

ISSN 1515-6206

ESTUDIOS SOCIOTERRITORIALES

Revista de Geografía

AÑO VI Nº 6

**CIG - FCH - UNCPBA
2005/2006 - TANDIL**

LA EXPERIENCIA ESPACIAL TAMBIÉN ES CONOCIMIENTO GEOGRÁFICO: LOS ARGONAUTAS EN LA POSTMODERNIDAD

CAPELLÁ MITERNIQUE, Hugo (*)

RESUMEN

Los cimientos mismos de la geografía tanto moderna como antigua se sustentan en la experiencia y pericia de navegantes que proporcionaban informaciones sobre tierras y culturas distintas. Pero en la actualidad hemos tendido a desvincular el discurso científico de esa mirada primera. Muelles, estaciones y aeropuertos acostumbran a verse como lugares fríos y anónimos cuando de hecho son la puerta de un mundo aéreo que nos aporta una rica experiencia y visión sobre un territorio que cada vez entendemos menos desde la superficie.

Cada día miles de pilotos y azafatas surcan nuestros cielos y nos aportan una nueva mirada moderna sobre las relaciones actuales entre el espacio, el territorio y la cultura. Estos modernos argonautas han amoldado sus modos de vida y sus referentes identitarios, creando ingeniosas interrelaciones entre lugares, sin por ello caer, ante todo pronóstico, en una visión reduccionista o uniformizadora.

Palabras clave: identidad, compañía aérea, no lugares, experiencia geográfica

ABSTRACT

The beginnings of Modern and First Geography were based on the experiences of good travellers. They brought news of new lands and cultures. In present time, we have lost this first glance from the scientific discourse. Piers and stations and airports use to be seen as cold and anonymous places. But they are in fact the gate of journeys and experiences that

(*) Doctor Europeo en Geografía en la Universidad de Barcelona. Post-doctorado en Université de La Sorbonne. Profesor en la Universidad de Concepción, Chile. Departamento de Geografía. Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Geografía. Universidad de Concepción. Casilla 160-c, Concepción, Chile. Tel: 00-56-41-207187. E-mail: hcapella@udec.cl

Argonautas 001

mos pensar que la llegada de una revolución técnica implica indiscutiblemente una reducción cultural, sino más bien que estimula a un cambio y a un proceso de adaptaciones hacia la formulación de nuevas formas y creaciones culturales. Sería como suponer que la introducción del sistema decimal nos amoldara a todos a una misma altura.

Figura 1: Terminal A en el aeropuerto de Barcelona



Fuente: Autoridades Aeropuerto de Barcelona.

Las revoluciones de los transportes han conllevado hacia un acercamiento de territorios desde la antigüedad, a partir de la navegación, la red ferroviaria, la expansión del utilitario o la misma aviación. Pero así como observamos la expansión marítima como una riqueza para el intercambio humano y como una clave para la diversidad del hombre, (pensemos en la antigüedad en mares como el Mediterráneo o el Mar de China y con la revolución del vapor, el mismo océano Atlántico), ahora debemos intentar entender las implicaciones de estos nuevos espacios y medios de comunicación, en la articulación de las nuevas identidades diversas (Castells, 1997).

Muchas veces los lugares trascendentales para la explicación de los grandes cambios culturales pasan desapercibidos en el momento presente y no son considerados hasta su relectura, una vez asimilados. En este sentido, puede servir como ejemplo la revolución ferroviaria. Hoy en día, ren-

dimos casi culto a las antiguas estaciones, emblema de la revolución industrial, las convertimos en museo o en universidades y las consideramos como emblemas del siglo XIX, mientras que en su época eran entendidas como meros espacios asépticos de paso e incluso mal vistos por parte de su población. Los aeropuertos en la actualidad se encuentran un poco en la misma situación. Forman parte de lo que algunos denominan como *no lugares* (Augé, 1992). Son espacios vacíos en los que se niega cualquier tipo de vinculación identitaria que pudiera agregar a su función, excluyendo su posibilidad para existir como lugares. Pasan a sumarse al creciente número de infraestructuras anónimas que surcan nuestros territorios como autopistas, áreas de servicio o cualquier tipo de instalación en las que pasamos buena parte de nuestras vidas, sino pensemos en un atasco por ejemplo...

