

**DINÁMICA SOCIO-TERRITORIAL DE LAS LOCALIDADES MENORES EN EL CORREDOR
MAR DEL PLATA-TANDIL (CMT)**

Mikkelsen, Claudia Andrea¹

Sagua, Marisa²

Tomas, Mónica³

Massone, Héctor³

¹ Grupo de Estudio Sobre Población y Territorio, Universidad Nacional de Mar del Plata / Centro de Investigaciones Geográficas - IGEHCS- Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires / CONICET.

² Centro de Investigaciones Ambientales (CIAM) y Grupo de estudio sobre Población y Territorio, Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina.

³ Instituto de Geología de Costas y del Cuaternario. Universidad Nacional de Mar del Plata.

Diagonal J. B. Alberdi 2695. 7600. Mar del Plata, Buenos Aires.

claudiamikkelsen@gmail.com, saguamc@gmail.com

Resumen

El Corredor Mar del Plata-Tandil (CMT), tiene su eje en la ruta 226, ocupa un territorio de escala regional, cuya definición ha permitido poner en consideración las potencialidades y fortalezas del área, vinculado a la trama definida por los lazos entre su población, sus recursos y actividades. La convivencia simultánea de recortes territoriales destinados a la producción de alimentos y aquellos en los que la función residencial comienza a vislumbrarse como opción ponen de manifiesto dinámicas espaciales complejas, superpuestas e interesantes de ser investigadas. Por tanto, la presente publicación tiene como objetivo estudiar la dinámica territorial del poblamiento del CMT, en perspectiva espacio-temporal, destacando los principales hitos del pasado reciente y demás factores concurrentes que incidieron en la evolución y actual organización del territorio.

Palabras clave: corredor, localidades, dinámica territorial, censos, escala urbano-regional.

Abstract

The Corridor Mar del Plata-Tandil (CMT) has its axis on Route 226. It occupies a territory in a regional scale. This definition has made possible to consider the potentials and strengths of the area, due to the relationships defined by the links among its population, resources and activities. The simultaneous coexistence of different activities in this Corridor, for example, the production of food and the residential function as an option, shows a complex spatial dynamic, interesting to be investigated. Therefore, this publication aims to study the territorial dynamics of CMT, in a spatiotemporal perspective, highlighting the milestones of the recent past and other contributing factors that influenced the evolution and present organization of this territory.

Key words: Corridor, location, territorial dynamics, census, regional urban scales.

Introducción

En la preocupación por conocer y comprender los fenómenos y transformaciones espaciales observables en asentamientos humanos se vuelve necesario acudir a un conjunto de conceptos que varía y se resignifica conforme el territorio se transforma (Silveira, 2011), en la búsqueda y entendimiento de los procesos intervinientes. En esta oportunidad, el estudio de la dinámica socio-territorial que manifiestan las localidades del Corredor Mar del Plata Tandil (CMT), no escapa a dicha premisa. Los cambios en el uso de los recursos naturales y la aparición de

nuevas actividades; las dinámicas poblacionales y el reconocimiento de centros cada vez más interactuantes, son motivo para la consideración y aplicación del concepto Corredor, como aproximación a la integralidad de los aspectos antes mencionados, basado en su inescindibilidad con el espacio y más precisamente con el territorio como categoría fundamental. En tal sentido se reconoce al espacio como conjunto indisociable, contradictorio y a la vez solidario de sistemas de objetos y sistemas de acciones como cuadro único en el cual la historia transcurre (Santos, 2000). Concebir al espacio como una construcción histórico-social es clave al momento de aprehender fenómenos vinculados a la dinámica de los asentamientos humanos, en tanto el territorio es visibilizado en la materialización de actividades humanas en un espacio apropiado por determinada relación social que lo produce y mantiene a partir de determinadas relaciones de poder (Santos y Silveira, 2001).

Desde este marco subyacente al estudio del CMT, resulta de interés poner en consideración la convivencia simultánea de recortes territoriales, cuya configuración trasciende los aspectos físico-espaciales. Un rasgo cada vez más notable en el área del CMT es la diferenciación de ámbitos destinados a la producción de alimentos y aquellos en los que la función residencial comienza a vislumbrarse como opción, lo que determina dinámicas espaciales complejas, superpuestas y significativas.

La observación de dicho fenómeno debe ser comprendida teniendo en cuenta el proceso de la evolución sociodemográfica de las localidades menores presentes en el CMT, inducido tanto por el contexto geográfico y económico como por los marcos político-decisionales de pertenencia. Tales centros se vinculan a través de su población, sus funciones y sus recursos con otros centros y áreas. Muchas son las razones que intervienen en ello: los requerimientos de los pobladores y la consecuente complejización social; la necesidad de aprovisionamiento para la subsistencia y el desarrollo de actividades económicas. Estas cuestiones permiten observar un estado y evolución diferencial en la dinámica de los asentamientos dentro de un proceso histórico de conformación socio-territorial, por lo que hoy se reconocen localidades que desempeñan roles diferenciados.

Ante el mencionado contexto, la presente publicación tiene como objetivo estudiar la dinámica territorial del poblamiento del CMT, en perspectiva espacio-temporal, destacando los principales hitos del pasado reciente y demás factores concurrentes que incidieron en la evolución y actual organización del territorio.

