁵ Spurr, D., *The Rhetoric of Empire: Colonial Discourse in Journalism, Travel Writing and Imperial Administration*, Durham: Duke University Press, 1993.

períodos largos o en cadenas múltiples⁶. En este sentido, cabe destacar la contribución de los estudios feministas, los cuales, habituados a desconstruir “las ideas fijas, el esencialismo y los conceptos inamovibles de lo que significa ser mujer”⁷, han inaugurado una tendencia hacia los análisis que trabajan con la idea de fluidez. También cabe señalar que, desde la Antropología, Clifford ya había propuesto repensar la tradicional aldea como sala de tránsito, una metáfora que, desde su punto de vista, daría cuenta del movimiento y de historias del desarraigo para, de esa manera, cuestionar la costumbre de ver lo “estable” y “tradicional” en culturas ajenas a la propia⁸. En el campo de la geografía, la movilidad ha llevado a enfatizar la interrelación entre escalas en la construcción de los territorios de los estados, de las regiones, de los ámbitos urbanos o rurales. La imagen que subyacía a diversas concepciones de espacio los suponía contiguos, cerrados, autocontenidos y homogéneos, y esa imagen comienza a ser sustituida por otras concepciones alternativas, como aquella que los concibe como mosaicos complejos y enmarañados, donde se superponen e interpenetran nodos, niveles, escalas y morfologías⁹. Asimismo, los estudios migratorios, con sus análisis y discusiones acerca de la integración o la exclusión de los emigrados, han permitido repensar categorías estáticas y fijas, como las de nación, etnicidad o comunidad; en este sentido se destaca, por ejemplo, la noción de “comunidades transnacionales”, formulada para nominar aquellas formas de vida comunitaria que presentan configuraciones territoriales y culturales múltiples, con vínculos con las áreas de origen y compromisos con las de destino¹⁰.

Algunos autores hasta enuncian la conformación de un *mobility turn*, un paradigma de la movilidad¹¹. Según Urry, no solo se trataría de introducir nuevos temas y conceptos o de poner en cuestión los preceptos “sedentarios” de las Ciencias Sociales del siglo XX¹²; sino que implicaría,

⁶ Mc Dowell, Linda, *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*, Valencia: Ediciones Catedra. Universitat de València, Instituto de la Mujer, 1999, 299-328.

⁷ Mc Dowell, Linda, *Género, identidad y lugar. Un estudio de las geografías feministas*, 303

⁸ Clifford, James, “Traveling cultures”. En: Grossberg, Laurence; Nelson, Cary y Treichler, Paula (eds.), *Cultural Studies*, Nueva York: Routledge, 1992, 96-117.

⁹ Brenner, N., *New States: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford: Oxford University Press, 2004, 66.

¹⁰ Velasco Ortiz, M. Laura, “Identidad cultural y territorio: una reflexión en torno a las comunidades transnacionales entre México y Estados Unidos”, *Región y Sociedad*, 15 (1998), 105-130.

¹¹ Sheller, M. y Urry, J., “The new mobilities paradigm”, *Environment and Planning A* 38 (2), 208.

¹² Hannam, Kevin; Sheller, Mimi y Urry, John, “Editorial: Mobilities, immobilities and moorings”, *Mobilities*, 1 (2006), 1-2.

además, discutir las actuales aproximaciones desterritorializadas que han instalado una narrativa sobre la movilidad y la fluidez como condiciones omnipresentes o universales de la globalización, una narrativa que habla de una sociedad posmoderna, ligera y líquida, en la era del “fin de los estados”¹³.

De esta manera, el análisis de las prácticas de desplazamiento nos permite construir una Geografía Cultural que encuentra también sus bases en la movilidad y no solo en el sedentarismo o, en todo caso, en la yuxtaposición de ambas prácticas, donde, en términos de Clifford, importan no solo las raíces sino también las rutas¹⁴.

Con el desplazamiento viajan culturas, concepciones del mundo, del espacio, del tiempo, modos de concebir la realidad. Ahora bien, “tan pronto como se reconoce que las culturas son construcciones sociales fluidas y temporales, que se hacen y rehacen a lo largo del tiempo (...), parece evidente que el movimiento supone una reconstrucción del mapa de las identidades y costumbres culturales para *todos* los implicados”¹⁵. En definitiva, cuando estas culturas llegan a un sitio, reconfiguran los lugares. Esta reflexión nos lleva a plantear la necesidad de revisar la forma de conceptualizar la relación entre el desplazamiento y los lugares, y ello ha constituido el objetivo y la propuesta de este libro.

Al respecto, podemos reconocer, por un lado, aquellas perspectivas que consideran que los lugares se crean en la propia práctica de la movilidad y, por el otro, aquellas otras que analizan el lugar como confluencia de prácticas móviles y sedentarias. Dentro de la primera línea de trabajo encontramos aquellos que consideran que, en tanto las personas, en la realización de sus proyectos de vida, se desplazan a través del espacio y del tiempo, esos movimientos crean itinerarios o trayectorias espacio-temporales. Y estas trayectorias, que involucran vínculos con los itinerarios de los “otros”, también se ven cruzadas por relaciones de poder¹⁶. Estas trayectorias pueden construir desde redes¹⁷ (que se van tejiendo en el desplazamiento y a través de las cuales se van redefiniendo las relaciones entre las personas, y los sitios recorridos o por recorrer) hasta espa-

¹³ Hannam, Sheller y Urry, “Editorial: Mobilities, immobilities and moorings”, 5.