Desde la comunidad, todos esos espacios no pueden considerarse porque no pueden ser entendidos como lugares. No por negarlos, dejan de existir, sino más bien por el contrario, lo único que se hace es marcar su importancia funcional para las sociedades presentes y por ello pasan a ser claves para la comprensión de sus sociedades. La negación debe entenderse más, como en el caso de las estaciones del siglo XIX, como la dificultad por parte de la sociedad de asimilar esos nuevos elementos y reencontrarse una identidad y simbología. Sólo podrán entenderse esos espacios como lugares, desde sociedades que hayan sabido asumir esos cambios como parte de sus culturas (Castells,).

El tiempo es la única clave para el proceso de aceptación o tal vez más bien de cambio en la misma sociedad. La longevidad de vida y el envejecimiento de ciertas sociedades por un lado, junto con los cambios tecnológicos cada vez más rápidos, por otro lado, dificultan tal vez ese proceso gradual de cambio dentro de una misma identidad. Es por ello, que nos encontramos en la actualidad, ante una situación curiosa de extrema revisión y comprensión del pasado como paso previo, para asumir espacios por ahora entendidos como no lugares. No obstante, el creciente peso de la representación y de la imagen está conduciendo hacia un planteamiento social mucho más simbólico del espacio (Bailly, 1999).

Tal vez sea en esa clave del icono, donde encontremos las pautas para la comprensión de todos estos nuevos lugares que pasarán a convertirse en símbolos para las identidades venideras. Desde este enfoque, la revolución espacial y temporal actual no se entienden como una uniformidad o un repliegue sobre la tradición local, sino más bien como un proceso que nos conduce hacia una nueva visión simbólica del espacio. No se trataría de un modelo único sino más bien de una adaptación simbólica de las diversas culturas existentes ante los nuevos cambios tecnológicos. En

este nuevo contexto, se desvincularía la función del espacio con el significado del lugar, recuperando una visión simbólica al margen del modelo racional moderno.

Desde este enfoque, el *Gate* (Figura 1) de un aeropuerto no responde tanto a una función espacial sino que puede entenderse como un icono simbólico de entrada al espacio aéreo. La simbología de este elemento se asemeja más a la del significado sagrado del umbral de un templo de la antigüedad, que no al funcionalismo racional de los dos últimos siglos. En el caso del aeropuerto observamos como la organización racional del espacio esconde una simbolización creciente. Los considerados *no lugares* desde una visión racional pasan a convertirse en lugares cargados con simbología propia. Los *gates* pasan a ser los umbrales del cielo, los *duty free*, las zonas internacionales fuera del control simbólico aduanero. Se crean espacios simbólicos de libertad, fuera del alcance de las normas organizativas. En cierto modo, el aeropuerto asume simbólicamente lo que en otro momento de la historia podía suponer un campo santo o cualquier lugar santo. El valor simbólico del lugar justamente se desvincula de la función material de ese espacio. En la actualidad, el viajero obvia el carácter simbólico de esos espacios (los *no lugares*) en detrimento de su significado funcional, pero podemos ver como esos espacios son asumidos socialmente de una forma más exclusivamente simbólica, desvinculándose de su valor funcional. Estos nuevos espacios adquieren por lo tanto un significado y pueden ser entendidos como lugares desde nuevos referentes identitarios que se apartan de la función. En este nuevo contexto, las nuevas técnicas o formas de transporte, no implican una reducción cultural sino que plantean una nueva relación social con el espacio y el tiempo en un doble diálogo cada vez más diferenciado entre la función y el símbolo, como sucediera en otros periodos históricos como en la Edad Media.

