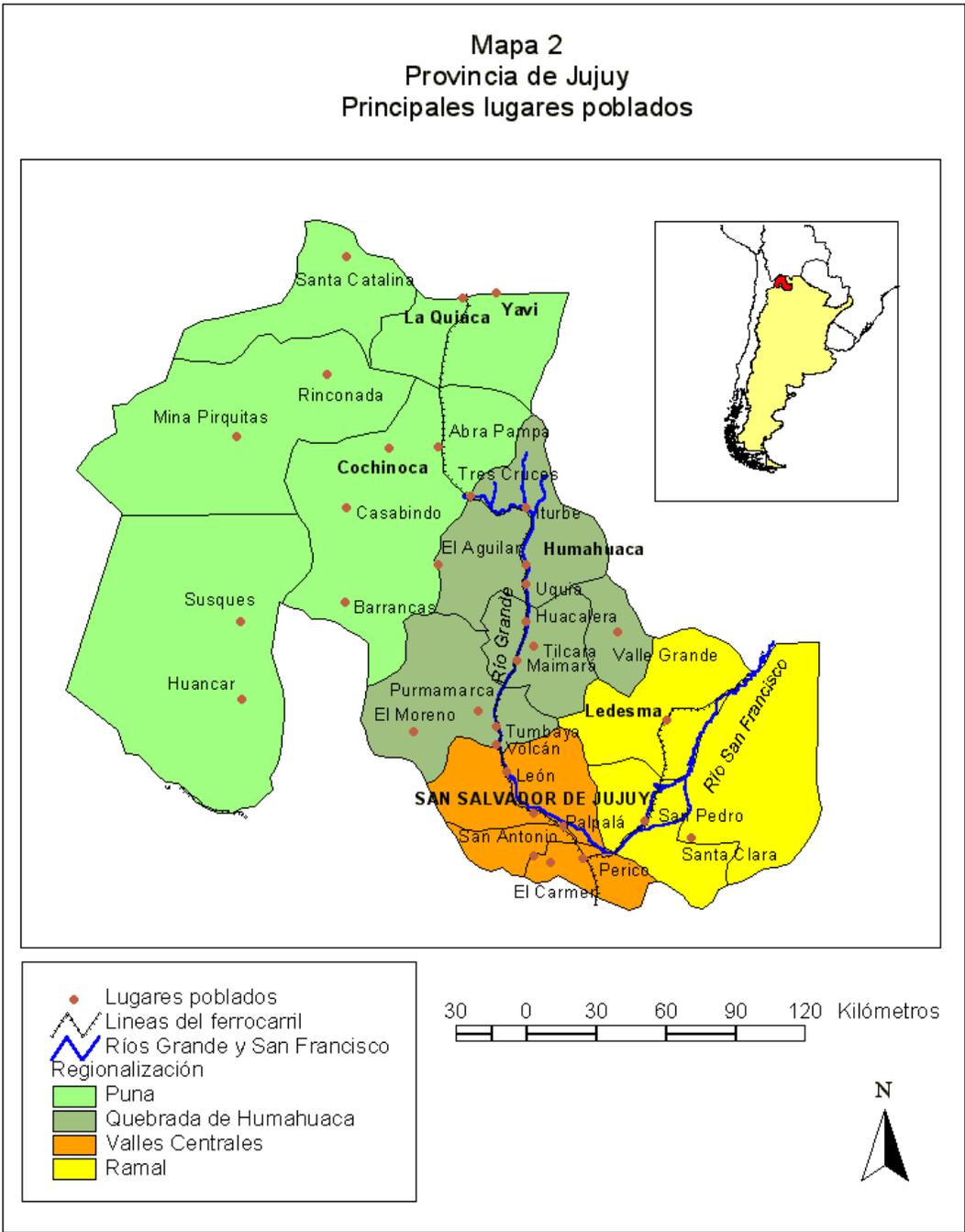


La « Puna Jujeña », la sua integrazione nello stato argentino e i nuovi assi stradali

