

EL CONCEPTO CORREDOR COMO APORTE A LA COMPRESIÓN DEL TERRITORIO¹

O CONCEITO DE CORREDOR COMO UMA CONTRIBUIÇÃO PARA O ENTENDIMENTO DO TERRITÓRIO

Claudia Andrea MIKKELSEN²

Marisa SAGUA³

Lourdes LIMA⁴

Resumen: El objetivo de esta presentación consiste en abordar, debatir y operar en perspectiva socioterritorial, a partir del concepto “Corredor”, noción que si bien es utilizada de manera diferenciada por distintas disciplinas de la academia, presenta sin embargo, rasgos constitutivos y cualidades que hacen a su funcionamiento, los cuales muestran ciertas semejanzas, tanto en las definiciones aportadas por las ciencias naturales como sociales. Retomando dicho marco referencial es que se plantea una conceptualización de corredor en la cual el vínculo de la sociedad con el ambiente, es definitorio en la construcción de dicho recorte territorial, en una relación donde tiempo y espacio necesariamente deben ser tenidos en cuenta, concepto operacionalizado para el eje de la autovía/ruta 226 en el trayecto comprendido entre las ciudades de Mar del Plata y Tandil, en el que se han ido disponiendo, conforme transcurre el tiempo, nuevos objetos que conviven con otros antiguos mediatizados por las acciones de los sujetos.

Palabras clave: Corredor, Mar del Plata, Balcarce, Tandil, Territorio

Resumo: O objetivo desta apresentação é abordar, debater e operar na perspectiva sócio-territorial, o conceito de "Corredor". Trata-se de um conceito que, embora seja usado de maneira diferenciada por distintas disciplinas da academia, ainda tem características constitutivas e qualidades que fazem a seu funcionamento, que mostram certas semelhanças, tanto nas definições fornecidas pelas ciências naturais quanto as sociais. Voltando ao quadro de referência coloca-se uma conceituação do corredor em que a ligação entre a sociedade e o meio ambiente é a definição da construção territorial desses cortes, em uma relação onde o tempo e o espaço devem, necessariamente, ser tidos em conta. O conceito assim definido é operacionalizado ao eixo da Rodovia 226, entre as cidades de Mar del Plata e Tandil, que tem vindo a fornecer, conforme o tempo passa, novos objetos que coexistem com outros antigos, mediados pelas ações dos sujeitos.

Palavras-chave: Corredor, Mar del Plata, Balcarce, Tandil, Território

¹ Financiación del proyecto: Este artículo resulta del proyecto de investigación El Corredor MdPT, como Laboratorio de Gestión Ambiental del Territorio. Etapa II. (2013-2014) bajo la dirección de la magister Marisa Sagua, con sede en la Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño de la UNMDP. El mismo ha recibido financiación de la Secretaría de Ciencia y Técnica de dicha Institución.

² CONICET/ Grupo de Estudios Sobre Población y Territorio (GESPyT)-Universidad Nacional de Mar del Plata/IGEHCS-Universidad Nacional del Centro.

³ Centro de Investigaciones Ambientales (CIAM)-Grupo de Estudios Sobre Población y Territorio (GESPyT)-Universidad Nacional de Mar del Plata.

⁴ CONICET/Grupo de Hidrogeología del Instituto de Geología de Costas y del Cuaternario/UNMDP.

Introducción

El objetivo de esta presentación es abordar, debatir y operar en perspectiva socioterritorial, a partir del concepto “Corredor”, el cual es considerado neurálgico en el proyecto de investigación interdisciplinario de escala regional, denominado “El Corredor Mar del Plata Tandil, como laboratorio de Gestión Ambiental”, desarrollado por un equipo interdisciplinario de investigadores de la Universidad Nacional de Mar del Plata (2011-2012). Este concepto, si bien es utilizado de manera diferenciada por distintas disciplinas de la academia, presenta sin embargo, rasgos constitutivos y cualidades que hacen a su funcionamiento, quedando establecidas semejanzas, tanto en las definiciones aportadas por las ciencias naturales como sociales.