Durante ese período se estableció un repliegue sobre el peso simbólico con independencia de la función. La existencia de distintos Santos Sepulcros por toda Europa. Representando un mismo lugar sería un ejemplo. La construcción de una iglesia del Santo Sepulcro no significaba sólo representar al Santo Lugar de Tierra Santa, sino que representaba al mismo símbolo, con independencia de su ubicación. Pese a ser lugares distintos y suplir funciones materiales dispares, representaba el mismo lugar desde una forma simbólica. El poder del icono y del nombre, sobresalían sobre la parte más funcional y real.

Al entrar en una dimensión simbólica no sólo el espacio adquiere otra dimensión sino también el tiempo. En los aeropuertos, los cambios horarios, las duraciones de los vuelos o las escalas se convierten en lugares casi atemporales. Los viajeros andan por pasillos con relojes que mar-

can distintos husos horarios, en función del lugar de origen o del destino final. Además, los ciclos biológicos andan traspuestos en el denominado *jet lag*, e incluso las instrucciones de los horarios entremezclan distintas horas locales.

La realidad temporal adquiere una nueva dimensión que la acerca igualmente a una visión que recalca el aspecto más simbólico (Lynch, 1995). Nos encontramos con vuelos que marcan horas de salida anteriores a las horas de llegada (debido a los desfases horarios), trayectos en los que los días o las noches son interminables, viajes en los que funcionalmente envejecemos o rejuvenecemos y en los que vivimos dos veces una misma hora o por el contrario desaparecen del calendario días enteros. Las mismas comidas en los viajes se confunden y acaban por conseguir una simbiosis entre el desayuno, el almuerzo y la cena. Nuestros relojes biológicos se revelan ante una visión temporal funcional o social cada vez más simbólica. Los dilemas existenciales de estar con el reloj a una hora, en un aeropuerto de escala, entre un horario de referencia de partida y otro horario de llegada desconocido, aportan una desorientación temporal que permite el replanteamiento de nuevos referentes. El aeropuerto se nos presenta como un interesante umbral que nos permite intuir una nueva clave de comprensión para los espacios contemporáneos desde una nueva relación espacio-temporal simbólica y desvinculada de la función.

Partiendo desde este puerto, surquemos hacia qué horizontes nos lleva esta visión del espacio desde el aire. El transporte aéreo aporta una nueva visión totalmente ignorada desde la geografía. Como en su momento lo fueron los navegantes, las tripulaciones aéreas poseen un rico bagaje de experiencias y una forma de vida particular que puede abrir nuestros ojos sobre una nueva mirada que devuelva ese sentido simbólico sobre el territorio, incluidos los *no lugares*.

El viaje

Durante siglos los navegantes fueron surcando las costas de continentes y conociendo la superficie terrestre. El papel de la marina y de la cartografía en los descubrimientos del globo terráqueo tal como lo entendemos en la actualidad, es innegable. Hablar de navegantes es hablar de cartógrafos. El papel de los marinos y de sus vivencias ha sido muy descuidado desde la geografía. Más allá de los descubrimientos y del paso conceptual a la Edad Moderna, se olvida el papel que desempeñaron e incluso que siguen aportando en la actualidad.

La visión de toda la gente que trabaja en medios de transporte terrestre, marítimo o aéreo, es vista como algo meramente funcional, sin considerar el precioso bagaje que suponen sus vivencias y visiones para la

geografía. Su trabajo basado en una mirada sobre el territorio es valioso pero pasa del todo desapercibido, en el contexto académico. Son, no únicamente testimonios de los cambios en el territorio, sino que sus vidas se explican por la vía del viaje, o sea en función de la interrelación entre el espacio y el tiempo (Meinig, 1979).