¹⁴ Clifford, James, *Routes. Travel and Translation in the Late Twentieth Century*, Cambridge: Harvard University Press, 1997, 1.

¹⁵ McDowell, *Género, identidad y lugar*, 310.

¹⁶ Hagerstrand, T., “Diorama, path and project”. En: Agnew, J.; Livingstone, D. y Rogers, D. A., *Human Geography. An essential Anthology*, Londres: Blackwell, 1982, 650-674.

¹⁷ Haesbaert, R., *O Mito da Desterritorialização. Do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*, Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

cios transnacionales¹⁸ (construidos a partir del mantenimiento de vínculos materiales y simbólicos, formales e informales, entre las sociedades de origen y las de llegada).

La segunda línea de estudios parte de la concepción de lugar que la Geografía viene trabajando desde la década de 1970, particularmente desde la perspectiva humanista. Desde este enfoque, el concepto de lugar permitía dar cuenta de aquellos procesos de carácter vivencial que ni este ni otros conceptos, como el de espacio, hasta entonces habían reflejado. De esta manera, la Geografía Humanista trae a la disciplina las posturas fenomenológicas, en las que se destaca el sentimiento de pertenencia e identificación con el lugar; así se concibe que los lugares están cargados de emociones, sentimientos, recuerdos, motivaciones, gustos, sueños, miedos o deseos¹⁹. Sin embargo, esta forma de idear el lugar supuso que el mismo se constituía solo a partir de quienes viven en él, y que, debido a ello, existía una identificación directa entre comunidad y lugar. Si consideramos que los desplazamientos participan en la configuración de los lugares, implica aceptar que su significación no está dada solo por las acciones que se realizan en su interior, sino que la idea de lugar se construye también a partir de las prácticas del afuera, de su conexión (en términos de dominación, interdependencia o subordinación) con otros lugares²⁰.

A través de los desplazamientos, espacios, tiempos, formas y significaciones²¹ confluyen para dar una especificidad a los lugares. Esta especificidad, entonces, deriva de la yuxtaposición de los fragmentos de recuerdos de lugares constitutivos de la experiencia de la movilidad. Ellas se “encuentran” o “desencuentran” con aquellas experiencias existentes previamente. Los lugares, abordados desde la Geografía Humanista como homogéneos, se conceptualizan como híbridos. Aún más, distintos tipos de desplazamientos participan simultáneamente en la constitución de lugares: migrantes (urbanos, rurales, transnacionales), turistas, intelectuales o empresarios insertos en las redes descriptas anteriormente pueden confluir y reconfigurar un único espacio.

Entonces, frente a las propuestas que aseguran que la globalización homogeneiza los lugares, las prácticas de desplazamiento –al acarrear los

¹⁸ Castro Neira, Yerko, “Teoría transnacional: revisitando la comunidad de los antropólogos”, *Política y Cultura*, 23 (2005), 181-194.

¹⁹ Mendoza, C. y Ortiz, A., “Hacer las Américas: migrantes españoles de alta calificación en la ciudad de México”. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 47 (2006): 93-114.

²⁰ Massey, D., *For Space*, Londres: Sage, 2005.

²¹ Foucault, M., “Of Other Spaces”, *Diacritics*, 16 (1986): 22-27.

aspectos constitutivos de otros lugares— acaban asegurando la producción de un mundo de lugares heterogéneos, multiculturales, en continua transformación.

El libro que presentamos aquí reúne trabajos de distintos especialistas que han pensado los desplazamientos desde diferentes perspectivas y en contextos diversos.

Hemos organizado esta obra en tres partes. La **Introducción** incluye un texto de John Urry, titulado *Culturas móviles*, que ofrece puntos de partida para pensar los distintos tipos de desplazamiento. En este artículo Urry nos propone considerar la movilidad como un síntoma de nuestros tiempos y nos acerca a las formas en que los diversos desplazamientos son conceptualizados desde distintos enfoques posestructuralistas.

La segunda parte, titulada **Viajeros y lugares**, reúne los trabajos que discuten el papel de los viajes asociados a la construcción de los Imperios o de los Estados nacionales en la conformación de ciertos imaginarios geográficos de relevancia para la definición de políticas sobre los lugares. El texto de Carla Lois, “*Mare Occidentale*: el territorio atlántico en los mapamundis del siglo XVI”, analiza los mapas del Atlántico como actos de escritura que registraron la experiencia intelectual y material de los viajes europeos de exploración y conquista del quinientos. En ese sentido, el propio acto de praxis y escritura cartográfica implicaba una forma de conocer y representar la experiencia de desplazarse hacia lo desconocido. El artículo de Perla Zusman, “Paisajes de civilización y progreso: el viaje a Estados Unidos de D. F. Sarmiento (1847)”, explora la fascinación de Domingo Faustino Sarmiento por los Estados Unidos. En ese viaje iniciático, Sarmiento encuentra en los paisajes norteamericanos la muestra de que este país estaba recorriendo el camino hacia la civilización y el progreso, orientado por un modelo de sociedad que se le presentaba a sus ojos como igualitario y democrático. El texto de Hortensia Castro, “Otras miradas, otros lugares. Los relatos de viajeros en la construcción de la Puna de Atacama”, aborda el proceso de construcción de la Puna argentina a través del relato de dos viajeros: Juan Bautista Ambrosetti e Isaiah Bowman. Se sostiene allí que tales relatos acaban estableciendo un conjunto de “marcas o signos de distinción” sobre ese lugar que tendrá un papel clave a la hora de definir la forma de inserción de esta área en la economía nacional. Cristina Hevilla, en su artículo “Los viajeros de las alturas: narrativas de viajeros y científicos sobre los Andes argentino-chilenos en el siglo XIX”, discute la transformación de la imagen de la Cordillera de los Andes a través de los relatos de viajeros europeos. Allí Hevilla nos demuestra cómo estas narrativas contribuyeron a