Al abordar el concepto corredor, se asume ante todo, su inescindibilidad con el concepto territorio, categoría central para quienes se preocupan por comprender los fenómenos y las transformaciones espaciales en el contexto de la escena social, cultural, política, económica y ambiental propia del mundo contemporáneo. Esto exige volver a pensar el territorio y las distintas expresiones conceptuales a él vinculadas, en las que se materializan las intersecciones de conjuntos de movimientos, flujos y dinámicas que afectan y transforman las identidades regionales, las adscripciones de ciudadanía, de Estado nación y fronteras, así como la noción de “los unos y los otros” (Gurevich, 2006), en el marco de procesos de integración regional y globalización, que modelan los diferentes aspectos de la vida social, económica y la naturaleza con sus recursos.

Retomar categorías tales como espacio, territorio, territorialidad y lugar, permiten introducirnos en el concepto Corredor, como construcción de base territorial, que trasciende la aparente linealidad de sus expresiones, y permite pensar en el desafío de su operacionalización, a partir de una mirada integrada y compleja (sociedad y naturaleza, en interrelación de sus procesos).

Al decir de Silveira (2011), el conceptuario varía cada vez que el mundo se transforma. Teorizar es actualizar el concepto, dentro de un sistema de conceptos. Es un proceso continuo que debe guardar coherencia interna, externa y operacional. Posibilita formular preguntas significativas, pertinentes, coherentes que permitan atender a una preocupación ontológica: entender la naturaleza del objeto (el espacio), y encontrar los conceptos que sean operacionales derivados del mismo. Esto significa construir un modo de ver, analizar y operar la realidad, a través de determinadas categorías que den cuenta de las complejas formas de relación que la determinan, la resignifican y permiten su comprensión.

Recuperando conceptos: espacio, territorio, lugar

Recuperar el concepto **espacio** como un conjunto indisociable, contradictorio y a la vez solidario de sistemas de objetos y sistemas de acciones, que no deben ser considerados aisladamente, sino en el cuadro único en el cual la historia pasa (Santos, 2000), supone tener presente la idea de construcción social, de materialidad, de movimiento y de conflicto. Los objetos técnicos, sean fábricas, establecimientos agropecuarios, rutas, caminos, poseen un rol medular en la construcción histórica de la sociedad, y a la vez son centrales las acciones sociales que los dinamizan (técnicas, formales o simbólicas). Esto es así porque tal como señala Santos, “los objetos no tienen entidad filosófica, es decir, no permiten el conocimiento

si los vemos separados de los sistemas de acciones. Los sistemas de acciones tampoco permiten el conocimiento sin los sistemas de objetos” (1999: 51).

En tal sentido, el espacio se transforma con el transcurso del tiempo y, a su vez, incide en las acciones sociales, manifestándose entonces una relación dialéctica entre sociedad y territorio. Un concepto abstracto como el de espacio cuenta con un par más operativo para ser analizado, el *territorio*. Por esto, el territorio se transforma en el componente central al momento de aprehender fenómenos vinculados a la dinámica socioterritorial, ya que condiciona, posibilita y evidencia los procesos, a la vez que es condicionado por ellos.

El *territorio* es entendido como una construcción social e histórica visibilizada en la materialización de las actividades humanas en un espacio apropiado por una determinada relación social que lo produce y lo mantiene a partir de una forma de poder. Así, considerar al territorio como un producto social implica reconocer en él representaciones sociales diversas, solidarias y a la vez conflictivas.

Santos (2001) propone la noción de *territorio usado* como sinónimo de espacio geográfico, y al respecto apunta,

“El uso del territorio puede ser definido por la implantación de infraestructuras,... pero también por el dinamismo de la economía y de la sociedad. Son los movimientos de población, la distribución de la agricultura, la industria y los servicios, las normas, incluidas la legislación civil, fiscal y financiera, que, juntamente como el alcance y la extensión de la ciudadanía, configuran las funciones del nuevo espacio geográfico” (Santos y Silveira, 2001: 21).

En este sentido Reboratti (2008) indica que los territorios en mayor o menor medida, no son de conformación instantánea y atemporal, sino un palimpsesto de marcas de diferentes momentos que subsisten, algunas muy fuertemente, algunas casi invisibles.