Así como no podemos negar el papel de los navegantes en la articulación de la visión espacial presente, con la introducción de una visión racional y funcional del espacio, tampoco podemos obviar el papel presente de la tripulación aérea. Así como la visión desde el mar dibujó el perfil de superficies terrestres y habitó sus contornos, la visión desde el aire, aporta una tercera dimensión al territorio, aún difícil de asumir. Las sociedades actuales aún se basan sobre una visión plana que encontramos desde el derecho, hasta la misma constitución de los propios límites de los Estados. No obstante, podemos ver como la cuestión del control aéreo está convirtiéndose en un eje de las estrategias políticas actuales, desde el plan de articulación de un escudo de protección militar, hasta las nuevas formas de terrorismo, pasando por el papel aéreo en las últimas intervenciones militares. Los navegantes que en un momento histórico asentaron la visión más funcional del espacio son los que en el momento actual nos acercan desde el aire a un retorno simbólico del lugar.

Cuando nos referimos a la visión desde el aire, no aludimos tanto a las cuestiones más funcionales de análisis, como la fotografía aérea o la imagen satélite, sino también a la concepción que se está formulando en la cabeza y vidas de todas las tripulaciones que trabajan regularmente en líneas aéreas. Cada día miles de aviones surcan nuestros cielos, viajan por nuestros territorios y adquieren un bagaje sobre el territorio poco analizado. Estos nuevos argonautas surcan no sólo cielos, sino que miran los espacios contemporáneos desde un medio de transporte coetáneo. En menos de 100 años, el transporte aéreo se ha convertido en un medio de comunicación principal para la articulación de las sociedades actuales. Recordemos que 800 millones de pasajeros circulan al año por los 20 aeropuertos de más tránsito en el mundo (figura 2).

Utilizamos el término de argonauta, en su significado común como piloto o navegante con experiencia, retomando el carácter heroico de los navegantes que en su día partieron de la Cólquida y surcaron los mares en busca del Vellocoino de Oro.

Los argonautas en este caso representan a toda esa tripulación (pilotos, azafatas, *stewards*) que surcan los cielos a diario y que articulan sus vidas en función de esos viajes. Sus experiencias y formas de vida aportan tal vez una nueva luz sobre el espacio en general, dando un sentido coherente al denominado mundo post-moderno. La proyección de los cambios

tecnológicos en el espacio encuentra en estos nuevos argonautas el hilo conductor para entrever las bases de un mundo post-moderno. Sus vidas representan no sólo el viaje de sus existencias sino también en cierto modo el camino de la evolución de la mirada social sobre el espacio contemporáneo.

Figura 2: Tabla de los diez mayores aeropuertos del mundo en volumen de pasajeros

Aeropuerto (millones pasajeros)	1985	2000
Atlanta	42,5	80,2
Chicago O'Hare	48	72,1
Los Angeles	41,3	66,4
Londres Heathrow	30	64,6
Dallas Fort-Worth	37,1	60,7
Tokio Haneda	28	56,4
Frankfurt	20,3	49,4
París Charles DeGaulle	15	48,2
San Francisco	23,8	41
Amsterda m	11,7	39,6

Fuente: Charvet (2002), P. 260.

Para el colectivo de la tripulación que trabaja en los aviones, el viaje significa no tan sólo un vehículo de transporte sino que es el mismo lugar de trabajo y por lo tanto forma parte de un cotidiano. La experiencia de este colectivo en relación con su visión sobre el espacio es rica y diversa (Buttimer, 1980). Por un lado, se puede recoger la experiencia adquirida, no sólo por las horas de vuelo, sino también por el conocimiento de diferentes lugares en el mundo. En este último sentido, cabe diferenciar entre los conocimientos específicos de cada lugar que les permitirá establecer comparaciones entre destinos, y los conocimientos deducidos de las experiencias que les permiten establecer criterios más sintéticos, de índole más abstractos. Por otro lado, hay que reconocer el papel vivencial de la experimentación. Los viajes representan una forma de vida de por sí que acaba forjando una manera de ser y una mirada propia, entre otros aspectos, sobre el territorio (Knafou, 1998). El carácter itinerante de la profesión aporta una experiencia (conocimientos y síntesis del lugar) y vivencias (mirada personal) sobre el espacio (visto como objeto y sujeto), de interés para la sociedad en general (figura 3). Su aporte representa una praxis del espacio que puede generar en algunos casos, procesos de generalización y síntesis de interés para el conocimiento científico. Recordemos sino los aportes de muchos navegantes en el campo científico y más concretamente de la geografía.

