

Mapas, esquemas, indicios. Cartografías de la Quebrada de Humahuaca

Maps, outlines, clues.
Cartographies of the Quebrada de Humahuaca

Graciela Favelukes, Alicia Novick y Alejandra Potocko

Abstract

This paper examines how the Quebrada de Humahuaca has been shown in a series of maps and diagrams, in order to identify the ways in which it was pictured along a broad span ranging from the first maps of the Jesuit order during the seventeenth century to the recent schemes developed under the UNESCO Declaration. As historical sources, maps and diagrams tell us who and accounting which purposes represented the territory; on the other hand, they show how this territory was looked upon and transformed in different historical settings, and the formation of this "heritage" and "tourist" territory. According to the materials reviewed, what we may call "map of the Quebrada" as such, did not exist until well into the twentieth century, and was created by the hand of public policies and a set of specialists who, through their maps and schemes marked the ground with a set of values that are recovered in the tourist circuits and heritage protection measures.

Resumen

El artículo recorre mediante una serie de mapas y esquemas, las formas en que se mostró la Quebrada de Humahuaca, en un lapso amplio que va desde los primeros mapas de la orden jesuita en el siglo XVII hasta los recientes esquemas elaborados en el marco de la Declaratoria UNESCO. Los mapas y los esquemas nos informan acerca de quienes y desde que propósitos representaron el territorio; por el otro, dan cuenta de cómo se pensaba y se operaba sobre ese territorio en los diferentes escenarios históricos y en particular muestran instancias de la formación de ese "territorio patrimonializado" y "turístico". Según la revisión de materiales que efectuamos, lo que podemos llamar "mapa de la quebrada" propiamente dicho, no existió hasta avanzado el siglo XX, y fue creado de la mano de las políticas públicas y de un conjunto de especialistas que, mediante sus esquemas, fueron dejando en el suelo la marca de un conjunto de valoraciones recuperadas en los circuitos turísticos y la protección patrimonial.

maps history - Quebrada de Humahuaca -
territory - cultural heritage

historia de la cartografía - Quebrada de
Humahuaca - territorio - patrimonio

Graciela Favelukes. Arquitecta. Doctora en Historia, Investigadora del CONICET y Profesora (FADU-UBA)

(2001). "Imágenes del territorio. Mapas, técnicas y cultura", en Cicutti, Bibiana (compiladora). *Reflexiones sobre la cartografía como objeto de cultura*, Nobuko-FAPYD, Universidad Nacional de Rosario, 2010.

Alicia Novick. Arquitecta. Doctora en Historia, Dir. Adjunta del Inst. de Arte Americano, Profesora (FADU-UBA) y (UNGS).

(2010). "Villa" en Topalov, Cristian, Coudroy de Lille, Depaule Jean-Charles et Marin, Brigitte (dir.), *L'aventure des mots de la ville a travers le temps, les langues, les societes*, Robert Laffont, Paris, p. 1297-1304.

Alejandra Potocko. Lic. en Urbanismo, Becaria doctoral de la ANPCyT con sede UNGS.

(2010). "Traducciones cartográficas. Los gráficos del Programa de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente de la Quebrada de Humahuaca" en Seminario *Mirar, dibujar y proyectar. El territorio y sus lecturas gráficas*. Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines, 7 de noviembre de 2010.

La Quebrada de Humahuaca (QH) esta siendo objeto de una amplia gama de estudios, que ponderan sus características como “territorio patrimonializado” y como “territorio turístico”. Ciertamente, se trata de un área muy particular dentro de la Argentina, pues en la medida que formó parte de la orbita del Tihuanaco primero y del imperio inca después, tiene una densidad histórica y cultural que contrasta con la aparente falta de tradiciones de una Argentina litoral y moderna que se configuró pensándose casi como un territorio vacío. Sin embargo, la región delimitada tal como la conocemos hoy, ese valle del Río Grande que va desde Volcán hasta Tres Cruces y fuera declarado Paisaje cultural de la Humanidad en 2003, es también una creación reciente. Con anterioridad al Ferrocarril y a la ruta que fortalecieron su direccionalidad norte sur, se trataba de un sitio de tránsito entre el este y el oeste, entre el norte y el sur, dentro de una trama regional ligada con las economías mineras y agrarias de Bolivia y Perú. De hecho, los estudios geográficos muestran que la QH se delimita muy recientemente, al igual que las imágenes gráficas del territorio, que con diferentes objetivos han representado la región y son objeto de estudio de este artículo.

En el marco de una investigación más amplia abordamos, desde los mapas y los esquemas, las transformaciones territoriales de la QH. Se trata de una indagación en curso, orientada a recorrer las imágenes históricas de un lugar muy connotado, al menos en vida de las que escriben, nacidas en otras provincias argentinas. ¿Cómo se presentaba esa garganta por la que se podía transitar desde el altiplano hacia la llanura y el litoral atlántico? ¿Cómo mostraron esa zona de asentamientos preincaicos que se fue transformando en una parte del gran circuito colonial y luego de la nación moderna? ¿Qué se ha soslayado y transformado de la dilatada historia de una zona que ha sido valle, río, terruño, lugar de producción, camino, paisaje? Dicho de otro modo ¿Cómo se consideró, en diferentes escenarios históricos, lo que hoy conocemos como QH? Este texto se propone responder en parte esos interrogantes, seleccionando una

serie de cartografías que fueron dibujando la región desde objetivos muy diversos. En una larga duración, se pueden observar el ciclo que va desde los primeros relevamientos que, con objeto de conocimiento y conquista, levantaron las órdenes jesuitas hasta los esquemas lineales, que dibujados sobre la base del *google* se utilizaron para justificar que la región es susceptible de ser designada patrimonio de la humanidad. En ese lapso, se elaboraron cartas nacionales, catastros, mapas temáticos, esquemas viales y de planificación que permiten indagar acerca de los modos de visualizar la QH.

Los mapas son representaciones del territorio que se llevan a cabo desde premisas técnicas y/o científicas que fueron cambiando a través del tiempo. Por su parte, los esquemas son gráficos que apuntan a transmitir ideas sobre un tema o sobre algunas características de ese territorio. Si bien las fronteras entre ambos no son rígidas, pues los mapas temáticos –un registro específico de la cartografía– operan como esquemas ponderando algunas cuestiones por sobre otras. Como fuentes, nos informan acerca de quienes, desde que técnicas y desde que propósitos representaron el territorio, y permiten contribuir a la historia de la región.

En efecto, estas fuentes son utilizadas como referencias para tres tipos de análisis. Para la historia política y social, los mapas pueden ser fuentes para ilustrar lo que se argumenta (Lobato y Suriano, 2000). Sin embargo, al igual que los discursos escritos, las imágenes y los gráficos son fuentes en sí susceptibles de interpretación, tal como lo examina una cartografía histórica renovada por los aportes de los estudios culturales (Favelukes, 2008a; Lois, 2002). Desde el planeamiento y el urbanismo también se recurre a mapas y esquemas, pero como instrumentos de una lectura intencionada del territorio (Potocko, Tommei y Vecslir, 2010). En una situación extrema, se promueve la estrategia proyectual y gráfica como un modo de conocimiento. Desde diferentes aristas interpretativas, la bibliografía da cuenta de la relevancia de las

imágenes técnicas para iluminar cuestiones de la historia y del territorio. No es de soslayar que, en el proceso de definición de la declaratoria de la Quebrada de Humahuaca como patrimonio de la Humanidad así como en los informes sucesivos, los mapas y esquemas jugaron un rol innegable.

Para dar cuenta de esta problemática organizamos el texto en torno de dos ejes problemático cronológicos.

En Mapas, presentamos “Conocimiento: conquista, evangelización y administración” revisando las primeras piezas cartográficas y “La imagen de la nación” que remite a la producción que se elabora en la inflexión del siglo XIX y XX.

En Esquemas, incluimos los “Itinerarios científicos, artísticos y productivos” que signan una redefinición regional en la primera mitad del siglo XX y las “Imágenes globales” que dan cuenta de los muy recientes documentos elaborados cuando la Quebrada se incluyó en los listados del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO en 2003.

Finalmente, en el cierre recuperamos los Indicios que resultan del análisis de un conjunto de imágenes gráficas que proporciona innumerables datos para comprender el territorio y, de modo más incierto, ofrece pistas para la construcción histórica desde los procesos de producción de los mapas y de los esquemas.

Mapas

En 1634 Johannes Blaeu publicaba un atlas que incluía la Carta del Paraguay que había elaborado el monje jesuita Diego de Torres en la *Carta Anua* de 1609. Mucho tiempo después, la Ley de la Carta de 1941 consagraba los métodos y requisitos que debía cumplir la cartografía nacional. A lo largo de esos tres siglos, los mapas operaron como una pieza de los instrumentos de conocimiento y control del territorio. Primero, de la mano de los europeos que conquistaron el espacio americano; más tarde como herramienta de integración de las naciones modernas. Los

mapas circularon en una amplia gama de formatos -encuadrados en atlas, en guías de comercio, ilustrando relatos de viajes o en las fichas de los archivos militares y los expedientes judiciales. Algunos se plegaban y eran de “bolsillo”, otras versiones se ubicaban como murales decorativos en palacios, museos y exposiciones universales. Y, como vienen señalando muchos autores desde Brian Harley (2005), ya no podemos considerar los mapas como descripciones neutrales. Una renovada historia de la cartografía —en sus articulaciones con los interrogantes acerca de la historia de la ciencia y del estado— fue poniendo de manifiesto el carácter situado y sesgado de los instrumentos técnicos, interrogándose acerca de los objetivos que estuvieron por detrás de los mapas. La historia de la cartografía puso de manifiesto su rol instrumental, tanto en el ciclo de la dominación territorial como en las instancias de construcción de las naciones modernas. En esa clave, en nuestro medio se revisaron las hagiografías científicas y técnicas mostrando el rol que les cupo a los mapas en los procesos de definición del territorio de la nación moderna (Lois, 2004 y 2006, Mazzitelli y Lois, 2004, Zusman Y Menvielle, 2000, Escolar, 1996) en el marco de los estudios acerca del papel de las técnicas y las representaciones en su rol de transformación del mundo social. Las investigaciones sobre las relaciones que se tejen entre representación y paisaje (Aliata y Silvestri, 2001), entre imágenes técnicas y administración urbana (Favelukes, 2008b) muestran la ambigüedad que se establece entre el espacio dibujado y el espacio proyectado; entre el espacio representado y el de la representación, entre subjetividad y objetividad.

Sobre esa base conceptual y metodológica fue posible, en los mapas que analizamos aquí, identificar por un lado los conocimientos dispersos que se condensan en cada pieza y por el otro lado, las sucesivas y a veces problemáticas construcciones del territorio en relación con las estrategias desplegadas desde objetivos de cristianizar, administrar, explorar recursos, afirmar colectivos, establecer fron-

teras, unificar lo diverso, distribuir la tierra, trazar infraestructuras.

Conocimiento: conquista, cristianización, administración

Tempranamente, los ascendentes gobiernos de las Indias necesitaron recopilar, sistematizar y circular entre sus miembros la información diversa que surgía de los viajes, exploraciones e informes. Tanto las órdenes religiosas, como las instituciones monárquicas elaboraban cartografías que permitían conocer y transformar desde lejos los territorios sometidos. Las cartas y mapas se construían recopilando los datos parciales que se concentraban, por ejemplo, en la Casa de Contratación y el Consejo de Indias en España, y su elaboración estaba a cargo del Cosmógrafo Mayor de Indias. En el ámbito eclesiástico, la orden jesuita, que no estaba sujeta al patronato de la corona, elaboraba sus propias cartas. La amplia gama de piezas cartográficas conservadas en los archivos de España y América, manifiesta la enorme importancia que tuvieron los mapas en el ciclo de la conquista y la organización colonial. En este apartado tratamos de reunir algunos mapas representativos de distintos escenarios que permiten conocer algunas características de la acción que se ejerció y los modos en que se visualizó este territorio.

