IV Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Santiago de Chile, 2001.

La Puna desde 1900 hasta el "Paso de Jama". Notas sobre el imaginario de los susqueños acerca del proceso de integración entre Chile y Argentina.

Alejandro Benedetti. y Cristina Argañaraz.

Cita:

Alejandro Benedetti. y Cristina Argañaraz. (2001). *La Puna desde 1900 hasta el "Paso de Jama". Notas sobre el imaginario de los susqueños acerca del proceso de integración entre Chile y Argentina. IV Congreso Chileno de Antropología. Colegio de Antropólogos de Chile A. G, Santiago de Chile.*

Dirección estable: https://www.aacademica.org/iv.congreso.chileno.de.antropologia/173

ARK: https://n2t.net/ark:/13683/ef8V/ca0

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto*. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: https://www.aacademica.org.*

La Puna desde 1900 hasta el "Paso de Jama". Notas sobre el imaginario de los susqueños acerca del proceso de integración entre Chile y Argentina

Alejandro Benedetti y Cristina Argañaraz*

1. Introducción

En el marco del proceso de integración de los países del Sur de América, se vienen realizando una serie de inversiones en materia de infraestructura vial. Uno de los proyectos que se encuentra en pleno proceso de ejecución es un corredor bioceánico que atraviesa la Cordillera de los Andes por el Paso de Jama, en la frontera norte entre Argentina y Chile. Esta porción de la frontera se definió y demarcó a principios del siglo XX, a partir de la anexión del área atacameña al Estado argentino. Esto fue el resultado de una serie de acuerdos diplomáticos, en el contexto de deslinde territorial de tres estado nacionales del área altoandina. Esta anexión supuso la fragmentación de un área con una importantes articulaciones étnicas y económicas. Sin embargo, las formas de intercambio mercantil a uno y otro lado de la cordillera, heredadas de la época colonial, permanecieron a pesar de las nuevas fronteras.

En la Argentina de hoy, la Puna de Atacama constituye un ámbito geográfico periférico desde el punto de vista de la organización del mercado nacional, y aunque también lo fue en el pasado reciente – segunda mitad del siglo XIX – ésta, no fue siempre la situación de la Puna, ya que la misma constituyó una región que en otros tiempos cumplió funciones de región articuladora entre los valles interandinos a uno y otro lado de la cordillera, conectando a los pueblo de la costa del Pacífico con El Alto Perú y los fértiles valles al otro lado de la cordillera. En el tiempo en que el único medio de locomoción era a pié – con los grandes arreos desde y hacia el Alto Perú – la Puna de Atacama constituía una zona de pasaje ineludible. Existen claras pruebas de ello en el período prehispánico, del que dan testimonio los arqueólogos. Su importancia fue en crecimiento a partir de la conquista y colonización española, por el comercio hacia el Alto Perú. Su pico máximo fue el de la intensificación de la explotación minera en el siglo XVIII.. Es a partir de la organización nacional del Estado Argentino que para la región de la Puna de Atacama llega, al fin del siglo que comienza, un período de aislamiento y marginalidad de una región que siempre tuvo la peculiaridad de "difícil acceso" Sus especiales características geográficas – planicies en altura de clima árido – sus difíciles condiciones de accesibilidad y la peculiaridades que la inscriben entre los medio ambiente de gran fragilidad ecológica la mantuvieron – aún hasta el presente - en la periferia es decir en una posición marginal respecto al territorio nacional, fueron las razones que llevaron a su disolución. Tras su incorporación al Estado argentino pasó a constituir a partir de 1900, una de las diez gobernaciones en las que se dividían los Territorios Nacionales. La construcción del Ferrocarril para unir Buenos Aires con el límite norte: La Quiaca, y la posterior apertura de la Ruta Nacional Nº 9 – tramo San Salvador de Jujuy – La Quiaca- es a partir de esas incorporaciones del progreso y la modernidad que la Puna de Atacama torna a ser "aquella lejana e inhóspita región al norte".

Hasta el presente y a pesar de los cambios operados sobre todo en lo que respecta a las comunicaciones (apertura de vías de comunicación y telecomunicaciones) esta región es aún hoy considerada lejana y aislada. Una prueba de ello es la realización en Agosto de este año de un Seminario Internacional sobre "Un País más allá de las Nubes" Homenaje a la Expedición de Erland Nordeskiold y otros viajeros. Este evento fue organizado por la Universidad Nacional de Jujuy, la Universidad del Norte de Chile y la Universidad de San Simón- Bolivia con el auspicio de la Embaja de Suecia

* Instituto Interdisciplinario Tilcara Facultad de Filos. y Letras – Universidad de Buenos Aires
aleentilcara@imagine.com.ar / crisdelv@hotmail.com

en Argentina, como homenaje a Nordeskiold y otros científicos suecos que visitaron la Puna a principios de este siglo y sobre cuyos informes nos referiremos en este trabajo..

El problema que hoy nos ocupa se refiere a los cambios operados en los últimos 15 o 20 años en Susques, localidad que pasó de la condición de pueblo perdido en el "despoblado territorio de la Puna" a Pórtico de los Andes, como indica un cartel instalado en la década del 90 . Las actuales obras de infraestructura abrieron promesas y renovaron los olvidos. Las promesas de prosperidad generan grandes expectativas. Junto al avance de las obras, ha surgido un discurso oficial (tanto nacional como provincial), sobre las posibilidades de integración cultural y sobre los beneficios económicos por el "derrame de desarrollo" que esta obra generará en el futuro. Sin embargo, poco se sabe sobres las repercusiones concretas que este proyecto tiene en la población de las pequeñas comunidades que se encuentran a uno y otro lado de la frontera argentino – chilena.

Susques, se ha convertido hoy en un espacio urbano caótico, superpuesto, en el cual grandes y modernos camiones permanecen estacionados por largas temporadas –producto de secuestros de Aduana- frente a viviendas rurales con corrales de llamas anexos y otras construcciones devenidas en comercios improvisados para atender a la escasa y variable clientela conformada por los camioneros. Escasísima clientela turística, y técnicos de diversas áreas de gobierno, población toda que, por lo general, minimizan todo gasto.

Este panorama fue el que nos llevó a analizar el actual proceso de integración desde la experiencia de este pequeño pueblo y en perspectiva histórica, tomando como punto de partida la incorporación de la Puna de Atacama al Estado argentino. En este trabajo se presentarán resultados parciales de una investigación que busca indagar acerca de las representaciones que, sobre las posibilidades de integración con poblaciones al otro lado de la Cordillera, tienen los habitantes de la Puna jujeña. Asimismo, se pretende reconstruir y confrontar las imágenes sobre el actual proceso de resignificación de la frontera con Chile .

Esta ponencia está organizada en tres partes. En la primera parte se analiza el proceso de formación de la frontera norte entre Argentina y Chile desde 1900 hasta la actualidad, proponiendo una periodización de las relaciones interestatales en la frontera norte y desde la perspectiva de Argentina. En la segunda parte se describe el pueblo de Susques procurando reconstruir su historia. En la tercera parte se presentan los primeros resultados de entrevistas realizadas en Susques con el objetivo de dar a conocer la voz de los susqueños sobre el Paso de Jama y el posible proceso de integración Chileno-Argentino.

2.1. Período 1900 - 1943

Describir las instituciones que surgieron en esa etapa y como descubre jujuy a los pobladores de susques

Durante el período de gobierno del último régimen militar – 1976 –1983 - en el contexto del hiato de conflicto armado con Chile, el estado nacional decidió emprender la construcción de rutas que mejoraran las condiciones de accesibilidad de los población puneña con sus respectivas capitales provinciales y por ende con el país. Estos emprendimientos comenzaron a concretarse algunos – como el Paso de Jama – casi una década después, constituyéndose así en medidas que empezaon a motivar fuertemente los cambios en la región. Para la región que hoy nos ocupa – la Puna Jujeña – uno de los primeros cambios estuvo signado por el hecho de que Susques, la capital del departamento homónimo, modificó su condición de periferia, y su ubicación de marginalidad, ya que para llegar de allí a San Salvador de Jujuy – la capital provincial- hasta la apertura del camino por Purmamarca – a través de la Cuesta de Lipán - abrió las puertas de la puna, para mostrar a ese pueblo y ese paisaje , para Jujuy y el país. Repentinamente Susques dejó de estar Las actuales políticas de integración económica involucran una fuerte inversión para avanzar en el proceso de integración física, rompiendo con las rigideces de los sistemas de transporte nacionales. Durante la última década, se han realizado importantes inversiones para inaugurar un eje de circulación vehícular que uniera la costa del Atlántico con la costa del Pacífico, atravesando la cordillera por los pasos de Jama y Sico. Se trata del aquí denominado Corredor Bioceánico Norte.

A la fecha, las obras por el paso de Jama se encuentran muy avanzadas – más que las de Sico- Además del acondicionamiento del Paso, realizado a fines de la década de 1980, lo que permitió a partir de ese momento la transitabilidad desde y haci ac Chile en un día, se está acondicionando la Ruta Nacional 52. Esta ruta nace en la ruta 9, cerca de la localidad de Purmamarca en la provincia de jujuy, luego asciende a la Puna por la Serranía de Aguilar para luego atravesar

las Salinas Grandes, el Salar de Olaroz y el Salar de Jama. Sobre esta ruta, a aproximadamente 150 km de la frontera se sitúa Susques, lugar en el que se encuentra una delegación de la aduana, una de gendarmería y otra de SENASA, además de ser el último centro de abastecimiento hasta San Pedro de Atacama.

