

LES EFFETS DE L'INCORPORATION

TRANSFORMATIONS TERRITORIALES ET RÉORGANISATION DE L'HABITAT À JUJUY, RÉPUBLIQUE D'ARGENTINE, DURANT LE XX^E SIÈCLE

Alejandro Benedetti¹

Zusammenfassung

Die Folgen der Eingliederung. Territorialer Wandel und Reorganisation des Siedlungsmusters in Jujuy, Republik Argentinien, im 20. Jahrhundert

Von 1880 bis 1910 wurden in den südlichen Anden die internationalen Grenzen zwischen Argentinien, Bolivien und Chile festgesetzt. Seither besitzt Argentinien im Hochland die Souveränität über ein Territorium von ungefähr 150'000 Quadratkilometer, das von drei Provinzen verwaltet wird. Der Artikel untersucht die Reorganisation des Siedlungsmusters in der Provinz Jujuy seit dem späten 19. Jahrhundert. Diese Periode brachte der Provinz einen erheblichen, allerdings sehr ungleich verteilten Bevölkerungszuwachs: Er war im Hochland zehn Mal kleiner als in den tiefer gelegenen Tälern um die Provinzhauptstadt. Die Bildung neuer Bevölkerungskonzentrationen und städtischer Siedlungen wurde von der Eisenbahn, von administrativen und militärischen Einrichtungen und von der entstehenden Agroindustrie geprägt. Eine wichtige Triebkraft des Wandels war die politische Eingliederung der Provinz in den Staat. Im Endergebnis wurde dieser Teil der Anden, der einmal das bevölkerungsreichste Gebiet des heutigen Argentinien gewesen war, zu einer nationalen Rand- und Grenzregion.

Durant la période coloniale, la région méridionale du haut plateau andin était un espace géographique avec une certaine homogénéité ethnique et culturelle, formé par un important réseau d'échanges commerciaux au centre duquel se trouvait la ville minière de Potosi. La création des États républicains dans cette partie de l'Amérique du Sud, durant le XIX^e siècle, provoqua la fragmentation de cet espace, aujourd'hui réparti entre la Bolivie, le Chili et l'Argentine. Les initiatives de chacun de ces États nationaux, orientées aussi bien vers l'intégration matérielle de ces territoires au moyen de la construction d'infrastructures de transports, que vers l'intégration culturelle par le biais de la création d'écoles et autres institutions de discipline sociale, permirent de réorienter l'espace andin vers les nouveaux centres du pouvoir de chaque pays. Mais ce processus se déroula lentement.

Entre 1880 et 1910, les frontières internationales entre l'Argentine, la Bolivie et le Chili furent fixées dans la région de l'altiplano andin. Dès lors, l'Argentine exerça sa souveraineté sur un territoire d'environ 150'000 kilomètres carrés situé sur l'altiplano. Cette superficie se répartissait entre la province de Jujuy et le Territoire des Andes. Aujourd'hui, la province de Jujuy est l'une des 23 juridictions qui forment la République fédérative d'Argentine. Le Territoire des Andes exista entre 1900 et 1943, année où il fut dissout pour être réparti entre les provinces de Jujuy, Salta et Catamarca.

En Argentine, cette région est dénommée «la Puna» (voir carte 1). Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, le gouvernement national n'a pas exercé un grand contrôle sur ces terres. L'intégration matérielle du secteur de Jujuy de la Puna au territoire argentin commença avec l'arrivée du chemin de fer. Dans les années 1910, une voie ferrée financée et administrée par l'État fut construite jusqu'à la frontière argentine-bolivienne.

Par la suite, certaines institutions étatiques de contrôle social, telles les écoles, la poste ou le registre civil furent créées dans la Puna, en plus de quelques municipalités. Dans les années 1940, on établit un corps de gendarmerie nationale, ce qui permit au gouvernement national de mieux contrôler (militairement) la région.

Le développement du chemin de fer ne favorisa pas la création d'un secteur productif déterminant pour le développement économique des hauts plateaux de la province de Jujuy.² Il stimula seulement l'essor de certaines enclaves touristiques et minières. La principale forme d'insertion dans la division régionale du travail, depuis les premières décennies du XX^e siècle, était



Carte 1: Localisation de la Puna.

la migration dans les terres basses de la province. Depuis lors, les hauts plateaux de Jujuy occupent une position périphérique. Durant les premières décennies du XX^e siècle, l'organisation territoriale en vigueur durant la période coloniale fut l'objet d'une profonde modification, suite à l'intégration définitive de la province de Jujuy dans le marché national. Tout au long

du siècle, Jujuy se spécialisa dans la production de sucre, de tabac, d'acier et de minerais, mais en tant que produits bruts destinés à l'industrie de Buenos Aires.

Pour analyser le processus d'organisation territoriale dans le contexte de la formation des États modernes, on peut considérer au moins six thèmes: l'établissement et le contrôle des frontières; la division politique et administrative du territoire; la formation d'un système de circulation; l'appropriation de l'environnement en tant que source de revenus; la formation de marchés de production, de consommation et de travail; et la configuration d'un réseau de lieux habités. En gardant à l'esprit ces thématiques, ce travail traitera spécifiquement de la réorganisation du réseau de lieux habités de la province de Jujuy. Il se divise en quatre parties. La première traite du processus de fragmentation territoriale de la partie méridionale de l'altiplano andin, et de son intégration à l'État argentin ainsi qu'au territoire de la province de Jujuy. La deuxième partie décrit les principales transformations qui eurent lieu dans la structure productive dans la province de Jujuy depuis la fin du XIX^e siècle jusqu'au années 1980. La troisième section est dédiée à la configuration du système des échanges. Enfin, on tentera une analyse des transformations successives depuis la fin du XIX^e siècle dans le réseau de lieux habités de la province de Jujuy.

LA CRÉATION DU TERRITOIRE DE JUJUY

Dans l'historiographie argentine, la période allant de 1880 à 1910 est connue comme la phase de consolidation de l'État-nation. L'unification politique de l'État avait été réalisée dans les années 1860 seulement. Par la suite et jusqu'aux années 1880, les efforts du gouvernement se centrèrent sur la modernisation de l'appareil bureaucratique. L'État argentin formé, il fallut définir son territoire.

Jusqu'aux années 1870, l'Argentine était constituée d'un ensemble de villes très peu reliées entre elles, entourées par des territoires contrôlés par des sociétés indigènes. Dès lors, le gouvernement entreprit une série de campagnes militaires d'expansion au Chaco et en Patagonie, régions situées respectivement au nord-est et au sud de l'Argentine. La conquête militaire des ces territoires indiens, entreprise dans les années 1880, constitue une des

clés pour comprendre cette période. L'annexion de ces territoires réussit grâce à des interventions militaires décidées par le gouvernement central. De cette manière, on réussit à faire disparaître les populations indigènes locales et on put incorporer ainsi une superficie supérieure à 1 million de kilomètres carrés. Durant cette période d'autres problèmes furent à l'ordre du jour, comme par exemple la mise en valeur des terres usurpées aux sociétés indigènes, la construction du chemin de fer et la multiplication des lieux habités sur tout le territoire argentin.