**Figure 8 : La provincia di Jujuy -
 Fuente: A Benedetti (2002)**

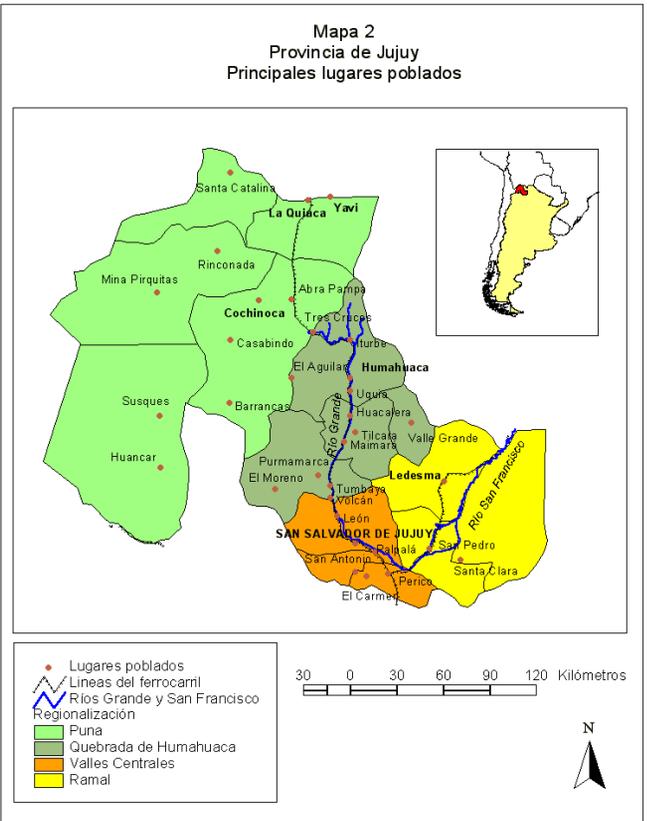
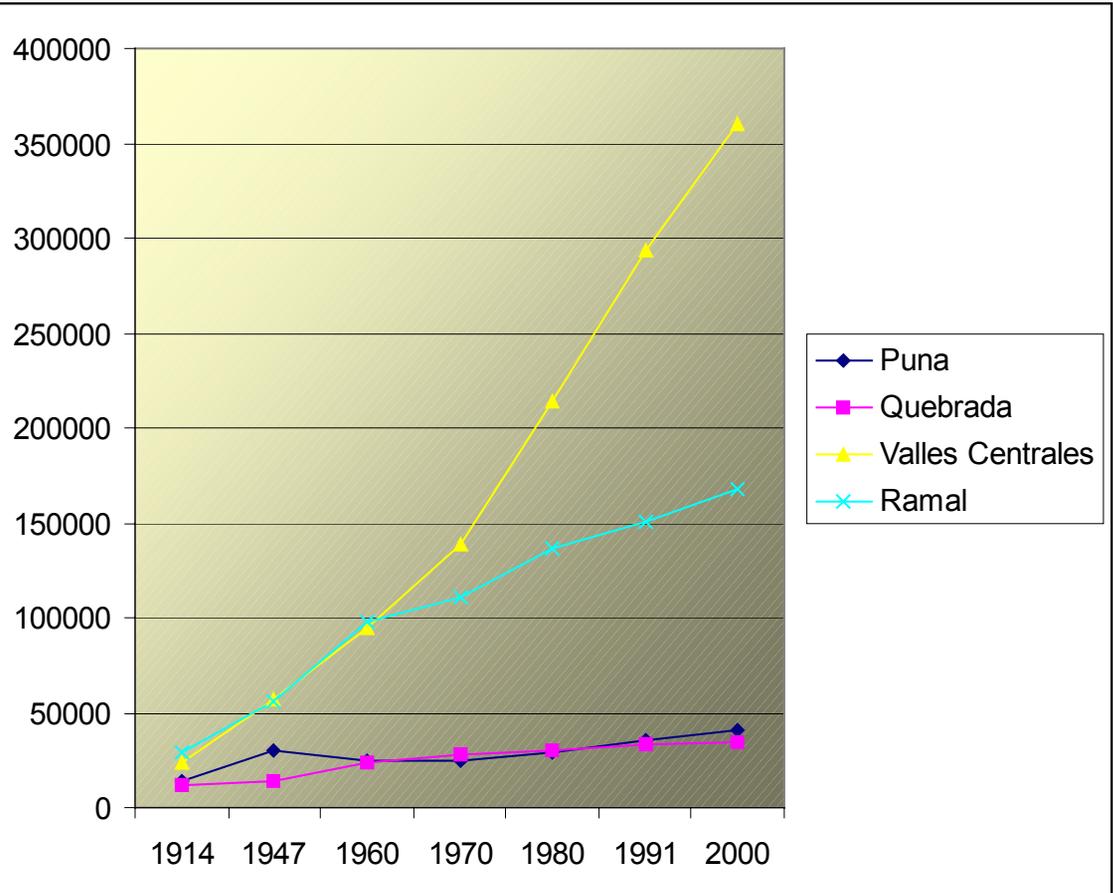


Le infrastrutture di circolazione: orientamento longitudinale rispetto alla Cordigliera andina



Figura 9 Variación de la población en la Provincia de Jujuy

Fonte: INDEC et A. Benedetti (2002)



Le fasi dell'integrazione della Puna nello stato argentino e il ruolo delle infrastrutture di trasporto