2. *Formación de la frontera argentino-chilena y movilidad transfronteriza*

Antes que analizar el proceso de integración y las representaciones que este ha generado, resulta de interés indagar sobre la relación entre el proceso de formación de la frontera interestatal y la reorganización de los esquemas de movilidad a través de esa frontera. En las relaciones comerciales entre Argentina y Chile durante el siglo XX a través de la frontera norte, y vistas desde la Puna de Atacama, pueden reconocerse al menos tres períodos. El período 1900 a 1943, de formación de la frontera política en el marco de la consolidación de los estados nacionales sudamericanos, se inicia con el proceso de definición/demarcación de límite y la creación del Territorio de Los Andes. En este momento se desarrollo un importante intercambio comercial entre Salta y Antofagasta, de vacunos para las minas del salitre que atraviesan la región. El período 1943 a 1984, de gestación de una frontera geopolítica en el "Cono Sur", se inicia con la fragmentación del Territorio de Los Andes y concluye con la firma del tratado de amistad entre Argentina y Chile. En este período el Estado argentino define un conjunto de normas referidas a la seguridad en zonas de frontera. Los intercambios comerciales a través de la región ya no se realizan con caravanas sino con el ferrocarril de Huaytiquina. Finalmente, el período 1984 hasta la actualidad de redefinición del papel de las fronteras en el intercambio comercial y de personas, en el marco de las políticas de creciente integración comercial entre los países del MERCOSUR con Chile y Bolivia.

En lo que sigue, se realizará una presentación sintética de los principales rasgos de cada período.

2.1. *Período 1900 a 1943*

2.1.1. Fragmentación del Area atacameña y creación del Territorio Nacional de los Andes

En el marco de la consolidación del Estado argentino, tuvieron gran trascendencia una serie de cuestiones territoriales, sesgadas por el expansionismo de la era roquista. Con sendas campañas militares se conquistaron e incorporaron la Patagonia y extensos territorios de Chaco, hasta entonces controlados por sociedades indígenas. Mediante acuerdos diplomáticos con Chile y Bolivia se incorporó Atacama, débilmente controlada por Chile desde la finalización de la Guerra del Pacífico en 1884. Entre 1880 y 1900 se duplicó el territorio argentino. Los nuevos territorios se organizaron bajo el estatus jurídico de Gobernaciones y el área atacameña, conocida como Puna de Atacama, se denominó "Territorio Nacional de Los Andes".

Para la incorporación de la Puna de Atacama no fue necesario apelar a la lucha armada. Los acuerdos establecidos con Bolivia y Chile permitieron que Argentina anexara una superficie superior a los 64.000 km2 (Carrasco, 1901). Se trataba de un territorio sobre el cual ninguno de los tres Estados había ejercido una influencia apreciable, aunque la población que habitaba esa región había establecido diferentes lazos con mercados y ferias ubicados en Bolivia, país del cual se había incorporado su moneda, y con los oasis de San Pedro de Atacama y Toconao. Desde el punto de vista eclesiástico, Rosario, Susques y Antofagasta de la Sierra históricamente habían dependido del Curato de San Pedro de Atacama. De cualquier manera, se incorporó un territorio hasta entonces prácticamente desconocido, apenas explorado en el siglo XIX.

La presencia del Estado en la Puna de Atacama se hace evidente desde principios del siglo XX. Esto se debió a:

1- Viajes oficiales de exploración, recuento de la población y de los recursos naturales. El Territorio de Los Andes figura inmediatamente en los censos nacionales de población, agropecuario y en la estadística minera. Se realiza un empadronamiento de las explotaciones mineras. También se construye un relato regional a través de los exploradores europeos y argentinos que recorren la zona.

2- Emplazamiento de instituciones estatales: escuelas, registros civiles, oficinas de la gobernación y policía.

3- Creación de un nuevo poblado San Antonio de los Cobres para asiento de las autoridades nacionales y el cuerpo de policía.

4- Redefinición de la jurisdicción eclesiástica, con centro en la nueva capital.

5- Creación de una infraestructura mínima de circulación y comunicación.

Las primeras acciones del Estado Nacional estuvieron orientadas a contabilizar recursos y personas en el nuevo territorio. Se pueden mencionar las expediciones oficiales de Oscar Döering y Eduardo Holmberg en 1900 y de Daniel Cerri en 1900 (primer gobernador). En su informe de viaje, Cerri publica el primer recuento de población y cálculo de superficie del nuevo territorio realizado por Gabriel Carrasco (1901). Las expediciones científicas avaladas por el Estado nacional (que en muchos casos cuentan con el apoyo material de la gobernación del territorio o de otras dependencias del Estado Nacional) comienzan a realizarse en 1902. Entre ellas se puede mencionar la expedición científica de Ambrosetti en 1902 (1904 y 1905), Eric Boman en 1902 y 1905 (1908), Franz Kühn (1910), Eric von Rosen en la expedición de Nordenskiöld (1916) y Alberto Castellanos (1928).

La única riqueza que parecía ofrecer un potencial económico era la minera, especialmente del borato. Esto ocurría en un país donde nunca existió, al menos hasta la década de 1940, una política de fomento del sector minero. Durante la existencia del Territorio se hicieron numerosas expediciones oficiales desde la Dirección de Minería, entre las que se pueden nombrar las de Fritz Reichert (1908), Luciano Caplain (1912), Juan Barnabé (1915) y Luciano Catalano (1930). Pero nunca se logró una explotación sistemática y continuada de ningún mineral.

Tampoco se alcanzó un crecimiento y concentración demográfica suficiente. En 1900 la población era de 1149 habitantes y pasó a una población de 2600 habitantes en 1940, en un territorio que superaba los 64.000 km2 de superficie. El Territorio de Los Andes tenía una posición absolutamente periférica, alejada de todo núcleo urbano de tamaño apreciable. Se extendía sobre un área enteramente montañosa, de gran altitud media, con una fuerte homogeneidad en el paisaje y las posibilidades productivas del ambiente, con un excesivo contraste con el paisaje y las posibilidades productivas del ambiente pampeano.

Como todas las gobernaciones, Los Andes se creó como un dispositivo jurídico de transición, hasta tanto reuniera las condiciones necesarias para llegar a la condición de provincia (Favaro y Bucciarelli, 1995). Los restantes territorios se provincializaron en la década de 1950 (con la excepción de Tierra del Fuego en 1991). Los Andes no alcanzó tal condición. En 1943 se fragmentó administrativamente en tres departamentos que fueron anexados a las provincias de Jujuy, Salta y Catamarca. En el caso de Jujuy, en ese año se anexó el Departamento de Susques.

2.1.2. Definición y demarcación de la frontera entre Argentina y Chile

En este período se define y demarca la frontera entre Argentina y Chile. Además, se crea la Gendarmería Nacional, se instalan en algunos pasos fronterizos puestos aduaneros y controles migratorios. No obstante, en la frontera norte argentino-chilena se mantuvo un débil control, al menos hasta la década de 1940.

Las cuestiones de límites entre Argentina y Chile comienzan a negociarse desde mediados del siglo XIX, pero recién en 1881 se suscribió el Tratado chileno-argentino que estableció que el límite fronterizo correría por las más altas cumbres de la cordillera de Los Andes que dividan las aguas. En 1889 se firmó el tratado de límites Quirno Costa-Vaca Guzmán, según el cual la Argentina reconocía como perteneciente a Bolivia la confluencia entre los ríos Bermejo y Grande de Tarija. Bolivia, por su parte, cedía sus derechos sobre la Puna de Atacama, ocupada militarmente por Chile desde la terminación de la Guerra del Pacífico (1879-1884), como compensación por la cesión de los derechos sobre la provincia de Tarija. El 24 de marzo de 1899, con la mediación de William I. Buchanan (diplomático de los Estados Unidos en Argentina), se estableció el límite internacional. Esta ley establece el límite entre el Hito N° 1 (en el punto tripartito ubicado en el Cerro Zapaleri) hasta el Hito N° 42 (ubicado en el paso San Francisco, Catamarca).

En 1902 se firman los Pactos de Mayo, donde se abría un camino de mutua confianza entre ambos Estados (González Pizarro, 2000). El proceso de definición/demarcación concluyó en agosto de 1904 cuando, mediante el Decreto 4330, se ratifica el convenio del 2 de mayo sobre la definición de límites entre el paralelo 23° Sur y el cerro Zapaleri que suscribieron ambos países. Con las mismas fechas, el decreto 4331 ratifica el convenio sobre de demarcación material del límite internacional. Al parecer, este tramo de la frontera no suscitó mayores conflictos, más aún si se lo compara con el proceso que tuvo lugar con la definición/demarcación de la frontera en los Andes patagónicos.

En julio de 1938 se creó el cuerpo de Gendarmería Nacional, pero solo tuvo presencia en la década siguiente.

2.1.3. Movilidad a través de la frontera

Desde la década de 1880 una serie de acontecimientos vinculados a la formación territorial de los nuevos Estados republicanos y a la puesta en valor de nuevos espacios de uno y otro lado de la cordillera, produjeron una reorganización de los circuitos comerciales y provoca-

rán, a más largo plazo, la "desarticulación del espacio mercantil andino a través de reorientaciones centrífugas hacia el Atlántico y el Pacífico" (Conti, 1993, 17).