Ces événements d'ordre national se répercutèrent de manière décisive sur l'organisation territoriale de la province de Jujuy. Jusqu'alors, le contrôle que l'État provincial exerçait tant sur les hauts plateaux que sur les terres basses situées dans la région orientale, fut limité. Dans les hauts plateaux, le pouvoir se trouvait aux mains de quelques propriétaires terriens qui exerçaient un contrôle étroit sur leurs terres, qu'ils maintiendront jusqu'aux premières décennies du XX^e siècle. Les vallées subtropicales situées à l'est de la province constituaient une zone de conflit avec les sociétés indigènes du Chaco.³ Pour Jujuy, cela signifia la «pacification» des terres basses, qui commença en 1884 et permit l'incorporation de main-d'œuvre et des terres confisquées par les propriétaires des plantations sucrières, qui s'y installèrent.

Durant cette période s'effectua aussi la délimitation des frontières entre l'Argentine, le Chili et la Bolivie, qui entraîna le partage du secteur méridional de l'altiplano andin. La frontière entre l'Argentine et la Bolivie fut établie en 1884. La limite nord de Jujuy coïncide avec cette frontière internationale. Suite à la délimitation frontalière entre les trois pays, on attribua en 1899 le secteur oriental de la Puna d'Atacama à l'Argentine. En 1900, le gouvernement argentin créa dans ces terres le Territoire des Andes. On peut affirmer que l'annexion de ce territoire constitua un succès diplomatique puisqu'il agrandit considérablement la superficie placée sous la souveraineté argentine (plus de 90'000 kilomètres carrés), cela sans conflit armé. Mais cela signifia aussi l'incorporation d'un territoire jusqu'alors pratiquement inconnu, à peine exploré durant le XIX^e siècle. En 1943, le Territoire des Andes fut dissout et le département situé au nord, appelé aussi Susques, fut annexé à la province de Jujuy.⁴ Depuis lors la limite occidentale de Jujuy coïncide avec la frontière internationale entre le Chili et l'Argentine.

La conquête du Chaco et la fixation des frontières entre l'Argentine, le Chili

et la Bolivie délimitèrent également le territoire de la province de Jujuy, qui allait atteindre sa forme définitive en 1943 avec l'incorporation du département de Susques. Les frontières internationales fragmentèrent ainsi un environnement géographique qui, durant des siècles, avait maintenu une certaine unité ethnique et économique. La création de nouvelles frontières ne provoqua pas une différenciation immédiate; aujourd'hui encore, ces régions partagent certains éléments culturels. Chacun des trois États réussit néanmoins à imposer peu à peu des sentiments d'appartenance nationale à la population du secteur de l'altiplano andin sur lequel il exerçait son contrôle.

TRANSFORMATIONS DANS LA STRUCTURE PRODUCTIVE DE LA PROVINCE

Durant le XIX^e siècle, les relations de production engendrées par le lien colonial restèrent *grosso modo* en vigueur dans la Puna. La transformation de cette structure productive commença avec le développement des raffineries de sucre situées dans les terres basses. Celles-ci augmentèrent en importance durant les décennies 1910–1920 grâce à l'essor du secteur. Dès lors, on constate un nouveau phénomène à Jujuy induit par l'établissement de relations de production capitaliste. Les éléments qui définirent l'organisation territoriale durant la domination coloniale furent la valorisation de certaines ressources minières et la création d'un réseau de villes dont l'objectif initial fut le contrôle territorial. Depuis le XVI^e siècle, la montagne Cerro Rico de Potosí offrit des quantités d'argent importantes et devint le cœur du Vice-royaume du Pérou, structurant ainsi l'espace économique péruvien à travers de nombreux et vastes circuits de commercialisation dont beaucoup continuèrent à fonctionner jusqu'à la fin du XIX^e siècle.⁵

Dans cet espace commercial se trouvait ce qui constitue actuellement les terres hautes de Jujuy. Leur contrôle était assuré par un système d'haciendas dépendant de quelques propriétaires terriens qui obtenaient ces terres par des faveurs, des achats ou des occupations de fait. Mais ces terres s'inséraient dans ces circuits principalement par leur position stratégique, puisqu'elles étaient des zones de transit sur la route qui reliait Potosí au Río de la Plata. Du bétail était élevé et engraisé dans la Puna de Jujuy, mais la majeure partie provenait de Buenos Aires et Córdoba.

Durant tout le XIX^e siècle, l'économie de Jujuy resta axée sur la demande de bétail de la part des centres miniers du sud bolivien; s'y ajouta, à la fin du siècle, la demande de la pampa chilienne productrice de salpêtre, laquelle réactiva d'anciens circuits de commercialisation qui reliaient Salta et Jujuy à l'océan Pacifique.⁶ Les terres basses de la province de Jujuy commencèrent à jouer un rôle important à ce moment également. Les terrains confisqués aux indigènes du Chaco durant les campagnes militaires d'extermination commencées dans les années 1880 furent mis en valeur pour l'exploitation de la canne à sucre. Cette culture s'effectuait à travers le système de plantation et le traitement du sucre se faisait dans des raffineries situées dans les exploitations-mêmes. La principale destination de la production était le marché métropolitain de Buenos Aires. Les politiques menées par le gouvernement national jouèrent un rôle central dans l'essor du secteur, grâce à la construction du chemin de fer et à l'augmentation des tarifs douaniers imposés à l'exportation du sucre.⁷ Durant la période initiale (environ jusqu'aux années 1930), la demande en main d'œuvre fut satisfaite par les sociétés indigènes du Chaco; le contrôle de police par l'État national joua aussi un rôle décisif.

Dans les terres hautes avait persisté une économie paysanne basée tant sur la production fruitière et maraîchère (principalement dans la vallée de Humahuaca) que pastorale (principalement dans la Puna). Depuis les années 1930, les villages de ces régions furent soumis à un processus de semi-prolétarianisation par l'augmentation de la demande de main-d'œuvre dans les raffineries, qui ne pouvait plus être satisfaite par la région du Chaco.⁸ Il s'agissait d'un recrutement saisonnier pour la coupe (qui durait de mai à octobre), après laquelle on pouvait se passer de ces travailleurs. Les terres hautes furent «satellisées» par les terres basses, en tant que moyen de s'assurer une réserve de main d'œuvre constante et bon marché.⁹

Dans le cas de la Puna, l'État ne stimula aucune des productions traditionnelles, comme celles de viande de lama ou de textile artisanal, qui n'avaient pas de marché aux niveaux national et provincial. Seule l'exploitation minière atteignit une certaine croissance.¹⁰