	Periodo pre-ispanico e coloniale	Integrazione della Puna nello stato nazionale argentino	Le dittature militari	Costituzione MERCOSUR
	XV - XIX s.	1900 - 1970	1970-1985 ca.	Anni 90...
Relazioni politico-amministrative	<p>“Estraneità” della cultura atacameña rispetto ai colonizzatori</p> <p>Passaggio al cristianesimo - Permanenza degli antichi generi di vita</p>	<p>1900: Inserzione nel “Territorio de los Andes” - la Puna resta separata dal resto del territorio argentino</p> <p>1943: integrazione nella provincia di Jujuy - ></p> <p>Logica di “inclusione nazionale”</p>	<p>Presenza militare rinforzata</p> <p>Discorso di protezione da eventuali invasioni cilene</p> <p>1978: chiusura della frontiera argentino-cilena a seguito della crisi del canale di Beagle</p>	<p>Il discorso cambia completamente: si propone ora l'integrazione transfrontaliera quale vettore di sviluppo economico</p>
Servizi di base	A dipendenza delle missioni presenti localmente	<p>Creazione dei capoluoghi amministrativi con alcuni servizi di base</p> <p>Le scuole giocano un ruolo chiave, segnatamente nel periodo peronista (anni 40-50)</p>	Stagnazione e lento declino del modello di inclusione nazionale	Conseguentemente alla crisi economica non vi sono miglioramenti
Relazioni economiche	Allevamento del camelide, Transumanza e scambi locali e regionali	<p>Emigrazione stagionale</p> <p>Nelle terre basse: sviluppo delle filiere delle zucchero (dagli anni '10) e del tabacco (dagli anni 40).</p> <p>Allevamento</p> <p>Economia mineraria (marginale)</p>	<p>Crisi e declino dell'economia coloniale e fine dello sfruttamento minerario</p> <p>Riduzione dell'emigrazione stagionale</p> <p>e ritorno all'economia di sussistenza</p>	<p>Crisi strutturale dell'economia argentina, impoverimento generale delle province del Nord-est argentino</p> <p>Emigrazione – esodo urbano</p> <p>Sviluppo di mercati di nicchia per alcuni prodotti artigianali</p> <p>Servizi ai trasporti (puntuali)</p>

	Periodo pre-ispanico e coloniale XV - XIX s.	Integrazione della Puna nello stato nazionale argentino 1900 - 1970	Periodo delle dittature 1970-1985 ca.	Costituzione MERCOSUR Anni 90...
Mobilità e Infrastrutture di trasporto	<p>Circuiti tradizionali ancestrali (nel territorio corrispondente all'antica Puna de Atacama)</p> <p>Piste non direttamente controllate dall'autorità coloniale, che ne riprende in parte la struttura</p> <p>Mantenimento delle mobilità tradizionali (transumanza e scambi con le altre regioni della Puna (il centro di riferimento è Potosí, nell'attuale Bolivia meridionale)</p>	<p>Permanenza dei circuiti tradizionali</p> <p>Emigrazione stagionale dalla Puna e dalle Quebradas (raccolta canna da zucchero e tabacco)</p> <p>Costruzione della linea ferroviaria Jujuy-Salta. Buenos Aires, Realizzazione del tratto Jujuy-Abra pampa -La Quiaca, Realizzazione del tratto Salta-San Antonio de los Cobres</p> <p>Anni 50: inizio della costruzione della rete stradale</p>	<p>Controllo dei flussi</p> <p>Chiusura dei passaggi frontalieri</p> <p>Interruzione delle mobilità tradizionali</p> <p>Degrado dell'infrastruttura, che serve essenzialmente interessi militari</p> <p>Sviluppo della rete stradale</p>	<p>Apertura delle frontiere al libero scambio</p> <p>Progetti di nuovi assi di trasporto stradale – sulla scia del discorso di integrazione Concetto del corridoio bi-oceanico del Capricorno</p> <p>Privatizzazione e smantellamento della ferrovia (1991)</p> <p>Abilitazione dei passi di Jama e di Sico (1991)</p> <p>Arresto definitivo delle mobilità tradizionali</p>
Insedimenti Tipo di popolamento	Insedimento sparso, legato alla transumanza ed ai percorsi tradizionali	<p>Strutturazione della rete delle località, essenzialmente lungo le linee ferroviarie</p> <p>Sviluppo di una nuova organizzazione territoriale</p>	<p>Stagnazione conseguente alla chiusura dei passaggi frontalieri</p> <p>Inizio del declino della rete dei luoghi abitati</p>	<p>Apparente destrutturazione dell'organizzazione territoriale precedente...</p> <p>Creazione di nuovi insediamenti puntuali per i servizi ai trasporti (ex: Susques)</p>





I lavori avanzano... malgrado la crisi



Il villaggio di Susques

Susques, villaggio di circa 3000 abitanti è stato oggetto di alcune inchieste, nel 2000 e nel 2001.