que la Cordillera de los Andes dejara de ser reconocida como un espacio con una dinámica propia, recorrido por baqueanos, pastores y bandoleros, para pasar a ser conceptualizada como un muro, un obstáculo para el tránsito y un ámbito útil para el establecimiento del límite internacional entre Argentina y Chile. Finalmente, Maria Dolors Garcia Ramón, en “Mujeres viajeras. *El Marroc sensual i fanàtic* de Aurora Bertrana”, destaca el papel de la dimensión de género en la construcción de la mirada colonial sobre Marruecos. A partir del análisis del relato de Aurora Bertrana, la autora identifica el conjunto de ambivalencias que están presentes en el momento de contacto con una sociedad culturalmente diferente y, a la vez, sometida a la dominación española y francesa.

La tercera parte, titulada **Lugares y movilidades contemporáneas**, agrupa aquellos trabajos que analizan el papel de las movilidades del capital y de las personas en la construcción de las geografías materiales y simbólicas del mundo actual. Los artículos de Melina Piglia y Fernanda González Maraschio destacan la función que cumplen ciertos agentes privados en la promoción de procesos de valorización de tierras y en el incentivo a los desplazamientos de población a partir del desarrollo de ciertas representaciones. El trabajo de Piglia, titulado “Ciudades de lona: el Automóvil Club Argentino y la construcción de los campings como lugares turísticos en la entreguerra (1926-1939)”, analiza las estrategias por las cuales el Automóvil Club Argentino promovió la extensión de la infraestructura vial en la provincia de Buenos Aires e incentivó el loteo de tierras de la costa bonaerense para el desarrollo y el disfrute del turismo de camping para sus socios. Por su parte, González Maraschio, en el texto “Nuevos emprendimientos residenciales y construcción de lugares en el partido de Cañuelas a comienzos del siglo XXI. Una aproximación al *neorruralismo criollo*”, desarrolla el papel de los agentes inmobiliarios y turísticos en el proceso de revalorización de las tierras rurales del partido de Cañuelas. La autora plantea que las representaciones sobre los beneficios de las áreas rurales en términos de tranquilidad y seguridad sirven a los fines de atraer población urbana para instalarse en los nuevos emprendimientos residenciales. Los dos trabajos siguientes abordan el proceso de construcción de lugares a partir de la combinación de las prácticas de desterritorialización y reterritorialización del capital y de los desplazamientos de distintos sujetos. En el artículo de Laura Silveira, denominado “Lugares y dinámicas socio-espaciales en la Patagonia Norte”, se analiza el papel de la técnica y los efectos asociados a la conformación de la Patagonia Norte como un palimpsesto de acciones, pasadas y presentes, de tecnologías modernas y envejecidas. El trabajo de Cristina Hevilla

y Matías Molina, titulado “Territorialidades en movimiento: desplazamientos y reconfiguraciones territoriales ante las inversiones extranjeras en ámbitos de fronteras”, analiza los efectos desterritorializadores y reterritorializadores de una minera transnacional en un ámbito de frontera y su (des)vinculación con las prácticas turísticas, de los baqueanos y pastores. Los dos últimos textos de esta tercera parte analizan la definición de trayectorias socio-espaciales en relación con los movimientos de la población. El artículo de Helion Póvoa, “Itinerarios de la movilidad garimpeira”, reconstruye las trayectorias seguidas por los garimpeiros en la búsqueda de sus medios de sobrevivencia. Si bien se suele asociar esa movilidad a una práctica nómada, aleatoria, individual y clandestina, Póvoa explora las lógicas y dinámicas existentes en esas prácticas vinculadas al garimpo. Finalmente, Claudia Pedone, en su artículo “Cadenas, redes migratorias y redefinición de lugares. Las migraciones de familias ecuatorianas hacia España”, destaca el proceso de redefinición de los proyectos migratorios del colectivo ecuatoriano a partir de la llegada a las sociedades de destino. Sostiene que este proceso está influenciado por las articulaciones de esos migrantes en redes, a la vez que dichas redefiniciones conducen a la diversificación socio-espacial de las cadenas.

Algunos de los trabajos que aquí presentamos son resultados de investigaciones desarrolladas en el marco del proyecto: “Viajeros, migrantes y turistas: los desplazamientos en la constitución de lugares en el territorio argentino (desde De Moussy hasta las agencias de turismo)”. Este proyecto, financiado por la Fundación Antorchas, buscó analizar la relación entre desplazamientos y construcción de lugares, a través de sus distintas líneas de trabajo. Por eso, no podríamos finalizar esta presentación sin agradecer a la Fundación Antorchas por el apoyo brindado para realizar nuestra investigación y para financiar el libro que estamos presentando.