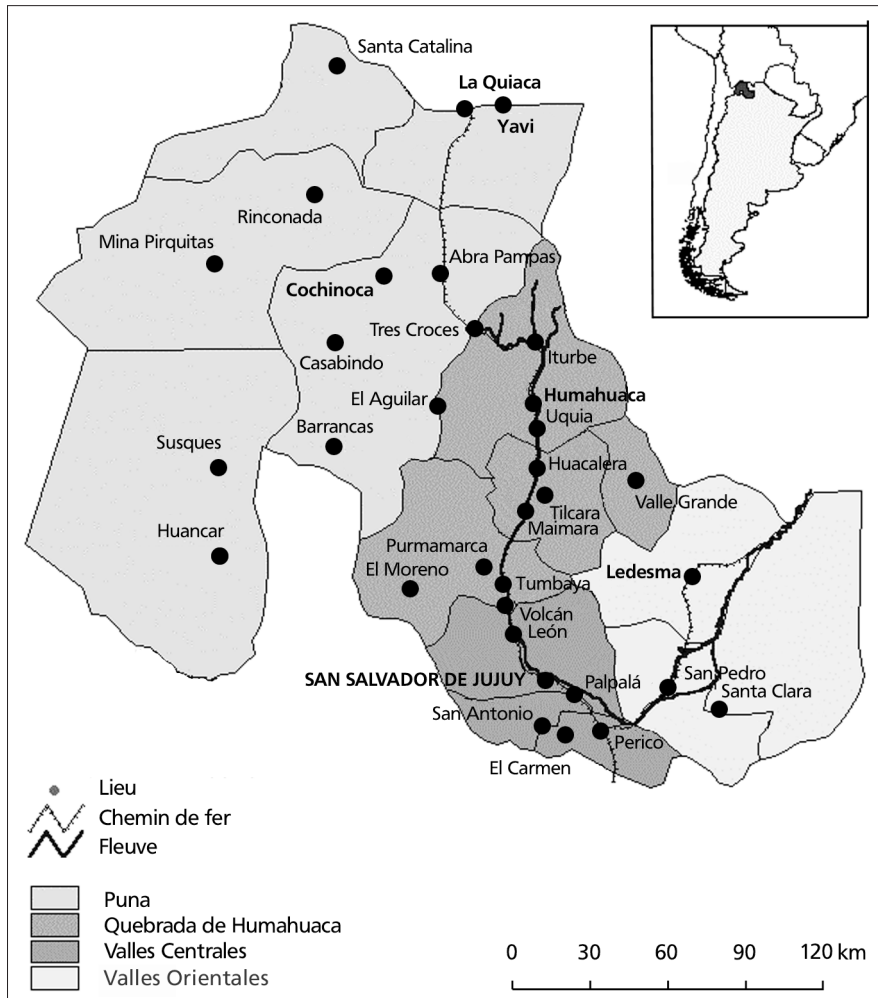
L'industrialisation initiée en Argentine au milieu du XX^e siècle eut un impact dans l'économie de la région de Jujuy, bien que celle-ci conserva une position périphérique dans le marché national. Dans les années 1940 commença à se développer dans la province, grâce à l'aide financière du gou-

vernement national, le secteur sidérurgique, avec la création des Altos Hornos Zapla (Hauts Fourneaux Zapla), à Palpalá. Très vite, ils devinrent la première usine productrice d'acier en Argentine, sous l'égide de l'armée nationale.¹¹ Certaines enclaves minières furent aussi créées dans la Puna, comme El Aguilar ou Mina Pirquitas, pour l'extraction du plomb, du zinc et d'autres minéraux. À cette époque remonte aussi l'expansion de nouvelles plantations, principalement le tabac dans la région des vallées centrales.¹² La production de tabac et celle d'acier bouleversèrent la structure productive de la province, mais sans remettre en question l'importance de l'agro-industrie sucrière. Toutefois, elles permirent l'essor économique des vallées du sud de la province, plus proches de la capitale.

Tant le secteur minier que la sidérurgie et l'agro-industrie sucrière subirent depuis le milieu des années 1970 un processus de restructuration. Dans le cas de l'agro-industrie, celui-ci fut induit par la fermeture de certaines raffineries et par la reconversion technologique des principales usines comme Ledesma. La principale conséquence fut la réduction drastique de la demande de travailleurs saisonniers. Les Altos Hornos Zapla furent privatisés dans les années 1990, ce qui se traduit par une diminution de la demande de travail. Durant la décennie précédente déjà, les principales mines avaient été fermées (excepté El Aguilar), ce qui avait généré l'exode de la population minière vers différents lieux de la province.¹³

CONFIGURATION DU SYSTÈME DE CIRCULATION

Entre Buenos Aires et Potosí existait une route étendue, échelonnée par un ensemble de relais fréquentés depuis 1771 et dont beaucoup se transformèrent avec le temps en villages. Sur cette route circulaient les mules élevées dans les pampas du littoral et destinées aux centres miniers via les pampas hautes de Jujuy. La ville de Jujuy constituait, à l'instar de Salta, un point important sur la route, puisque c'était là que s'opérait le transbordement des voitures aux mules, seules capables de monter les charges sur l'altiplano. Pour atteindre la ville de Potosí, il était possible de suivre le chemin du «Despoblado»¹⁴ ou celui de la vallée de Humahuaca, qui était parallèle au précédent mais situé plus à l'est. Ce deuxième chemin eut une plus grande importance durant le XX^e siècle à cause de la construction du Ferrocarril Internacional de Bolivia.¹⁵



Carte 2: Province de Jujuy et principaux lieux habités.

Dans la province de Jujuy furent construits, durant les années 1900, deux réseaux qui partaient de la localité de Perico (cf. carte 2). Ils jouèrent un rôle central dans le changement de l'organisation territoriale héritée de la période coloniale. Les premiers travaux pour la création d'un chemin de fer unissant la ville de Jujuy à la capitale fédérale de Buenos Aires furent ef-

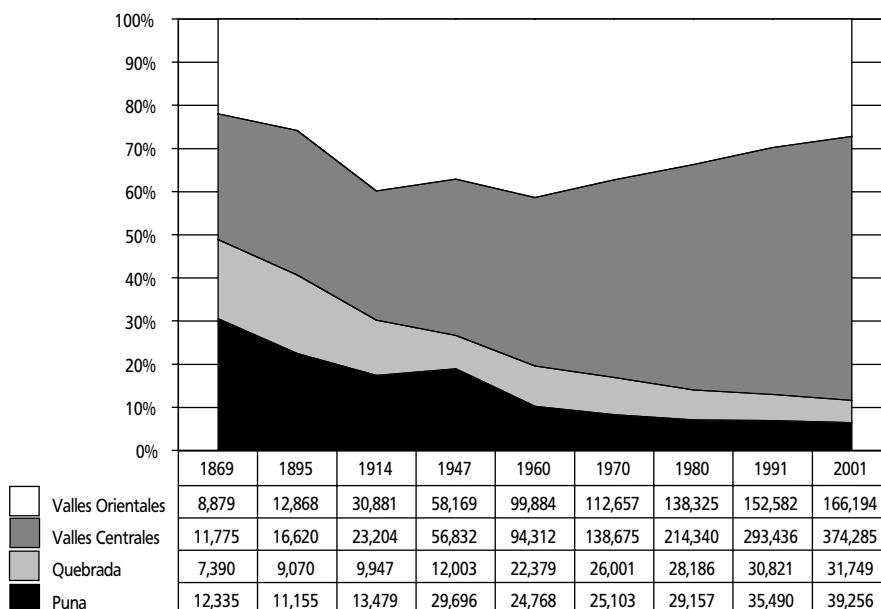
fectués dans les années 1860, alors que le chemin de fer de Rosario à Córdoba était déjà en construction. Les travaux furent terminés en 1890.¹⁶ En 1902 commença la construction du tronçon Perico-Pocitos qui parcourt la province du sud-ouest au nord-est et traverse la vallée de la rivière San Francisco. En 1904, il atteignit le village de Ledesma, en 1942 Pocitos (Salta) soit la frontière avec la Bolivie. En 1905 débuta, dans la région de Jujuy, la construction du chemin de fer en direction du sud de la Bolivie. Les travaux furent achevés en 1908. Ce tronçon parcourt la province de Jujuy du sud au nord en traversant les terres hautes pour atteindre La Quiaca située à la frontière avec la Bolivie.