Il piccolo commercio e qualche servizio ai trasporti (riparazioni) comincia a svilupparsi, così come la ristorazione... e la prostituzione “artigianale”...

Le inchieste non hanno permesso di mostrare una vera e propria dinamica di sviluppo di Susques, che, malgrado il suo “nuovo” statuto di località di tappa e di “Portale delle Ande”, resta comunque una località molto isolata e di accesso ancora relativamente difficile.

In sintesi non vi è per ora creazione di impiego stabile, se si eccettuano i servizi statali quali l’amministrazione delle dogane e dell’immigrazione (di accesso molto limitato ai residenti).



(Susques)





San Antonio de los Cobres; ciò che resta della ferrovia nella Puna...





...il Tren de las Nubes....





San Antonio de los Cobres (Salta)



Conclusioni:

Transito e regioni di frontiera nelle Ande

Il Paso de Jama non comporta, per ora, gli effetti territoriali auspicati dall'inizio degli anni '90. Il discorso vale anche anche per il Paso de Sico (meno avanzato sul piano della).

Il controllo dei flussi frontaliere tradizionali (malgrado i discorsi di apertura) si è accresciuto, parallelamente si osserva l'arresto delle mobilità tradizionali.

I nuovi assi stradali appaiono così una sorta di “ponte” o di “tunnel” senza effetti tangibili sullo sviluppo economico e culturale della regione andina, in particolare della “Puna de Atacama”.

Cosa significa?

In primo luogo, a scala locale, che le infrastrutture stradali non sembrano in grado di sostituire la ferrovia quale vettore di organizzazione territoriale della montagna andina (in particolare di legare le popolazioni al territorio montano).

In secondo luogo, ad un'altra scala, ci si può chiedere però quale è la reale sostenibilità ambientale e sociale nelle regioni di montagna della politica (e dell'ideologia) dei “Corredores bioceánicos”, promossa dal Cile e dal Brasile (che ne sono, in termini commerciali, i veri beneficiari).

Bibliografía

- AAVV / Ministerio de Planificación y Cooperación / Centro de estudios estratégicos de la armada, (199) *Corredores bioceánicos en un contexto de país puerto*, Santiago de Chile.
- AMHILAT SZARY Anne-Laure (1999) *La région paradoxale territoriale néo-libérale ? Analyse de l'impact géographique d'un modèle économique sur le Norte Grande chilien*, Thèse de Doctorat, Université de Toulouse – Le Mirail, Toulouse.
- BANDIERI, Susana coord. (2001) *Cruzando la cordillera...* La frontera argentino-chilena como espacio social, Centro de Estudios de Historia Regional – CEHIR, Facultad de Humanidades, Universidad Nacional del Comahue.
- BENEDETTI Alejandro (2001) *La Puna desde 1900 hasta el "Paso de Jama"*. *El imaginario sobre el proceso de integración entre Chile y Argentina*, ronéo, 27 p. Tilcara – Buenos Aires.
- BENEDETTI Alejandro (2002) *"Los efectos de la inclusión. Transformaciones territoriales y reorganización de la red de lugares poblados en las tierras altas de Jujuy durante el siglo XX"*, 22 p. texte préparé pour: XIII World Congress of the International Economic History Association in Buenos Aires, July 2002, Session 33: The Mountains in Urban Development.
- BENKO Georges; LIPIETZ Alain sous la dir. de (2000) *La Richesse des Régions. La nouvelle géographie socio-économique*, PUF, Paris.
- CONTI, Viviana (1993) *"El norte argentino y Atacama: producción y mercados"* Siglo XIX. *Revista de Historia, segunda época, número 14, julio-diciembre de 1993*.
- GONZÁLEZ MIRANDA Sergio (2001) *"El corredor bioceánico norte: un desafío de la globalización a la democracia, las diferencias culturales y la biodiversidad"* in *Si somos Americanos, Vol II*, Actas del seminario internacional de integración sub-regional, pp. 161-175, Iquique, Universidad Arturo Prat.
- KARASIK Gabriela A. (2001) *"Jujuy y el Paso de Jama: apuntes para el análisis de procesos de construcción de fronteras inter-estatales"*, in *Fronteras, cultura y política _ un diálogo con Thomas Wilson*, Programa de Investigaciones Socio-culturales en el MERCOSUR, IDES- Buenos Aires, 4 de junio/2001, 20 p.
- RIFFO ROSAS Margarita (2001) *"Corredores bioceánicos en el contexto del Mercosur: Alcances y perspectivas"*, 8° Encuentro de Geógrafos de América Latina / Santiago de Chile, 4-10 – 03 – 2001, 13 p.
- VELTZ Pierre (1996) *Mondialisation villes et territoires. L'économie d'archipel*, PUF, Paris.