Respecto de los antecedentes es posible referir a tres conjuntos de estudios. En primer lugar el debate académico referido al concepto Corredor, donde es posible reconocer el trabajo de autores

<http://revistas.ojs.es/index.php/estudios-ambientales>



provenientes de las ciencias naturales y sociales, especialmente de la biología (Remolina Angarita, 2006; Bennet, 2004); la ecología; la economía (Padilla et al., 2012:68). Así también, profesionales centrados en el transporte; la geografía y el urbanismo (Da Cruz Lopes, 2004; Bozzano y Cuenca, 1995).

En segundo lugar, aquellos estudios centrados en la construcción de un marco situacional, en tanto refieren al medio productivo; físico natural y sociocultural, realizados a nivel de los partidos que en este caso integran el CMT (Lan et al., 2010; Souza Casadinho y Bocero, 2008; Bocero y Pardo, 2007/2008; Ferrante, 2004; Tomas, 2004; Burmester, 1994).

En tercer lugar, aquellos trabajos que resultan de diferentes esfuerzos institucionales de carácter propositivo, específicamente desde la Gestión del territorio. Algunos referidos a un solo municipio (Massone et al., 2011; Tomas, 2004), otros, involucrando varias jurisdicciones. En ese sentido cabe mencionar los diferentes proyectos de integración entre Mar del Plata y su entorno regional (Consortio de municipios Turísticos Provincia de Buenos Aires, COTAB, 2010), para un desarrollo regional integrado (Dosso, 2010); el Plan de Ordenamiento Territorial Rural Balcarce (2011); el Plan Estratégico para la ciudad de Balcarce; el Plan de Desarrollo Territorial para Tandil (Municipalidad de Tandil, 2005); la vía 226 como eje de desarrollo de Mar y Sierra-Tandilia, dentro del Plan Estratégico Territorial 2010-2016 (Aguilar, 2010); el Corredor de Fomento para el Desarrollo Sustentable (Rodríguez, 2011) Ruta Nacional 226, anteproyecto de ley provincial.

Por tanto teniendo presente el debate conceptual y empírico referido a la noción “corredor” es que se define al CMT como “... la trama relacional definida por localizaciones areales, puntuales y lineales, que establecen un directo lazo con un eje central, -en este caso la ruta 226-. Dicho eje se constituye en un componente protagónico, de un espacio donde se interrelacionan objetos y acciones a través de distintos flujos que favorecen la vinculación y la complementariedad de componentes físico-naturales (condiciones del medio y recursos) y socio-territoriales (instalación de distintos grupos de población, desarrollo de actividades y los marcos decisionales), que alcanzan diferentes grados de articulación interna y externa con el propósito de lograr objetivos sociales, económicos, ambientales y o/políticos...” (Sagua et al., 2008; Massone et al., 2009; Mikkelsen et al., 2012). Esta definición reconoce diversos criterios de operacionalización: divisoria de cuencas de drenaje, límites de unidades morfodinámicas (bloques serranos, lomadas, llanura fluvioeólica), límites político-administrativos, fracciones y radios censales definidos por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INDEC), catastro rural, uso de suelo (Sagua et al., 2008).

En función de la problemática en estudio se caracteriza la distribución y dinámica de la población de las localidades menores en tres cortes temporales 1991, 2001 y 2010, para ello se emplean datos provenientes de los censos nacionales de población, viviendas y hogares respectivos a los años indicados. Se indaga el rol originario de cada una de ellas, y su evolución temporal, identificando su función actual y las principales interrelaciones intra y extra corredor, mediante la revisión de documentos obtenidos de la red y de las páginas de cada uno de los municipios correspondientes al área de estudio.

Se produce cartografía que muestra la actual configuración del territorio y de los asentamientos. Para ello, se emplean estadísticas del INDEC, imágenes satelitales, documentos históricos e informes técnicos.

Resultados y discusión

A) *Ruta 226 eje vertebrador del corredor y sus centros*

El denominado CMT, presenta como eje estructurante a la Ruta Nacional 226 (Fig. 2), la cual se prolonga entre las ciudades de Mar del Plata y General Villegas con una extensión total de 623 km. Los primeros tramos de su recorrido entre Mar del Plata y Balcarce se transitan por autovía, luego continua como ruta de doble mano.

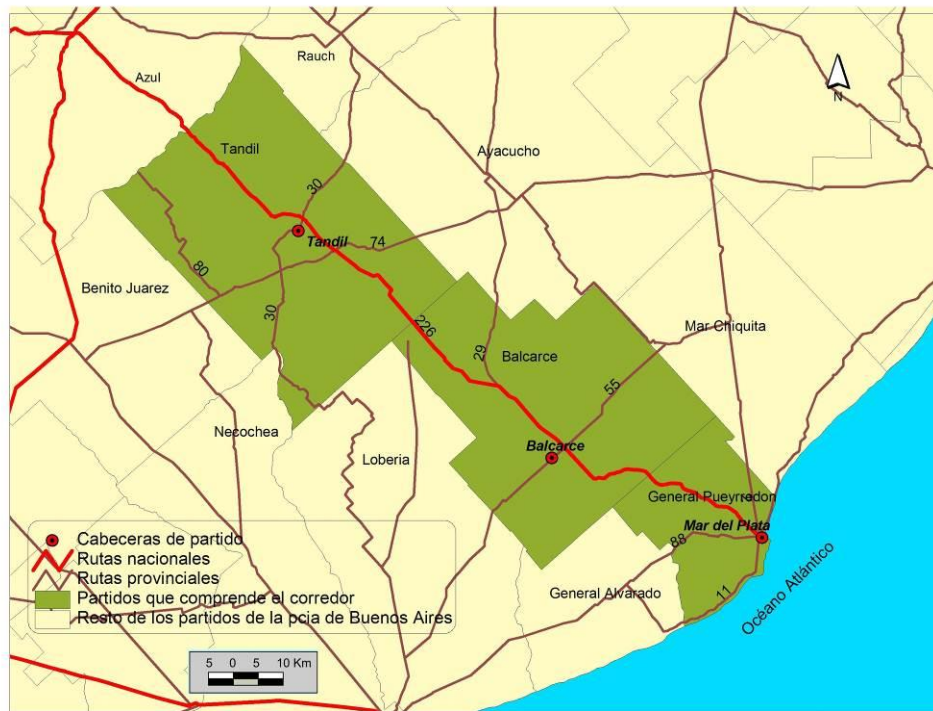


Figura 2. Corredor Mar del Plata-Tandil.