Con la Guerra del Pacífico, Chile se expande territorialmente hacia el norte, anexando buena parte del Desierto de Atacama. La expansión hacia esa región tenía como principal estímulo la extracción del nitrato y otros minerales, actividad que cobraría gran importancia para la economía chilena desde fines del siglo XIX. Por desarrollarse en una zona desértica, uno de los principales problemas fue el aprovisionamiento local de alimentos. Los oasis de San Pedro de Atacama, Calama o Toconao no permitían la producción de alimentos en escala para la creciente población que migraba hacia la pampa salitrera. En ese contexto, comerciantes de Salta revitalizan las antiguas rutas comerciales que conectaban a esa provincia con la costa del Pacífico. Concomitantemente se produjo el avance de la frontera hacia el Umbral del Chaco, donde comenzó a criarse ganado que se destinaba a los centros mineros del norte chileno (Reboratti, 1992). Excluido de esta red, y a gran distancia, del capitalismo, seguía desarrollándose el comercio campesino. La fragmentación territorial que supuso el trazado del límite internacional entre Chile y Argentina, al parecer, no repercutió en los circuitos comerciales de caravaneo, los cuales siguieron realizándose casi sin modificaciones en cuanto a los lugares de destino, hasta fines de la década de 1970. Las caravanas, partiendo de Susques u otros pueblos de la zona, llegaban hasta las ferias de Huari en Bolivia, hasta los oasis de Toconao o San Pedro de Atacama en Chile, hasta la Quebrada de Humahuaca o los Valles Calchaquíes en Argentina (Göbel, 1998; Delgado y Göbel, 1995).

El comercio vinculado al salitre se desarrolló desde la década de 1880 hasta la crisis de 1929 (González, 2000) y la creación del Territorio de Los Andes no representó un obstáculo, por la debilidad de los controles aduaneros. En distintos informes se reclamaba por la creación de puestos aduaneros (MI 1914 y 1926; Cerri, 1903; Holmberg, 1900). Otros exploradores dan cuenta de este comercio (Boman, 1908 y Kühn, 1910), el cual comenzó a declinar en los años '30 por la crisis de la industria salitrera (Bermúdez, 1987).

2.2. *Período 1943 a 1976*

2.2.1. El diseño de la frontera geopolítica

En 1943 por Decreto N° 9375 se dispuso la división del territorio en tres fracciones siguiendo la división departamental establecida en un decreto de 1904. El departamento de Susques se anexó a la provincia de Jujuy, los de Pastos Grandes y San Antonio de los Cobres a Salta y el de Antofagasta de la Sierra a Catamarca. Entre los considerandos se afirma que "la estructura actual del territorio dificulta su fomento, careciendo asimismo de los elementos de vida propia que justifique su existencia como entidad, significando su organismo administrativo una erogación en el presupuesto sin ninguna ventaja para sus pobladores". En 1943 el teritorio de la Puna de Atacama se dividió en tres partes las que se anexaron a las provincias de Jujuy, Salta y Catamarca. Es a partir de entonces, que constituyó una región marginal, ya no sólo en el contexto del territorio nacional, sino de los respectivos territorios provinciales. A partir de la provincialización, los cambios fueron muy poco visibles, ya que la región continuó aislada, y manteniéndose en los márgenes ya no sólo del contexto del territorio nacional, sino de los respectivos territorios provinciales a los que fue anexada. Durante la etapa de la Gobernación, el Estado Nacional se propone explorar el nuevo territorio – que le es desconocido en busca de afirmar su autoridad territorial busca ciudadanizar a sus habitantes, crea escuelas e instala autoridades policiales que lo representen.todas ellas sin olvidar a la institución Iglesia, cuya presencia es anterior a la gobernación completa su etapa de evangelización.. También entre 1900 y 1943 se menciona la realización de infraestructura de circulación – construcción y mejoramiento de caminos y apertura del la red ferroviaria - centrada en San Antonio de los Cobres (capital del Territorio) Estas obras obstaculizaron la apertura de vías de comunicación a Susques o Antofagasta de la Sierra con sus respectivas capitales provinciales. A pesar de esta fragmentación jurisdiccional, el área atacameña mantuvo en buena medida la configuración territorial definida durante la existencia de la Gobernación, al menos hasta la década de 1970. La legislación sobre Seguridad Fronteriza excluía a la Puna de Atacama.

A partir de 1970

Hasta ese momento, la distancia Susques San Salvador de Jujuy era de: 230 kms a Abra Pampa, el centro poblado con servicios de la provincia de Jujuy más cercano y de allí a 220 kms de San Salvador de Jujuy. Este era el camino utilizado por el correo que se hacía presente una vez por mes y de otras reparticiones del estado provincial que ya recorrían regularmente la zona. La otra posibilidad más cercana, a 400 kms era por el

Abra de Pibes con un paso a 4600 m.n.m. viaje en condiciones de sumo riesgo y con innumerables accidentes en su haber. Durante esta etapa es que el despliegue del estado paternalista extiende sus brazos protectores procurando "llegar a los lugares más remotos del territorio": Llegan así las propuestas del desarrollo a Susques, a través del accionar del Programa Andino, que formaba parte de un Programa de Desarrollo que involucraba a territorios de tierras altas de Bolivia, Chile, Perú y la Puna Argentina, que al finalizar con magros resultados en nuestro país, el personal afectado pasó a desempeñarse en la Dirección General de Agricultura de reciente creación y de la Dirección General de Promoción de la Comunidad – creada para intervenir en toda la provincia en 1968 – con una Coordinación para la Zona Puna. A partir de esa década el Gobierno Provincial empieza contar a Susques en el listado de sus prioridades de salud. -se construyen Puestos de Salud capacitando agentes sanitarios locales, al igual que en todas la zonas rurales de la provincial – se construye infraestructura escolar mejorando el servicio con comedores y albergues anexos- y en general se construye o mejoran pequeños centros cívicos que incluyen oficina policial, sede del Registro Civil y Centro Vecinal.

Durante la última dictadura militar, como consecuencia del inminente conflicto armado con Chile, se mejoraron las vías de acceso a la Puna de Atacama. En 1976 se abre una ruta que conecta a Susques y otros pueblos próximos con la ciudad capital de Jujuy (Palanca, 1977) y en 1978 se crea una ruta para vehículos que conecta a Antofagasta de la Sierra con Belén y Catamarca (García y Rolandi, 2000:108) facilitando el reordenamiento de los circuitos de transporte en la región.

En este período se dispusieron diferentes medidas de control militar de las zonas fronterizas. El decreto 15.385 de 1944 creó las denominadas "zonas de seguridad", fajas territoriales de ancho variable contiguas al límite internacional, sujetas a periódicos ajustes. El decreto de 14.587 de 1946 fijó el ancho de la zona de seguridad en 100 km para las áreas contiguas a Chile y a Bolivia y 50 km con Paraguay, Brasil y Uruguay. Al mismo tiempo que se crearon las zonas de seguridad se instituyó la Comisión Nacional de Zonas de Seguridad, en el ámbito del Ministerio de Justicia. La misión de esa comisión era la atención de todos los problemas que puedan suscitarse en las localidades de frontera y "argentinizar" ese sector del territorio nacional. Esta legislación se transforma en 1970 mediante el decreto ley 18.575, creándose las zonas de frontera, delimitadas ese mismo año por el decreto 468. En el artículo 3° del decreto ley 18.575 se crean las áreas de frontera. Entre 1970 y 1979 se crearon trece áreas de frontera y ninguna incluyó a la Puna. El Decreto 2336 de 1978 se establecen las "Directivas para la ejecución de la política de frontera.

En 1973 se suscita en golpe de Estado militar en Chile y lo mismo ocurre en Argentina en 1976. En este contexto se suscita uno de los momentos de mayor tensión entre ambos países, por la cuestión del Beagle. En 1904 Argentina y Chile comenzaron las negociaciones para demarcar los límites de la zona del Canal de Beagle. Desde entonces se firmaron tres protocolo: en 1915 para llevar el diferendo a un arbitraje en esa zona. En 1938 se firma un segundo protocolo de acuerdo entre ambas naciones sobre el problema del arbitraje en la Zona del Beagle. Este segundo protocolo quedó nuevamente sin confirmar. En 1960 se firma un tercer protocolo entre ambas naciones para llevar a un arbitraje la demarcación de límites de la Zona del canal del Beagle. El 2 de mayo la Reina Isabel II de Inglaterra notifica la decisión de la Corte de Arbitraje entre Chile y Argentina, según la cual, las islas en discusión así como sus islotes adyacentes, pertenecen a Chile, y la línea fronteriza entre ambos países queda delimitada en la parte central del Canal del Beagle. El 11 de enero de 1978 el gobierno argentino declara nulo el fallo arbitral del 2 de mayo de 1977. El 19 de enero se reunieron los generales Augusto Pinochet y Jorge Rafael Videla en el aeropuerto Plumerillo de Mendoza, en un intento de resolver la situación. Sin embargo, el 25 de enero Argentina desconoce el fallo emitido por la Corona Británica. Desde marzo hasta diciembre ambos países vivieron el período más crítico de sus relaciones. El 20 de diciembre, ante una inminente amenaza de guerra, el Vaticano ofrece su mediación en el conflicto entre ambas naciones. En 1985 Chile y Argentina reconocen el fallo arbitral propuesto por el Vaticano. Este fallo no se diferencia en lo fundamental por el emanado el 2 de mayo de 1977 por la Reina Isabel II.

Si bien este conflicto involucraba directamente la frontera austral, aumentó considerablemente el control de toda la frontera con Chile. En el caso de la frontera norte, el Paso carretero de Huaytiquina fue minado y por esa razón aún se encuentra inhabilitado.