INTRODUCCIÓN

Culturas móviles¹

John Urry

Schivelbusch afirma: “para el turista del siglo XX, el mundo se transformó en un gran centro de compras, de campos y ciudades”². La escala de los viajes contemporáneos en ese centro de compras provoca cierto respeto. Anualmente se consignan más de 600 millones de arribos de pasajeros internacionales (compárese con los 25 millones en 1950); a toda hora 300.000 personas sobrevuelan los Estados Unidos (cantidad equivalente a la población de una importante ciudad); medio millón de nuevas habitaciones de hotel son construidas cada año en el mundo entero; existen 23 millones de refugiados dispersos por el globo; y se contabiliza un auto cada 8,6 personas en todo el mundo³.

Los viajes internacionales representan más de la duodécima parte del total del comercio mundial. Por lejos, ellos representan el movimiento fronterizo de personas más significativo en la historia de la humanidad. El turismo internacional y el turismo interno, en conjunto, suman alrededor del 10 % del empleo global y del PBI global. Y este movimiento afecta todos los lugares. La Organización Mundial de Turismo publica

¹ La versión original de *Mobile Cultures* ha sido publicada por el Departamento de Sociología de la Universidad de Lancaster en la siguiente página web: <http://www.comps.ancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Mobile-Cultures.pdf>. El artículo fue previamente publicado en <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/030ju.html> en 1999. Este texto ha sido traducido del inglés por Carla Lois y Claudia Troncoso. La traducción y la publicación del texto han sido autorizadas por el autor.

² Schivelbusch, W., *The Railway Journey. Trains and Travel in the Nineteenth Century*, Oxford: Blackwell, 1986, 1997.

³ Kaplan, C., *Questions of Travel*, Durham: Duke University Press, 1996, 101; Makimoto, T. y D., *Manners, Digital Nomad*, Chichester: John Wiley, 1997, cap. 1.

estadísticas referidas al movimiento turístico correspondiente a 200 países. Ellas demuestran que prácticamente no existe país alguno que no envíe o reciba un número significativo de visitantes. Sin embargo, estos flujos no son parejos. La mayoría de esos desplazamientos ocurren entre las sociedades industrializadas, especialmente, dentro del oeste y sur de Europa y dentro de América del Norte. Veinticinco años atrás este tipo de flujos significaban alrededor del 90 % de los viajes internacionales⁴ y, en la actualidad, todavía representan el 80 % de los mismos.

¿Cómo es que ha sucedido esto? ¿Por qué puede observarse una cierta “compulsión a la movilidad”, especialmente en las sociedades occidentales contemporáneas? Exploraré estas cuestiones a través de tres preguntas:

1. ¿De qué manera se ha comenzado a pensar y conceptualizar al ciudadano contemporáneo como un ser *en movimiento*?
2. ¿Qué nos motiva a viajar?, ¿qué es lo que nos lleva a otros lugares?
3. ¿Por qué puede afirmarse que no solo viajan las personas sino también las culturas?

1. ¿De qué manera se ha comenzado a pensar y conceptualizar al ciudadano contemporáneo como un ser *en movimiento*?

En primer lugar, algunos estudios discuten a menudo las cualidades nómadas de las sociedades contemporáneas. Así describe Du Gay el significado del *walkman* Sony:

Es virtualmente una extensión de la piel. Está adherido, moldeado –como muchas otras cosas en la cultura moderna de consumo– al cuerpo. Está diseñado para el movimiento, para la movilidad, para la gente que se desplaza todo el tiempo... para no entorpecer el movimiento. Es parte del equipamiento requerido por el nómada moderno. Es un testimonio del alto valor que la cultura de la tardía modernidad deposita en la movilidad⁵.

De forma similar, Deleuze y Guattari estudian las implicancias de los nómadas, a quienes consideran exteriores a cada estado⁶. Los nómadas caracterizan ese tipo de sociedades definidas por la desterritorialización,

⁴ Véase WTO. *Yearbook of Tourism Statistics 1996*. 49th Edition. Vols I y II, Madrid: World Tourism Organisation, 1997.

⁵ Du Gay, Hall, S., L. Janes, H. Mackay, K. Negus, *Doing Cultural Studies. The Story of Sony Walkman*, Londres: Sage, 1997, 23-24.

y constituidas por líneas de fuga más que por puntos o nodos. Deleuze y Guattari sostienen: “el nómada no tiene puntos, caminos o tierra... Si el nómada puede ser llamado el desterritorializado *par excellence*, es precisamente porque no hay territorialización posterior, como ocurre con los migrantes”⁷. Esos nómadas presentan conflictos particulares para los estados, cuya tarea fundamental es “estriar el espacio sobre el que reina, no sólo para derrotar al nomadismo sino para controlar las migraciones y, de forma generalizada, para establecer una zona de derechos sobre un todo ‘exterior’, sobre todos los flujos”⁸.

En general, esa desterritorialización nómada ha sido presentada como un modo de desafiar a las disciplinas académicas y a las culturas hegemónicas, de “marginalizar el centro”, especialmente las culturas académicas occidentales, masculinas, imperiales, blancas.⁹ En este contexto, el nomadismo está asociado con la noción de que la escritura académica y política puede, en sí misma, ser concebida como un viaje. A fin de teorizar, uno deja el hogar y viaja. No hay un “hogar” o punto fijo desde el cual los teóricos partan y al cual regresen. El teórico es visto como un prometedor viajante, que nunca está en casa ni fuera de ella¹⁰.