El eje 226, en el tramo denominado CMT, junto a los tres centros urbanos Mar del Plata, Balcarce y Tandil, es acompañado en su dinámica por una serie de localidades menores, y en conjunto integran una trama regional, cuya estructura y funcionalidad, se define por diferentes flujos de intercambio en materia productiva, social, cultural, institucional, financiera.

La ciudad de Mar de la Plata, cabecera del partido de General Pueyrredon concentra más del 90% de la población del partido. Es un centro ligado a actividades terciarias y productivas. Cuenta con una amplia oferta de actividades y servicios vinculados al turismo, la extracción y transformación en relación con los recursos pesqueros del mar argentino. En su territorio próximo, muestra funciones de liderazgo sobre un conjunto de núcleos poblacionales de rango menor y sus respectivas áreas de influencia, en lo que hace a servicios educativos, sanitarios, administrativos y otros.

En el partido de Balcarce se destacan labores asociadas directa e indirectamente con el sector primario productivo, agricultura y ganadería, que reúne el mayor valor del Producto Bruto Geográfico (PBG) (1,4%). La ciudad de Balcarce, cabecera del partido homónimo, emplazada en un ámbito de producción esencialmente agrícola-ganadero, se constituye como centro de servicios

<http://revistas.ojs.es/index.php/estudios-ambientales>

a escala zonal, que atiende las demandas de la población y las actividades del entorno rural y los centros de menor escala (Observatorio estadístico local, 2007).

El partido de Tandil se caracteriza desde lo económico por el desarrollo de actividades productivas vinculadas a la agricultura y la ganadería, a lo que se suma la actividad industrial, la explotación de minas y canteras, y en importancia creciente a lo largo de los últimos años, el turismo. Tal como establece Lan et al. (2010), la ciudad de Tandil, cabecera del partido homónimo, integra, junto a Olavarría, Azul y Rauch el TOAR: una red regional asociada al desarrollo de actividades económicas comunes y complementarias. Constituye un nodo regional de intercambio de bienes y servicios con un alto grado de diversificación, crecimiento de la actividad turística y actividades industriales, además de las sociales y culturales, posicionándose de esta manera como un centro regional con funciones líderes sobre un radio de influencia promedio de 150 km (Lan et al., 2010: 31).

El sistema circulatorio que hace posible el funcionamiento del eje 226 no escapa a lo que hoy ocurre con las rutas nacionales y provinciales, que son, básicamente las que soportan la dinámica de intercambios en la provincia.

B) Evolución demográfica del Corredor Mar del Plata Tandil

En el año 2001, según datos del INDEC el CMT, sin considerar la población de las tres ciudades principales, registraba un total de 17.631 habitantes¹. El 43% se concentraba en el tramo de General Pueyrredon, el 49 %, en el tramo de Balcarce y el 8 % restante en el tramo de Tandil.

A lo largo de su recorrido se encuentran emplazadas una serie de localidades menores, definidas por el INDEC como población rural agrupada, estas son: Santa Paula, El Coyunco, Sierra de los Padres, La Gloria de la Peregrina, Colinas Verdes, Villa La Brava, San Agustín, Los Pinos, Ramos Otero, Napaleofú y Desvío Aguirre. Sin dejar de referir a la proporción de población (12%) que es identificada como “población concentrada”, se debe considerar una población urbana que corresponde a dos barrios que trascienden los límites de lo que el municipio de General Pueyrredon define como ejido urbano, estos son los barrios San Jorge y La Herradura.

¹ Debido a que la unidad de análisis considerada para la sistematización de datos censales corresponde a los radios censales es que aun no es posible referir a la cantidad de población 2010 presente en el corredor ya que el nivel de desagregación para dicho censo, a la fecha, es a nivel de provincias, partidos/departamentos y localidades.

Tal como puede observarse en la Fig. 3 (representación en escala logarítmica²) y en la Fig. 4, el incremento de la población entre 1991 y 2010 es importante en los barrios contiguos a la ciudad de Mar del Plata, y localidades del denominado “núcleo hortícola”: Santa Paula, Sierra de los Padres, La Gloria de la Peregrina y Colinas Verdes. Villa Laguna La Brava y Napaleofú en Balcarce, también muestran un ritmo significativo, mientras que en el tramo Tandil, éste es menor. Entre los diversos motivos cabe señalar la radicación de familias de bajos recursos en barrios de borde urbano (Barsky, 2005); así como la búsqueda de tranquilidad y naturaleza en la generación de procesos de radicación permanente sobre localidades que antes funcionaban como segunda residencia, favorecido por las facilidades de la autovía 226; el uso del automóvil y las disponibilidades tecnológicas, factores que permiten dar cuenta de dichas tendencias.