Un primer núcleo es el de los mapas jesuíticos, que marcan el interés creciente de la orden por las zonas interiores del subcontinente y en los que la QH aparece de diversas maneras. Recortamos tres de ellos que son de particular interés, correspondientes al siglo XVII y parte del XVIII (1609, 1648 y 1732). El conjunto muestra tanto el aumento del conocimiento geográfico en el tiempo, como de los mundos a convertir y a evangelizar, y se diferencian gradualmente los parajes cristianos de las extensiones en manos de los “bárbaros”.

En los mapas tempranos, la región de la que formaba parte de la Quebrada de Humahuaca –sin identificar– se mostraba en los extremos interiores de una red de ríos que desembocaban en el Atlántico. Esos dibujos se

construyeron a partir de las exploraciones iniciales que trataban de establecer vinculaciones entre el Paraguay y el Alto Perú a través del Chaco, y registraban las informaciones que, desde muy diversas fuentes y objetivos, daban cuenta de la ocupación del territorio. El mapa más antiguo del Paraguay, probablemente de 1609, se relaciona con la creación de la Provincia Jesuítica del Paraguay en 1604. En esta carta el cono sur se presenta compuesto de dos grandes zonas divididas por el gran río Paraguay. En la parte oriental aparece un país llano casi sin relieve; en el oeste, la ancha franja montañosa de los Andes que se vincula con el Atlántico mediante los ríos que corren de oeste a este entre ellos el Pilcomayo y el Bermejo. Hacia el noreste, a lo largo del eje fluvial, se eslabonan abundantes nombres de pueblos indígenas que eran destinatarios de la labor misionera. En contrapunto, el sector de lo que es hoy es el noroeste argentino, tiene muy poca información. Apenas se indican las ciudades principales de Salta y Jujuy –esta última fundada hacía pocos años– con posiciones invertidas, ya que Salta figura más al norte que Jujuy. Asimismo, el *Val de Xuxui* y el *Val de Calchaqui*, próximo a *Tucuman*, y al sur de *Chicas*, son las únicas referencias geográficas, en las que tampoco se consignan agrupaciones aborígenes locales, que eran objeto del trabajo evangelizador de otras órdenes (Sica y Ulloa, 2006).¹

El segundo plano jesuita, datado por Furlong en 1648, es más completo y de mejor factura, ya que el registro de regiones, ríos, bosques y selvas tiene proporciones más precisas. Al igual que en el mapa anterior, la tipografía utilizada enfatiza las informaciones relevantes para la orden: los numerosos nombres de etnias indígenas, distribuidas sobre todo a lo largo del río Paraguay y en el Chaco, se escriben en letra imprenta redonda y más grande que los carteles que designan los lugares y ciudades hispanizados. Al norte de *lujui*, ciudad de españoles, se consignan las *doctrinas* de *Tilcara* y *Omaguaca* y el símbolo usado para indicirlas incluye una cruz que afirma, aunque sea a esa altura sólo parcialmente cierto, que esa parte del territorio

y su población ya esta cristianizada. Diferente es el símbolo usado para referir a los pueblos “infieles en parte incierta” de las regiones vecinas, con triángulos que evocan campamentos transitorios.²

Casi un siglo después, el mapa de 1732 presenta una geografía más precisa, donde se distinguen con nitidez las zonas llanas y de vegetación abundante de las zonas montañosas y secas. Dentro de la región de montañas se ubican Salta y Jujuy, identificadas con el signo de ciudades españolas –*civitates hispanorum* en las referencias– y la QH aparece claramente como un valle fluvial entre montañas, en el que se localizan cuatro signos de lugares poblados pero sin nombres, en tanto el conjunto del valle se nombra *Humaguaca*. Hacia el este, en la llanura, se ubican sitios de martirio de miembros de la orden, y al igual que en los mapas anteriores, con letra más grande, nombres de tribus indígenas a las que se sitúa mediante el ya conocido signo del triángulo, que se define en la referencia como “chozas de bárbaros” *tuguria barbarorum*.³ (Fig. 1)

El otro núcleo que queremos destacar es el de las cartografías imperiales, que adquirieron nuevos alcances en el marco de la reorganización administrativa y las innovaciones técnicas de las últimas décadas del siglo XVIII, cuando los instrumentos conceptuales y operativos se ponen a punto. En este contexto, es destacable un mapa compilado por orden real desde 1765 y publicado después de la expulsión de la orden jesuita, en 1775. El objetivo principal del encargo era disponer de un documento cartográfico actualizado y completo en el marco de las negociaciones de límites con Portugal en América. Su ejecución estuvo a cargo de una figura ascendente en el mundo del conocimiento ilustrado, la del geógrafo y académico Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, que se basó en decenas de planos conservados en el Archivo de Indias y la Secretaría de Estado. El mapa resultante, monumental y decorativo, fue publicado en una primera edición en 1775, a la que siguieron otras tres.⁴ (Fig. 2) Sin embargo, diferencias en el trazado del límite entre el dominio español y el por-

tugués y la política de sigilo, llevaron a que la pieza fuera desacreditada por las autoridades poco después y que se prohibiera su distribución y reedición. Finalmente, después de vicisitudes varias, el mapa terminó siendo publicado en Inglaterra por William Faden en 1799, y reconocido como fidedigno por España en 1802.⁵ (Smith, 1966; Ferrand de Almeida, 2009).

Aunque haya quedado atrapado en los recovecos de la diplomacia y haya circulado muy poco, este gran mapa topográfico ofrece un compendio de las políticas y los saberes territoriales metropolitanos del periodo. Por una parte, a tono con su uso en las altas esferas, está profusamente decorado con imágenes alegóricas, escudos de ciudades y un monumento a Cristóbal Colón, todo grabado con gran preciosismo. Por otra parte, se hace alarde de un gran despliegue técnico, visible entre otras cosas en las rigurosas y detallistas referencias y las escalas gráficas ubicadas al pie del mapa, además de la abundancia de información de los temas ya tradicionales en la cartografía: ríos, relieve, ciudades y pueblos de españoles, áreas de asentamientos indígenas que se nombran en muchos casos como “naciones”. La novedad, relacionada con las transformaciones en la organización del territorio y de su gestión, es que se trazaron, por primera vez, los caminos principales, con indicación de las postas y las jornadas de viaje entre ellas. Esto, sumado al detalle de los límites de jurisdicciones (reinos, provincias o partidos, y jurisdicciones) da cuenta de la reorganización administrativa y de gobierno que se encaraba por esos años. Ahora, la Jurid.n de Jujuy se presenta como una franja alargada cuya principal característica es el camino que sigue parcialmente al río.⁶ Con el servicio de postas, que había descrito Concolorcorvo décadas antes, el recorrido tomaba sendas jornadas desde San Salvador hasta Guayra, una más a Guacalera, a Humaguaca, La Negra Muerta, Cangrejos Grandes y finalmente *Pueblo y Río Laquiaca*, alias, *Humaguaca*, donde comenzaba el *P.do y P.cia de Chichas*, es decir un total de seis días de recorrido.

¿Qué muestran estos mapas? En los mapas jesuitas, además de datos de hidrografía y más vagamente de relieve, son importantes por una parte, las localizaciones específicas de las poblaciones cristianas, aun cuando sean geográficamente imprecisas. Por otra parte, aparecen áreas genéricas identificadas mediante los nombres de numerosos pueblos indígenas. Comparativamente, y distinto de lo que se ve en prácticas cartográficas posteriores, las áreas no controladas son las que contienen mayor densidad de información, a diferencia de las zonas ya controladas como la QH. Es útil recordar que durante el siglo XVII, las poblaciones del valle y la puna ya se habían “pacificado” y encomendado o reducido en su mayor parte, lo que significaba que su cristianización estaba instalada, como da a entender el mapa. ¿Qué se soslaya entonces? Por una parte, todo el entramado social, productivo y simbólico de comunidades indígenas, encomiendas, haciendas, pueblos, caseríos, que en la quebrada era particularmente abundante. Por otra parte, todo el circuito productivo y mercantil que dinamizaba los territorios conquistados y los fronterizos. Es decir, estos mapas muestran un espacio geográfico, sus caracteres más notables, pero el abanico de intereses de los cartógrafos jesuitas no convierte a estas organizaciones territoriales, humanas, económicas en objetos cartografiables.

En el mapa “civil” los intereses son más amplios, pero no menos sesgados. Sigue existiendo la separación entre territorios controlados y no controlados, y también siguen ausentes las agrupaciones humanas de todo tipo que vertebran ese territorio. No se registran las comunidades, y tampoco sus patrones (por ejemplo, el marquesado de Yavi). Sin embargo, a diferencia del significado religioso que estas dicotomías y ausencias suponen en los mapas jesuitas, en este caso asistimos a los esbozos iniciales de un modo impersonal de organización y control, a tono con los procesos de modernización y creación de los aparatos estatales. En el conjunto del mapa, además, la aparición del camino plasma visualmente una vinculación de la

región con el litoral por entonces relacionada con el circuito de producción ganadera para el Alto Perú, y sobre cuyas huellas se van a construir más tarde las infraestructuras y los mercados nacionales.

Finalmente, esta primera serie de mapas dan cuenta de los objetivos de conocimiento, primero para la conquista, luego como instrumento de administración territorial. Inicialmente, la Quebrada de Humahuaca, según estos mapas era apenas un sector dentro de un territorio mucho más amplio, que se intentaba evangelizar. Finalmente es parte de un territorio que, además de relaciones regionales, se comunica con el Río de la Plata. No es difícil ver, además, el progresivo perfeccionamiento de procedimientos técnicos que van desde los toscos dibujos iniciales hasta las piezas más precisas, organizadas según las reglas del arte cartográfico, que se consagran como tales durante el siglo XIX.

La imagen de la Nación

El Atlas de Victor Martin de Moussy (1867) y las cartas del Instituto Geográfico Argentino, formado en 1879 al calor de las campañas de expansión sobre la Patagonia y el Chaco, son parte del proyecto cartográfico propio del proceso de construcción del estado nacional. En ese contexto, la Quebrada de Humahuaca pasa a tener relevancia como zona de frontera y como región que debe ser integrada al territorio nacional para impedir su apropiación por los países limítrofes.⁷ Por su parte, los mapas oficiales de los años treinta muestran también las profundas transformaciones técnicas y las estrategias de racionalización y control que confluyeron en la Ley de la Carta de 1941.

En ese lapso, la representación gráfica asumió un rol relevante en la construcción del territorio nacional. No sólo por su capacidad de informar acerca de ese territorio –de sus recursos y de su población– sino también por contribuir a construir el conjunto de imágenes mediante las cuales la nación aseguraba la estabilidad de su forma, que gradualmente devenía, en los

términos de Benedict Anderson (1993), en logotipo. Los mapas generales y temáticos tenían la cualidad de construir una unidad que no existía, al configurar una nación-mosaico que parecía homogénea, donde las provincias se asimilaban como miembros iguales a nivel político y jurídico. Esa unidad “nacional” apuntaba a lograr una apropiación colectiva del territorio, que era a la vez impersonalizada y abstracta. En esa construcción material y simbólica los mapas contribuían a promover sentimientos de identificación con una totalidad abstracta y general, que subsumía y desplazaba el valor de los lazos locales y tradicionales. De algún modo, la idea de estado-nación fue inescindible de los mapas que representaban su territorio.

En estas latitudes, su confección fue también un asunto de estado pues esos mapas nacionales eran instrumentos operativos y al mismo tiempo se distribuían dentro y fuera del país. Por un lado, el conocimiento topográfico, la organización de la nación, la definición de las fronteras internacionales e interprovinciales, la identificación de los territorios en manos de los pueblos indígenas eran algunos de los ítems de la agenda de la modernización nacional. Por otro lado, esas piezas se enviaban a museos y sociedades científicas, a exposiciones internacionales, a inversores y a empresarios europeos pues estaban también destinadas a promover el interés por el país moderno. En ese caso, el objetivo era mostrar una tierra fructífera y plena de oportunidades para estimular el interés de hombres de negocios, compañías ferroviarias, mineras, financieras.