Ce chemin de fer servait au transport de marchandises et de passagers. Durant les décennies de 1960–1980, on appliqua en Argentine des politiques destinées à réduire la capacité technique et opérationnelle du chemin de fer. La régression du système ferroviaire eut peu de répercussions sur les tronçons desservant la Puna, ce qui est dû vraisemblablement à des raisons géopolitiques dans la mesure où il s'agit de zones frontalières. Ce tronçon fut fermé au début des années 1990; le segment Perico-Pocitos est toutefois encore exploité par une entreprise privée.¹⁷ Quant au couloir de la vallée de Humahuaca, il est desservi par la route nationale 9, tracée durant les années 1940 et parallèle aux voies de chemin de fer.

RÉSEAU DE LIEUX HABITÉS DANS LA PROVINCE DE JUJUY

Dans le processus d'organisation du réseau des lieux habités de l'actuel territoire de Jujuy, il est possible de distinguer deux moments clés. Le premier fut la conquête et la colonisation des territoires sud-américains depuis le milieu du XVI^e siècle. Durant cette période fut fondée, entre autres, la ville de San Salvador de Jujuy et apparurent aussi certains «villages d'indiens» disséminés dans la campagne. Le deuxième moment clé fut la consolidation de l'État argentin (1880–1910). Durant cette période furent fondées et commencèrent à se développer les villes qui sont actuellement, avec la capitale, les principaux centres urbains de la province.

Fig. 1: Pourcentage de la population par région selon les recensements nationaux de la population, 1869–2001



La période coloniale

Durant la Conquista, la couronne espagnole créa un réseau de villes destinées à contrôler le territoire. Dans les régions du Tucumán et du Río de la Plata, ces agglomérations étaient faiblement reliées entre elles, car situées à grande distance les unes des autres.¹⁸ Après les premières décennies d'organisation de l'espace colonial et surtout de la soumission des sociétés indigènes «hostiles» comme les *omaguacas* ou les *calchaquíes*, les villes changèrent de fonction. De postes avancés dans les nouveaux territoires, elles devinrent les maillons d'une chaîne de commercialisation orientée vers la ville de Potosí. Dans les campagnes environnantes, on édifia d'autres habitats, qui atteignirent rarement l'importance des premières. La ville de San Salvador de Jujuy fut fondée en 1593.

La plupart des villages préhispaniques des terres hautes de Jujuy subirent un processus de dépeuplement dû aux effets du contact inter-ethnique: tueries,

prolifération des maladies et surexploitation. De nombreux lieux préhispaniques conservèrent toutefois une certaine concentration d'habitants. Dans la campagne de Jujuy se détachent Humahuaca,¹⁹ située dans la vallée à laquelle elle donna son nom, Quebrada de Humahuaca, ainsi que Tumbaya, Tilcara et Uquía. Les hameaux de la vallée de Humahuaca étaient importants pour le transport du bétail puisqu'on y trouvait de bons pâturages. Dans les terres de la Puna se détachaient Yavi, centre administratif principal et résidence des titulaires du Marquisat de Tojo,²⁰ Cochinoca, Casabindo et Santa Catalina. La permanence de ces lieux est due essentiellement à la construction d'une église à laquelle s'ajoutait un hameau espagnol depuis lequel étaient contrôlées les populations indigènes des alentours.²¹ Finalement, il s'agissait de hameaux pratiquement inhabités pendant la plupart de l'année et qui ne pouvaient offrir que très peu aux voyageurs occasionnels. Dans les terres basses, vers la frontière avec la région du Chaco, la situation était différente. L'occupation y avait un caractère de «frontière avec l'indien», faiblement contrôlée par une ligne de fortins, à caractère plus ou moins précaire, qui demeurèrent ainsi jusqu'au XIX^e siècle bien avancé, quand commencent les campagnes militaires de conquête. Sur ces fortins furent construits plus tard les villages qui servirent d'appui à l'essor de l'agro-industrie, comme San Pedro, Ledesma et Santa Clara.²²

Jusqu'à la première moitié du XIX^e siècle, cette organisation se maintint sans grands changements. La période des guerres d'Indépendance, dont Jujuy fut l'un des principaux théâtres, fut pour cette province une période de léthargie tant au niveau de la population qu'au niveau productif.²³ Il fallut attendre la seconde moitié du siècle pour voir certains lieux habités se repositionner. La réactivation des anciens circuits commerciaux permit notamment la reconstitution de villages comme Rinconada ou Santa Catalina.²⁴ L'adoption de mesures tendant à la formation de l'appareil politique et administratif de la province contribua également à ce réveil. On procéda notamment à la division du territoire provincial en départements²⁵ et à la désignation de certaines agglomérations comme des chefs-lieux départementaux,²⁶ lesquels commencèrent à se pourvoir de certaines institutions gouvernementales et de centres éducatifs. Mais ces changements se renforcèrent dans les décennies suivantes avec l'arrivée du chemin de fer.

Durant le XIX^e siècle, la majeure partie de la population résidait encore dans le domaine rural des terres hautes. Il ressort de la figure 1 (p. 109) que

le poids démographique commence à se déplacer vers les terres basses avant le changement de siècle. Nous pouvons voir aussi l'accroissement du nombre des habitants que le département Capital enregistre durant toute la période. À l'exception de San Salvador de Jujuy, il n'est pas possible, durant le XIX^e siècle, de parler de villes et d'un réseau de villes, raison pour laquelle nous avons utilisé l'expression *lieux habités*. Jusqu'au tournant du siècle, il s'agissait encore d'un ensemble de hameaux disséminés dans la campagne.

Le XX^e siècle

Lors des deux premières décennies du XX^e siècle eut lieu une transformation en profondeur du réseau des lieux habités de Jujuy. L'emplacement des gares de chemin de fer, des écoles et d'autres institutions de contrôle étatique, dépendant pour la plupart de l'État national, constituèrent des éléments-clés pour l'émergence et la consolidation de nombreuses agglomérations. L'emplacement d'une gare ou d'une école signifia pour d'autres villages la décadence et même la disparition.

CHEMIN DE FER ET RÉSEAU URBAIN

Certaines gares de chemin de fer donnèrent naissance ou permirent la consolidation de la plupart des lieux dans lesquels se concentre actuellement la population de la province, tant dans les terres basses que dans les terres hautes. Les différences reposent sur les types d'activités associées au chemin de fer. Ces activités vont aussi engendrer une importante différenciation productive entre la Puna et la Quebrada de Humahuaca. En prenant en compte la relation entre la structure productive et le service ferroviaire, nous pouvons établir cinq cas différents:

1. Gares où étaient chargées les matières premières et les facteurs de production liés à l'agriculture commerciale (sucre et tabac).
2. Gares où étaient chargés les minéraux extraits dans la région.
3. Gares où étaient chargés et déchargés des produits pour le commerce international (principalement La Quiaca).
4. Gares où arrivaient des voyageurs en raison de l'attrait touristique.
5. La ville de San Salvador de Jujuy est un cas à part qui ne sera pas analysé ici. L'arrivée du chemin de fer s'explique en l'occurrence par la volonté

de relier la capitale nationale au chef-lieu de la provinciale pendant la période de consolidation de l'État national. Ceci renforça son caractère de centre urbain principal de la province, comme ce fut le cas dans presque toutes les provinces argentines.