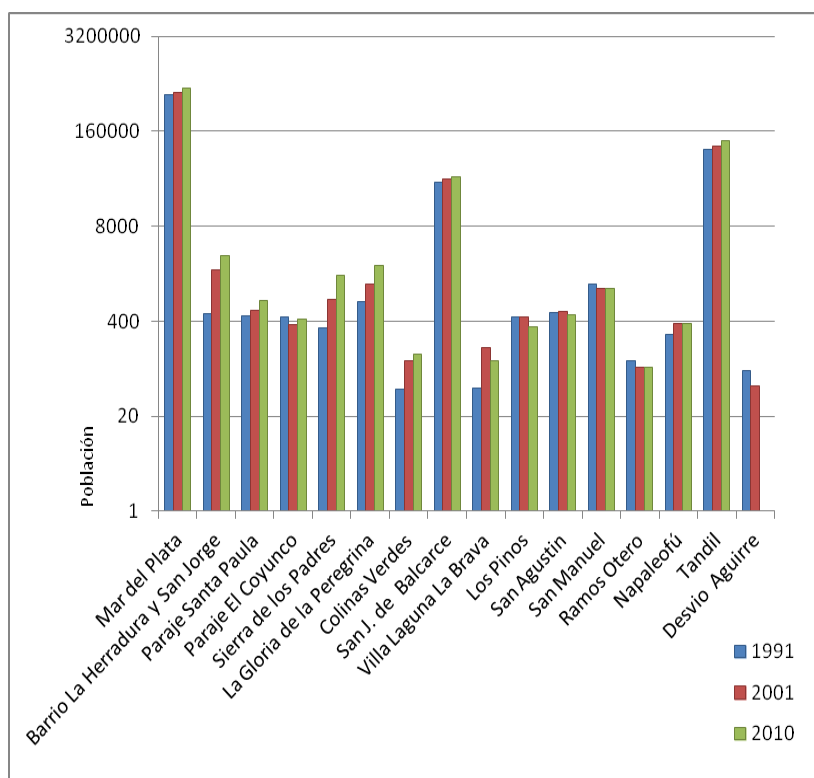


Figura 3. Evolución de la población CMT 1991-2001-2010.

² El gráfico representa los datos poblacionales en escala logarítmica debido a que cubren una amplia gama de valores y el logaritmo los reduce a un rango más manejable. Los extremos serían Mar del Plata con 612.046 habitantes para el censo 2010 y Ramos Otero con 95 habitantes en 2010.

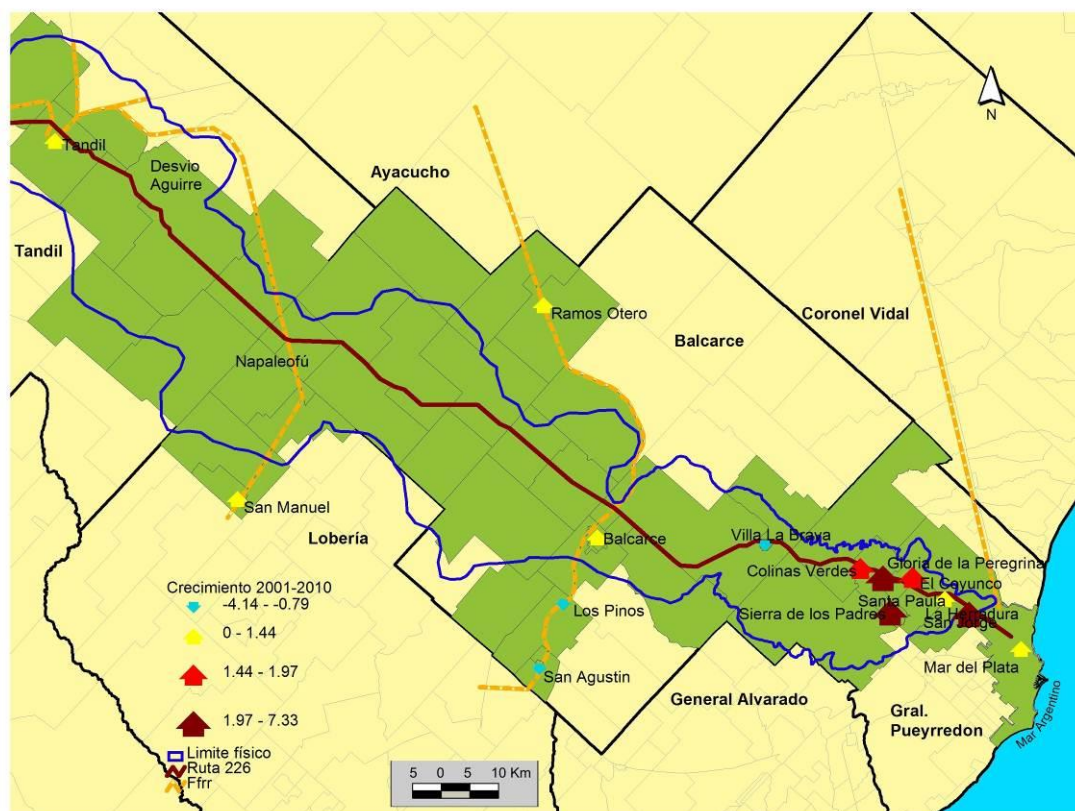


Figura 4. Asentamientos en el CMT, crecimiento 2001-2010 (La fórmula empleada para el cálculo del crecimiento es: $\text{Crecimiento} = \left[\frac{\ln(p_2/p_1)}{n} \cdot 100 \right]$).