En Argentina, tras las agitaciones de las guerras revolucionarias, que se prolongaron entre 1810 y 1825, luego de la confrontación con las naciones emergentes de las independencias y a partir de la unificación de las provincias de la Confederación, la cuestión del levantamiento de una cartografía nacional –largamente postergado– se hacía acuciente aunque aún no estuviera resuelto el problema del estado de Buenos Aires. El mapa más actualizado era el que había recopilado en base a fuentes anteriores Woodbine Parish en la década de 1830,⁸ y sus vacíos y desequí-

librios requerían un avance. Desde ese objetivo, los viajes de exploración de Martín de Moussy entre 1854 y 1859, financiados por la presidencia de la Confederación –a cargo de Justo José de Urquiza– culminaron en la publicación en París de la *Description Géographique et Statistique de la Confederation Argentine*, en tres volúmenes y un atlas conteniendo un mapa físico general, y mapas de las provincias (de Moussy, 1867). Cabe señalar que esta contratación de técnicos para elaborar materiales para el estado confederado y el nacional fue habitual durante el siglo XIX (Lois, 2006). El Atlas de Moussy, que fue pilar del conocimiento geográfico nacional durante mucho tiempo, plantea algunos de los temas que se intentó resolver mediante la cartografía.

¿Cómo se muestra la QH en la Carta de la Confederación Argentina de este atlas de 1867?⁹ En el mapa general se individualiza la *Puna de Jujuy* como planicie elevada delimitada por cordones montañosos y cuya ladera oriental recibe la denominación de *Sierra de Humahaca*. Entre este cordón y la *Sierra de Zenta*, corre el río cuya naciente se ubica en el Abra de Cortaderas y que, aguas abajo, se nombra como *Río Grande de Jujuy*. A lo largo del río, se escalonan seis poblaciones: *Humahuaca*, *Tilcara* y *Tumbaya* –cabeceras de departamento–, *Purmamarca* –centro de curato– y *Uquía* y *Guacalera*, pueblos. Las siluetas del relieve ofrecen una imagen tripartita del sector en el sentido este-oeste, en correlato con las descripciones geográficas que caracterizan las tierras altas, el valle estrecho o quebrada, y los valles orientales vecinos al Chaco. En el mapa de las provincias de Salta y Jujuy aparece la misma imagen tripartita, pero en este caso se incluyen más localidades y también la red de caminos transversales que atraviesan la quebrada uniendo el valle con localidades –pueblos, caseríos con y sin capilla y estancias– de menor jerarquía.¹⁰ (Fig. 3). Cabe mencionar que en 1850 la Quebrada era la zona de población más densa después del departamento de la capital (Paz, 2003), y un sexto de la población total de Jujuy habitaba en los dos curatos que

comprendían la quebrada (Humahuaca y Tumbaya).

Aunque el atlas fue ampliamente aceptado, entre los problemas que dejaba abiertos se encontraba la cuestión de la delimitación de fronteras. Ese fue uno de los aspectos que abordó la carta elaborada por Arthur von Seelstrang y la Oficina Nacional de Ingenieros para la Exposición Internacional de Filadelfia en 1876. Además de ser el primero en incluir la Patagonia y dar comienzo a los mapas oficiales, y a pesar de haber sido muy cuestionado justamente por las líneas fronterizas que postulaba, en este caso se empieza a establecer una posición distinta en el mapa para Jujuy y la quebrada. A diferencia de cartas anteriores, en las que la huella de la silueta del virreinato dejaba un amplio margen por encima de Jujuy, se observa que la región que durante tanto tiempo se había orientado según el impulso del Alto Perú, y aún de la nueva Bolivia –cuya dinámica había motorizado también la economía del litoral–, empieza a quedar arrinconada en la esquina superior izquierda de los mapas, constituyendo una especie de “extremo norte” argentino, muy alejado de lo que se configuraba como el centro del país.

Sobre esas huellas, se fue gestando una nueva generación de cartas oficiales en relación con el proceso de construcción del estado nacional. Por una parte, el Instituto Geográfico Argentino editó un Atlas nacional en 1886 y auspició el mapa general que elaboró Jorge Rohde en 1896, que fuera actualizado en 1903. (Menvielle y Zusman, 2000; Lois, 2002). En esos años también, más precisamente entre 1895 y 1905, se publicaba el *Atlas Catastral de la República Argentina* de Carlos Chapeaurouge. Simultáneamente, en 1905, el Ministerio de Obras Públicas, constituido en 1898, publicó el *Mapa de de los Ferrocarriles de la República Argentina*. Este grupo de mapas nos permite registrar los dilemas de un país que delimitaba sus fronteras, expandía sus tierras cultivables y por consecuencia, asistía a un proceso de intensa valorización de la tierra urbana y rural. De hecho, las décadas a caballo del siglo muestran una verdadera

proliferación cartográfica que marca las cuestiones que se veían como problemas.

En primer lugar, las cartas del Instituto Geográfico Argentino, y entre ellas, el mapa citado firmado por Jorge Rohde muestra la situación que resulta de la guerra del Pacífico (1879-1884), cuando Bolivia perdió su salida marítima. También registra la Gobernación de los Andes, creada en 1900 cuando la zona de Atacama –en disputa– quedó en manos de Chile tal como se estableció en 1899.¹¹ En ese contexto de problemas limítrofes, las fronteras con Chile y Bolivia, vacilantes e incluso indeterminadas en mapas anteriores como los de Jorge Duclout impreso en 1888 por la Librería Alemana de Ernst Nolte, o el fallido gran mapa de Ernst Brackebusch que terminó siendo desautorizado por el entonces Ministro de Relaciones Exteriores Estanislao Zeballos, manifestaban lo que estaba en juego en la delimitación de las fronteras internacionales (Lois, 2006).

En línea con esas problemáticas, pero desde la escala de las provincias, se publicaba en 1900 un mapa de Salta y Jujuy, elaborado por el ingeniero Feliciano Lavenás.¹² En el mapa, cuidadosamente documentado, según el listado de fuentes que se indican¹³ las dos provincias limitan con la puna que por el tratado del año anterior pasó a formar parte del territorio argentino y se organizó como Territorio de los Andes. Al igual que en los dos mapas anteriores, en Jujuy se identifica la Quebrada de Humahuaca, nombre que se superpone a la línea de puntos que separa los departamentos de Humahuaca y Tilcara. De manera similar también se observan los caminos que unen la quebrada con las tierras altas y el oriente, y las ciudades cabeceras y los “pueblos y aldeas” que se alinean a lo largo del río.¹⁴

Además de las cuestiones fronterizas, los mapas de Lavenás y Rohde, aunque de escalas tan distantes, plantean uno de los dilemas que reclamaban solución en esos años de definición territorial. La cuestión de la prolongación del ferrocarril era clave, ya que la integración y nacionalización del territorio

encontraban una de sus condiciones de posibilidad en la extensión extra pampeana de los tendidos ferroviarios. En el mapa de Lavenás se destacan las dos trazas posibles de los ferrocarriles proyectados, con dos líneas en color rojo: una por la Quebrada, que gira y sube por Tres Cruces y continúa por la Puna hasta La Quiaca, y una segunda línea que viniendo desde Salta sube por la Quebrada del Toro y continúa por la puna hasta La Quiaca; ambas líneas se unen en Puesto del Marqués. Evidentemente, se trata de las dos propuestas en pugna que se estaban debatiendo en la legislatura nacional, y de las cuales resultó seleccionada la de la quebrada, en 1902. Este mapa, entonces, reúne en una sola imagen las trazas ferroviarias que se están debatiendo. El mapa de Rhode, al haber sido actualizado en 1903, ya presenta el trazado adoptado el año anterior.

También con ligeras variantes entre los dos trabajos, se observa el camino principal que sigue el cauce del río Grande, y numerosos caminos secundarios y huellas que suben por las quebradas laterales, desde Purmamarca y Humahuaca hacia la Puna, y desde Tilcara, Tumbaya, Huacalera y Humahuaca hacia el oriente a través de la sierra de Zenta. Estas huellas se integran a la red de caminos que cubren la superficie del resto de la provincia. Dicho de otro modo, el mapa muestra una red de caminos locales muy ramificada en el momento de los debates en torno del FFCC.

En ese marco, la traza del ferrocarril no solo transformó la Región sino que intensificó sus relaciones con el Río de la Plata. Cabe mencionar que el tren había llegado a Tucumán en 1876, y a Jujuy en 1891, en tanto su impacto económico ya ha sido destacado (Reboratti, 2003; Sica y otros, 2006). La forma del tendido férreo en el norte evidencia el abandono de proyectos de integración territorial barajados en etapas anteriores, como la idea de la conexión fluvial mediante la navegación a lo largo del Bermejo hasta su desembocadura en el río Paraguay. En efecto, en el *Mapa de los Ferrocarriles de la República Argentina*, publicado en 1905 por el Ministerio de Obras Públicas, tres líneas unen con

distintos recorridos a Buenos Aires con las provincias del noroeste. Dos de ellas son de compañías privadas y la tercera, la del Ferrocarril Central al Norte señalado en color verde, es de propiedad estatal. Esta línea es la que se extiende a partir de la aprobación legislativa de 1902 –que en el mapa llega a Purmamarca y se está construyendo el tramo hasta la Quiaca– donde se conectaría –sólo que dos décadas más tarde– con el ferrocarril boliviano.¹⁵ (Fig. 4). Es observable también, que además de las decisiones políticas presentes en la toma de decisiones acerca de la traza ferroviaria, la construcción del ferrocarril requirió estudios pormenorizados de la zona del trayecto: nivelación, puntos geodésicos y relevamientos topográficos que fueron problemas a resolver por los técnicos, y cuyos resultados se volcaron en algunos de los mapas oficiales de esos años.

En esos años también, pero con un objetivo bien diferente, se levantaba el Atlas Catastral de Carlos Chapeaurouge (1895). Esta serie de mapas apunta a precisar los resultados del proceso de reparto de los territorios conquistados en la Patagonia y el Chaco, que se ven esbozados en los mapas nacionales en la forma de grillas territoriales en los nuevos territorios. Se trataba de un instrumento gráfico que daba cuenta de la situación de la propiedad de tierras desde una finalidad fiscal y a los efectos de aplicar la “contribución territorial”. Desde esa perspectiva era un instrumento clave para la puesta en marcha de una gestión estatal moderna que se aplicaba de manera homogénea sobre un territorio continuo (Nadal y Urteaga, 1990; Wood, 2010). En efecto, a diferencia de los atlas geográficos o de los mapas administrativos, la estructura de este Atlas no es por provincias sino por rectángulos de territorio. Los antecedentes de catastro en Jujuy comienzan en 1855, a partir de la sanción del impuesto a la propiedad de la tierra que debía reemplazar, al menos en parte, los ingresos fiscales de la provincia a partir de la supresión de las aduanas interiores (Paz, 2003), al que le siguió el catastro de 1872 (Teruel, 2006). En ambos casos se trató de catastros escritos, que no

indicaban la superficie sujeta al impuesto, sino su valor monetario.

Esas particularidades se imprimen en la información fisiográfica de Jujuy. Mientras que la Puna –en los departamentos de Cochinoca, Yavi– y un sector al norte del de Humahuaca, se presenta con terrenos de grandes dimensiones denominados “rodeos”; la zona denominada como Quebrada de Humahuaca, al sur de Abrapamapa, no registra indicaciones acerca de terrenos o de propietarios. Es posible suponer que esta ausencia de información se relaciona con el alto grado de subdivisión que se había producido en la zona a partir de los procesos de enfiteusis y venta de tierras públicas y por lo tanto el tamaño de las parcelas resultantes no podía ser incluido en un catastro gráfico de esa escala pues, como se dijo antes, los catastros departamentales eran escritos. Tal vez para compensar la ausencia de datos catastrales del sector, se incorpora una amplia gama de referencias referidas al relieve, la hidrografía y la población. El catastro de Chapeaurouge marca un punto de inflexión pues cierra el ciclo decimonónico de mapas de autor y abre el ciclo de control estatal.

Poco más tarde, más precisamente en 1912, se presenta un primer proyecto de ley de carta nacional, propuesto por el Instituto Geográfico Militar –formado sobre la base del IGA en 1904– al gobierno. La idea era establecer los trabajos geodésicos y gráficos en diversas escalas, reservando la escala de 1:25000 para zonas escogidas (Lois, 2004). En ese marco, se fue precisando el formato de los datos, las convenciones cartográficas, las líneas de nivel, asentamientos de distintos tamaños, desde trazas de pueblos hasta case-ríos, cercados, sendas, cauces ocasionales, y una abundante toponimia mediante las cuales se ofrecería una información homogénea de la totalidad del territorio nacional. Todo esto se condensará, en 1941, con la Ley de la Carta. Ese esfuerzo de regulación –estaba prohibido publicar mapas que no hubieran sido aprobados explícitamente por el IGM– evitaba incertidumbres fronterizas, afirmando la soberanía territorial.