Figura 3: Esquema del viaje para un argonauta.

VIAJE	EXPERIENCIA (OBJETO)	CONOCIMIENTOS DEL LUGAR
		SÍNTESIS DE LUGARES
	VIVENCIAS (SUJETO)	IDENTIDAD PROPIA
		NUEVA MIRADA SOBRE EL LUGAR

Fuente: propia.

En este sentido, el plantear el análisis de no lugares, así como la experiencia de gente que trabaja en un medio de comunicación, aéreo en este caso, sólo puede realizarse académicamente desde una perspectiva de reflexión o ensayo (Berdoulay, 1993), puesto que han quedado normalmente excluidos, como objetos de estudio científico. Como geógrafos, tenemos como misión el poder explicar los territorios contemporáneos, en los que inequívocamente aparecen espacios no entendidos académicamente (los no lugares) que dibujan marcos identitarios bajo una nueva perspectiva del territorio. La dialéctica del discurso académico y científico no puede plantearse al margen del propio bagaje implícito social. Las claves están presentes en la sociedad y su espacio pero el investigador debe intentar interrelacionarlas y transmitir las.

El destino

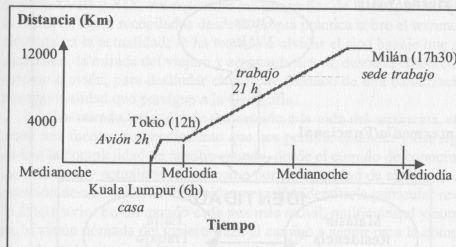
El esquema del espacio cotidiano utilizado comúnmente para acercar el espacio cotidiano al estudiante en las escuelas, resulta complejo cuando lo aplicamos al caso de una azafata, debido a las enormes distancias que se manejan (más de 7000 km), distintas escalas temporales (varios husos horarios), así como por encontrarnos ante un lugar de trabajo móvil (Figura 4).

En este ejemplo, la azafata es japonesa (origen del vuelo, Tokio), trabaja en una compañía aérea italiana (destino del vuelo, Milán) y reside en Malasia (residencia) porque el coste de los departamentos y el tiempo de demora al lugar de trabajo son menores que si viviera en el extrarradio de Tokio. La visión del espacio contemporáneo es cada vez más nómada o itinerante e influye a un número cada vez mayor de personas que se interrelacionan identitariamente con los espacios de forma distinta al enfoque sedentario.

Durante tiempo, este nuevo acercamiento fue entendido como al negación del territorio y como una forma de homogeneización, pero en la

actualidad observamos, como un nuevo acercamiento que parte de una elección personal (individual y vivencial) del territorio, agudizando aún más su carácter específico del lugar (Casey, 1984). Este enfoque rompe gran parte de las visiones espaciales políticas modernas, basadas sobre un individuo sedentario, asociado a una comunidad espacial única (lugar de residencia en censo), que choca con la sociedad móvil actual (Di Méo, 1996).

Figura 4: Esquema del espacio/tiempo cotidiano de una azafata de Alitalia



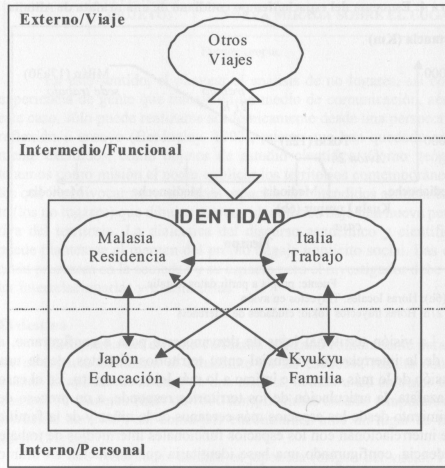
Fuente: propia a partir datos Alitalia.