A fin de desplegar formas de pensar múltiples y transversales a través de los patrones complejos y diversos de la vida de las mujeres, Braidotti propone un nuevo “nomadismo interconectado”¹¹. La autora sostiene que las feministas deberían desarrollar una conciencia nómada. También da cuenta de su “especial afecto por los lugares de tránsito relacionados con los viajes: las salas de las estaciones y los aeropuertos, los tranvías, los servicios de traslado¹² y las áreas de chequeo; zonas intermediarias en las que todos los lazos se suspenden y el tiempo se extiende en una suerte de presente continuo”¹³. Chambers define esto como el *flâneur* que deviene en *plâneur*¹⁴.

⁶ Deleuze, G. y Guattari, F., *Nomadology*, Nueva York: Semiotext(e), 1986, 49-53.

⁷ Deleuze, G. y Guattari, F., *Nomadology*, 52.

⁸ Deleuze, G. y Guattari, F., *Nomadology*, 59.

⁹ Véase Kaplan, C., *Questions of Travel*, cap. 2.

¹⁰ Véase Clifford, J., *Routes*, Cambridge: Harvard University Press, 1997.

¹¹ Braidotti, R., *Nomadic Subjects*, Nueva York: Columbia University Press, 1994.

¹² *Shuttle* en el original (nota de las traductoras).

¹³ Braidotti, R., *Nomadic Subjects*, 18-19.

¹⁴ Chambers, I., *Border Dialogues: Journeys in Postmodernity*, Londres: Routledge, 1990. Mientras que la idea de *flâneur* alude a la idea utilizada por Baudelaire y, luego, recuperada por Benjamin para describir un particular tipo de habitante urbano, que siente placer al recorrer de forma errante la ciudad, la noción de *plâneur* daría cuenta de una sensación semejante provocada a través del vuelo en un vehículo sin motor (nota de las traductoras).

De forma amplia, Makimoto y Manners sostienen que hemos entrado en una nueva era nómada. En la próxima década, con la digitalización, la mayoría de los servicios residenciales y laborales serán portados directamente sobre el cuerpo o, si no, en un pequeño bolso. Ello llevará a que aquellos que pueden acceder a estos objetos se tornen “geográficamente independientes”¹⁵. Estas personas serán “libres de vivir donde ellos quieran y de viajar tanto como deseen”, y se verán forzadas a optar entre ser colonos o ser realmente “nómadas globales”¹⁶.

Sin embargo, otros estudiosos han criticado esas metáforas nómadas. Bauman prescinde de dicha metáfora a partir de considerar que los verdaderos nómadas del desierto, en realidad, se mueven de un lugar a otro de forma estrictamente regular¹⁷. Para Bauman, las metáforas del vagabundo y del turista son más plausibles para los tiempos posmodernos porque ellas no están dando cuenta de una movilidad regularizada. El autor afirma que el vagabundo es un peregrino sin destino, un nómada sin itinerario; en cambio, el turista “paga por su libertad, por el derecho a desentenderse de sus preocupaciones y sentimientos originarios, por el derecho a hilar su propia red de sentidos. El mundo es la ostra del turista. En ella, éste puede vivir placenteramente y dotarla de significado”¹⁸. Vagabundos y turistas se mueven por el espacio de otras personas, ambos dan cuenta de la separación entre la proximidad física y la proximidad moral, ambos establecen sus propios parámetros de la felicidad y de la buena vida. Para Bauman la buena vida ha pasado a ser pensada como algo parecido a unas “continuas vacaciones”¹⁹.

Las posturas feministas han criticado el carácter masculino de muchas de estas metáforas vinculadas al viaje y a lo nómada. Sugieren que el movimiento no está fijado o limitado a un lugar; sin dudas, diferentes personas tienen distinto acceso a la movilidad, tanto literal como metafóricamente²⁰. Algunas han constatado la “masculinidad” de muchas metáforas nómadas²¹. Se ha demostrado que ciertas metáforas de carácter masculino pueden ser reescritas o codificadas de manera diferente. Si en lugar

¹⁵ Makimoto, T., y D. Manners, *Digital Nomad*, 2.

¹⁶ Makimoto, T., y D. Manners, *Digital Nomad*, 6.

¹⁷ Bauman, Z., *Postmodern Ethics*, Londres: Routledge, 1993, 240.

¹⁸ Bauman, Z., *Postmodern Ethics*, 241.

¹⁹ Bauman, Z., *Postmodern Ethics*, 243.

²⁰ Wolff, J., “On the road again: metaphors of travel in cultural criticism”, *Cultural Studies*, 7 (1993): 224-239.

²¹ Jokinen, E. y S. Veijola, “The disoriented tourist: the figuration of the tourist in contemporary cultural critique”. En: Rojek C., y J. Urry (eds.) *Touring Cultures*, (Londres: Routledge, 1997.

de hablarse del nómada o del turista, estas metáforas fueran recodificadas a través de términos como *paparazzi*, alcohólico sin techo, turista sexual y acosador, ellas perderían la valoración positiva que típicamente han disfrutado dentro de la corriente masculina de la teoría nómada.