En los años treinta, en un contexto de profundas transformaciones técnicas –cuando se incorpora la fotografía aérea y la transcripción fotogramétrica– se editan dos mapas oficiales. Por un lado, el mapa en escala 1:500.000,¹⁶ publicado por el Instituto Geográfico Militar en 1932, que se trata de una recopilación de fuentes existentes de instituciones oficiales, nacionales y provinciales,¹⁷ pues ya no se utilizan autores particulares. En la hoja llamada “La Quiaca”, en el sector de la Quebrada se pueden ver los tres recorridos del río, el camino carretero y el ferrocarril, observándose las ciudades pueblos y case-ríos sobre una red ramificada de sendas y huellas que siguen vinculando el área con las tierras altas y los valles orientales. Poco más tarde, las hojas en escala 1:25000 editadas entre 1934 y 1938, son resultado de relevamientos fotogramétricos in situ, y muestran las transformaciones más de cerca.¹⁸ (Fig. 5) En el marco de la elaboración del mapa general de la república, es posible que la realización de este relevamiento detallado se haya relacionado con la construcción del camino carretero (Sánchez de Bustamante, 1937). Las ocho hojas abarcan la Quebrada desde al río del Medio, al sur de Volcán, hasta el norte de Tres Cruces y, a diferencia de la mayoría de las cartografías anteriores, se denomina Quebrada de Humahuaca al extenso tramo que va desde Volcán hasta Tres Cruces –en los mapas anteriores la delimitación se restringía al tramo entre Tilcara y Humahuaca. Dicho de otro modo, recién en los años treinta el sector empieza a designarse en los mapas como una unidad geográfica.

Ese conjunto de capas representadas –el relieve, los ríos, las poblaciones, la parcelaria, las infraestructuras, la administración y gobierno, los distritos militares, las culturas, el pasado, y algunas más que se irán dibujando en el futuro– fue contribuyendo a visualizar, modelar y espacializar lo que se conoce, lo que se piensa y aún lo que se desea para el territorio. Dicho de otro modo, estos planos, el Atlas de de Moussy (1867), los planos de infraestructuras (1905), las cartas del Instituto Geográfico Argentino (1896-1903) y las del

Instituto Geográfico Militar (1932) muestran las modalidades según las cuales el sector se fue incorporando al proceso de construcción del Estado Nacional. Durante el siglo XIX, la Quebrada de Humahuaca tuvo primero relevancia como zona de frontera, y más tarde como eje ferroviario. A principios del siglo XX prevalecen las estrategias de asegurar las fronteras y de conocer, equipar e integrar su territorio. En ese contexto la red ferroviaria apuntó a fortalecer las relaciones con la Capital y la cuenca del Plata, que muy embrionariamente se planteaban a fines del siglo XVIII. Los planos topográficos de los años treinta muestran las transformaciones técnicas, y por su escala y nivel de detalle, afirman el interés creciente por la zona.

Esquemas

A principios del siglo XX, los científicos elaboraban esquemas territoriales con el objetivo de dar cuenta de sus objetos de interés. Un siglo después, en el contexto de la designación de la Quebrada de Humahuaca como Patrimonio de la Humanidad, una renovada gama de esquemas y gráficos fue utilizada para argumentar el carácter de los valores culturales del sitio. Entre uno y otro, los esquemas signaron los itinerarios de quienes viajaban a la Quebrada con fines turísticos o culturales y fueron los instrumentos mediante los cuales se publicitaban y justificaban las acciones a emprender.

A diferencia de los mapas geográficos, los esquemas territoriales son representaciones gráficas o simbólicas de un área en los que se opera mediante una selección de cuestiones a mostrar, desde una intencionalidad particular. Si bien el objeto representado, al igual que en la cartografía, establece relaciones más que ambiguas con una representación que siempre es parcial y connotada, los esquemas muchas veces toman distancia de las realidades espaciales, proporcionales o temporales que los mapas buscan asegurar. Esta forma gráfica se fue desarrollando de la mano de la producción editorial masiva durante el siglo XIX –sobre la experiencia anterior de las líneas de

tiempo, los gráficos de barras y las tablas de datos– y al igual que los mapas temáticos, apuntan a condensar informaciones y observaciones sobre problemas con formas comunicativas de fácil lectura. En ese sentido, desde el inicio del siglo XX tanto los geógrafos como los planificadores utilizaron esquemas, de carácter analítico y sintético, para poner en foco aquello que querían resaltar. Los urbanistas planteaban que:

(...) *la expresión de la forma gráfica de los fenómenos urbanos, tiene una importancia capital, pues al facilitarse la lectura de esos hechos, de forma sintética, se permite al urbanista tener una visión de conjunto y comprender los hechos tan complejos y diversos que constituyen la ciudad, para manejarlos luego mediante directivas generales* (Bereterbide y Vautier, c. 1940).

En esas alternativas se jugaba también, junto con las estrategias de conocimiento y de comunicación, la legitimación de quienes interpretaban o resignificaban el territorio. En esos términos, el lenguaje gráfico era una competencia específica de los especialistas que podían presentar los problemas, analizar sus características y establecer sus correlaciones desde un halo de cientificidad. En efecto, el lenguaje gráfico de los diagramas y los esquemas en sus registros discursivos, publicitarios, justificativos, científicos, sistematizados en normas, códigos y convenciones fue también instrumental para construir la especificidad de quienes los elaboraban.

Itinerarios científicos, artísticos y productivos

Como vimos con los planos tributarios del proceso de construcción nacional, el Estado y su administración fueron sumando nuevas áreas problemáticas. Pues, además de los relevamientos topográficos –que iba quedando a cargo de la esfera militar– era necesario conocer y actualizar permanentemente las informaciones sobre los lugares, los recursos, la población y la producción, etc. Las estadísticas y los mapas fueron parte del

arsenal de las nuevas disciplinas científicas que, desde fines del siglo XIX, se organizaban en las universidades, museos y sociedades científicas, integrándose paulatinamente a las oficinas del Estado Nacional. En ese contexto, los mapas temáticos, que presentaban con síntesis los diferentes aspectos, eran utilizados para pensar y mostrar las políticas destinadas al desarrollo del territorio nacional en general y del campo de las diferentes disciplinas en particular.

El esquema ferroviario publicado en 1905, presenta un registro paradigmático de los “mapas temáticos” que se elaboraban a principios del siglo. El gráfico presenta la amplia red ferroviaria nacional que, ilustrada con líneas cromáticas, es la figura que se imprime sobre el fondo neutro, liso y vacío del territorio nacional. Esa imagen abstracta es la que le permite poner foco en el objeto –la red de trenes– y soslayar el resto de las informaciones, en una operatoria característica de este tipo de gráficos. En ese formato se inscriben los itinerarios que, desde los saberes de diferentes disciplinas, como la geología, la etnografía, la arqueología y el patrimonio fueron configurando y valorizando el territorio de la QH.

Como lo mostró la bibliografía, la red ferroviaria tuvo un importante impacto en la redefinición de la QH. Por un lado se decide un itinerario –el de la QH por sobre de la Quebrada del Toro– que implica una importante reconfiguración territorial de la región. Como ya vimos, la red acentúa una red de relaciones que se esbozaron con el virreinato y permite acercar la región de los Andes al litoral, abaratar fletes, facilitar el desplazamiento militar, agilizar las comunicaciones, es decir fortalecer la integración de la región con la capital por sobre los países limítrofes. Al mismo tiempo, se ampliaban también las redes de comunicaciones, promoviendo el desarrollo de la exploración científica y ampliando el circuito de los viajes eruditos. Pues, como muestran Farro (2008) y Salerno (2008), el tren otorgaba accesibilidad a las misiones científicas pues hacía posible transportar el

instrumental y las muestras, facilitando la producción científica de geólogos, etnógrafos, arqueólogos y de arquitectos a la búsqueda de testimonios históricos que fueron quedando registrados en sus itinerarios territoriales.

Con respecto del conocimiento geológico, es ilustrativo el mapa de Ludwig Brackebusch de 1898 (1882 Y 1891), resultado de las investigaciones encargadas por el estado argentino. El mapa, una de las primeras referencias sistemáticas sobre la minería nacional, fue el resultado de las mediciones topográficas y del relevamiento de posibles yacimientos en las áreas andinas centrales y del norte. Como corolario de esas expediciones, que tuvieron como objetivo el desarrollo de la explotación minera, se elaboró el mapa, dibujado sobre una cartografía base y a la manera naturalista de de Moussy, indicando el relieve del territorio, las zonas geológicas y la presencia de minerales según un elaborado código de colores.

Por su parte, las expediciones de arqueólogos y etnólogos fueron elaborando una cartografía que registra sus trayectorias y temas de interés. Los relatos de viajeros, periodistas, las descripciones geográficas y las recopilaciones de datos de la historia natural se iban reuniendo en una amplia gama de escritos complementarios a los registros –sistematizados según las nuevas convenciones gráficas– de las expediciones de arqueólogos y de etnógrafos. Entre los mapas de esos años, cabe mencionar los que resultaron de la misión científica sueca de 1901 y de la misión francesa de 1903 en las que participó Eric Boman. (Benedetti, 2005; Mancini, 2010)¹⁹ Estos novedosos esquemas temáticos fueron los primeros que se construyeron para el noroeste, y dan cuenta de los problemas, desajustes y anacronismos que atraviesan la selección y presentación de datos especializados. Por ejemplo, en la *Carte ethnique de la région andine entre les 22° et les 33° degres* la distribución geográfica de los pueblos prehispanicos –Omaguacas, Diaguitas, Tobas, Atacamas, y Chichas– se señala encerrando áreas mediante trazos continuos, a la manera de los

modernos límites jurídico-administrativos. La difusa y discontinua ocupación de esos territorios difícilmente puede ser registrada con ese tipo de códigos. Entre otras inexactitudes, el área asignada a los omaguacas supera ampliamente el norte a la quebrada y se omite el breve pero intenso período de dominio inca sobre el área. Por otra parte, toda esta información se despliega sobre una base cartográfica topográfica y política moderna, con los límites provinciales e internacionales, y la ubicación de las ciudades capitales.²⁰

La simplicidad del mapa etnográfico contrasta con la complejidad del mapa arqueológico que abarca el área de Jujuy y Salta, y que construyó Boman sobre la base del mapa general que elaboró el geógrafo de la expedición francesa, Victor Huot.²¹ Sobre ese mapa en blanco y negro, Boman trazó en color rojo las rutas de sus dos viajes por la región, y ubicó numerosos sitios en los que se había verificado la existencia de vestigios pre hispánicos, con un código muy elaborado de signos. Como resultado, el mapa temático presenta una red de yacimientos, identificando los sitios que los arqueólogos valoran.

Hay otras aristas significativas en este mapa y su contexto. Por una parte, el mapa base que dibujó Huot recupera muchas de las configuraciones de mapas existentes, pero lo corrige y actualiza con los datos que resultan del relevamiento de las expediciones de 1901 y 1903. El autor cita en su descripción geográfica especialmente dos fuentes, los recorridos de Boman y el mapa de Lavenas de 1900 que presentamos más arriba (Huot, 1908). Por otra parte, Boman presenta nuevas evidencias y discute rasgos y atribuciones con especialistas argentinos como Ambrosetti. Pero cabe recordar que Boman era de origen sueco, y que fue contratado en la primera expedición sueca por su conocimiento del idioma; cabe resaltar también que el mapa arqueológico se imprime en París, se incluye en el libro de Boman (1908) y circula por los cenáculos científicos y académicos del país. Esta suerte de viajes cartográficos iluminan también la amplia red de especialistas, locales y extranjeros, que utilizan los mapas para compartir información,

en intercambios que se intensifican en las primeras décadas del siglo.