C) *Las localidades menores del CMT*

Vapñarsky y Gorojovsky (1990) señalan que al hablar de una localidad, poblado, pueblo, ciudad o término similar, están refiriendo a “áreas de edificación bastante compacta interconectada mediante una red densa de calles...”, [aclarando que] “...no sería razonable exigir, además, que la aglomeración se defina como área edificada continua (...) dos o más áreas contiguas cuyos bordes disten entre sí no más de dos kilómetros a lo largo del camino más corto se consideran aquí partes componentes de una sola aglomeración” (1990: 127).

En ese nivel de concentración demográfica la situación es dinámica, en el sentido que algunas localidades podrían aparecer evolucionando desde su situación de simple “paraje” o surgen como tal a partir de la concentración de población en un área que aparecía como un hábitat aislado o

aún despoblado, o inversamente, estos asentamientos desaparecen absorbidos por localidades mayores o simplemente se vacían y se pierden.

En el Corredor, además de Mar del Plata, Balcarce y Tandil, las doce localidades menores conforman un entramado de relaciones que las vinculan de diversas maneras. En su conjunto poseen orígenes diversos. La construcción del Fuerte Independencia en 1823, fue un hito para la creación del partido de Tandil y la ciudad homónima, a partir del cual la fundación de pueblos y fortines en áreas de frontera se constituyó como base de operaciones militares contra las poblaciones indígenas con el fin de abrir camino a las comunicaciones hacia el sur, en relación con la explotación ganadera.

La llegada del ferrocarril a fines del siglo XIX, fue otro factor fundamental para la configuración del territorio analizado, primero a Tandil y luego a Mar del Plata y Balcarce, oficiando como disparador para la expansión económica. Esto supuso la apertura de estaciones férreas, que darían origen a principios del siglo XX a los poblados de Desvío Aguirre, Ramos Otero, San Agustín, Los Pinos y Napaleofú.

A fines de los años '40, la política agraria del gobierno nacional inicia la expropiación de predios rurales en el marco de captación de tierras para formar colonias rurales y delimitar reservas a modo de parques recreativos. Así entonces, las tierras de la Estancia Laguna de los Padres son destinadas al parcelamiento donde los colonos, principalmente inmigrantes, trabajaban en quintas y huertas. Se origina así el actual cinturón hortícola marplatense que incluye los núcleos poblacionales de San Francisco, Laguna de los Padres, Sierra de los Padres, El Coyunco y Gloria de la Peregrina. La consolidación en los años '50 y '60 del área hortícola, responde a demandas regionales; el rápido proceso de urbanización de Mar del Plata; su uso turístico, aunados a avances tecnológicos e incorporación de mano de obra migrantes, especialmente boliviana (Burmester, 1994).

En los años 1949 y 1950 se registra el surgimiento de Colinas Verdes como loteo residencial y Sierra de los Padres, concebido como barrio residencial.

Finalmente, la inauguración de la autovía 226 hasta Balcarce, posibilita cada vez más la intensidad y diversificación de flujos tanto de personas, como de materias primas y productos que favorecen la vinculación de los distintos centros dentro del Corredor y con su entorno a través de diversas funciones: residencial, productiva, comercial, servicios, transporte, que alcanza desde la escala local hasta la global inclusive.

D) *Rol y jerarquía de las localidades del CMT*

Según lo expresado por Leguizamón (2011) el rol de un asentamiento, queda definido por la manifestación de ciertas actividades preponderantes en cada centro y que por tanto lo caracterizan; deriva de la relación con su entorno, a través de los vínculos e intercambios que se establecen con otros centros.

Por su parte, los flujos de materia, energía e información que suponen tales intercambios, se diferencian cuantitativa y cualitativamente, resultando de ello, la “jerarquía” de los distintos centros presentes en el CMT.

Entendemos además que, la complejidad de las localidades, no depende sólo de su tamaño poblacional, sino también de la reproducción en su territorio de las interacciones entre procesos sociales, económicos, biofísicos, ambientales, históricos, políticos, que pueden ser de nivel local, regional, nacional, e inclusive global, dependiendo de las características propias de cada uno de ellos (Sagua y Massone, 2007).

En tal sentido, el análisis y sistematización de las diversas fuentes, tal como puede observarse en la Fig. 5 permite establecer la presencia de siete categorías, estas son: 1- Centro de escala nacional y regional; 2- Centro de servicios regional; 3- Centro de servicios zonal; 4- Centros de servicios turísticos, recreativos y residenciales de escala sub-zonal; 5- Centro de servicios rurales; 6- Asentamiento ligado a actividades extractivas; y 7-Barrios incorporados a la envolvente urbana con alta dinámica poblacional.

El centro de escala nacional y regional, es representado en el caso del CMT por la ciudad de Mar del Plata, sede del gobierno municipal, con presencia de empresas de capitales nacionales e internacionales; aeropuerto; puerto; concentración industrial; universidades nacionales y privadas; centros de salud de alto nivel de complejidad, sedes financieras; organismos de investigación e innovación tecnológica; sector terciario diversificado; ciudad identificada como centro turístico por excelencia de los argentinos y ciudad cabecera de “regiones” establecidas con diferentes fines: sanitario, educativo, administrativo-bancario.

El centro de servicio regional en el CMT corresponde a Tandil, ya que posee funciones de liderazgo sobre otros núcleos zonales, actuando como nodo de intermediación con los centros nacionales y siendo sede administrativa-gubernamental del partido de Tandil. Posee entidades bancarias y financieras; hospitales; universidad e institutos terciarios; sucursales de hipermercados y mercados; además de una fuerte tradición agropecuaria e industrial.