Finalmente, Morris ha recomendado el uso de la metáfora del motel para dar cuenta de la naturaleza de la vida móvil contemporánea²². El motel:

- posee un vestíbulo irreal;
- está vinculado a una red de carreteras;
- está destinado más a acoger temporariamente a la gente que a proveer de alojamiento a sujetos humanos que desean permanecer juntos;
- está consagrado a la circulación y al movimiento;
- destruye el sentido particular de lugar y de *locale*²³.

Como afirma la autora, los moteles “memorializan solo el movimiento, la velocidad, la perpetua circulación”²⁴; ellos “nunca pueden ser un verdadero *lugar*” y cada uno se distingue del otro en “un flash empírico a alta velocidad”²⁵. El motel, como la sala de tránsito del aeropuerto, no representa ni el arribo ni la partida, sino lo que Morris define como la “pausa”²⁶.

2. ¿Qué nos motiva a viajar?, ¿qué es lo que nos lleva a otros lugares?

En *The Tourist Gaze* sostengo que la experiencia turística tiene una naturaleza fundamentalmente visual y que el carácter cambiante de las prácticas turísticas se relaciona con las transformaciones en las formas de mirar de la gente y con las expectativas de lo que se espera ver²⁷. Por lo tanto, de forma sencilla, podemos afirmar que la compulsión hacia la movilidad se relaciona con la importante difusión de diferentes miradas turísticas.

²² Véase Morris, M. “At Henry Parkes Motel”, *Cultural Studies*, 2 (1988): 1-47.

²³ Consideramos que Urry alude a la idea de *locale* de Anthony Giddens. Giddens usa este término para dar cuenta de los ámbitos físicos en que tienen lugar las relaciones sociales (nota de las traductoras).

²⁴ Morris, N., “At Henry Parkes Motel”, 3.

²⁵ Morris, N., “At Henry Parkes Motel”, 5.

²⁶ Morris, N., “At Henry Parkes Motel”, 41. Véase también Clifford, *Routes*.

²⁷ Urry, J., *The Tourist Gaze*, Londres: Sage, 1990.

Sin embargo, el énfasis sobre lo visual no implica que tales miradas sean “individuales”. Se ha destacado la dependencia de esta mirada respecto de una variedad de discursos y prácticas sociales, incluyendo, por supuesto, aquellos discursos y prácticas de carácter fotográfico. En general, muchas de esas miradas son organizadas discursivamente por profesionales, incluyendo fotógrafos, escritores de libros de viajes y de guías, agentes de viaje, propietarios y diseñadores de hoteles, operadores turísticos, programas televisivos de viaje, entidades de desarrollo turístico, arquitectos y muchos otros.

Más aún, diferentes miradas son autorizadas por diferentes discursos. Estos discursos incluyen:

- la educación, como en el *Gran Tour* europeo;
- la salud, como en muchos planes turísticos vigentes para “restablecer” el funcionamiento saludable de los individuos;
- la solidaridad grupal, como una gran parte del turismo japonés;
- lo lúdico, como en el caso de aquello que podríamos llamar turismo liminal.

Estos distintos discursos implican diferentes tipos de sociabilidad. En *The Tourist Gaze*, distingo las miradas turísticas románticas de las colectivas.

- En la primera, el énfasis está puesto en la soledad, la privacidad y en una relación personal, semi-espiritual con el objeto de la mirada. En tales casos, el turista esperará ver el objeto privadamente y otros visitantes importunarán su consumo del objeto. La mirada romántica conduce a una interminable búsqueda de nuevos objetos para esta mirada solitaria.
- En contraposición, la mirada colectiva implica disfrute. Se necesita otra gente para crear la atmósfera o el sentido carnavalesco que distingue el lugar. La presencia de los otros indica que éste es el lugar para estar y que uno no debería estar en otro. Se precisa de otros turistas para el consumo visual colectivo de tales lugares.

Mi punto de vista aquí es que la mirada cumple un papel central en la experiencia turística y refleja, generalmente, el privilegio que se le otorga a la vista por sobre el resto de los sentidos. En la historia de las sociedades occidentales, la vista ha sido considerada como el más noble de los sentidos. Ella ha sido concebida como la mediadora, sensitiva y confiable, que permite distinguir a los humanos de su entorno físico. Este

énfasis sobre la primacía de la vista se funda tanto en la epistemología como en simbolismos religiosos y de otros tipos²⁸.

Más aún, mientras el sentido de la vista permite la posesión y la propiedad, aquello que oímos acaba rápidamente y no provee ninguna cualidad que permita la apropiación²⁹. Generalmente, el sentido visual es crucial para que las personas puedan tomar posesión, no solo de otras personas sino también de diversos objetos y del entorno, a menudo distantes. El sentido visual permite que el mundo de personas y objetos sea controlado desde puntos lejanos, combinando distanciamiento y dominio³⁰. A través de la búsqueda de esa distancia se obtiene una “vista” apropiada, abstraída del ajetreo y del bullicio de la experiencia cotidiana³¹.