Ahora bien ¿qué nos dicen de la QH estos planos? De un modo u otro nos muestran las modalidades según las cuales la región se fue construyendo como un sitio de valoración geológica, geográfica y arqueológica. Dicho de otro modo, se trata de sitios de muy diversos orígenes y configuraciones que las disciplinas académicas fueron organizando y reorganizando, y que los circuitos turísticos, casi tan anacrónicos como estas piezas sueltas, irán conectando más tarde entre sí. Es importante recordar que en los años treinta se fue organizando la legislación que declara que las ruinas y yacimientos arqueológicos y paleontológicos, eran propiedad de la Nación. Esos bienes se colocaban bajo la custodia de la Dirección del Museo Nacional de Historia Natural –luego Museo Nacional de Ciencias Naturales– y del Museo Etnográfico, dependiente de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad de Buenos Aires. En esa operación, se consagraban –al igual que los objetos de arte y de arquitectura susceptibles de ser custodiados como patrimonio nacional– como piezas de itinerarios turísticos promovidos por el gobierno nacional

Vale la pena detenerse en una de las narraciones que resulta de estos itinerarios, que se visualiza en el esquema de “Trayectorias histórico artísticas” incluido en el relevamiento de bienes patrimoniales publicado en 1940 por la Academia de Bellas Artes (Academia, 1940).²² El mapa tenía como objetivo explícito trazar un itinerario, es decir otorgar un orden visual y geográfico a las obras de arte y de arquitectura que se presentan en los cuadernos de la serie de *Documentos de Arte Argentino*. (Fig. 6) Ese catálogo fotográfico de imágenes de paisajes, de edificios y objetos religiosos, que se vinculan con una corriente de conservación del patrimonio histórico y cultural, es precedido por el texto más ideológico que histórico de Martín Noel. El mapa que sintetiza las hipótesis de los cuadernos, propone dos trayectorias convergentes. En el lado oeste, una línea roja gruesa indica “El camino de los

incas" que recorre la Puna, pasando por Susques y llegando a los valles Calchaquíes. Desde la Puna también, pero algo más hacia el este, parte la línea negra, algo más fina que la primera, que recorre el camino de la "Quebrada de Humahuaca" consagrando la secuencia Tumbaya, Purmamarca, Maimará, Tilcara, Huacalera, Uquía y Humahuaca. En un rol subsidiario, se van dibujando senderos –secundarios– atribuidos a una u otra tradición –artística– que unen circuitos menores como el de Casabindo-Cochinoca-Rinconada o el de Yavi-Santa Victoria-Iruya. De algún modo el itinerario que resulta combina la vialidad existente con trazas imaginadas, pues su objetivo es el de presentar un itinerario continuo capaz de poner en relación los sitios –"patrimoniales" de las capillas– con sus –retablos, pinturas y esculturas– indicados con iconografías ilustrativas.

Por detrás de este gráfico de las trayectorias hay una doble operación. En primer lugar, se plantea una interpretación de las relaciones entre la naturaleza de un territorio que signa el carácter de la sociedad que la habita, y que se manifiesta en el doble circuito propuesto. El que atraviesa el Altiplano, que es mucho "más severo" por el peso de los Andes; el que recorre la Quebrada de Humahuaca, "más risueño" por el efecto de los valles. Esta diferenciación –fundada en la noción de carácter– en el sentido –de Hipólito Taine– se despliega en la propuesta gráfica. En esta perspectiva, el esquema se revela en realidad como un recurso retórico que rodea de rasgos objetivos a una interpretación más artística e ideológica que histórica pues invita a una visión tentadoramente simple: dos largos recorridos, uno en el alto y otro en el valle, con arquitecturas y plásticas diferenciadas en base a los factores ambientales. La sequedad y austeridad de la Puna con sus edificios desnudos y recortados contra fondos montañosos contrasta con la fertilidad de los valles y de su amable paisaje cultivado y arbolado que enmarca los monumentos religiosos. Estas interpretaciones ilustradas encuentran su marco en la abstracción del mapa, donde las notaciones, la escala de la grilla de latitudes y longitudes, la

utilización de una leyenda de referencias para los grafismos –línea llena para caminos importantes, y línea discontinua para caminos secundarios– intentan otorgar un aire cartográfico y de relevamiento a un esquema intencionado, donde la contundencia visual de la gráfica elegida esconde las incongruencias entre las interpretaciones históricas, las plásticas y la lógica territorial.

En esa estrategia, y en segundo lugar, el esquema opera como un manifiesto artístico e ideológico pues presenta una ocupación que ya no es más la de los "pueblos originarios" registrados por las expediciones y mapas arqueológicos del centenario. Lo que se juega en la década de 1920 y 1930 para Martín Noel y sus compañeros de ruta, es la imagen de una región cristiana, austera pero en clave moderna, capaz de recuperar muchos de los valores perdidos. Precisamente, como planteó Anahí Ballent (2003),²³ los arquitectos neocoloniales encontraron su fuente de inspiración en el panorama "histórico-artístico" del noroeste, cuna de esa conjunción aparentemente armoniosa y natural entre la predica católica misional, la potestad paternal de los encomenderos y la tradición indígena, donde se reformula el influjo artístico español pasado por el tamiz de las experiencias peruanas. En ese marco interpretativo, las dos "rutas" tendrían la capacidad de mostrar el arte original y propio que resulta de la comunión de las tradiciones hispánicas y aborígenes, que dentro del escenario idílico de una feliz convivencia ofrecen como resultado una unidad superadora con lo mejor de las dos culturas.

Una década más tarde, desde otras estrategias, la propaganda del primer gobierno peronista también usaba vistosos recursos para mostrar dos recorridos, en este caso, el de la producción y el del turismo, tal como se presenta en uno de los esquemas de la obra *La Nación Argentina. Justa, Libre, Soberana*, editada por la Subsecretaría de Informaciones (Presidencia de la Nación, 1950). Estos esquemas de vialidad, más que toscos, se inscriben en el registro de los mapas de la

propaganda propia del clima de la segunda posguerra, cuando las representaciones sobre las diferentes regiones buscaban contribuir a la imagen de un país unido e integrado. Se dibujan con un tipo de ilustración de colores planos que, con fines didácticos, exhibía los logros del gobierno.²⁴ Como mostró Marcela Gené (2004) la Subsecretaría de Informaciones creó un lenguaje gráfico simplificado, rechazando las expresiones del arte consagrado y optando por ilustraciones de colores planos de fácil lectura, casi escolares, que entraban en sintonía con el repertorio del planeamiento. En ese marco, como hemos examinado en otra sede (Novick, Favelukes, Bruno y Gené, en prensa) se fueron consagrando los repertorios iconográficos que caracterizaban los territorios históricos, productivos y turísticos de cada región. En este caso, el capítulo de vialidad correspondiente al apartado de la Provincia de Jujuy, muestra el estado presente y futuro de la pavimentación de las redes de comunicación regionales, diferenciando un circuito productivo –el de la ruta nacional que une San Salvador a las tierras bajas, pasando por Ledesma– y “el camino de Humahuaca” que a la hora de finalizar el Plan Quinquenal debía llegar a Tres Cruces. Esta dualidad de objetivos se verifica en el programa de pavimentaciones que se propone para cada sector. En la ruta productiva la propuesta de obras complementa los trabajos en el camino principal con una red de caminos secundarios que tejen las zonas servidas por la ruta a Ledesma. En cambio el camino de la quebrada refuerza la linealidad norte sur, ignorando ya la amplia gama de caminos transversales que paulatinamente se fueron “cayendo de los mapas” por su muy difícil acceso y viabilidad económica.

Ahora bien, además de obras viales, el programa de trabajos públicos incluye intervenciones orientadas al fomento del turismo como, especialmente la amplia gama de hoteles y hosterías, que tuvieron como corolario una redefinición paulatina del sector. La paulatina popularización de los viajes de recreo, con el ferrocarril y el automóvil, se tradujo en una suerte de selección y

simplificación territorial, que se visualiza con claridad en las guías turísticas. En efecto, si en 1934 el mapa rutero del Automóvil Club Argentino mostraba un enjambre de caminos nacionales, provinciales y locales que recorrían la provincia, unas décadas después, las guías consagran un recorrido lineal sobre la ruta principal que va, bordeando el río Grande y la traza del ferrocarril, y la virtual desaparición –cartográfica, si no efectiva– de la red de localidades que habían cubierto las zonas aledañas en períodos anteriores.

¿Qué muestran estos esquemas? Por una parte, los mapas temáticos, los gráficos y las ilustraciones de la propaganda se presentan como el instrumento visual de los discursos y los enfoques que toman forma en esas décadas. Los registros más científicos de la geografía, la geología, la antropología y la geología, son base y contrapunto de los saberes más inciertos y opinables del patrimonio y la planificación, que apelan a las imágenes para naturalizar sus interpretaciones. Asimismo, los itinerarios de los geólogos, los arqueólogos al igual que el circuito trazado entre las capillas identificadas por el itinerario “histórico artístico” de la Academia de Bellas Artes de 1940, fueron recortando y jerarquizando sitios particulares en un mecanismo de selección que adoptarán también los circuitos de las guías de viajeros. Precisamente, junto con las obras públicas y las guías turísticas que se difunden en el marco de la expansión promovida por la Dirección de Vialidad Nacional y auspiciada por el Touring Club y el Automóvil Club Argentino, se fueron consolidando los itinerarios lineales de la Quebrada por sobre una multiplicidad de caminos alternativos.

Imágenes globalizadas

Durante las últimas décadas del siglo XX, la región se incorporó como uno de los circuitos del turismo internacional. Mientras las cartas internacionales de patrimonio se desplazaban desde la consideración del monumento a la valorización del territorio, cuando la revalorización del patrimonio y del turismo se

planteaba como un instrumento para el desarrollo local, las designaciones de la UNESCO parecían plantearse como una solución para superar las crisis. En ese marco, luego de la crisis argentina del 2001, la Provincia de Jujuy aceleró los mecanismos para lograr que el paisaje cultural de la Quebrada de Humahuaca fuera incorporado dentro de los listados del patrimonio mundial de la UNESCO, tal como se logró en el 2003.

La postulación de la Quebrada de Humahuaca, estudio a cargo de un equipo de especialistas, fue realizada con el financiamiento del Consejo Federal de Inversiones (CFI) por la entonces Secretaría de Cultura de la Provincia de Jujuy (hoy, Secretaría de Turismo y Cultura). El documento síntesis (Provincia de Jujuy, UNESCO, 2006) da cuenta de particularidades y las cualidades patrimoniales de la región que se reiteran parcialmente en la argumentación del Programa de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente (POT) elaborado por una consultora adjudicataria de una licitación del Ministerio de Economía (Ecoconsult, 2009) en el marco del Programa de Corredores Viales de Integración. Las imágenes y mapas de ambos documentos permiten dar cuenta de varias cuestiones.

En el trabajo que fundó la Declaratoria de la UNESCO de 2003, la profusión de imágenes y fotografías pone de manifiesto una gama más que compleja de aspectos geográficos y culturales. Contrastadamente, el esquema –lineal y austero– que delimita el Área Propuesta y su zona de amortiguación, presenta una silueta homogénea y de bordes muy precisos. ¿Cuáles fueron los criterios para definir esa delimitación? Estos no están claramente argumentados. Se podría formular la hipótesis que delimitan el valle hasta el pedemonte, que se trata de una cota de altura que va rodeando el valle del Río Grande, pero la explicación oficial está ausente y lo que puede leerse en el mapa es sobre todo el peso geométrico del esquema. (Fig. 7)

En efecto, el lenguaje gráfico, con sus leyes precisas, puede ser argumental, publicitario, científico según la intencionalidad que se le

otorgue y el contexto que lo rodee. En esos términos puede interpretarse el gráfico de Ordenamiento Territorial que se incluye en el Plan homónimo. Recordemos que el POT se gesta con la intención de reactivar el servicio de transporte ferroviario entre San Salvador de Jujuy y La Quiaca, a través de un programa específico, en tanto su confección estuvo a cargo de una consultora privada. El Plan se presenta explícitamente como un instrumento de diagnóstico, planificación y gestión destinado al ordenamiento de toda la Quebrada y la Puna jujeña. No obstante, los diversos problemas detectados se visualizan desde una solución casi única, la necesidad de revertir la obsolescencia de la infraestructura ferroviaria, reactivando las redes ferroviarias como medio insoslayable para la integración regional.