Nota: (6h): Horas locales: Trayectos en avión
21h: Horas trayectos Tokio: ciudades de referencia

La visión territorial lejos de desvanecerse pasa a configurarse, a partir de la interrelación vivencial entre territorios distintos, desde una dimensión de lo más cercano e íntimo a lo más lejano o neutro. En el caso de la azafata, la articulación de los territorios responde, a un proceso de conocimiento desde los espacios más cercanos de la niñez y de la familia que se interrelacionan con los espacios funcionales intermedios de trabajo y residencia, configurando una base identitaria que interactúa en último lugar, con los territorios más externos en los viajes. Todos estos procesos se establecen en el seno de una identidad que se encuentra siempre en transformación, adoptando e reinterpretando nuevos elementos externos, pero sin olvidar nunca el origen espacio/temporal único. De esta forma, lejos de tener una visión identitaria vaga y homogénea, eligen una identidad territorial compleja y genuina que les permite a su vez desarrollar un gran espíritu de observación y síntesis, ante nuevos lugares externos, estableciendo interesantes comparaciones, fruto de un conocimiento, cúmulo de experiencias de viaje vividas (Vinsonneau, 2002)

En el caso expuesto, una única persona aporta una multitud de facetas territoriales, al vincularse con Japón (nacionalidad y educación), con Micronesia (al pertenecer identitariamente a Okinawa -Sur de Japón-), con la Unión Europea en sus cuestiones de orden laboral y con Malasia, por cuestiones de residencia (Figura 5).

Figura 5: Los espacios respecto a la identidad de la persona



Fuente: propia.

En resumen podemos decir que el sujeto en su proceso actual de elección sigue tomando al territorio como referente de su identidad, pero desde una perspectiva más simbólica que le permite configurar adaptaciones e interrelaciones complejas y genuinas, desmarcándose de una territorialidad identitaria como marco físico impuesto por su origen o nacionalidad.

Conclusión

Los aportes de estos argonautas postmodernos sobre el espacio vivido y experimentado en sus viajes, aportan claves para entender los lugares contemporáneos aunque su saber pasa casi desapercibido en el campo académico.

Los descubrimientos y relatos de viajes fueron esenciales para el avance científico europeo en el siglo XV y XVI y plasmaron la propia génesis de la ciencia geográfica, a partir de las sociedades geográficas, en el siglo XVIII y XIX, sin descuidar las geografías de la antigüedad que se basaban en datos recopilados desde la propia práctica sobre el terreno. No obstante en la actualidad, se ha tendido a olvidar el rico bagaje que sigue aportando, la mirada del viajero y argonauta actual, desde la embarcación, camión o avión, para deslindar el saber académico de una banalización o excepcionalidad que persigue a la Geografía.

Esa mirada, más allá de dar sentido a la vida del argonauta, representa una fuente de conocimiento que nos permite entender y dar significado a la complejidad de nuestro mundo, desde el cúmulo de conocimientos prácticos y actualizados, así como por la capacidad de síntesis y comparación desarrollada, sin descuidar su visión identitaria particular respecto al territorio. En un mundo cada vez más móvil, multicultural y complejo, la visión nómada del viajero traza el camino a seguir para la comprensión de un territorio cada vez más simbólico y fruto de elecciones vivenciales más personales.

Los argonautas dejan un amor en cada puerto, dejando una parte de su corazón en cada lugar. En su mirada o experiencia tenemos su mejor tesoro, el vellocino de oro o conocimiento que está clamando por ser encontrado. Tal vez en el reflejo celestial de estos argonautas, largamente ignorados, encontremos una mirada acertada para entender los territorios definidores del marco cultural actual.