El centro de servicios zonales, corresponde para el CMT a Balcarce ya que presta servicios a una vasta zona de influencia, es cabecera de partido y por tanto sede administrativa. Presenta sucursales de bancos, servicios educativos primarios y secundarios y una dependencia de la Universidad Nacional de Mar del Plata así como una sede del INTA.

Los centros de servicios turísticos, recreativos y residenciales de escala sub-zonal, son ejemplificados por Sierra de los Padres, Colinas Verdes y Villa laguna La Brava, de surgimiento reciente, se comportan como núcleos de residencia secundaria y primaria para lo cual alberga una serie de servicios vinculados a las necesidades de la población. Sierra de los Padres cuenta con una delegación municipal, subcomisaría, bomberos voluntarios, puesto sanitario, escuelas primarias, escuela secundaria, jardín de infantes, hogar de ancianos, cajero automático. Colinas Verdes y Villa Laguna La Brava, son núcleos poblacionales dinámicos y por ello con estructuras demográficas jóvenes, localidades de nuevo poblamiento fuertemente asociados al entorno natural (sierras, lagunas, espacios verdes, arbolados).

En los asentamientos próximos a Mar del Plata observamos formas de residencia de tipo urbano que tienden a desdibujar a los típicamente rurales. Fenómeno reconocido en la literatura como "neorrural" (Barros, 2005), modo de resignificación de la vida rural muy extendido en el contexto europeo, que comienza a perfilarse, con algunas diferencias, en Argentina.

Los Centro de servicios rurales presentes en el CMT muestran rasgos comunes, asociados a la funcionalidad territorial que poseen, aunque en su interior el ritmo de la dinámica demográfica permite notar algunas diferencias. Esto se visualiza especialmente entre aquellos centros más interiores, que tuvieron su origen con el paso del ferrocarril y la instalación de las estaciones de tren, y que actualmente muestran con un perfil de estancamiento o de decrecimiento poblacional. Estos sitios contrastan con otro grupo que mantiene su régimen demográfico y presenta, para la población rural circundante, un rol central en cuanto a la prestación de servicios de aprovisionamiento para sus unidades de producción, como así también por la presencia de infraestructura educativa y de salud, posicionándolos como núcleos de servicios rurales con crecimiento demográfico.

El Coyunco queda identificado como Asentamiento ligado a actividades extractivas, dada su alta especialización productiva en cuanto a la producción de ladrillos y de productos hortícolas. Otras actividades complementarias son la provisión de combustible y la sala de primeros auxilios.

Por último, mencionamos dos barrios que ocupan el extremo inicial del Corredor, La Herradura y San Jorge, se los reconoce como espacios de expansión de la ciudad de Mar del Plata, muy dinámicos en términos poblacionales, pero en condiciones de habitabilidad muy deficitaria, con población vulnerable en cuanto a sus condiciones de vida.

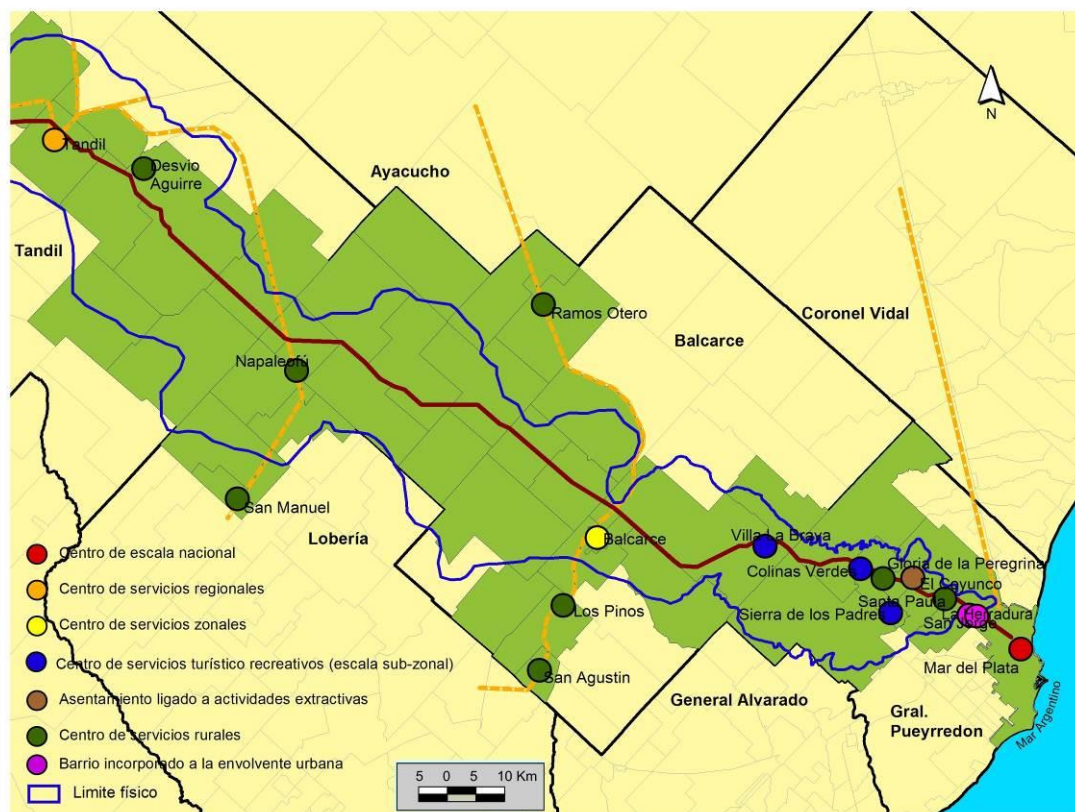


Figura 5. Rol y jerarquía de las localidades del CMT.