Dans les terres basses se trouve l'ensemble des villes qui se développèrent le plus dans le réseau urbain provincial tout au long du XX^e siècle. Dans le tronçon appelé «Ramal» se trouvent San Pedro et Ledesma, villes qui s'agrandirent considérablement grâce au stimulus que le chemin de fer signifia pour la production sucrière.²⁷

Parmi les villes situées dans les vallées centrales ressortent, outre la capitale, Perico et Palpalá. Perico, seul nœud ferroviaire de la province, eut sa phase de décollage avec la culture du tabac qui acquit une importance certaine dans les années 1970. À cette croissance participèrent aussi El Carmen, chef-lieu du département homonyme, et Moterrico. Palpalá crût depuis les années 1940. Jusqu'alors, il n'y avait là qu'une gare de chemin de fer et quelques locaux commerciaux. Sa croissance démarra suite à la construction des Altos Hornos Zapla, qui engendra l'installation de nombreux services urbains. Dans le recensement de 1980, elle figurait comme la deuxième ville la plus importante de la province. Dans les années 1990 eut lieu la privatisation du complexe, qui provoqua la contraction du marché du travail à l'échelle de la province et la déchéance de la ville.

Tout au long du XX^e siècle, on assista, dans les terres basses, à un vigoureux développement urbain avec d'importants apports de population immigrante européenne. Dans les premières décennies du XX^e siècle furent construits, entre autres services urbains, les réseaux d'énergie, de transport et communication.

Le chemin de fer à La Quiaca permit le développement de trois activités qui caractérisent les terres hautes depuis le début du XX^e siècle: les cultures fruitière, maraîchère et florale; le tourisme; le secteur minier. Les deux premières se développèrent spécialement dans la Quebrada de Humahuaca, la troisième dans la Puna. L'arrivée du chemin de fer dans la vallée de Humahuaca, durant la première décennie du XX^e siècle, provoqua une transformation dans la région. Jusqu'alors la principale activité était la mise à disposition de pâturages pour le bétail qui traversait la région en direction des mines du sud de la Bolivie, ainsi que pour l'agriculture et le bétail destiné à la propre consommation. Le chemin de fer, qui était en concurrence

avec le transport muletier, fit reculer cette activité. Durant les années qui suivirent, la culture fruitière acquit une plus grande importance au détriment des champs cultivés d'alfa et de certaines espèces horticoles et florales destinées au marché de Jujuy.

Parallèlement à l'expansion de la production fruitière et maraîchère, on assista à l'essor de l'activité touristique. Les caractéristiques environnementales de la Quebrada de Humahuaca, spécialement en été, en firent une destination attrayante. Certains lieux préhispaniques se transformèrent en des centres touristiques pour les couches de population à hauts revenus provenant de Tucumán, Salta et Jujuy. Des lieux comme Purmamarca, Maimará, Tilcara et Humahuaca devinrent des «villages de villégiature».²⁸ Ces agglomérations eurent un plus grand essor sous le gouvernement péroniste avec l'émergence du tourisme syndical, transformant surtout Humahuaca dans la principale destination. L'activité hôtelière commença à être enregistrée à Tilcara en 1902 et crût en importance depuis 1920.²⁹ À côté des hôtels, on construisit des habitations destinées aux vacances estivales des familles riches. Dans la Puna de Jujuy, il fallut attendre les dernières décennies du XX^e siècle pour que certaines ressources touristiques commencent à être valorisées, spécialement le «tourisme d'aventure» et le «tourisme archéologique». De nos jours, des lieux comme Abra Pampa, Yavi ou Casabindo ne comptent que très peu d'installations d'accueil et de service aux voyageurs.

En effet l'activité touristique n'a qu'une incidence limitée. Dans les fonds de vallée (où se trouvent les villages de villégiature), les revenus provenaient tant de la production maraîchère que de l'emploi saisonnier dans la coupe de la canne à sucre dans les vallées orientales. Des paysans des différents lieux de la Quebrada de Humahuaca, de même que ceux de la Puna furent incorporés de force au marché du travail saisonnier dans les terres basses. Au fil du temps, il en résulta la déstructuration de l'organisation économique traditionnelle. La modernisation des raffineries et les difficultés rencontrées pour améliorer les revenus à travers la vente de produits locaux amenèrent beaucoup de personnes des petits villages à émigrer définitivement dans les villages plus grands comme Maimará, Tilcara et Humahuaca. Cette disponibilité de main-d'œuvre, l'intégration de nouvelles technologies ainsi que les facilités de transport de la route 9 favorisèrent, au cours du passé récent, une nouvelle expansion agricole, de type commercial. Pour-

tant, des difficultés dans la chaîne de commercialisation font que la croissance des revenus reste limitée, raison pour laquelle de nombreux producteurs parviennent à peine à subvenir à leurs besoins.³⁰

Dans la Quebrada de Humahuaca, la construction du chemin de fer donna l'impulsion à la formation de certains lieux habités où se réalisaient des tâches liées strictement au chemin de fer. C'est le cas pour Volcán, Iturbe et León. Jusqu'à la fermeture du chemin de fer en 1991, des ateliers et des dépôts fonctionnaient à Volcán; ils furent à l'origine de la création d'un quartier pour les cheminots.³¹ La fermeture du chemin de fer signifia pour ces villages la perte du dynamisme de l'économie locale.

Dans la Puna, le chemin de fer promut le développement du secteur minier, bien que l'extraction systématique des ressources minières ne commençât pas avant la décennie de 1930 dans les districts miniers de Mina Pirquitas et El Aguilar. Les minéraux extraits dans les différents lieux de la Puna étaient envoyés à trois points principaux: les gares de La Quiaca, d'Abra Pampa et de Purmamarca, cette dernière étant située dans la Quebrada. L'activité minière n'eut pas un impact direct sur la configuration du réseau urbain. Excepté El Aguilar,³² aucun lieu habité durable ayant une certaine importance ne surgit. Le secteur minier eut une influence plus indirecte. Dans la plupart des lieux habités de la Puna, il provoqua une migration temporaire des hommes, surtout entre 1930 et 1980. Pour d'autres lieux construits autour des gares de chargement, il engendra à long terme une importante croissance démographique. Durant les années 1980, plusieurs mines furent fermées, dont Mina Pirquitas, provoquant l'exode de la population minière. À Abra Pampa était aussi chargée la laine produite dans la Puna, achetée par quelques commerçants en gros qui l'envoyaient à Buenos Aires.³³

La Quiaca mérite que nous nous y attardions. Cette agglomération fut fondée officiellement en février 1907, sur le lieu où était établie une poste; en 1908, elle commença à fonctionner comme gare terminus du Ferrocarril Internacional de Bolivia. La Quiaca se dota d'un bureau de douane, d'un détachement de police, d'une école nationale et d'une église, elle acquit immédiatement un caractère éminemment commercial, dérivé des échanges entre l'Argentine et la Bolivie.³⁴ Près de La Quiaca, fut fondée sur territoire bolivien une localité qui, en 1913, reçut le nom de Villazón.³⁵ À leur début, Villazón et La Quiaca formaient «comme un seul village» et ne commencèrent à se différencier qu'après 1940 avec l'extension des droits civil et du travail sous

le gouvernement péroniste. Par ailleurs, on relève au cours de cette décennie l'augmentation des contrôles de l'État national, rendu visible surtout par l'établissement de la Gendarmerie nationale, chargée de tâches en rapport avec la sécurité nationale.³⁶ La présence de la gendarmerie et l'augmentation des contrôles effectués sur le pont qui sert de passage frontalier transforma la vie quotidienne en imposant une barrière à la circulation. Mais la condition de ville frontalière permit à La Quiaca d'avoir certains avantages sur le reste des agglomérations des terres hautes de Jujuy, en se transformant en un centre habité remplissant des fonctions urbaines pour un arrière-pays formé par les départements du nord de la Puna (Yavi, Santa Catalina et Rinconada).³⁷

Le «progrès» qui caractérisa La Quiaca durant plusieurs décennies commença à s'assombrir à partir des années 1980, de par l'effet combiné de la réforme institutionnelle de l'État argentin et de l'application d'une politique monétaire préjudiciable pour les échanges frontaliers depuis La Quiaca. La politique de privatisation des services publics commencée en 1991 a conduit à la fermeture du chemin de fer à La Quiaca à cause de son manque de rentabilité. La privatisation et le Plan de Conversion³⁸ firent que les prix des articles à Villazón étaient plus bas qu'à La Quiaca. Ainsi, le flux commercial (principalement des petits commerçants) se dirigeait de la première ville vers la seconde. La conséquence en fut la fermeture de presque tous les locaux commerciaux à La Quiaca et la croissance de Villazón comme place commerciale pour la population de Jujuy.