2.2.2. Movilidad a través de la frontera

El mayor "logro" del período fue la inauguración del Ferrocarril Salta-Antofagasta, también conocido como

Huaytiquina. La construcción de un ferrocarril que atravesara la Puna de Atacama fue autorizada por la ley 4.693 del 25 de septiembre de 1905, que "partiendo de un punto conveniente del Valle de Lerma termine en Huaytiquina o en otro punto próximo de la frontera chilena". Pero las obras recién comenzaron en 1921. El 25 de abril de 1922 se firmó en Santiago de Chile el "Protocolo Barros Jarpa-Noel", por el cual Chile y Argentina se comprometían a construir un ferrocarril que uniera Antofagasta con Salta. La construcción del ferrocarril tuvo ritmos y velocidades de trabajo fluctuantes, e interrupciones varias. El 24 de julio de 1929 las vías del ferrocarril llegan a San Antonio de los Cobres (Costello, 1995:39) y el 17 de enero de 1948, finalmente, se habilitó tramo hasta Socompa, el paso fronterizo finalmente elegido, cinco años después de haberse disuelto el Territorio de Los Andes (Costello, 1995; Jurcich, 1996).

Una de las visiones más auspiciosas sobre las ventajas que ofrecería el ferrocarril de Huaytiquina (como se lo conoce por ser el paso inicialmente elegido para cruzar la cordillera) es la de Luciano Catalano, quien, a lo largo de la década 1920, se desempeñó como geólogo-químico de la Dirección General de Minas, Geología e Hidrología. Según Catalano "el Huaytiquina, en lo que llevamos andado del presente siglo [XX], es la obra ferroviaria nacional de mayor aliento, que incorporará al país una extensa zona minera de grandísimo valor, llevándole en cambio los beneficios del progreso moderno desde el punto de vista político, social y económico, es decir, que el ferrocarril vivirá de esa zona, y Los Andes vivirá por el ferrocarril" (Catalano, 1930:101)"

Sin embargo, para Schvarzer "el esfuerzo económico, y los avances que implicó en términos de ingeniería, contrastan con el hecho de que esa línea no logró nunca movilizar carga de modo sistemático. Hoy, su operación se limita a un tren turístico, conocido como el Tren a las Nubes" (Schvarzer, 1999:3). Al parecer, el Ferrocarril Huaytiquina no alcanzó para transformar la política minera en la Puna de Atacama. Probablemente el control monopólico de la explotación del bórax se haya constituido en el principal obstáculo.

Aún hoy los trabajos sobre la minería en la Puna siguen recreando el mito de las grandes riquezas escondidas en la tierra: en el distrito Sijes se cuenta con el "mineral de boro con mayor ley en crudo de anhídrido bórico de cuantos se explotan en la Puna. Su utilización en la industria especial de las fibras de vidrio y la proyección que se aguarda de ese campo, ponen una nota de relevancia para la futura geoeconomía de la región" (Alonso, 1998:168).

2.3. Período 1984 hasta la actualidad

A partir de mediados de la década de 1980 la asunción de un gobierno democrático en Argentina y más tarde (1989) la asunción de un gobierno democrático en Chile fue el contexto propicio para desmilitarizar la frontera y generar condiciones que facilitaran el intercambio comercial entre ambos países.

En este período surgen con fuerza las acciones tendientes a la creación de un bloque económico que incluyera a Brasil, Uruguay, Paraguay, Argentina, Bolivia y Chile. La principal entidad creada fue el Mercosur entre los cuatro primeros y acuerdo de complementación económica con los dos últimos. Más allá del Mercosur, los gobiernos de Argentina y Chile, con financiamiento de organismos internacionales, iniciaron obras tendientes a mejorar los sistemas de transporte de modo tal de facilitar la complementariedad. Para ello se crearon los "corredores bioceánicos" y los "pasos legales". Lejos de reducir la importancia de la frontera como barrera a la circulación, el actual proceso reinstala a la frontera como barrera a la movilidad transfronteriza. Entre esas zonas se encuentra un vasto sector del occidente de la Puna jujeña, también conocida como Puna de Atacama. Concretamente, se trata del departamento de Susques, el cual es atravesado por uno de esos corredores bioceánicos, el Corredor Norte.

2.3.1. Nueva frontera en la Puna de Atacama. Los pasos fronterizos

Como parte del proceso de globalización y cambios en las formas de circulación de las mercancías. Proceso de integración.

Las acciones tendientes a la integración y la unión aduanera coexistieron con los de defensa nacional y control de la frontera. En 1984 se firma el Tratado de Paz y Amistad entre Chile y Argentina. Junto a la creación del corredor bioceánico por el Paso de Jama, se instalan en la zona la dirección de migraciones y la aduana y, además, gendarmería aumenta su presencia. A pesar de las intensiones de promover relaciones basadas en la confianza mutua, el gobierno argentino creó nuevas normas referidas al control territorial fronterizo. En 1987, por Decreto 1182 se delimitan nuevas área de frontera y por Ley 23.554 de 1988 se privilegia el uso del territorio fronterizo a ciudadanos argentinos. Finalmente, en 1994 se produjo un reacomodamiento normativo en lo que respecta a la frontera. El Decreto 887 derogó al 1182/87 unificando Areas de Frontera y Zo-

nas de Seguridad. A la vez, se redujo el ancho del Area de Frontera y con el Decreto 483/96 se disolvió la Superintendencia Nacional de Fronteras (Laurín, 1998). Además de la desmilitarización parcial de la frontera, se acordó la habilitación y acondicionamiento de una serie de pasos fronterizos que facilitaran las comunicaciones entre ambos países.

Según lo acordado en las Declaraciones Conjuntas Presidenciales de 1990 y 1991, y en la VIII Reunión de la Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física celebrada en Santiago en julio de 1992, se encomendó al Grupo Técnico Mixto la elaboración de un Plan Maestro General de Pasos Fronterizos. El resultado fue la definición de 36 Pasos Fronterizos de Consenso entre Argentina y Chile. De ese conjunto se definió una nómina de 12 Pasos Priorizados, los cuales recibirían tratamiento especial en cuanto a la creación de obras (CFI, 1992; DNV, 1997).

Los 12 Pasos Priorizados son, de norte a sur:

	Paso	Provincia
1-	Jama	Jujuy
2-	Sico	Salta
3-	San Francisco	Catamarca
4-	Agua Negra	San Juan
5-	Cristo Redentor	Mendoza
6-	Pehuenche	Mendoza
7-	Pino Hachado	Neuquén
8-	Cardenal Samoré	Neuquén
9-	Coiyahiqué	Chubut
10-	Huemules	Chubut
11-	Integración Austral	Santa Cruz
12-	San Sebastián	Tierra del Fuego

Las políticas de acercamiento entre Argentina y Chile permitieron realizar avances en materia de controles en pasos fronterizos. Básicamente se han simplificado los procedimientos referidos a documentación (CEPAL, 1996). Sin embargo, los controles no se encuentran en lugares de inmovilidad, (puertos marítimos y terrestres de carga y descarga de mercadería), si no en lugares de frontera, que desde el punto de vista del transporte constituyen lugares de movilidad, por lo que se vuelve un obstáculo en la circulación, generando muchas veces costos adicionales (CEPAL, 1996).

2.3.2. Movilidad a través de la frontera.

Los llamados corredores bioceánicos aparecen con fuerza en el discurso de las autoridades de Chile y los demás países de Cono Sur durante la última década (CEPAL, 1996). En términos generales se refieren a grandes ejes de circulación que tienen como principal objetivo conectar puntos ubicados en las costas de los océanos Atlántico y Pacífico de los países ubicados en el sur de Sudamérica.

Desde la década de 1980 comenzaron a implementarse una serie de políticas orientadas a mejorar la posibilidad de integración física con los países limítrofes. La infraestructura de circulación de los países del Cono Sur se caracteriza por tener un trazado dendrítico orientado al puerto de cada país. Los cruces entre los países del área son escasos e inadecuados para soportar el actual volumen de intercambio, en crecimiento desde 1995. La solución requiere ingeniería e inversión financiera. Esta última proviene en general de los organismos de crédito internacional, como el BID o el Banco Mundial.

Entre las políticas de integración territorial se destacan: el "Protocolo de integración física Argentina-Chile", el "Proyecto Libertadores" (red ferroviaria), el "Plan Maestro de Pasos Argentina-Chile" y los emprendimientos del "Grupo de Trabajo Multilateral" (corredores bioceánicos) (Sant´Anna, 1997). Estos ejes se organizan a partir de un conjunto de rutas y pasos fronterizos existentes y otros construidos ex novo. Algunos tramos de ruta en la Puna de Atacama y los Paso de Jama y de Sico en la misma región dan cuenta de esta situación. En territorio jujeño y salteño, el resto del corredor se monta sobre redes materiales existentes. Estos emprendimientos no suponen la construcción de infraestructuras ex novo, sino la mejora, adaptación y ampliación de trazado de las carreteras, ferrocarriles y otras infraestructuras de transporte preexistentes pertenecientes de los distintos países, las cuales están mal conectadas o aisladas (Arévalo, 1996).

En el ámbito de la Puna argentina ya se han ejecutado o están en proceso de ejecutarse cinco proyectos, a saber: (1) el acondicionamiento de los Pasos de Jama (Jujuy) y Sico (Salta); (2) el acondicionamiento del corredor ferroviario que cruza por el Paso de Socompa; (3) la pavimentación de la ex Ruta Provincial 16, que une a Susques con el cruce de esta ruta y la RN 40, incluido en el Corredor Bioceánico N°2; (4) la creación de infraestructura energética (principalmente gasoductos); y (5) el acondicionamiento de algunos tramos de la RN 9, principalmente el tramo en el tramo La Quiaca-Arroyo Ugchara, emprendimiento que cuenta con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (MEOySP 1997a y b).

Los corredores configuran geografías de la verticalidad, donde el objetivo central no es tanto "desparramar" desarrollo en los territorios que atraviesa, sino acelerar los flujos comerciales en puntos ubicados a gran distancia entre sí, pero con una gran intensidad de intercambio. Fundamentalmente, grandes centros metropolitanos y puertos de ultramar. El Grupo de Trabajo Multilateral definió siete corredores carreteros transversales para unir el Atlántico con el Pacífico (Sant´Anna, 1997). El Paso de Jama forma parte del Corredor Bioceánico Nº 2.