En ese marco, el mapa de situación del capítulo territorial del plan es particularmente elocuente, pues presenta el recorte del área de intervención y la de influencia directa e indirecta sobre la base cartográfica del *Google Earth*. Esta superposición recuerda el recurso de los collages sobre las fotografías aéreas, utilizados en el planeamiento de entreguerras que tenían el objetivo de naturalizar el nuevo proyecto sobre un contexto existente. En este caso, la operación es más rustica pues sobre la superficie informática lavada se trazan esquemas de línea gruesa y muy poco precisos. En el espacio de la provincia, dos ejes ferroviarios organizan la región: el ramal que circula desde Jujuy a la Quiaca y el ramal que atraviesa Ledesma y llega al Talar. Sobre el tramo a La Quiaca, se imprime la silueta de la Declaratoria y su área de influencia, pero no deja de ser curioso que, en un acto de imitación de dudosas virtudes, las nociones de área de influencia directa e indirecta utilizadas por los patrimonialistas para proteger un bien, sean utilizada aquí para proteger y promover un tramo ferroviario. En clave similar, la serie de estaciones ferroviarias se consigna con mucha precisión pero, en contraste, el área del *Google* que va más allá de la traza se diluye en un esfumado artístico. El dibujo, al igual que la serie de esquemas de usos del suelo que fuera estudiada por Alejandra Potocko (2010), es

algo inquietante. En efecto, estas representaciones, más allá de la ilusión de realidad que brinda el *Google*, están cargadas de arbitrariedades pues no describen una lectura del territorio, sino que son apenas instrumentales al mensaje que se desea transmitir. Más que describir una realidad, estos esquemas definen, inventan y proponen una configuración del territorio en el acto mismo de reproducirlo. Pero si esta capacidad del re-dibujo era recuperada por Solá Morales (1981) como un valor positivo de las lecturas territoriales desde objetivos proyectuales, lo que se juega en torno de estos dibujos es la estrategia de una ilusión que recurre a las imágenes para ocultar la falta de un diagnóstico en profundidad.

Desde esa perspectiva, es interesante revisitar los esquemas que ubican la QH en la presentación de la declaratoria, en el capítulo de "Identificación del bien". En la hoja se ubican las clásicas perspectivas de acercamiento progresivo: nación, región noroeste, y provincia con departamentos. Finalmente, el esquema donde se muestra la botita de Jujuy travesada por la QH, el que muestra la Provincia de Jujuy dentro de la República Argentina, el que muestra la República Argentina dentro de un planisferio no son otra cosa que la ilustración de la interacción entre lo global y lo local propia de la patrimonialización de la UNESCO. En esa operación, como mostraron Hortensia Castro y Perla Zusman (2007), lo local se vuelve global mientras lo global atraviesa todas las dimensiones de lo local. Estas "imágenes globales" son de algún modo el corolario de un largo proceso zigzagueante, signado por marchas y contramarchas, a lo largo del cual se fue construyendo y reconstruyendo la Quebrada de Humahuaca.

Indicios

¿Por qué cerrar el texto recurriendo a los indicios? El término Indicios remite a esa constelación de ideas de Carlo Ginzburg cuando en su controversia con los enfoques estructurales y sistémicos ponderó las huellas,

los rastros, los bordes que le permitían construir conocimiento en el campo de la historia. El historiador italiano, en sus planteos recuerda las características del singular campo de la historia, mediado y fragmentario, que obstaculiza un conocimiento sistemático y global. Aunque ese debate historiográfico hunde sus raíces en los años ochenta del siglo XX, nos resultó sugerente aplicar la noción a este recorrido más impresionista que sistemático que hemos realizado por la cartografía en el que nos asomamos a un lapso que, por amplio dificulta toda exhaustividad. Tal vez también el referente resulta un poco holgado para nuestros propósitos. Pero, parafrasear los *Mitos, Emblemas e Indicios. Morfología e Historia* (Ginzburg, 1994) en nuestros "Mapas, esquemas e indicios" intenta ser un guiño a un modo de interpretación, pues por detrás del análisis de la cartografía siempre planea el "paradigma indicial". La lectura de mapas hace que por momentos se iluminen algunas cuestiones por sobre otras, que se viaje una y otra vez entre los textos gráficos y los contextos transitando por senderos que no siempre están balizados por la historiografía. Como los itinerarios que revisitamos, la cartografía tiene muchísimas respuestas pero no siempre se encuentran las preguntas pertinentes.

Las piezas que analizamos muestran aristas referidas a las representaciones territoriales en sí y acerca de la Quebrada. La región fue primero parte del territorio de la conquista y ocupación, que se dividía en los lugares de los infieles y los lugares de los cristianos y en los combates entre cristianos que se disputaban evangelizar a esos infieles. Durante el siglo XIX, la QH era un sitio que debía ser conocido, sistematizado, medido y regulado, con miras a su aprovechamiento y como parte del proceso de construcción del estado-nación. Como plantea la bibliografía reciente, la cartografía en sus diversas modalidades sirvió a la formación del estado-nación moderno, tanto para reclamar y dirimir su dimensión territorial frente a otras naciones, como para afirmar su soberanía interna frente a las tendencias centrífugas de los poderes y tradiciones locales. El caso de la Quebrada de Humahuaca

registra este proceso, y los mapas son elocuentes tanto del proceso de reorientación económica, política y migratoria hacia la cuenca atlántica como de la presión simbólica de estas imágenes que, por ejemplo, contribuyeron a separar la unidad física del altiplano entre tres naciones. El destino natural de la QH no era necesariamente pertenecer a la Argentina; de hecho, podría haber sido parte de Bolivia. Aunque durante mucho tiempo la historia, la diplomacia, la geografía y tantas otras manifestaciones culturales y científicas hayan propuesto la idea de una nacionalidad de origen natural y territorial, sabemos que la unidad territorial y estatal nacional se formó en procesos que fueron contingentes y plenos de conflictos.

Contra nuestra suposición inicial, vimos que, al menos en el plano de las imágenes técnicas y gráficas del territorio, la QH empezó a existir como zona de carácter definido y con una identidad reconocible tan sólo en fecha reciente. Esta primera revisión de materiales muestra que lo que podemos llamar “mapa de la quebrada” propiamente dicho, no existió hasta avanzado el siglo XX, y que fue creado de la mano de formulaciones particularizadas. Los arqueólogos, los antropólogos, los geólogos, los arquitectos y su interés patrimonial –por citar apenas a un conjunto de especialistas que elaboraron mapas– fueron dejando en el suelo la marca de sus propias valoraciones. Sus esquemas se materializaron en esos singulares itinerarios que retomó y reformuló el turismo cuya intención es buscar la heterogeneidad y paradójicamente lo que logra es una paulatina homogeneidad que diluye las particularidades del sitio, tal como pusieron de manifiesto los recientes estudios sobre el turismo y sobre el patrimonio. En ese contexto, fueron los dibujos que se realizaron en la postulación los que alcanzaron la definición gráfica plena y específica de una Quebrada de Humahuaca que es ambigua en términos geográficos e históricos: es de difícil delimitación –no es un área administrativa, ni hidrológica, ni de flora/fauna– y tampoco tiene un pasado particular visible como unidad espacial más allá de la ubicación y nombres de

los pueblos prehispánicos y de la existencia del camino al Alto Perú que remontaba lo que se llamaba el valle del río de Jujuy. Hoy parece recuperar una cierta unidad, al figurar como una entidad singular, reconocida en el listado mundial de sitios de la UNESCO. No obstante, la llamada Quebrada de Humahuaca sigue siendo un objeto territorial impreciso, de límites que no es fácil terminar de determinar.

Finalmente, este estudio plantea que en los mapas y en los esquemas quedan depositados, a la manera de capas, los indicios de un sector que fue siendo cosas distintas a lo largo del tiempo y cuyos significados se transformaron al calor de la definición imperial, de la construcción nacional, de la búsqueda de las raíces y del deseo de conservar lo que se pierde. La historia del sitio, de sus representaciones, de sus configuraciones, podría ser tal vez un insumo, un ida y vuelta más para aprehender un territorio que, tal como afirma André Corboz (2001), es siempre producto, proceso y proyecto.

Notas

¹ Este mapa se conoce en varias versiones impresas, entre ellas una en el atlas de Johannes Blaeu de 1634 que presentamos acá. Según Furlong (1936) esta y otras ediciones se basan en el mapa perdido de la *Carta Anua* de 1609, trazado por el religioso Martín de Torres. *Paraguay, ó // Prov. De Rio de la Plata // cum regionibus adiacentibus // Tucuman // et // Sta. Crvz de la Sierra. Amstelodami, Giljelmus Blaeuw Excudit.* Grabado y pintado en acuarela. Medidas: 47,5 cm x 37,5 cm. Disponible en http://www.wdl.org/es/item/1101/?ql=spa&a=-8000&b=2010&r=LatinAmericaCaribbean&t=1500-1699&view_type=gallery

² *Paraqvaria Vulgo Paraguay, Cum adjacentibus, Gerard Coeck sculpsit.* También se editó en varios atlas, como en el atlas del mundo de Johannes Blaeu de 1662,

<http://www.geheugenvannederland.nl/?/nl/items/KNB01:440/>. Muy similar es la versión que publicó Guillaume Sanson, geógrafo ordinario del rey de Francia, en 1668, titulado *Le Paraguay Tire des Relations les plus Recentes.*

³ Este mapa fue elaborado en Roma por Giovanni Petroschi a partir de una primera versión realizada por Juan Francisco Dávila, y está dedicado a Francisco Retz, General Superior de la Sociedad de Jesús en esos años. *Paraguariae Provinciæ soc. jesu cum adiacentibg. novissima descriptio : post iteratas peregrinationes & plures observationes patrum missionariorum eiusdem soc. tum huius provinciæ, cum & Peruanæ accuratissime delineata & emendata ann. 1732 / admodum r. in cht. o. patri suo P. Francisco Retz, soc. jesu præp. generali XV, hanc terrarum filiorum suorum sudore et sanguine excultarum et rigatarum tabulam ; D.D.D., provincia paraquariæ soc, jesu, anno 1732 ; Ioannes Petroschi, sculp. Romæ sup. perm., ann. 1732* (Una Descripción actual de la provincia de la Compañía de Jesús en el Paraguay con áreas vecinas) Medidas 72 x 56,5 cm, escala aproximada 1:4.500.000. Disponible en http://www.wdl.org/es/item/2581/zoom.html?ql=spa&a=-8000&b=2010&c=AR&r=LatinAmericaCaribbean&t=1700-1799&view_type=gallery

⁴ Mapa Geográfico de America Meridional, Dispuesto y Gravado por D. Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, Geogfo. Pensdo. de S.M. Individuo de la Rl. Academia de Sn Fernando, y de la Sociedad Bascongada de los Amigos del País; teniendo presentes Varios Mapas y noticias originales con arreglo a Observaciones astronómicas, Año de 1775. Medidas 263 x 183 cm, en 8 láminas, escala

aproximada 1:4.000.000. Disponible en http://catcrd.bn.br/scripts/odwp032k.dll?t=es&pr=cartografia_pr&db=cartografia&use=kw_livre&disp=list&sort=off&ss=new&arg=cano. Pedro de Cevallos trajo un ejemplar del mapa desde España, y lo dejó más tarde en manos de su sucesor José de Vértiz, encargado de proseguir los trabajos de demarcación de la frontera con las tierras del Brasil. Cabe señalar que las primeras dos ediciones no registran la creación del virreinato del Río de la Plata, en tanto sí aparece en la cuarta versión.

⁵ La versión inglesa copió fielmente los contenidos geográficos, datos y leyendas escritas del mapa, pero elimino las decoraciones del original. Esta decisión contribuye notablemente a la apariencia mas neutral del mapa de Faden. Las diferencias y similitudes entre ambas ediciones señalan las modalidades según las cuales los planos “se copian” pero también se alteran, dando cuenta que sobre la misma información se dirimen discursos imperiales, científicos y aún comerciales muy diferentes.