Dans les terres hautes, le chemin de fer stimula le développement de nouvelles activités productives, ce qui engendra, d'une part, la configuration d'un nouveau réseau de lieux habités et, d'autre part, le déclin des principaux villages de la période coloniale situés à une distance considérable des réseaux de circulation. Avec le temps, le vieux modèle commercial et, partant, l'activité artisanale locale furent affectés par la concurrence de biens industriels venant de Buenos Aires. D'un autre côté, ce fut aussi le moyen par lequel on drainait l'une des principales ressources locales pour l'expansion du capitalisme: la force de travail paysanne utilisée dans les plantations sucrières.³⁹

ÉCOLES ET RÉSEAU URBAIN

Le chemin de fer explique la consolidation de l'axe Jujuy-La Quiaca, renforcé depuis les années 1940 grâce à l'amélioration de l'accès pour les véhicules de la route 9. Mais il n'explique pas la persistance des villages répartis dans toute la Puna et les parties hautes de la Quebrada de Humahuaca. L'affermissement de certains villages et l'apparition de nouveaux sont dus, en grande partie, à l'emplacement des écoles. Les agglomérations de la Puna, même les plus petites, sont composées normalement d'une chapelle et d'une école. Dans de nombreux cas, comme dans El Moreno, la chapelle fut bâtie avant le XIX^e siècle, et une école durant le XX^e siècle.⁴⁰ Rarement, l'école donna naissance à un village. La fonction de l'école fut de concentrer la population qui avait ses habitations éparpillées dans les montagnes. De cette manière, les familles disposaient d'un lieu supplémentaire de résidence temporelle; les enfants y restaient souvent seuls durant les mois de scolarité, les adultes étant occupés à surveiller le bétail. Parmi les lieux habités nés autour d'une école figurent Barrancas et Huancar.⁴¹ Cet aspect s'accroît dans la Puna d'Atacama, où l'économie pastorale est tout à fait dominante et la transhumance une pratique permanente.⁴²

Mais la consolidation dans certaines petites agglomérations ne signifia pas un développement urbain dans la Puna, à l'exception des lieux desservis par le chemin de fer, comme nous l'avons vu plus haut. À partir des années 1930, les villages de la Puna furent affectés par la croissance du pôle agro-industrie du sucre sur les terres basses ou par l'ouverture des exploitations minières dans la région. Le manque de main-d'œuvre dans les terres basses obligea les entrepreneurs à recourir à la population agro-pastorale de la Puna, qui se vit contrainte de migrer de manière temporaire vers les plantations de canne à sucre. La conséquence démographique principale fut le dépeuplement progressif de la campagne et l'absence des hommes durant plusieurs mois de l'année. Les activités agricoles, pastorales et artisanales furent délaissées et les savoir-faire peu à peu perdus. Dans la décennie de 1960 fut enfin mis en œuvre un plan de développement rural pour la Puna, le Plan Andino, qui eut un succès mitigé.⁴³

Les migrations temporaires et l'exode rural furent parmi les traits dominants des terres hautes durant la majeure partie du XX^e siècle.⁴⁴ Vers la fin des années 1970 commence un processus de contraction du marché du tra-

vail dans les terres basses. Depuis lors, trois alternatives étaient envisageables: 1) la migration temporaire vers d'autres régions du pays où il existe encore un forte demande temporaire de travailleurs; 2) l'émigration définitive vers les villes de la Puna, de la Quebrada ou vers les terres basses de la province; 3) rester dans les villages en reconstruisant l'économie agro-pastorale et artisanale. Cette dernière alternative commence à être prise en compte spécialement depuis le milieu des années 1980, quand les principaux centres urbains (dont Jujuy) ne peuvent plus absorber de nouveaux travailleurs, d'où une récupération du capital démographique par de nombreuses agglomérations rurales. La présence des écoles fut un facteur-clé pour le maintien de ces dernières.

Dans les années 1990, le gouvernement provincial a mis en place, avec des ressources provenant des crédits internationaux ou d'organisations de coopération étrangère, différentes actions visant à favoriser le développement rural; elles ont été caractérisées par un manque de coordination et de planification à court et moyen terme. La participation d'organisations non gouvernementales est devenue importante, car elles ont introduit des techniques et des technologies de toutes sortes, des connaissances sur la reproduction et la santé humaine, et ont aidé à reconstituer une mémoire collective.⁴⁵ Dans ce contexte, de nombreux lieux habités de la Puna ont introduit des «nouveauautés» dans le domaine des services publics, comme l'énergie électrique, la communication téléphonique via satellite, l'eau potable, la télévision via satellite; on s'est mis à utiliser des matériaux industriels pour la construction et à adopter des plans d'urbanisation.⁴⁶ Ainsi, les «villages d'indiens» se sont transformés peu à peu en de petits «villages ruraux» – comme ils sont désignés par ceux qui y résident – qui offrent un confort rudimentaire. Il s'est donc produit une certaine urbanisation de la Puna de Jujuy, tant en termes démographiques qu'en termes fonctionnels.⁴⁷

CONCLUSION

Jusqu'à la fin du XIX^e siècle, il n'y avait pas, dans la province de Jujuy, de «réseau urbain». Il s'agissait d'un réseau de lieux habités, qui s'était constitué durant la période coloniale. Il était formé par: la ville de San Salvador de Jujuy, fondée par la couronne espagnole au XVII^e siècle, qui fut une

place commerciale d'une certaine importance dans l'espace péruvien; un ensemble de «villages d'indiens», hameaux distribués dans la campagne et établis autour d'une église; des forts défensifs situés à la frontière avec le Chaco, contrôlé par des sociétés indigènes nomades.

Vers les années 1910, ce réseau primitif commença à se réorganiser. Depuis lors surgirent des villes où s'implantèrent des entreprises capitalistes en y établissant des usines et des plantations sucrières. On assista également au développement: de villages de villégiature offrant des services touristiques aux franges de population disposant d'un pouvoir d'achat élevé; de villes ou de villages ferroviaires; de la ville de La Quiaca, poste de contrôle militaire à la frontière argentine-bolivienne; de quelques centres miniers; et de petits villages ruraux où domine encore une économie paysanne. Dans ce contexte, la ville de Jujuy se transforma en un centre urbain majeur, pas tellement à cause de son dynamisme économique mais parce qu'elle était la capitale provinciale, siège des principales institutions régionales et nationales.