La importancia del sentido visual de posesión se desarrolló especialmente en el siglo XIX en Europa Occidental. Asilos, hospitales, escuelas y prisiones fueron diseñados de manera tal que las autoridades respectivas pudieran supervisar a sus internos mediante diversas variantes de la visión panóptica. John Ruskin alega que la “mayor cosa que el alma humana haya hecho en este mundo es *ver* algo... Ver claramente es poesía, profecía y religión”³². Áreas de la naturaleza salvaje e infértil, que alguna vez fueron fuentes de miedo y terror, han sido transformadas en aquello que Raymond Williams denomina “escenografía, paisaje, imagen, aire puro”, lugares que esperan el consumo visual que harán aquellos visitantes que vienen desde los lugares de la civilización industrial³³. Los muelles, los paseos y las playas permitieron el consumo visual del mar. Más allá de las ciudades, entonces, el entorno físico pasó a ser entendido como escenarios, vistas, sensaciones perceptivas y románticas. En parte, debido a los escritos de los románticos “la naturaleza se relaciona fundamentalmente con el ocio y con el placer –con el turismo, el entretenimiento espectacular, la recreación visual”³⁴.

Al mismo tiempo, en el curso del siglo XIX se produce una *separación de los sentidos*, especialmente del sentido de la vista respecto de los del

²⁸ Macnaghten, P. y J. Urry, *Contested Natures*, Londres: Sage, 1998, cap. 4.

²⁹ Frisby, D. y M. Featherstone (eds.), *Simmel on Culture*, Londres: Sage, 1997, 116.

³⁰ Véase Robins, K., *Into the Image*, Londres: Routledge, 1996, 20.

³¹ Véase Hibbitts, B. “Making sense of metaphors: visuality, aurality, and the reconfiguration of American legal discourse”, *Cardozo Law Review*, 16 (1994): 293.

³² Hibbitts, B., “Making sense of metaphors: visuality, aurality, and the reconfiguration of American legal discourse”, 257.

³³ Williams, R., “Ideas of nature”. En: Benthall, J. (ed), *Ecology. The Shaping Enquiry*, Londres: Longman, 1972, 257.

³⁴ Green, N., *The Spectacle of Nature*, Manchester: Manchester University Press, 1990, 6. Véase Macnaghten, P., y J. Urry, *Contested Natures*, capítulo 6.

tacto, el olfato y el oído. Mediante la constitución de nuevos objetos, la autonomización de la vista hizo posible la cuantificación y la homogeneización de la experiencia visual. Nuevos objetos de lo visual comenzaron a circular, incluyendo mercaderías de todo tipo, como espejos, ventanas de vidrio, fotografías y postales. Estos objetos desplegaron un encantamiento visual en el que lo mágico y lo espiritual fueron desplazados por las apariencias visuales y los rasgos superficiales, y las emergentes ciudades mostraron las masas de consumidores viéndose a sí mismas –de manera narcisista– reflejadas o capturadas en las nuevas tecnologías visuales³⁵.

En este proceso, la fotografía ha sido enormemente relevante para la democratización de varios tipos de experiencia humana, particularmente la de la movilidad de las personas y de los objetos. Como dice Barthes, la fotografía destaca todo lo fotografiado³⁶. También ella ha dado forma a los procesos de desplazamiento, de manera tal que el viaje de uno consiste en ser trasladado a “una buena vista”, a capturar en una película, para luego pasar a otras³⁷. Las cámaras y los filmes contribuyen a definir la naturaleza del viaje, a transformar los sitios en puntos de interés turístico³⁸; también han ayudado a construir una idea –propia del siglo XX– de qué es aquello que vale la pena ir a ver³⁹. Gregory⁴⁰ describe la *kodakización* de Egipto hacia fines del siglo XIX, por la cual ese país pasa a ser construido como un lugar de visibilidad a través de un guión que destaca escenas teatrales, múltiples y enmarcadas, configuradas para la erudición, el entretenimiento y el consumo visual de los visitantes “europeos”. Esto produce el “nuevo Egipto”, el del Canal de Suez, el de “el París en el Nilo”, el de Thomas Cook e hijos, el del “antiguo Egipto” purificado, el del “otro” exótico oriental, y el de los puntos de vista panorámicos.

La fotografía despliega una estética particular que excluye a la vez que incluye. Por ejemplo, raramente se ven postales o fotografías de turistas que retraten “paisajes” de desperdicios, de enfermedades, de pobreza, de aguas pútridas y despojos⁴¹. Las concepciones de paisaje habitualmente

³⁵ Slater, D., “Photography and modern vision: the spectacle of ‘natural magic’”. En: Jenks, C. (ed.), *Visual Culture*, Londres: Routledge, 1995

³⁶ Barthes, R., *Camera Lucida*, Nueva York: Hill and Wang, 1981, 34.

³⁷ Urry, J., *The Tourist Gaze* 137-140.

³⁸ *Sights* en inglés (nota de las traductoras).

³⁹ Véase Crawshaw, C. y J. Urry, “Tourism and the photographic eye”. En: C. Rojek y J. Urry (eds.) *Touring Cultures*, Londres: Routledge, 1997.

⁴⁰ Gregory, D., “Scripting Egypt: Orientalism and the cultures of travel”. En: J. Duncan y D. Gregory (eds.) *Writes of Passage*, Londres: Routledge, 1998.

⁴¹ Crawshaw C., y J. Urry, “Tourism and the photographic eye”, Taylor, J., *A Dream of England*, Manchester: Manchester University Press, 1994; Parr, M. *Boring Postcards*, Londres: Phaidon Press, 1999.

implican una noción de “dominio”⁴². El fotógrafo, y por tanto el que ve, es concebido situándose “arriba”, en una posición dominante sobre un paisaje estático y subordinado que reposa debajo de nosotros, de forma inerte, invitándonos a inspeccionarlo. Tales prácticas fotográficas demuestran cómo el entorno debe ser visto, dominado por los humanos y transformado en sujeto de su dominio posesivo.