⁶ Las principales imprecisiones del mapa se dirimen especialmente en la relación entre la ubicación de los pueblos, el trazado del camino real y el recorrido del río Grande.

⁷ Recordemos que a lo largo de las guerras de independencia la zona cambió varias veces de mano, y que incluso en 1834 en la legislatura de Salta se propuso la incorporación de la provincia a Bolivia, en el marco de la declaración de la autonomía de Jujuy y de las tensiones que más tarde llevaron a la guerra contra ese país (Cavaliere, 2004, 19 yss.)

⁸ El mapa se publicó en el Atlas de John Arrowsmith en 1834, y más tarde, en 1840 y ediciones posteriores en el libro de Parish *Buenos Ayres and the Provinces of the Rio de la Plata from their discovery and conquest by the Spaniards to the establishment of their political independence.* El manual se tradujo y publicó en Argentina en 1850.

⁹ de Moussy, V. Martin, *Carte de la Confederation Argentine divisee en ses differentes provinces et territoires et des pays voisins: Etat Oriental de l'Uruguay, Paraguay, partie du Bresil et de la Bolivie, Chili. Par le Dr. V. Martin de Moussy 1867.* Grave par L. Kautz, r. Bonaparte 82 Paris. Paris - Imp. Lemercier, r. de Seine 57., (Paris Librairie de Firmin Didot Freres, Fils et Cie., 1873). Escala 1:5.600.000, 42 x 54 cm.

¹⁰ *Carte des provinces de Salta et de Jujuy, et d'une partie de la Bolivie. Par le Dr. V. Martin de Moussy*

1866, escala 1:850.000, en el Atlas de la *Description Geographique*,

¹¹ *Mapa General de la Republica Argentina y de los Países Limitrofes. Publicado bajo los auspicios del Instituto Geográfico Argentino por el Coronel Don Jorge J. Rohde Vocal de la Comisión Directiva. Buenos Aires, 1896-1903. Escala 1: 2.500.000, medidas 166 x 104 cm. Disponible en <http://ufdc.ufl.edu/UF00083321/00001/1j>*

¹² *Mapa de las provincias de Salta y Jujuy y Puna de Atacama de acuerdo con los nuevos límites con Chile y Bolivia, escala 1:500.000, medidas 137 por 111 cm. El mapa se encuentra en el archivo del Instituto Geográfico Nacional, en la sección de mapas antiguos, pero su nivel de deterioro impide su reproducción.*

¹³ Entre las abundantes fuentes que cita el mapa se citan estudios de ferrocarriles y telégrafos, de las comisiones demarcadoras con Bolivia y Chile, mapas y mensuras particulares y oficiales, descripciones de las provincias, y convenios interprovinciales. La referencia completa es: "Fuentes. Estudios del Ferrocarril Internacional a Bolivia. Estudios de las comisiones demarcadoras de límites con Bolivia y Chile, 1899. Plano de la Puna de Atacama por los ingenieros chilenos, 1896. Plano de la Puna de Jujuy por los Ings. Kagge y Leonardi, 1899. Todas las mensuras practicadas en la Provincia de Jujuy comandadas por el Excmo. Gobierno Provincial y por particulares. Mensuras practicadas en la Provincia de Salta compiladas y comunicadas por D. Joaquín Guasch. Todos los estudios de Ferrocarriles, Caminos y Telégrafos efectuados en la región. Memoria Descriptiva de la Provincia de Salta por D. Manuel Solá. Mapa de Bolivia por D. Justo L. Moreno 1890. Mapa del interior de la Republica Argentina por el Dr. Brackebusch. Mapas del Instituto Geográfico Argentino. Límites con Bolivia de acuerdo con el tratado de 1892. Con Chile según el fallo del 24 de marzo de 1890. Límites provinciales según el statu quo actual, reservando expresamente los derechos de las provincias interesadas. Límites departamentales: En Salta según el statu quo actual. En Jujuy de acuerdo con las modificaciones recientes hechas por el P.E. Provincial en su mensaje de Agosto de 1896", IGM: Mapas antiguos de la República Argentina, n. 79.

¹⁴ Las tres cabeceras son Tilcara, Tumbaya y Guacalera; las aldeas: León, Volcán, Tumbaya, Purmamarca, Uquía, San Roque, Cerrillos, Antapampa y Azulpampa.

¹⁵ *Ministerio de Obras Públicas. Mapa de los Ferrocarriles de la República. Enero de 1905. Escala 1:2.500.000, medidas 93 x 137 cm.*

¹⁶ *Ejército Argentino Instituto Geográfico Militar. Carta Provisional de la República Argentina. La Quiaca, Jujuy. Compilada en el año 1932. Hoja 10. Escala 1:500.000. Medidas 70 x 64 cm.*

¹⁷ Al pie a la derecha se lee: "Proyección policónica. Meridiano central 64° oeste de Greenwich. Los detalles planimétricos en la zona compilada merecen relativa fe. Principales documentos utilizados: 1) Plano de la Comisión Argentino Boliviana 1:400.000 de 1912, 13 y 1940. 2) Mapa de la Prov. de Jujuy, Dep. de O. P. de la Prov. 1:400.000, 1924. Mapa electoral de la Prov. de Jujuy. Oficial 1:200.000, 1928. 3) Mapa de la Prov. de Salta Banco Hipotecario Nacional 1:200.000, 1924. 4) Mapa del ex Territorio de los Andes Ministerio de Agricultura, Dir. de Minas y Geología 1:100.000, 1924". Aclaremos que la versión que estamos citando es una actualización del mapa de 1932 al año 1943, en donde las diferencias entre ambos momentos son relativas a los nuevos límites de la provincia de Jujuy con Bolivia y luego de la disolución del Territorio de los Andes y la distribución de su superficie entre las provincias de Catamarca, Salta y Jujuy, como se advierte en las fuentes citadas.

¹⁸ *Ejército Argentino Instituto Geográfico Militar. Carta Topográfica de la República Argentina. Humahuaca, Jujuy. Levantada en el año 1936. En la esquina superior izquierda: Hoja 2366-2-3. Levantamiento fotogramétrico terrestre expeditivo. Escala 1:25.000. Medidas 71 x 52 cm.*

¹⁹ La expedición dio origen a un conjunto amplio de publicaciones en Francia, entre las que se destaca el libro de Boman (1908), que incluye los dos mapas que se analizan

²⁰ *Carte ethnique de la région andine entre les 22° et les 33° degrés (XVI siècle), dressé par V. Huot. Imp. Dufrenoy, Paris. Escala 1:6.000.000, en Boman (1908: 80)*

²¹ *Mission scientifique G. de Créqui et E. Sénéchal de la Grange. Carte archeologique du Nord-Ouest de la République Argentine (Puna de Jujuy, Quebrada de Humahuaca, Vallée de Sn. Francisco, Sierra Sta. Barbara, Vallée de Lerma, Quebrada del Toro, Vallée Calchaquie) Par E. Boman. Echele 1:750.000 Extrait de la carte "Région des Hauts-Plateaux de l'Amérique du Sud" publié par la Mission scientifique G. de Créqui et E. Sénéchal de la Grange, dressé par V. Huot 1905. En Boman (1908: 948)*

²² Gráfico de las trayectorias histórico-artísticas por el Camino de los Incas y la Quebrada de Humahuaca Zona Norte. Academia Nacional de Bellas Artes, Cuaderno III, en la ciudad de Bs As MCMXL. Mapa encomendado por la Academia Nacional de Bellas Artes al Académico Arq. Martín Noel. Academia Nacional de Bellas Artes (1940)

²³ Ballent puso de manifiesto las diferencias entre las propuestas de Martín Noel y las de Mario Buschiazzo en relación a la ponderación del patrimonio, pues mientras Noel recupera el ciclo prehispánico desde su rol en la fusión del ciclo colonial, las ideas de Buschiazzo recuperaban la austeridad de la producción del período republicano. En esa orientación se trataba para Buschiazzo, de reconstruir monumentos en base a documentación histórica y no de conservarlos, pues de ese modo podía rescatar la austeridad de la arquitectura blanca en confluencia con la modernidad de esos años.

²⁴ Luego de una presentación general del Plan de Gobierno, el libro difunde las políticas estatales con imágenes que contrastan lo existente y lo proyectado para cada una de las provincias siguiendo una diagramación tipo. El capítulo de Jujuy comprende una lámina de portada, que presenta el escudo y el retrato de Juan Ignacio Gorriti, y las aristas más notorias del paisaje –la geografía de valles, de puna y de altas montañas– y los aspectos característicos –condensados en la llama y el cardón. Le siguen diferentes ítems, a página entera, que combinan textos escritos y gráficos sobre la historia, los habitantes, la geografía y producción, y las metas planeadas para la educación, la energía, las viviendas y los caminos. (Presidencia de la Nación, 1950)

Bibliografía citada

Academia Nacional de Bellas Artes (1940). *Documentos de Arte Argentino, Por la ruta de los Incas y en la Quebrada de Humahuaca, Cuaderno III*, Buenos Aires.

Aliata, Fernando y Silvestri, Graciela (2001). *El paisaje como cifra de armonía. Relaciones entre cultura y naturaleza a través de la mirada paisajística*, Buenos Aires, Ediciones Nueva Visión.

Anderson, Benedict (1993). *Comunidades imaginadas. Reflexiones sobre el origen y la difusión del nacionalismo*, México, Fondo de Cultura Económico.

Ballent, Anahí (2003). "Monumentos, turismo e historia: imágenes del noroeste en la arquitectura

promovida por el estado, 1935-1945", Seminario Estado y políticas públicas, Universidad Nacional de Quilmes.

Benedetti, Alejandro (2005). "Incorporación de nuevas tierras durante el período de conformación del agro moderno en la Argentina: el Territorio de Los Andes, primeras décadas del siglo XX", *Mundo agrario* v.6, n.11

Berterbide, Fermín y Vautier, Ernesto (c. 1940). *¿Qué es el urbanismo?* editado por el H. Concejo Deliberante, Buenos Aires, Establecimiento gráfico A. Cantiello.

Boman, Eric (1908). *Antiquités de la région andine de la République Argentine et du Désert d'Atacama* (Mission scientifique G. de Créqui et E. Sénéchal de la Grange), Paris.

Brackebusch, Ludwig (1996). *Viaje en las Cordilleras de la República Argentina, 1891*. Boletín de la Academia Nacional de Ciencias de Córdoba 45:197-233.

Brackebusch, Ludwig (1882). *La provincia de Jujuy. República Argentina*. Buenos Aires, Stiller y Laass.

Castro, Hortensia, Zusman, Perla (2007). "Redes escalares en la construcción de los patrimonios de la humanidad. el caso de la patrimonialización de la Quebrada de humahuaca (Jujuy, Argentina)", *GEOUSP, Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 21, p.: 173-184.

Cavaleri, Paulo (2004). *La restauración del virreinato. Orígenes del nacionalismo territorial argentino*, Bernal, Universidad Nacional de Quilmes.

Chapeaurouge, Carlos de (1895). *Atlas catastral de la República Argentina*, Buenos Aires.

Corboz, André (2001). "El territorio como palimpsesto", en *El territorio como palimpsesto y otros ensayos*, 15-36. Barcelona, Edicions UPC.

De Moussy, Martín (1867). *Description géographique et statistique de la Confédération Argentine* (3 vols), Paris, Librairie Firmín Didot.

Ecoconsult-Vector, U.T.E (2009). *Programa de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente, POT*, Quinto Informe Técnico, Documento mimeo.

Escolar, Marcelo (1996). "Exploración, cartografía y modernización del poder estatal", mimeo.

Farro, Máximo (2008). "Redes y medios de transporte en el desarrollo de expediciones científicas en Argentina (1850-1910)", *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, Rio de Janeiro, v. 15, n. 3, p.: 679-696.

Favelukes, Graciela (2008, a). "Orden simbólico y orden práctico: operaciones gráficas sobre Buenos Aires", en Mendoza Vargas, Héctor. y Lois, Carla (coordinadores). *Historias de la Cartografía de Iberoamérica. Nuevos caminos, viejos problemas*. Instituto de Geografía, UNAM e Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, pp. 57-92.