Conclusiones

La dinámica observada en el CMT nos permite señalar la presencia de distintas formas de asentamiento. Algunas relacionadas con el ocio de habitantes urbanos en formas de segundas residencias o de residencia permanente. Otras vinculadas a la irrupción de diversas formas de producción. Fenómenos ambos que permitirían la evolución demográfica de algunas de las localidades menores, inducida tanto por el contexto geográfico como económico que poseen. Pudiendo referir también a la presencia de localidades que han sido testigo de la organización del



territorio nacional, ya que tienen su origen en: el avance del “hombre blanco” sobre territorio ocupado por los pobladores nativos; el arribo del ferrocarril, su auge y decadencia; y en ese decaer del ferrocarril y su reemplazo por las rutas. En este contexto, algunas localidades continúan siendo “lugares” de paso de las nuevas vías de comunicación, en cambio otras con distinta suerte se debaten en una situación de aislamiento. Vivencias territoriales fuertemente influenciadas por las verticalidades en tanto necesidades y ofertas y en como desde las horizontalidades, es decir, desde el cotidiano de los lugares, se tejen respuestas.

Así entonces, reconocemos al CMT, atravesando mosaicos de carácter rural, urbano y natural, que interactúan e imprimen una fuerte dinámica a partir de la trama que definen la sociedad, la naturaleza, la economía y las decisiones de carácter político-administrativo, bajo la influencia de fuerzas de distinta escala. El conocimiento de los rasgos históricos, sociales y económicos de los centros, y su evolución en la red que los contiene, es fundamental en dicha dinámica, donde la ruta 226 es el eje principal de comunicación y vehiculización de flujos que conectan y articulan a los distintos centros, orientados a cumplir funciones vinculadas a la provisión de servicios, residencia, trabajo, ocio, entre otros.

Distintas razones justifican proseguir con los estudios de este Corredor bajo una mirada integrada e interdisciplinaria frente a su complejidad. Aspectos históricos, geográficos, sociales, naturales, económicos y otros, ofrecen el marco para reconocer fortalezas y oportunidades, que permitan abordar la conjunción de los procesos que se observan en el corredor, entendiendo esto como un aporte al desarrollo armónico del CMT.

Bibliografía

- Aguilar, M. (Coord.). 2010. Plan Estratégico Territorial Bicentenario 1816-2010 y 2016. Primera edición, Buenos Aires, Ministerio de Planificación Federal, Inversión pública y servicios.
- Barros, C. 2005. Identidades entre lo urbano y lo rural. En: *X Encuentro de Geógrafos de América Latina*, San Pablo, Brasil.
- Barsky, A. 2005. El periurbano productivo, un espacio en constante transformación. Introducción al estado del debate, con referencias al caso de Buenos Aires. Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales. *Barcelona*: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (36).

- Bennet, A. 2004 (1999). Enlazando el paisaje. El papel de los corredores y la conectividad en la conservación de la vida silvestre. Unión Mundial para la Naturaleza (UICN). En línea: http://svsch.ceachile.cl/ebiblioteca/Documentos/Biodiversidad/2004_Corredores_Biologicos.pdf. Consultado 07-02-2013
- Bocero, S. y Pardo, P. 2007/2008. Horticultura y territorio. Configuraciones territoriales en el cinturón hortícola marplatense a fines de la década del noventa. *Revista de estudios Socioterritoriales*. N°7. CIG. FCH. UNCPBA, 98-119.
- Bozzano, H. y Cuenca, G. 1995. El uso del suelo. *El conurbano bonaerense. Relevamiento y análisis*. Comisión Nacional del Área metropolitana de Buenos Aires. Ministerio del Interior de la Nación. Buenos Aires.
- Burmester, M. 1994. *Caracterización del trabajo en el cinturón periurbano marplatense*. *Revista Investigación + Acción*. Universidad Nacional de Mar del Plata. 101-110.
- Da Cruz Lopes, J. 2004. Geografia da conservação da natureza e proposta de corredores ambientais no minho-lima. *V Congresso da Geografia Portuguesa*. Portugal: Territórios e Protagonistas. Guimarães, Universidade do Minho.
- Dosso, R. 2010. Gestión del Desarrollo Turístico Regional- Mar del Plata, Tandil, Azul, Olavarria. Mantero (dir.) *Turismo y Territorio. Del Diagnóstico a la Proposición del Desarrollo Turístico a propósito de la Provincia de Buenos Aires*. 1ra edición. Ed UNMDP. Mar del Plata. 325-367.
- Ferrando Acuña, F. y De Luca, F. 2011. Geomorfología y paisaje en el ordenamiento territorial: valorizando el corredor inferior del río Mapocho. *Investigaciones geográficas*, Santiago de Chile, N°43, 65-86.
- Ferrante, E. 2004. La Gloria de la Peregrina: estudio de los aspectos socio-económicos y ambientales. En: Velázquez, G. Lucero, P. y Mantobani, J. M. (Ed) *Nuestra Geografía Local. Población, urbanización y transformaciones socio – territoriales en el partido de General Pueyrredon, Argentina, 1975 – 2000*, GESPyT, Departamento de Geografía. Facultad de Humanidades, UNMdP, 303-328.
- Gómez García, V. Corredores interoceánicos e integración en la economía mundial. UDAPEX. ILDIS. En línea: <http://saludpublica.bvsp.org.bo/textocompleto/bvsp/boxp68/economia-integracion.pdf>. Consultado 07-02-2013
- Lan, D., Linares, S. Di Nucci, J. y López Pons, M. 2010, La lógica de la organización espacial en la ciudad de Tandil. En: Elias, Denise, Beltrão Sposito, Maria Encarnação, Ribeiro Soares, Beatriz <http://revistas.ojs.es/index.php/estudios-ambientales>