Les causes de cette transformation doivent être cherchées dans le processus d'intégration de la province de Jujuy à l'État argentin, durant la phase de consolidation de l'État national. Cette intégration signifia, pour la province dans son ensemble: la création d'une infrastructure de transports et d'énergie, fondamentale pour le développement urbain des terres basses; la modernisation de l'appareil étatique provincial, avec la subdivision du territoire à des fins politiques et administratives; et la formation des frontières nationales, en particulier avec la République de Bolivie. Cela signifia, finalement, l'augmentation du nombre des points de concentration de population, surtout dans les terres basses. L'emplacement des gares de chemin de fer, des écoles et autres institutions de contrôle étatique joua aussi un rôle important pour la formation, dans les terres hautes, d'un marché fournisseur de main-d'œuvre. En adoptant le statut de Province frontalière, Jujuy attira certains investissements orientés vers le contrôle frontalier.

La province de Jujuy fut caractérisée par une structure productive peu diversifiée, dépendant des apports du trésor national. Quand ces subventions tarirent, la province s'appauvrit progressivement. Tout au long du XX^e siècle, les terres hautes de Jujuy et surtout la Puna gardèrent une position totalement périphérique sur le plan national et provincial. Pour la Puna, les effets de l'incorporation territoriale se traduisirent, au moins jusque dans les années 1980, par une inhibition du développement économique

local, par l'absence presque totale des services publics, par la semi-prolétarianisation de sa population, par l'exode rural, par les migrations temporaires et par le contrôle militaire de la région.

NOTES

- 1 Traduction de Rodrigo Lopez.
- 2 Les «terres hautes» représentent la partie de la province qui se trouve au nord de San Salvador de Jujuy, la capitale provinciale, soit un secteur situé à une altitude supérieure à celle de la ville (au-dessus de 1200 m). Par «terres basses», on désigne le territoire qui se trouve au sud et à l'est de San Salvador de Jujuy, ville comprise. Dans les «terres hautes», on distingue la Puna de Jujuy et la Quebrada de Humahuaca, dans les «terres basses» les vallées orientales ou Ramal et les vallées centrales.
- 3 U. Karlin, L. Catalán, R. Coirini, *La Naturaleza y el hombre en el Chaco Seco*, Desarrollo Agroforestral en Comunidades Rurales del Noroeste Argentino, Salta 1994.
- 4 A. Benedetti, «Territorio Nacional de Los Andes: entre el éxito diplomático y el fracaso económico. Estudio de un territorio desconocido», *Revista de Estudios Trasandinos*, 7, 2002; A. Benedetti, «Imágenes de una geografía desconocida. El Territorio Nacional de Los Andes a principios del siglo XX», in: *Congreso del Centenario de los Pactos de Mayo*, Mendoza 2002.
- 5 Ces circuits arrivaient jusqu'aux régions de Córdoba et du Río de la Plata où étaient élevées des mules destinées à Potosí (O. Barsky, J. Gelman, *Historia del Agro Argentino. Desde la Conquista hasta fines del siglo XX*, Buenos Aires 2001).
- 6 V. Conti, «El norte argentino y Atacama: producción y mercados», *Siglo XIX. Revista de Historia*, 14, 1993; V. Conti, «Entre la plata y el salitre. Los mercados del Pacífico para las producciones del Norte argentino (1830–1930)», in: V. Conti, M. Lagos, *Una tierra y tres naciones. El litoral salitrero entre 1830–1930*, Jujuy 2002.
- 7 N. Girbal, «Estado, modernización azucarera y comportamiento empresario en la Argentina (1876–1914)», in: D. Campi (éd.), *Estudios sobre la historia de la industria azucarera I*, S. M. de Tucumán 1991.
- 8 I. Rutledge, *Cambio agrario e integración. El desarrollo del capitalismo en Jujuy: 1550–1960*, S. M. de Tucumán 1987; G. Karasik, «Intercambio tradicional en la Puna jujeña», *RUNA*, vol. 14, Buenos Aires 1984.
- 9 L'approvisionnement en main d'œuvre bon marché et temporaire fut possible en maintenant une partie de la structure productive paysanne. Pour former un marché de travail unifié, les propriétaires des usines combinèrent la coercition avec des encouragements monétaires, cf. A. Teruel, «Población y trabajo rural en Jujuy. Siglo XIX», in: A. Teruel (éd.), *Población y trabajo en el Noroeste Argentino Siglos XVIII y XIX*, Jujuy 1995.
- 10 P. Sgrosso, *Contribución al conocimiento de la minería y geología del Noroeste argentino*, República Argentina, Ministerio de Economía de la nación, bulletin n. 53, Buenos Aires 1943.
- 11 R. Ceballos, *En Jujuy comienza la Patria*, Jujuy 2001.
- 12 S. Aparicio, C. Gras, «El mercado de trabajo tabacalero en Jujuy», *Estudios sociales del NOA*, 2/1, 1998.
- 13 E. Belli, R. Slavutsky, *La modernidad agrietada. Los procesos políticos en Jujuy*, Tilcara 1996.
- 14 «Despoblado» était la dénomination que recevait auparavant le secteur méridional de l'altiplano andin.