Los corredores bioceánicos que involucran a Argentina y Chile son tres. El principal corredor es un eje ya consolidado, el Corredor Central con extremos terrestres en los puertos de Valparaíso y Buenos Aires, extensiones terrestres y fluviales a Brasil, Paraguay y Uruguay y conexiones de ultramar con diferentes mercados del mundo. Los otros dos grandes ejes se encuentran en desarrollo y se sitúan al norte y sur de la frontera entre ambos países (CEPAL, 1996).

La Gendarmería Nacional en su página Web hace referencia a cuatro "corredores de exportación": Norte, Central, Sur y Patagónico. El Corredor Central tiene una longitud de 1.968 km, y atraviesa Brasil, Argentina y Chile. En zonas de frontera involucra a las rutas nacionales 14 y 7 y el Paso Cristo Redentor. El Corredor Norte tiene una longitud de 1.007 km, atraviesa Brasil, Argentina y Chile y en zonas de frontera incluye las rutas 12, 51 y 52 y los Pasos de Sico y Jama. El Corredor Sur tiene una longitud de 2.655 km, se origina en Buenos Aires y a través de las rutas 3, 5, 22 y 237, atraviesa la cordillera por los pasos Cardenal Samoré o Coyaique. El Corredor Patagónico se origina en el anterior (San Antonio Oeste) y tiene una extensión de 858 km a lo largo de la ruta 3 cruzando a Chile por los pasos Integración Austral o San Sebastián.

El Corredor Norte es un eje de circulación carretero cuyos puntos extremos son Curitiba y los puertos de Iquique y Antofagasta, a través de los Pasos de Sico y Jama. Este corredor parte de Paranaguá, en la costa atlántica, sigue por Curitiba hasta Foz de Iguazú y desde allí hasta Asunción. Continúa por territorio paraguayo hasta Mariscal Estigarribia, en dirección a Bolivia y de allí a Pozo Hondo en la frontera con Argentina. Desde allí se cruza por un puente recientemente construido a Misión La Paz en el este de la frontera de Salta con Paraguay. De Misión La Paz sigue a Tartagal y desde allí, a través de la RN 34 sigue hasta la intersección con la ruta 66. Desde aquí hay dos opciones: el paso de Sico a través de Salta y San Antonio de los Cobre, o el Paso de Jama, a través de San Salvador de Jujuy Purmamarca y Susques.

Este corredor no es utilizado actualmente por ninguna empresa localizada en la zona. Ninguna de las mercancías que se producen en Salta o Jujuy y que se destinan a la exportación, salen por los Pasos de Jama o de Sico, en tanto que los productos que salen por el Paso de Socompa o el de S. Mazza (ferroviarios), representan una ínfima parte del volumen producido. Del total del volumen de azúcar transportado desde Jujuy, sólo el 10,45% (41.000 TNS) se destina a la exportación a otros países. De ese porcentaje una parte de sale por el puerto de Rosario, vía RN 34 (5,35%), otra por el F. Gral. Belgrano hacia Chile por Socompa (2,55%) y otra por este ferrocarril hacia el Puerto de Rosario (2,55%). Menos del 1% del cemento producido en Jujuy se destina a la exportación, vía Socompa. Por el Paso S. Mazza sale el 2% del laminado en caliente y el 4% de papel y cartón lo hace por la RN 34. Es decir, los Pasos de Jama, Sico y La Quiaca no son relevantes para empresas ubicadas en la región (MEOySP 1997a; 1997b). La mayor demanda de transporte a través de los pasos entre Argentina y Chile se debe al comercio realizado por Paraguay con el Sudeste asiático (Sant´Anna, 1997).

El Corredor Norte se configura básicamente a partir de ejes viales, aunque existe la posibilidad de utilizar en algunos tramos ejes ferroviarios e incluso se cruza con la proyectada Hidrovía del Paraná.

Desde la década del 60' se registran diferentes intentos por crear un corredor de circulación para vehículos desde Jujuy al puerto de Antofagasta. La búsqueda de un paso para alcanzar el pacífico atravesando territorio jujeño no es actual. Según Vicente Cicarelli (presidente de la Comisión Paso de Jama) los primeros intentos de lograr este paso fueron del Senador nacional Teófilo Sánchez de Bustamante en 1919 y del Diputado provincial Garay en 1940 (prólogo en Araya, 1990). Pero la primera expedición, cruzando la cordillera por el Paso de Zapaleri, se realizó en 1967. Esa expedición se conoció con el nombre de "Caravana de la Amistad", en la que participaron personalidades de Jujuy, entre los que se encontraban diputados, representante de la Sociedad Rural de Jujuy, pequeños empresario y comerciantes. Ese mismo año se recibió a una comitiva que partió de Calama, como retribución a la expedición argentina (Araya, 1990).

En 1970 se reinicia la búsqueda de un paso que concluye con la ubicación del Paso de Jama, con una activa participación del Ingeniero Mario Palanca de la Di-

rección Provincial de Vialidad. Desde entonces la Dirección Provincial de Vialidad abrió y mejoró aproximadamente 300 kilómetros en la ex Ruta Provincial Nº 16, hoy Ruta Nacional Nº 52 entre Purmamarca y el Paso de Jama. Inicialmente el ascenso a la altiplanicie se realizaba por el Abra de Pives. En 1974 se licita el tramo Puente sobre el Río Purmamarca/Aguas Blancas y pronto se inaugura el actual camino que cruza la serranía del Aguilar por la Cuesta de Lipán y el Abra de Potrerillos (4.170 msnm), para luego acceder a las Salinas Grandes, Susques y el Paso de Jama. La apertura oficial del Paso de Jama se realizó el 6 de diciembre de 1991. Con interrupciones, el eje que conecta al sur de la provincia de Jujuy (Perico) con el Paso de Jama, se encuentra en proceso de acondicionamiento. Esto incluye obras se ensanche de la Ruta 66, de algunos tramos de la ruta 9 en la Quebrada de Humahuaca y se están asfaltando lentamente diferentes tramos enripiados.

Desde 1991 se otorgaron frecuencias regulares para el transporte de pasajeros y se observa un incremento del tránsito medio diario anual.

3. Susques "Pórtico de los Andes"

Dejando la Quebrada de Humahuaca a partir del pueblo de Purmamarca y hasta el Paso de Jama el único núcleo poblado de alguna importancia es Susques. La relativa cercanía al límite interestatal es la principal causa por la cual este pequeño núcleo de población se haya transformado en un punto importante del corredor bioceánico norte en la Puna jujeña. Pero esta ruta no es nueva. Los pastores de Susques, Olaroz, Huancar y otros lugares del área atacameña tradicionalmente han recorrido diferentes rutas en sentido este-oeste para intercambiar sus productos con personas de los oasis ubicados del otro lado de la cordillera. Durante décadas el único paso vehícular habilitado era el de Huaytiquina, actualmente clausurado. Pero los pastores del departamento de Susques utilizaban otros pasos, entre ellos el de Jama.

En el pasado remoto, Susques formaba parte de un ecosistema que se sostenía en un delicado equilibrio. La vida humana se desearrolló aún con las esacas posibilidades de sostenibilidad de un territorio árido y aislado. No obstante sus pobladores se mantenían en comunicación periódica con sus vecinos de las tierras bajas. Así eran frecuentes observar las caravanas que partían en busca de intercambio económico, social y cultural. es uno de los pueblos más antiguos de la actual Puna jujeña. Esto se debe al temprano emplazamiento de una iglesia para concentrar periódicamente a la población de esa extensa y región. La presencia del Estado Argentina se hizo evidente desde el momento mismo de creación del Territorio de Los Andes, con la exploración oficial del General Daniel Cerri y más tarde por el explorador Eric Boman. El pueblo que describió Boman mantuvo su estructura edilicia y su extensión hasta mediados de la década de 1980. Desde entonces las obras vinculadas tanto a los gasoductos como a la ruta internacional, hicieron de este pequeño caserío un pequeño núcleo urbano, con similares características que Abra Pampa, el núcleo urbano más importante de la Puna jujeña.

3.1. Susques en la historia

El poblado de Susques (o Susquis como aparece citado en documentos de los primeros viajeros) es un asentamiento humano muy antiguo y su pasado está ligado tanto a la conquista y colonización como a los avatares de la lucha por la independencia de Argentina, Bolivia y Chile antes de que se definiera su situación política como parte del territorio argentino a partir de 1900.

Con la creación del Territorio de Los Andes, la localidad de Susques se convierte en la cabecera del departamento del mismo nombre o Norte. Tras la división del Territorio de Los Andes, Susques se reparte entre Santa Catalina y Rinconada, pero en 1944 se crea definitivamente el departamento de Susques. La ley 2.782 del 10 de septiembre de 1969 fija los límites municipales y se crean la Comisión Municipal de Susques al sur y la Comisión Municipal de Coranzulí al norte.

La presencia del Estado Nacional en Susques se hace evidente desde principios del siglo XX, a través de un número importante de instituciones, entre las que se encuentra la escuela, el registro civil y el destacamento policial.