- (ORG.) *Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: TANDIL e UBERLÂNDIA*, Editora Expressão Popular, São Paulo.
- Leguizamon, H. 2011. Jerarquía Urbana. Apuntes Cátedra Urbanismo IB. Universidad Nacional de Mar del Plata.
 - Massone, H., Sagua, M., Tomas, M.; Zelaya, K., Betancur Vargas, T., Romanelli, A. y Lima, L. 2011. El uso de CORINE land cover en la identificación de actividades potencialmente contaminantes del agua subterránea. Análisis preliminar en el área Mar del Plata-Balcarce (Argentina). En: *I Congreso Internacional de Hidrología de Llanuras*. Azul Buenos Aires. Argentina.
 - Massone, H., Sagua, M., Tomas, M. y Romanelli, A, 2009. La incorporación del concepto de corredor en la cartografía geológica ambiental. En: *9º Simposio de Geología Aplicada a la Ingeniería y al Ambiente*. Mar del Plata.
 - Mikkelsen, C., Sagua, M., Massone, H. y Tomas, M. 2012. Las localidades menores y su dinámica territorial en el corredor Mar del Plata-Tandil. En: *I Jornadas Nacionales de Ambiente*, Tandil, Facultad de Ciencias Humanas, Universidad Nacional del Centro de la provincia de Buenos Aires.
 - Municipalidad de Tandil. Plan de Desarrollo Territorial, Tandil, 2005.
 - Observatorio estadístico local. Informe Estadístico Partido de Balcarce. 2007 Primera edición, AGENCIA DE DESARROLLO LOCAL.
 - Padilla y Sotelo, L., León Loza, A. y Castillo Sánchez, F. 2012. Delimitación espacial del corredor económico Ensenada-Mexicali. *Revista Cuadernos de Geografía*, Vol. 21, Nº 1, enero-junio del 2012, BOGOTÁ, COLOMBIA, 65-81.
 - Plan de Ordenamiento Territorial Rural Balcarce. 2011, en línea: <http://www.lanuevabrava.com.ar/2011/ordenamientoterritorial.htm,consultado> mayo 2012.
 - Remolina Angarita, F. 2006. Propuesta de tipología de corredores para la estructura ecológica principal de Bogotá. *Revista Nodo* Nº1, volumen 1, año 1, 13-20.
 - Rodríguez, D. 2011. Corredor de Fomento para el Desarrollo Sustentable ruta nacional 226 (CORFO). Inédito.
 - Sagua, M. y Massone, H. 2007. Corredor Mar del Plata Balcarce. Caracterización preliminar del estado y tendencias ambientales de un territorio de expansión urbano-regional en el sureste bonaerense. En: Tancredi, E y Da Costa Pereyra N. (coord.). *Dimensiones Humanas del Cambio*

Ambiental en Argentina. Hacia la Construcción de una Agenda Científica Ambiental Interinstitucional.

- Sagua, M, Massone, H y Tomas, M. 2008. Aportes para la Ordenación Ambiental de un territorio de interfase urbano-rural. Corredor Mar del Plata Balcarce. República Argentina. *En: IV Congreso Iberoamericano de Ambiente y Calidad de Vida*. San Fernando del Valle de Catamarca.
- Sagua, M., Tomas, M., Ferrante, E., Massone, H. 2009. *Corredor Mar del Plata Balcarce, Condiciones Ambientales y su relación con los usos de suelo y actividades productivas*. En: XII Encuentro de geógrafos de América Latina. Uruguay.
- Sagua, M, Mikkelsen, C., Massone, H y Tomas, M. 2012. Territorio, sociedad y ambiente. Un perfil del Corredor Mar del Plata – Tandil. En: *I Congreso Latinoamericano de Ecología Urbana*. Universidad Nacional de General Sarmiento Buenos Aires - República Argentina. 20 págs.
- Santos, M. 2000. *La naturaleza del Espacio. Técnica y Tiempo. Razón y Emoción*. Barcelona, Editorial Ariel.
- Santos, M. y Silveira, M L. 2001. *O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI*, Record, Rio de Janeiro- Sao Paulo.
- Silveira, M. L. 2011 “Globalización, espacio geográfico y ciudades: cuestiones de método” Curso dictado desde el 29 de agosto al 2 de septiembre 2011. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Souza Casadinho, O. y Bocero, S. 2008. Agrotóxicos: Condiciones de utilización en la horticultura de la Provincia de Buenos Aires (Argentina). *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica* Vol. 9, 87-101, en línea: www.redibec.org/IVO/rev9_07.pdf, consultado julio 2012.
- Tomas, M. 2004 Atlas digital del Partido de Balcarce.
- Vapñarsky, C y Gorojovsky, N. 1990. *El crecimiento urbano en la Argentina*. IIED, Grupo Editor Latinoamericano, Buenos Aires.