Hasta aquí he hablado del dominio de lo visual. Sin embargo, lo visual es, a menudo, denigrado por los discursos referidos al viaje. En cierto sentido, nosotros vivimos en una sociedad del espectáculo; existen muchas maneras a través de las cuales la mayor parte de los ambientes han sido transformados en espectáculos diversos y coleccionables⁴³. Pero simultáneamente se observa una denigración del simple observador de puntos de interés turístico o del turista que se dirige a estos medios inventados⁴⁴. Las personas que solo dan rienda suelta al sentido de la vista son ridiculizadas; son consideradas superficiales en su apreciación del medio, de las personas y de los lugares y, frecuentemente, se sienten avergonzadas por esta práctica. La vista no es considerada como el más noble de los sentidos sino como el más superficial, interponiéndose en el camino de las experiencias reales que deberían involucrar otros sentidos y que necesitarían más tiempo para lograr una inmersión en el sitio de interés turístico.

Wordsworth afirma que el Lake District necesita una mirada diferente, que no se vea amenazada y atemorizada por una naturaleza relativamente salvaje e indómita; ella requiere “un proceso cultural lento y gradual”⁴⁵. De manera similar Ruskin señala cómo las nuevas sensibilidades de la ciudad socavan ciertos rasgos de la imaginación de los artistas y de su habilidad para recorrer el conjunto de tesoros depositados en su memoria⁴⁶. El contraste entre la pintura y la fotografía es particularmente llamativo; esta última carece de la infinita riqueza y complejidad de la primera. De forma generalizada, la vida en las ciudades del siglo XIX entrenó el ojo para anticipar lo imprevisto y así destruir la habilidad “para interesarse en la riqueza infinita ofrecida tanto por el arte como por

⁴² Taylor, J., *A Dream of England*, 38-39.

⁴³ Véase Debord, G., *Society of the Spectacle*, Nueva York: Zone Books, 1994.

⁴⁴ Sobre la historia de estos discursos organizados en torno a esta distinción entre turista y viajero, véase Buzard, J., *The Beaten Track*, Oxford: Clarendon Press, 1993.

⁴⁵ Wordsworth, W., *The Illustrated Wordsworth's Guide to the Lakes* (ed. Peter Bicknell). Londres: Book Club Associates, 1984, 193.

⁴⁶ Véase Wheeler, M. (ed.), *Ruskin and the Environment*, Manchester: Manchester University Press, 1995.

la naturaleza”⁴⁷. La ciudad bombardea el ojo con publicidades pero, en realidad, no ofrece nada digno de ser visto. Hay una suerte de pobreza de la imaginación de la ciudad, y un contraste entre aquellos edificios urbanos y la “gracia de la naturaleza”. Según Ruskin, la Londres moderna nos enseña a “adorar el caos”; ello contrasta con el hecho de que, en el mundo natural, el ojo está en perfecto reposo en medio de la profusión⁴⁸.

Esta crítica al turista que recorre puntos de interés es llevada al extremo por los análisis sobre lo “hiperreal”, es decir, sobre aquellos lugares diseñados como simulaciones, que tienen la apariencia de ser más “reales” que el original⁴⁹. En estos lugares el sentido de la vista se focaliza en un conjunto restringido de rasgos, es exagerado y pasa a dominar los otros sentidos. Los lugares hiperreales se caracterizan por una superficialidad y, de ningún modo, pretenden acoger o brindar respuestas a los visitantes. El sentido de la vista es seducido por los aspectos más inmediatos y perceptibles de la escena, como es el caso de las fachadas de Main Street en Disneylandia.

3. ¿Por qué puede decirse que no solo viajan las personas sino también las culturas?

Voy a comenzar aquí con la introducción del libro de Cora⁵⁰ Kaplan, *Questions of travel* ⁵¹. Para ella el viaje fue “inevitable, incuestionado y siempre necesario por razones familiares, amorosas, de amistad, así como de trabajo”⁵², ya que su extendida “familia” se encuentra diseminada en varios continentes y en distintos puntos de los Estados Unidos. La autora afirma que ella “nació en una cultura para la cual los beneficios nacionales del viajar eran evidentes”; esta cultura también suponía que “los ciudadanos americanos [podrían] viajar a donde quisieran”⁵³. Desde otro lugar, Prato y Trivero describen al “transporte” como la actividad primaria de la existencia, lo cual ya no es más una metáfora del progreso en la

⁴⁷ Citado en Mallett, P., “The city and the self”. En: Wheeler, M. (ed.), *Ruskin and the Environment*, Manchester: Manchester University Press, 1995, 54; a su vez se pueden notar similitudes con el análisis que Simmel realiza sobre la actitud de indiferencia.

⁴⁸ Citado en Mallett, P., “The city and the self”, 57.

⁴⁹ Baudrillard, J., *For a Critique of the Economy of the Sign*, San Luis: Telos. 1981; Eco, U., *Travels in Hyper-Reality*, Londres: Picador. 1986.

⁵⁰ Sic, debería decir Caren Kaplan (nota de las traductoras).

⁵¹ Kaplan, C., *Questions of Travel*.

⁵² Kaplan, C., *Questions of Travel*, IX.

⁵³ Kaplan, C., *Questions of Travel*, IX.