La Iglesia es institución más antigua y probablemente la primera que permitió la formación del primer aglomerado poblacional en la región que fue Susques en el siglo XIX. A la creación de la Gobernación , Susques era el poblado más importante del nuevo territorio. No existe información fehaciente sobre su construcción. Está dedicada a Nuestra Señora de Belén de Susques y probablemente fue construida en 1598, constituyendo el monumento eclesiástico más antiguo de la actual provincia de Jujuy. El 17 de diciembre de 1943 fue declarada Monumento Histórico Nacional por decreto N°

16.482. El 23 de enero es la fiesta patronal (Abán, 1990). La Unión de Residentes susqueños, virgen de Belén, erigió un monumento en honor a la patrona y dice: "Radicados en Jujuy y San Antonio de los Cobres. Dedicamos este recuerdo en prueba de nuestra devoción y fe a la Santísima Virgen de Belén y el cariño que profesamos a nuestro pueblo de Susques, en ocasión de llegar en peregrinación al celebrarse la festividad patronal del 23 de enero. Susques, 23 de enero de 1981".

El registro de nacimientos, casamientos y defunciones comienza a realizarse en 1903 en Susques y en 1905 en Coranzulí. Actualmente el coordinador es Fausto Cruz, que antiguamente fue comisionado. Se trata de la institución del Estado argentino más antigua. Eric Boman hace referencia a una casa de gobierno "a nuestros pies, a cien metros de profundidad, se abría un ensanchamiento de la hondonada, rodeado por todos lados de muros de traquita, casi perpendiculares, la luz de la luna dejaba ver, en el fondo de la hondonada, una pequeña iglesia blanqueada a la cal y a las siluetas de un cierto número de casitas situadas alrededor de la iglesia. Comenzamos la bajada por un estrecho sendero de zigzag... Acampamos en la casa de Gobierno: era una casa bastante grande, con otra más pequeña al lado. Detrás había un corral, un cercado para el ganado, rodeado de paredes de pirca" (Boman, 1908:425).

En Susques había un representante de la gobernación que hacía las veces de cacique y de representante de la autoridad designada por el Gobierno Argentino en el territorio nacional. También menciona que él en su expedición llevaba gendarmes.

En 1907 se creó una escuela nacional en Susques y en 1943 se sumaron las escuelas nacionales de Sey y Huancar. Hay un acta de Cosme Damián Vázquez, donde un lugareño pide que se le ponga ese nombre a la escuela. La presencia del primer maestro de Susques se registra en 1905. En 1969 se realiza la ampliación por arquitectura de la provincia y con esfuerzo de los padres. Los padres hacían los muros y la Comisión Municipal ponía las chapas..

La policía tiene presencia en el lugar desde la década de 1940. Desde 1994 se elevó de la categoría de destacamento policial a la de Comisaría (20ª).

Además de las instituciones más antiguas, en las últimas décadas han proliferado otras instituciones. Por ejemplo la Casa de la Cultura "Cosme Damián Vázquez". Dependiente del Ministerio de Economía, se encuentra un galpón de la Dirección General de Recursos Naturales Renovables, Agencia de Extensión Rural Susques (en Av. Jujuy). La Dirección Provincial de Vialidad también se ha establecido. Gendarmería. En los últimos años se ha creado la Comunidad Aborigen Pórtico de los Andes, Susques (CAPAS). Funciona también una organización de mujeres artesanas que cuenta con un local para venta de sus artesanías cedido por el municipio. Esta organización le vende a la Cooperativa Phuna y se reciben información de la Red Puna (reciben el Boletín). Fundación Integrando: Lamadrid N° 573, San Salvador de Jujuy.

Desde la construcción del Paso de Jama se instaló aquí una aduana. Se trata de un resguardo jurisdiccional que depende de San Salvador de Jujuy y a su vez depende de la regional Córdoba. Antes, cada vehículo se contabilizaba por separado. Con las nuevas disposiciones: un empresario puede venir con varios vehículos. Se distinguen dos épocas bien diferenciadas: en vacaciones y el resto del año. Hay tránsito directo (va a otros países) y tránsito que queda en Argentina. La dirección en San Salvador de Jujuy es Alvear 534. Migraciones y gendarmería.

En 1903 había en Susques 30 casitas, 2 capillas, 1 cementerio, 1 oratorio y en fiestas se reunían 400 habitantes. La familia Vázquez (flia cacique). En el censo de 1991 se contabilizaron 671 habitantes y 138 viviendas en Susques y 2.847 habitantes en todo el departamento. Antes Susques terminaba en el cementerio. El camino se transformó en una importante fuente de trabajo.

El pueblo era habitado por las familias de pastores sólo en determinados momentos del año. Según Boman "el pueblo estaba desierto; no se veía ni un ser viviente... La mayor parte de los indios vienen al pueblo solo para las fiestas o las asambleas...".

3.2. Susques hoy

Este aglomerado deja de ser un asentamiento temporal para una comunidad de pastores trashumantes para transformarse en un área de servicios en desarrollo. Al cabo de al menos dos décadas Susques pasó de ser un pueblo perdido en el "Despoblado" a "Pórtico de los Andes".

El caravaneo como modo de intercambio con los vallecitos chilenos prácticamente ha desaparecido, al menos en Susques, donde ya forma parte de la historia que cuentan de los abuelos. No obstante se tienen referencias de la permanencia de esta modo ancentral de comercio, comunicación en intercambio cultural, entre pobladores por ejemplo de Huancar – como tan minuciosamente detalla en su investigación la Dra. Bárbara Guebel: "El caravaneo....." – y algunos

vallecitos interandinos ubicado al otro lado de la cordillera como El Toconao.
La población actual si bien en su mayoría conserva los tradicionales apellidos que se remontan a períodos anteriores a la conquista y colonización como son Calpanchay, Chuchuy..... per tanmbién en su apertura urbanística se detecta en Susques, la presencia de personas o familias que proceden de otras regiones como Mina Pirquitas, La Quiaca, Abra pampa, que se trasladaron en el momento de incremento de los puestos de trabajo en la zona con motivo de la construcción del camino y actividades subsidiarias a estas obras que se plantean .en la zona.
Al menos en Susques, distintas cuestiones vinculadas a la construcción de la ruta internacional por el Paso de Jama, a la terciarización de los empleos o al asistencialismo estatal, llevaron al abandono del trueque como forma de intercambio material y, como consecuencia, al caravaneo (Argañaraz y Benedetti, 2001).
En febrero de 2001 contabilicé 15 despensas, 1 librería/fotocopias; 1 bar; 2 restaurantes; 1 Telecabina Telecom (con 3 cabinas, desde 1997); 1 casa de tejidos regionales; y 1 farmacia.
Actualmente la escuela como institución ha crecido en su oferta educativa y hoy cuenta con los niveles Inicial, EGB1 y EGB2. La población estudiantil es de 310 alumnos, con jornada completa. El EGB3 pasó al bachillerato. La actual directora está en ejercicio desde hace 13 años. Según ella, la población infantil crece sostenidamente desde 1991. Hay 23 docentes y 5 emplead en el área servicio. Hay 2 divisiones de cada grado con 26 a 27 alumnos por grado. Actualmente Susques cuenta con el Bachillerato N° 3, y la revcinte implementación de un Nivel Terciario anexo donde se imparte un Profesorado elemental de la enseñanza primaria por períodos alternativos

3.3. Susques después del Paso de Jama

En 1943 se inicia un plan carretero desde Abra Pampa a Susques, por provincialización. Igualmente las comunicaciones se siguen realizando desde San Antonio de los Cobres.
En la actualidad Susques se conecta con Jujuy a través del corredor bioceánico en ejecución. La distancia en kilómetros a Purmamarca es de. El costo del pasaje Purmamarca-Susques es de 11$. Desde Susques se puede llegar a Huancar hay 30 km. los domingos va un ómnibus para llevar a los maestros.
La localidad de Susques es una parada obligatoria para todos los vehículos antes de cruzar el Paso de Jama, el cual se ubica a 150 km. En Susques se encuentra un escuadrón de Gendarmería Nacional, una dependencia de la Administración Nacional de Aduana y un control del SENASA. Aquí se realiza los controles aduaneros y se obtiene un permiso de circular entre Susques y Jama. En Jama se encuentra otro escuadrón de Gendarmería Nacional y una oficina de la Dirección Nacional de Migraciones.
La mayor parte de los camiones que circulan por Susques son de origen paraguayo. En general van vacíos a Chile y retornan a Asunción y Ciudad del Este con mercancías que llegan al puerto de Iquique.
En 1958 Proyecto de Vicente Garay. Patrono Mercado de Abra Pampa (padre de Gladys Mercado de Contrera).
Aproximadamente en 1970 inauguración del paso de Poques (quedó en la nada)
Huaytiquina fue inaugurado por Snopek.
En 1972 se inaugura el camino y se concluyeron las obras durante el Proceso Militar. Hasta la construcción de la ruta por Purmamarca, el camino desde Jujuy se hacía por Salta y San Antonio de los Cobres.
En 1991 llega a Susques la Aduana, migraciones y la Gendarmería Nacional. Ahora se trasladó migraciones a la frontera y se proyecta trasladar el complejo fronterizo a Jama.
En la casa de Contreras hay un diploma enmarcado que dice "Artes y cultura – revista de Cultura; Otorgan diploma al Señor Leonardo Contreras; A los pioneros del Paso de Jama. Premio especial por haber sido la primera persona que pudo pasar con vehículo por el actual Paso de Jama; Con el auspicio de la sub-secretaría de Cultura de la Nación; Resolución N° 118/91; 6 de diciembre de 1991"

4. El imaginario sobre el proceso de integración entre Chile y Argentina

El proceso de integración de los países del Cono Sur ha generado una profusa bibliografía que analiza una gran diversidad indicadores macroeconómicos, sin detenerse a analizar los efectos sobre pequeños grupos de población que se ven involucrados en forma directa o indirecta. Este es el caso de Susques que, dentro de la provincia de Jujuy, pasó a constituirse en uno de los centros urbanos en los que se pueden observar las mayores transformaciones, tanto en el trazado de su aglomeración como en la estructura sociolaboral o en la organización de las actividades cotidianas.