Favelukes, Graciela (2008, b). "Medios técnicos y construcción de la ciudad", Registros, revista anual de investigación del centro de estudios históricos, arquitectónico-urbano, FAUD, UNMdP, Mar del Plata, año V, n. 5, p.: 87-104.

Ferrand de Almeida, André (2009). "O Mapa Geográfico de América Meridional, de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla", *Anais do Museu Paulista*, (17:2), 79-89, jul- dez, 2009. disponible en: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-47142009000200006&script=sci_arttext

Furlong, Guillermo (1936). *Cartografía jesuita del Río de la Plata*, Buenos Aires.

Gene, Marcela (2004). "Políticas de la imagen. Sobre la propaganda visual del peronismo", en Berrotarán, Marcela, Jáuregui, Aníbal, Rougier, Marcelo, *Sueños de bienestar en la Nueva Argentina. Estado y Políticas durante el peronismo, 1946-1955*. Buenos Aires, Imago Mundi, p.: 327-346.

Ginzburg, Carlo (1994). *Mitos, Emblemas e Indicios. Morfología e Historia*, Barcelona, Gedisa.

Harley, John Brian (2005). *La nueva naturaleza de los mapas. Ensayos sobre la historia de la cartografía*, México, Fondo de Cultura Económica.

Huot, Victor (1908). *Geographie des hauts-Plateaux des Andes*, Paris, Imprimerie Nationale, en <http://www.archive.org/details/gographiedeshau00huotgoog>

Lobato, Mirta y Suriano, Juan (2000), *Atlas histórico de la Argentina*, Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

Lois, Carla (2002). "Miradas sobre el Chaco: una aproximación a la intervención del Instituto Geográfico Argentino en la apropiación material y simbólica de los territorios chaqueños (1879-1911)". *Frnteras de la historia*, 007:167-186. En: <http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=83307006>

Lois, Carla (2004). "La invención de la tradición cartográfica argentina", *Litorales* 4, n.4. Disponible en: <http://litorales.filo.uba.ar/web-litorales5/articulo-1.htm>

Lois, Carla (2006). "Técnica, política y "deseo territorial" en la cartografía oficial de la Argentina (1852-1941)". *Scripta Nova* X(218):23. Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-218-52.htm>

Mancini, Clara (2010). "La construcción del territorio de la Quebrada de Humahuaca desde las representaciones de la Arqueología", en Seminario "Mirar, dibujar y proyectar. El territorio y sus lecturas gráficas." Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines.

Mazzitelli, Malena, Lois, Carla (2004). "Pensar y representar el territorio: dispositivos legales que moldearon la representación oficial del territorio del Estado argentino en la primera mitad del siglo XX", en 4to Congreso Virtual de Antropología y Arqueología: http://www.naya.org.ar/congreso2004/ponecias/carla_lois.doc

Nadal, Francisco y Urteaga, Luis (1990). "Cartografía y Estado. Los mapas topográficos nacionales y la estadística en el siglo XIX", *Geocrítica* (julio), Facultad de Geografía e Historia, Universitat de Barcelona <http://www.ub.es/geocrit/geo88.htm>

Moneta, Pompeyo (1867). *Informe sobre la practicabilidad de la prolongación del Ferrocarril Central Argentino desde Córdoba hasta Jujuy*, Buenos Aires.

Novick, Alicia, Favelukes, Graciela, Bruno, Perla, Gené, Marcela (2010). "Representaciones gráficas y procesos de construcción del territorio", en Novick, Alicia, Nuñez, Teresita y Sabaté Bel, Joaquín, *Miradas desde la Quebrada. Territorios, paisajes y proyectos*. Buenos Aires, en prensa.

Parish, Woodbine (1852). *Buenos Ayres and the provinces of the Río de La Plata*. London. Disponible en: <http://www.archive.org/stream/buenosayresandp03parigoog#page/n370/mode/2up>

Paz, Gustavo (2003). "Gran propiedad y grandes propietarios en Jujuy a mediados del siglo XIX", *Revista Cuadernos FHyCS-UNJu* 21:1122.

Potocko, Alejandra, Tommei, Constanza y Vecslir, Peri, Lorena (2010). La forma del territorio: hacia un "atlas" de la Quebrada de Humahuaca, en Cicutti, Bibiana (editora). *Reflexiones sobre la cartografía como objeto de cultura*, Rosario, Nobuko, en prensa.

Potocko, Alejandra (2010). "Traducciones cartográficas. Los gráficos del Programa de Ordenamiento Territorial y Medio Ambiente de la Quebrada de Humahuaca" en Seminario Mirar, dibujar y proyectar. El territorio y sus lecturas gráficas, Universidad Nacional de General Sarmiento, Los Polvorines.

Presidencia de la Nación. Subsecretaría de Informaciones (1950). *La Nación Argentina. Justa, Libre, Soberana*, Buenos Aires, Peuser.

Provincia de Jujuy (2002). "Quebrada de Humahuaca. Un Itinerario Cultural de 10.000 Años, Propuesta para la Inscripción a la Lista de Patrimonio Mundial de la UNESCO", San Salvador de Jujuy.

Reboratti, Carlos (coordinador) (2003). *La Quebrada: geografía, historia y ecología de la Quebrada de Humahuaca*, Buenos Aires, La Colmena.

Salerno, Elena (2008). "Los Ferrocarriles del Estado en Argentina y su contribución a la ciencia", *História, Ciências, Saúde-Manguinhos*, v.15, n.3, p.: 657.

Sánchez de Bustamante, Teodoro (1936). *El camino a Bolivia por la Quebrada de Humahuaca*, Buenos Aires.

Sica, Gabriela, Ulloa, Mónica (2006). "Jujuy en la colonia. De la fundación de la ciudad a la crisis del orden colonial", en Teruel, Ana y Lagos, Marcelo (directores), *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*, San Salvador de Jujuy, Ediunju.

Sica, Gabriela, Bovi, María Teresa, Mallagray, Lucía (2006). "La Quebrada de Humahuaca: de la Colonia a la actualidad", en Teruel, Ana y Lagos, Marcelo (directores), *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*, San Salvador de Jujuy, Ediunju.

Smith, Thomas (1966). "Cruz Cano's Map of South America, Madrid, 1775: Its Creation, Adversities and Rehabilitation", *Imago Mundi*, v. 20, p.: 49-78.

Solá Morales, Manuel (1981). "Le identitat del territori català. Les comarques", *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 1, p.: 3-4.

Teruel, Ana, Lagos, Marcelo (directores) (2006). *Jujuy en la historia: de la colonia al siglo XX*, San Salvador de Jujuy, Ediunju.

Wood, Denis (2010). *Rethinking the power of maps*, New York, T. G. Press & The Guilford Press.

Zusman, Perla y Menvielle, Sandra (2010). "Sociedades Geográficas y delimitación del territorio en la construcción del Estado-Nación argentino". Disponible en: <http://www.educ.ar>

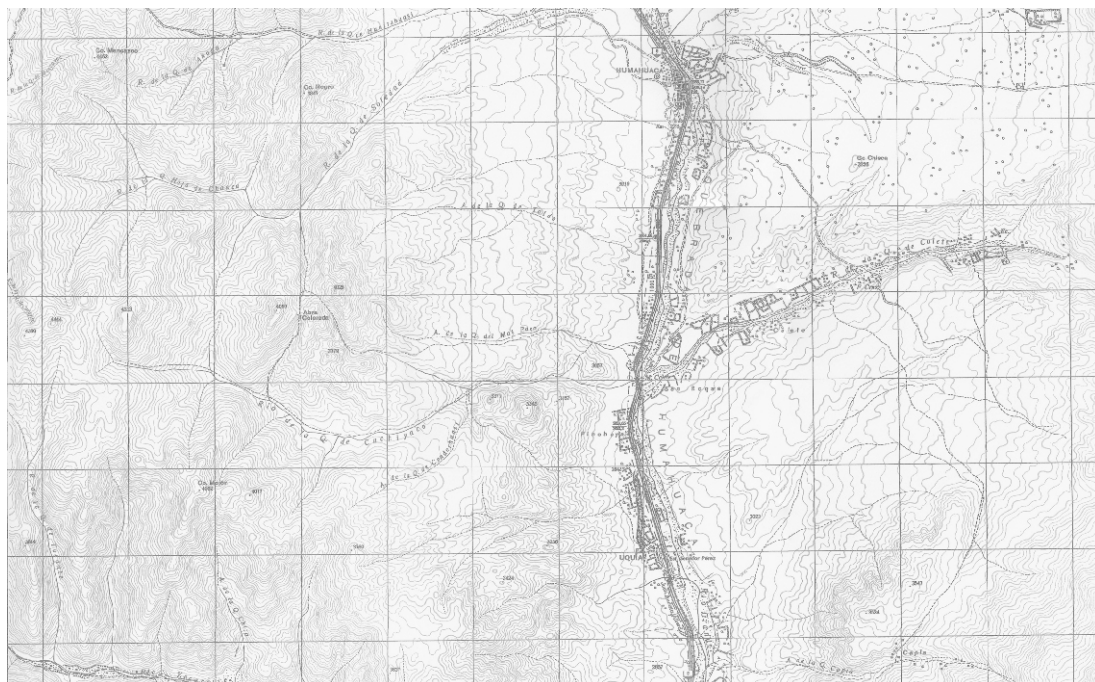


fig. 5. "Humahuaca, Jujuy", Instituto Geográfico Militar, 1936. Archivo del Instituto Geográfico Nacional.

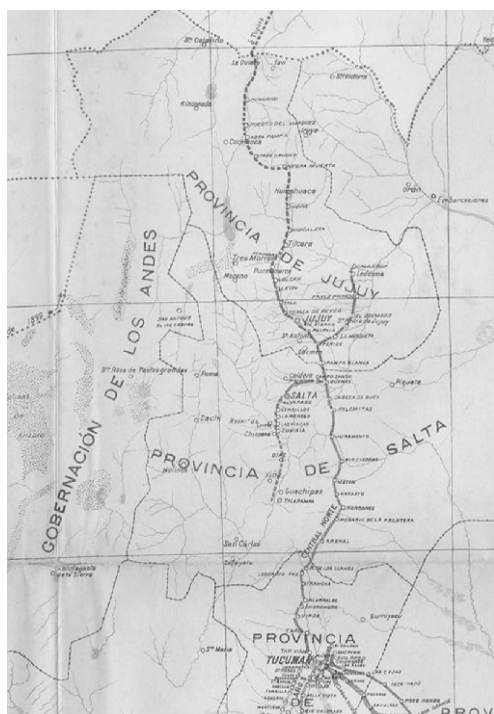


fig. 4. "Mapa de los Ferrocarriles de la República", Ministerio de Obras Públicas, 1905 (sector). Instituto de Arte Americano, Universidad de Buenos Aires.

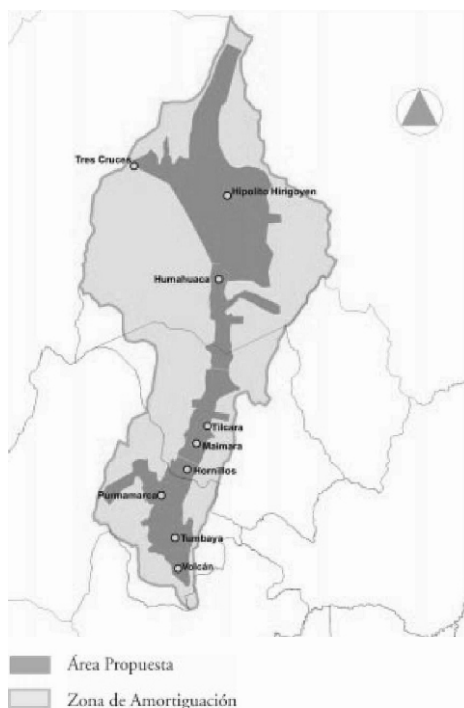


fig. 7. Mapa indicando los límites de la zona propuesta para la inscripción y aquella correspondiente a la zona de amortiguación, Gobierno de Jujuy, UNESCO, "Quebrada de Humahuaca, Patrimonio Cultural de la Humanidad-Paisaje Cultural-UNESCO 2002", 2006.