- 15 T. Sánchez de Bustamante, *El camino a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca. Contribución a su estudio*, Tercer Congreso Nacional de Vialidad, Buenos Aires 1937; pour plus d'informations: M. Ruíz, M. E. Albeck, «Apéndice: Los Inkas en Jujuy», in: M. E. Albeck, *Los Inkas. Espacio y cultura*, Jujuy 1998, et l'article de M. E. Albeck, V. E. Conti, M. Ruíz dans le présent volume.
- 16 H. Cuccorese, *Historia de los ferrocarriles en la Argentina*, Buenos Aires 1984.
- 17 E. Veschi, «El ferrocarril en la Argentina», *Realidad Económica*, 110, 1992; J. Roccatagliata, *Los ferrocarriles ante el siglo XXI*, Buenos Aires 1998; A. Benedetti, «Argentina ¿país sin ferrocarril? La dimensión territorial del proceso de reestructuración del servicio ferroviario (1957, 1980 et 1998)», *Realidad Económica*, 185, 2002.
- 18 Cf. C. Werckenthien, *Entre sendas, postas y carruajes. Los comienzos del transporte en la Argentina*, Buenos Aires 1999.
- 19 S. Vázquez Zuleta, *El rostro de Humahuaca*, Museo Folklórico Regional, Humahuaca 1979.
- 20 G. Madrazo, *Hacienda y encomienda en Los Andes. La Puna argentina bajo el marquesado de Tojo. Siglos XVII a XIX*, Jujuy 1982.
- 21 J. Casassas Cantó, *Iglesias y capillas en la Región Atacameña (administración española y Boliviana)*, Antofagasta 1974; Academia Nacional de Bellas Artes, *Inventario de bienes muebles. Provincia de Jujuy*, Buenos Aires 1991; M. Asencio, R. Iglesia, H. Schenone, *Arte y arquitectura puneños*, Buenos Aires 1967; N. Bratosevich, «Estructura agraria en la región de la Puna. Casabindo (1986-1987)», in: A. Isla (éd.), *Sociedad y articulación en las tierras altas jujeñas. Crisis terminal de un modelo de desarrollo*, Buenos Aires 1992; L. Abán, *Antiguos pueblos del norte jujeño y ex-Territorio Nacional de los Andes*, Jujuy 1990.
- 22 L. Abán, *Marcha histórica de los pueblos de: Ledesma, San Pedro, la región de El Carmen y otras notas del devenir provincial*, Jujuy 1999; L. Brackebusch, «Viaje a la provincia de Jujuy», in: *Boletín del Instituto Geográfico Argentino*, Buenos Aires 1883, p. 21; E. Solari, *Geografía de la Provincia de Jujuy*, Jujuy 1995 (1907), p. 43.
- 23 Cf. p. ex. J. Andrews, *Viaje de Buenos Aires a Potosí y Arica*, Buenos Aires 1988 (1826) p. 162.
- 24 L. Brackebusch, *Por los caminos del Norte*, Jujuy 1990 (1883), p. 45.
- 25 M. Boto, «La construcción del Estado provincial jujeño: 1853-1885», in: M. Lagos (éd.), *Jujuy en la historia. Avances de investigación II*, Jujuy 1995.
- 26 Vázquez 1979 (cf note 19); M. Seca, «Introducción a la geografía histórica de la Quebrada de Humahuaca –con especial referencia al pueblo de Tilcara», *Cuadernos de Investigación*, 1, 1989; L. Abán, *La Quiaca: sus orígenes y su marcha histórica*, Jujuy 1982.
- 27 Rutledge (cf. note 8).
- 28 Puisque les villages de la Quebrada restèrent en dehors de la région où le paludisme était endémique, maladie qui à ce moment-là affectait les zones subtropicales, ils devinrent des lieux attractifs. Le fait de compter avec un service ferroviaire fut fondamental.
- 29 G. Karasik, «Plaza Grande y Plaza Chica: Etnicidad y poder en la Quebrada de Humahuaca», in: G. Karasik (éd.), *CEAL, Cultura e identidad en el Noroeste argentino*, Buenos Aires 1994.
- 30 M. Arzeno, «Procesos de transformación del campesinado de la Quebrada de Humahuaca (Jujuy, Argentina). Tendencias recientes», *EGAL*, vol. 8, Santiago de Chile 2001; M. Arzeno, Castro H., *Caracterización socio-ambiental de la Quebrada de Humahuaca*, Proyecto Ambiente y Sociedad en los Andes: estrategias y políticas, Buenos Aires 1998.
- 31 T. Saravia, *Geografía de la provincia de Jujuy*, Gobierno de la Provincia de Jujuy 1960; Seca (cf. note 26).
- 32 Qui dans le recensement de 1980 comptait 6800 habitants et 3151 dans celui de 2001.
- 33 G. Stumpo, «Un modelo de crecimiento para pocos. El proceso de desarrollo de Jujuy entre 1960 y 1985», in: A. Isla (éd.), *Sociedad y articulación en las tierras altas jujeñas. Crisis terminal de un modelo de desarrollo*, Buenos Aires 1992.

- 34 Vu l'importance croissante que La Quiaca acquit, elle fut déclarée, en 1914, capitale du département de Yavi, cf. M. Echenique, *Desarrollo histórico y social de Yavi: persistencia y adaptación ante los procesos modernizantes en la Puna de Jujuy*, Jujuy 1995 (Tesis de Licenciatura en Historia, Universidad de Jujuy); Saravia (cf. note 31); Abán (cf. note 26); G. Karasik, «Tras la genealogía del diablo. Discusiones sobre la nación y el Estado en la frontera argentino-boliviana» in: A. Grimson (éd.), *Fronteras, naciones e identidades. La periferia como centro*, Buenos Aires 2000.
- 35 E. Kilibarda, *Apuntes para una historia de Villazón (lo que vi, escuché y leí de mi pueblo)*, Villazón 1998.
- 36 J. San Julián, «Historia de Gendarmería Nacional. Tomo I (1726–1955)», *Revista Gendarmería Nacional*, 3, 1991. En 1944 furent créées lesdites «zones de sécurité», bandes territoriales de largeur variable contiguës à la frontière internationale; d'où une militarisation des terres hautes, avec des postes de contrôle à La Quiaca, Abra Pampa, Tres Cruces, Humahuaca et Purmamarca. En même temps fut instituée la Commission Nationale des Zones de Sécurité, dont la mission était le traitement des problèmes qui pouvaient surgir dans les localités frontalières et l'«argentinisation» de ce secteur du territoire national. Dans la Puna, il en résulte la création de plus d'écoles nationales, l'amélioration des installations scolaires existantes et le maintien d'une infrastructure basique de transport. Durant la dernière dictature militaire (1976–1983), ensuite de l'imminence d'un conflit armé avec le Chili, on améliora les voies d'accès à la Puna d'Atacama, très rudimentaires jusqu'alors (M. Palanca, *Desde el Atlántico al Pacífico por Jama-Jujuy*, Jujuy 1977; S. García, D. Rolandi, «Y quinientos años es mucho», in: S. García, D. Rolandi, D. Olivera, *Puna e historia. Antofagasta de la Sierra, Catamarca*, Buenos Aires 2000.
- 37 La Quiaca fut la seule agglomération de la Puna où fut établi un plan directeur avec des rues et des trottoirs sur presque tout le périmètre, avec d'importants immeubles pour les institutions publiques, des journaux, radio et télévision, etc. (Abán [cf. note 26]; Saravia [cf. note 31]). Durant les années 1940 fut installé un système électrique isolé; la plupart des agglomérations de la Puna ne furent électrifiées que dans les années 1980 et 1990 (A. Benedetti, *Electricidad y vida cotidiana en El Moreno. Un estudio sobre energización rural y condiciones de reproducción social en pequeñas comunidades rurales de la Puna jujeña*, Buenos Aires 1998 (Tesis de Licenciatura en Geografía, Universidad de Buenos Aires). En même temps a lieu, durant la dernière semaine du mois d'octobre, la fête *manka*, une des plus importantes foires paysannes des terres hautes. Cf. A. Campisi, «La Manka Fiesta, La Quiaca. La construcción social de un espacio de intercambio», *Breves Contribuciones del IEG*, 12, 2001.
- 38 Parité d'échange entre le peso et le dollar.
- 39 Rutledge (cf. note 8); C. Reboratti, *La naturaleza y el hombre en la Puna*, Salta 1995.
- 40 Benedetti (cf. note 37).
- 41 A. Fernández Distel, *Arqueología e historia de un valle puneño: Barrancas (Jujuy, Argentina)*, Buenos Aires 2000; B. Göbel, «Salir de viaje. Producción pastoril e intercambio económico en el noroeste argentino», in: S. Dedenbach-Salazar Sáenz, et. al. (éd.), *50 años de Estudios americanistas en la Universidad de Bonn*, 1998.
- 42 Cf. p. ex. L. Catalano, *Puna de Atacama (Territorio de Los Andes). Reseña geológica y geográfica*, Santa Fe 1930, p. 9.
- 43 J. Bárbarich, «El Plan Andino. Primeras acciones de desarrollo rural en la Puna Jujeña», *Desarrollo agroforestal y comunidad campesina*, Salta, 3/10, 1994.
- 44 M. Janoschka, «Procesos migratorios en la Quebrada de Humahuaca», *Estudios sociales del NOA*, vol. 4, 3, 2001.
- 45 A. Benedetti, G. Pelicano, A. Combetto, L. Reboratti, «ONG's e introducción de nuevas tecnologías en comunidades rurales. El caso de la Red Puna», *Realidad Económica*, 180, 2001.

- 46 R. Rotondaro, «Construir viviendas con recursos naturales y tecnología tradicional»,
Desarrollo Agroforestal y Comunidad Campesina, Salta, 3/11, 1994.
- 47 Benedetti (cf. note 37).