Las grandes obras de infraestructura cristalizaron ciertas imágenes sobre las posibilidades que se abren para quienes viven de uno y otro lado de la cordillera, imágenes recurrentes en el discurso político y periodístico. Por imaginario entenderemos....

Aquí nos propondremos hacer algunas consideraciones preliminares sobre la visión que tienen algunas personas que viven en Susques sobre el panorama que se abre a partir del proceso de integración territorial entre Argentina y Chile y, en particular, sobre la configuración de una red de transporte continental. Dos preguntas orientaron las entrevistas: ¿Cómo y en qué medida los habitantes de Susques se están apropiando o no el proyecto de integración con Chile a través de la creación de un corredor de circulación? ¿Cómo sus formas de movilidad regional y sus representaciones de la frontera están modificándose?

4.1. El discurso político y el discurso académico

Tanto desde el ámbito académico como desde el ámbito político, el Paso de Jama condensa cierta visión optimista sobre las ventajas que "a todos" se nos abre con el Paso de Jama.

En diferentes contribuciones, la cuestión "geográfica" (geopolítica) tiñe las representaciones sobre el proceso de integración y las ventajas que ofrece Jujuy: "A las ventajas económicas se sumarán luego las geopolíticas, ya que el uso de camino favorecerá la integración y acrecentará la influencia de Argentina en el Sudcontinente (sic)" (Norte Grande, 1987).

Según Rosa Masuelli "Jujuy tiene hoy apenas 440.000 habitantes y un grave problema social, que no se soluciona con vacunas, leche, subsidios o grandes industrias, pues la raíz profunda del problema es el aislamiento, que ha sumido a la población puneña, en un estado cultural perdido en el tiempo, incapaz de asimilar el progreso por la falta de contacto humano (Masuelli, 1983:1, destacados nuestros). Y más adelante continúa: "por eso Jujuy busca su salida al mar...". Cabría preguntarse si la política de desarrollo para una economía deprimida como la de Jujuy puede pasar sólo por la creación de una conexión terrestre con un puerto de ultramar. Justamente la decadencia de Jujuy se debe a la crisis del polo agroindustrial azucarero, la privatización de Altos Hornos Zapla y el cierre o achicamiento de varios complejos mineros.

En un tono aún más optimista, se afirma que "la posición estratégica, sus potencialidades agroecológicas y el Paso de Jama, hacen del futuro de Jujuy uno de los más promisorios de Argentina" (Cavalcanti, 1998, 31). La principal contribución de Jujuy a la integración regional es su ubicación en una zona estratégica: "Esta región [el noroeste], dentro del espacio económico ampliado que representa el MERCOSUR, se integrará como participante activo de un bloque comercial poderoso, que demandará -cada vez más- posiciones de mayor eficiencia y competitividad" (Propin, et. al., 1996, 1).

Estas miradas reproducen de alguna manera los lemas del gobierno provincial, como por ejemplo: "Jama, el camino del desarrollo de Jujuy" (Gobierno de Jujuy, 1997). "La misión del gobierno de Jujuy pudo poner de manifiesto y evidenciar con los hechos la decisión de compartir con el gobierno nacional, esta gestión y la decisión de poner en marcha este proyecto que explaya a Jujuy hacia el futuro" (Norte Grande, 1987). "Jama: el paso abierto a la vieja hermandad hispanoamericana" (Cicarelli, 1991:19). Este corredor es visto como una posibilidad de generar o "desparramar" desarrollo. "Es dable esperar que ante el apoyo del señor Presidente al proyecto del Paso de Jama... sean tenidos en cuenta en el plan de pavimentación de Vialidad Nacional, no solamente con miras a la salida al Pacífico, sino también a la integración de la Puna Jujeña, con los riquísimos yacimientos de sal, gema y boratos existentes a lo largo de la Ruta Nacional N° 40" (Norte Grande, 1987).

De alguna forma, el intento por privilegiar el Paso de Jama sobre el de Sico (Salta) reproduce la disputa por el trazado del ferrocarril a Bolivia. A principios del siglo XX el gran mérito del Senador Pérez fue haber logrado que el trazado de ese ferrocarril fuera por la Quebrada de Humahuaca en lugar de atravesar la Quebrada del Toro (Salta).

También se advierte cierto desconocimiento histórico sobre las formas tradicionales de articulación mercantil a través de la cordillera. En un informe de Vialidad de la Provincia se afirma "producida la Independencia Nacional y el fraccionamiento del Virreynato del Río de la Plata, se cerraron las fronteras y con ello las corrientes comerciales, cambiándose el sentido de éstas..." (Dirección Provincial de Vialidad, 1991:7).

Una ventaja que insistentemente se hace referencia es que este paso está libre de nieve ñps doce meses del año.

4.2. Los susqueños y la representación de la frontera

Si bien es cierto nos encontramos en las primeras etapas de nuestra investigación, de la información obtenida hasta el momento de las entrevistas realizadas a líderes y autoridades locales y pobladores de Susques y su entorno rural de diferentes grupos etarios,, la respuesta de los susqueños parecen indicar que hoy, a cien años del inicio del proceso de reconocimiento de una identidad argentina, objetivo propuesto por el estado nacional, dicha meta parece haberse logrado.

Desde los inicios del siglo XX, la presencia creciente de las primeras instituciones del estado argentino como el Registro Civil y la Escuela, además de la Policía, constituyeron pasos firmes, aunque de lenta e incluso retardada acción constituyeron un paso importante en la afirmación de la posesión del estado argentino. Es a partir de ese momento que se inicia el proceso de desaparición de la lengua propia y el acto de nacionalización automática de todos los pobladores residentes en la región – datos que comprobamos fehacientemente en el primer libro de actas del registro Civil de Susques que registra como argentinos a todos los ciudadanos que realizan algún acto civil de denuncia obligatoria como son los nacimientos y defunciones y la imposición del matrimonio que empieza a evidenciarse desde el mismo momento de la apertura del registro.. En todas estas actas se advierte que todo poblador que allí se encuentra asentado es "ciudadano argentino" - desde ese momento se entiende – al igual que los hijos que inscribe. Otro tanto ocurre con los matrimonios que aparecen allí asentados. Y que se observa que son solo uno o dos en el primer año y luego comienzan a crecer a medida que trascurren los años, ya hacia la década del 30 es bastante mayor el porcentaje de parejas que "formalizan" su relación según la norma jurídica argentina. La iglesia completa esta primera tarea de "argentinizar" a los susqueños vigilando su incorporación al culto católico y persiguiendo sus "costumbres paganas" – según registran los viajeros de las primeras décadas del siglo- que vieron los cemnterios cristianos crecer mientras avanzaba la centuria. Hoy todos los pobladores son enterrados en el cementerio local bajo las ceremonias del culto católico, que profesan casi con exclusividad. Según el sacerdote Cruz, prácticamente no hay practicamentes del culto protestante en Susques, lo que no curre en otros pueblos como El Toro o Coranzulí.

Hoy los pobladores desde su nacimiento sienten la presencia de las principales instituciones hegemónicas de la nación: Registro Civil, Escuela, Policía, Gendarmería Nacional. La instalación relativamente reciente (década del '90) de una Delegación de la Dirección Nacional de Migraciones y otra de la Aduana Nacional, parecen haber hecho tomar conciencia a los susqueños que ellos se encuentran en "el límite" o muy cerca de "la raya" como suelen decir para referirse a la frontera. Consultados sobre si tenían conocimiento de vecinos que practicaran el caravaneo en los tiempos actuales para intercambiar algunos productos tales como alimentos o enseres necesarios para su trabajo, que no obtienen localmente, A. C. manifiesta que "ya prácticamente nadie va para el otro lado". "Solo sé de algunos vecinos de Huancar creo, que todavía viajan" .... "ya nadie quiere ir para allá.... dicen que joden mucho, los gendarmes de aquí y los carabineros ..... a veces hasta les quitan las cosas. " ¿Ustedes no se enteraron de un vecinos que lo detuvieron y estovo preso varios meses del lado chileno? ..."Parece que llevaba ganado para vender de otros vecinos - que le encargaron- y como no tenía papeles, lo guardaron ..... tuvo que intervenir el gobierno nacional .....está difícil ..... ellos no entienden como era lo de llevar mercadería para cambiar. A. C de 70 años, criador de ganado que no percibe jubilación y solo cuenta con una pensión a la ancianidad, comenta: "Mi padreo me contaba que cuando era joven había participado de algún viaje con gente que lo conchabó y que iba a vender ganado....iban con su tropa de mulas, llevando además carne seca y medias de lana y con mucho sufrimiento cruzaban vacunos de Jujuy o de Salta para el Toconao y San Pedro principalmente a las minas. Muchos perdían el ganado y a veces no regresaban.... si los agarraba el garrotillo o el viento blanco en la altura..... pero si llegaban allí se vendían muy bien por cabeza".

La población de Susques participa del movimiento indigenista y ha creado una organización aborigen que los representa : la Comunidad Aborigen Pórtico de los Andes Susques (CAPAS),. La cual participa de reuniones y pllanifica acciones conjuntamente con otras similares que han proliferado a los largo y ancho de las zonas rurales de la provincia. Otra institución que parece poner un sello de la propia imagen que los susqueños tienen de sí frente a la provincia de Jujuy. Es la organización que nuclea a los residentes susqueños que se han instalado en San salvador de Jujuy. Al igual que otras similares que representan a pueblos tradicionales de la Puna, como la Asociación de yaveños (de

Yavi), de abrapampeños (de Abra Pampa) de Laquiaqueños (de La Quiaca) etc. Todas estas instituciones reivindican la presencia de ciudadanos de esos pueblos que desean hacer conocer su presencia en Jujuy y recordar sus fiestas patronales y cívicas remedando el brillo de las mismas en sus respectivos pueblos. Pareciera responder una necesidad de afirmación de su procedencia, de su origen que necesitan expresar ante los demás.