Notas:

Este artículo fue presentado como comunicación inédita, en la Conferencia de la Comisión de Geografía Cultural de la Unión Geográfica Internacional, celebrado en junio del 2003 en Rio de Janeiro, Brasil.

Bibliografía

- ALITALIA; *Datos y entrevistas con azafatas de la compañía*, 2002.
- AUGÉ, Marc, *Non-lieux*, Paris, Seuil, 1992.
- BAILLY, Antoine & SCARIATI, Renato *Voyage en géographie*, Paris, Economica, 1999.

BERDOULAY, Vincent, *La géographie vidalienne entre texte et contexte en Autour de Vidal de La Blache*, CLAVAL, Paul (comp.), Paris, Presses du CNRS, 1993.

BUTTNER, Anne & SEAMON, David, *The Human Experience of Space and Place*, Londres, Croom-Helm, 1980.

CASEY, Edward S., *Getting back into Place*, Indianapolis, Indiana University Press, 1984.

CASTELLS, Manuel, *El poder de la identidad: La era de la información: economía, sociedad y cultura (vol. 2)*, Madrid, Alianza Editorial, 1997.

CHARVET, Jean-Paul, *Géographie humaine*, Paris, Armand Colin, 2002.

DEAR, Michael J., *The Spaces of Postmodernity*, Massachusetts, Blackwell, 2002.

DI MÉO, Guy, *Les territoires du quotidien*, Paris, L'Harmattan, 1996.

FOOTE, Kenneth E., *Re-reading Cultural Geography*, Austin, University of Texas Press, 1994.

KNAFOU, Rémy, *La planète nomade*, Paris, Belin, 1998.

LYNCH, Kevin, *What Time is this Place?*, Massachusetts, MIT Press Cambridge, 1995.

MEINIG, Donald W., *The Interpretation of Ordinary Landscapes*, Londres, Oxford U. P., 1979.

VINSONNEAU, Geneviève, *L'identité culturelle*, Paris, Armand Colin, 2002.

Fecha de recepción: mayo de 2006
Fecha de aprobación: julio de 2007

TRANSFORMACIONES SOCIO TERRITORIALES A PARTIR DE LA NORMATIVA MINERA. EL CASO DE BAJO LA ALUMBREIRA.

FERNÁNDEZ, Susana (*)
GÓMEZ, María Esther (**)

RESUMEN

La normativa minera neoliberal, promulgada en los noventa, generó la refuncionalización de territorios implantando un ordenamiento de hecho. En Catamarca esta normativa incentivó el desarrollo de la minería metalífera (Bajo La Alumbreira) y reorganizó el territorio como un enclave. Las actividades tradicionales agrícolas y ganaderas, que tuvieron un gran impulso a partir de la exportación propiciada por la ley de convertibilidad, perdieron importancia dentro del PBG.

En el ordenamiento territorial resultante de la implementación de la normativa minera prevalecen las verticalidades sobre las horizontalidades locales. Esas estructuras verticales, favorecidas por la densidad técnica e informacional, reprimarizaron la economía provincial e impusieron una lógica de apertura externa que empobrecerá aún más las estructuras socio-económicas regionales.

Palabras clave: ordenamiento territorial, densidad normativa, horizontalidades, verticalidades

ABSTRACT

The neoliberal mining normative, promulgated during the nineties, produced a territorial reformulation and introduced a new territorial order. In Catamarca province this normative promoted the development of the metalliferous mining (Bajo La Alumbreira mine) and reorganized the provincial territory. The local traditional activities such as agriculture and cat-

(*) Licenciada en Geografía. Docente de la Universidad Nacional de Luján. Sáenz Valiente 636. Martínez. Pcia. Buenos Aires. Tel: 54 11 4792-9838. E-mail: sb.fernandez@gmail.com
(**) Licenciada en Geografía. Docente de la Universidad Nacional de Luján. Sáenz Valiente 636. Martínez. Pcia. Buenos Aires. Tel: 54 11 4792-5659. E-mail: megomez1@gmail.com