La imagen de las relaciones al otro lado de la cordillera hoy solo constituyen una imagen en el recuerdo de los ancianos o en la voz de algún joven inquieto que se preocupó por indagar sobre el pasado. Nadie parece terner presente por ejemplo nombre de personas o familias residentes del Toconao o sus alrrededores que haya visitado o que recuerde como vinculadas a su familia.

La posibilidades de relacionarse con familias, personas o negocios al otro lado de la frontera no parece ser una meta, ni tampoco una representación que imaginen en un futuro cercano. Solamente un comerciante local B. Ch. Manifestó interés por conocer "como será al otro lado" .....¿y que se podrá comprar allá no? Consultado Sobre si ha pensado que podría vender él o los susqueños contesta que "no me imagino como será así que no sé que podemos llevarles nosotros".....

Las posibilidades

5. *Bibliografía*

Abán, Leopoldo (1990) Antiguos pueblos del norte jujeño y ex- Territorio Nacional de los Andes, Talleres gráficos Gutemberg, San Salvador de Jujuy.

Alonso, Ricardo (1998) Los boratos de la Puna, Cámara de la minería de Salta, Salta.

Araya, Florencio (1990) Jama 23 años después, Editorial Argenta Sarlep, Buenos Aires.

Arévalo, Jesús (1996) "Infraestructuras e integración en el Cono Sur", VI° Encuentro de Geógrafos de América Latina. Territorios en Redefinición, Buenos Aires, 17 al 21 de marzo de 1997.

Barnabé, Juan (1915) Los yacimientos minerales de la Puna de Atacama República Argentina, Anales del Ministerio de Agricultura, Sección Geología, Mineralogía y Minería, Tomo X, Núm. 5, Dirección General de Minas, Geología e Hidrología. Contribución al conocimiento de la industria minera, investigaciones mineras, Talleres Gráficos del Ministerio de Agricultura, Buenos Aires.

Bermúdez, Oscar (1987) Breve historia del salitre. Síntesis histórica desde sus orígenes hasta mediados del siglo XX, Ediciones Pampa Desnuda, Santiago de Chile.

Boman, Eric (1908) Antigüedades de la región andina de la República Argentina y del desierto de Atamaca, Universidad Nacional de Jujuy.

Caplain, Luciano (1912) Informe sobre el estado de la minería en el Territorio de Los Andes, República Argentina, Anales del Ministerio de Agricultura, Sección Geología, Mineralogía y Minería, Tomo VII, N° 1, Talleres de Publicaciones de la Oficina Meteorológica Argentina, Buenos Aires.

Carrasco, Gabriel (1901) "Censo del Territorio de los Andes", En El territorio de los Andes (República Argentina). Reseña geográfica descriptiva, Daniel Cerri, 1903, Editorial Universidad Nacional de Jujuy, Serie: Jujuy en el Pasado, 1993.

Castellanos, Alberto (1928) Por un rincón de la Puna de Atacama, Publicaciones de Instituto Cultural Joaquín V. González VI-VII, Buenos Aires.

Catalano, Luciano (1930) Puna de Atacama (Territorio de Los Andes). Reseña geológica y geográfica, Universidad Nacional del Litoral.

CEPAL (1996) "Los grandes ejes de comercio y transporte en Sudamérica: realidades y potencialidades de los corredores transcontinentales" Boletín FAL, Año XX – N° 126 julio-agosto 1996.

Cerri, Daniel (1903) El territorio de los Andes (República Argentina). Reseña geográfica descriptiva, Editorial Universidad Nacional de Jujuy, Serie: Jujuy en el Pasado, 1993.

CFI (1992) Plan Maestro General de Pasos Fronterizos Argentina y Chile, Buenos Aires.

Cicarelli, Vicente (1991) "Jama: el paso abierto a la vieja hermandad hispanoamericana" Revista Paso de Jama. Integración Americana, diciembre 1991.

Conti, Viviana (1993) "El norte argentino y Atacama: producción y mercados" Siglo XIX. Revista de Historia, segunda época, número 14, julio-diciembre de 1993.

Costello, Moisés (1995?) Ramal C-14 Salta Socompa, Salta.

Delgado, Fanny y Bárbara Göbel (1995) "Departamento de Susques: la historia olvidada de la Puna de Atacama", en: Jujuy en la historia. Avances de investigación II, Marcelo Lagos comp., Unidad de Investigación en Historia Regional - FHyCS-UNJu San Salvador de Jujuy.

Dirección Nacional de Vialidad (1997) Pasos fronterizos de consenso Argentina – Chile, lado Argentina, República Argentina, Ministerio de Economía y Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad, julio de 1997, Buenos Aires.

Dirección Nacional de Vialidad (1997) TMDA 97, República Argentina, Ministerio de Economía y Obras Públicas, Dirección Nacional de Vialidad, Gerencia de Planeamiento, Investigación y Control, Subgerencia de Planeamiento y Programación Vial, División Tránsito, Buenos Aires.

Dirección Provincial de Vialidad (1991) Paso de Jama. Provincia de Jujuy. República Argentina Infraestructura física, Diagnóstico General, Gobierno de la Provincia de Jujuy, Ministerio de Obras y Servicios Públicos, Dirección Provincial de Vialidad, San Salvador de Jujuy – octubre de 1991.
Favaro, Orietta y Mario Arias Bucciarelli (1995) "El lento y contradictorio proceso de inclusión de los habitantes de los territorios nacionales a la ciudadanía política: un clivaje en los años '30", Entrepasados N° 9.
García, Silvia y Diana Rolandi (2000) "Y quinientos años es mucho" En: Puna e historia. Antofagasta de la Sierra, Catamarca, Silvia García, Diana Rolandi y Daniel Olivera, Asociación Amigos del Instituto Nacional de Antropología, Buenos Aires.
Göbel, Bárbara (1998) "Salir de viaje" Producción pastoril e intercambio económico en el noroeste argentino En: 50 años de Estudios americanistas en la Universidad de Bonn. Nuevas contribuciones a la arqueología, etnohistoria, etnolingüística y etnografía de las Américas, Dedenbach/Hoffmann/Köning/Prümers eds.
Gobierno de Jujuy (1997) "Jama, la puerta siempre abierta del Mercosur", En despegue. Obras y hechos del Gobierno de Jujuy, año 1, Nº 1, S. S. de Jujuy.
González Pizarro, José (2000) "Esquema de periodización histórica de las relaciones entre el Noroeste argentino y el Norte de Chile" Revista de Estudios Trasandinos Año IV, N° 4, Santiago de Chile.
González, Sergio (2000) "Los arrieros argentinos en la pampa salitrera del norte chileno" Revista de Estudios Trasandinos Año IV, N° 4, Santiago de Chile.
Holmberg, Eduardo A. (1900) Viaje por la Gobernación de los Andes (Puna de Atacama), Editorial Universidad Nacional de Jujuy, Serie: Jujuy en el Pasado, 1988.
Jurcich, Milenco Juan (1996) Huaytiquina. La obra del siglo 1921-1948, Universidad Nacional de Salta.
Kühn, Franz (1910) Informe sobre un viaje de exploración morfológica en el Valle Calchaquí y Territorio de los Andes. Presentado al Ministro de Instrucción Pública por el Doctor Franz Kühn, Boletín de la Instrucción Pública, Tomo VI, N° 18, Agosto de 1910, Buenos Aires.
Laurín, Alicia (1998) "El proceso de integración entre Argentina y Chile a partir de la frontera", Revista de Estudios Trasandinos Año II, N° 3, Diciembre de 1998, Santiago de Chile.
Masuelli, Rosa (1983) Paso de Jama. El camino del futuro, mimeo, San Salvador de Jujuy.
MEOySP (1997a) Informe económico de Jujuy, Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Programación, septiembre de 1997, Buenos Aires.
MEOySP (1997b) Informe económico de Salta, Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos, Secretaría de Obras Públicas, Subsecretaría de Programación, diciembre de 1997, Buenos Aires.
Norte Grande Argentino (1987) "Panorama del Norte Grande Argentino" Año 1, N° 1 – Mayo de 1987.
Palanca, Mario Italo (1977) Desde el Atlántico al Pacífico por Jama-Jujuy, Universidad Nacional de Jujuy.
Propin, E. et. al. (1996) "La región del noroeste argentino: proporciones macroregionales y características individuales", VI° Encuentro de Geógrafos de América Latina. Territorios en Redefinición, Buenos Aires, 17 al 21 de marzo de 1997.
Reboratti, Carlos (1992) "La frontera vacía: hacia nuevas formas de valorización territorial en América Latina", Andes. Antropología e historia, N° 5, Salta.
Reichert, Fritz (1907) Los yacimientos de boratos y otros productos explotables del Territorio de Los Andes (Puna de Atacama), República Argentina, Anales del Ministerio de Agricultura de la Nación, Sección Geología, Mineralogía y Minería, Tomo II, número 2, Buenos Aires.
Sant'Anna, José (1997) Integración en el Sector Transporte en el Cono Sur. Transporte terrestre, Banco Interamericano de Desarrollo-INTAL (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe), Buenos Aires.
Schvarzer, Jorge (1999) "Los ferrocarriles de carga en la Argentina. Problemas y desafíos en vísperas del siglo XXI", mimeo, Buenos Aires.
Von Rosen, Eric (1916) Un mundo que se va, Universidad nacional de Jujuy, S. S. de Jujuy, 2001.