El ejercicio de apropiación del territorio, mediante las acciones sociales, se reconoce a partir de la *territorialidad*, esta implica:

“...la afectación, la incidencia, que marca, delimita y ejerce control de un espacio, transformándolo en territorio. Así el territorio está dado por el sentido que la territorialidad le otorga al espacio. La aparición de huellas, externas o internas, la resistencia de las preexistentes y la emergencia de otras que se originan en sus múltiples intercambios, produce cambios de estadios en el territorio, entre lo caótico y la estabilización de un orden y viceversa. En su interrelación, las diversas expresiones bien pueden eliminarse, yuxtaponerse, hibridarse, metamorfosearse o mutar, dando como resultado, la aparición, permanencia, resistencia o desaparición de determinado territorio” (Echeverría, 2000: 25).

En este marco, ¿Qué decir de los límites y fronteras en relación al territorio? Siguiendo a M. Echeverría: 37), el territorio está afectado por fronteras (como transición entre dos o más formas de territorialidad) y límites físicos, políticos o socioculturales, pero no es definido por estos, especialmente cuando se reduce a un hecho físico, material. Fundamentalmente hay puntos, segmentos, trayectos, franjas de encuentro y desencuentro, de intercambio y asimilación, de diferenciación y exclusión, que dependen de los movimientos y tipos de relación entre los ejercicios territoriales. En esta dinámica y permanente conformación territorial, la autora destaca las fronteras o umbrales cambiantes, los que

cuando logran determinada estabilidad y consolidación, aportan la contención de sus espacios (físicos o virtuales), dotándolos de consistencia o sentido propio y simultáneamente, marcando diferenciaciones y rupturas frente a otros territorios.

Por último, como categoría conceptual estrechamente vinculada al territorio, debemos referir al *lugar* "...como conglomerado de escalas múltiples de pertenencia... en tiempos contemporáneos es el producto de una particular combinación de atributos naturales y sociales propios del *locus* originario, más los cruces entre lo local y lo global, lo particular y lo general, lo cercano y lo lejano" (Gurevich, 2006). Los sujetos se trasladan sobre el territorio pero viven su cotidianeidad en lugares que no son simple materialidad, ni tampoco una pura acumulación de sentidos. Los lugares contienen ambas dimensiones y las desigualdades en estos, y entre estos, están en estrecha vinculación con la construcción social del espacio geográfico y, por tanto, con las variables político-económicas. El lugar tiene relación con el espacio de las vivencias y de la convivencia, teniendo como punto de referencia lo cotidiano. El lugar refiere a la *territorialidad*, al sentido de pertenencia compartido por quienes allí residen, a la vida de relación.

De acuerdo a los conceptos señalados, la dinámica del territorio muestra la coexistencia de procesos y artefactos de distintos tiempos, que en conjunto definen características socioterritoriales, las cuales se vuelven un desafío para la investigación y la gestión socioambiental, en tanto conocimiento y acción. Instancias decriptivas y explicativa de tales condiciones, son necesarias para seguidamente evaluar problemáticas, conflictos, así como potencialidades y prever cuáles son los escenarios más probables que puede llegar a mostrar en el futuro el territorio, según distintos rasgos detectados en el momento actual.

La integralidad y complejidad que suponen los estudios territoriales, pueden ser abordados desde el enfoque de la sustentabilidad, el cual considera la articulación de objetivos referidos a las esferas social, económica, ecológica y política orientados al Bienestar y Equidad Social; Eficiencia Económica, Sustentabilidad Ecológica y Gobernabilidad. Procura en tal sentido la búsqueda de condiciones justas y equitativas en el control y acceso sobre los recursos esenciales para una calidad de vida adecuada para las generaciones presentes y futuras; propende a maximizar la productividad de las economías locales con criterios de preservación de los recursos naturales y sociales; todo esto en un marco de administración basado en una democracia de representatividad de la población que tienda a gestionar las manifestaciones de exclusión social en el cotidiano de quienes residen en los lugares, entre otros aspectos.

A partir del marco referencial arriba enunciado, es que se aborda y construye la noción de Corredor, donde el vínculo de la sociedad con la naturaleza, es definitorio en la conformación del territorio, donde además la relación entre tiempo y espacio necesariamente deben ser tenidos en cuenta.

En tal sentido el área en estudio, el eje de la autovía 226 en el trayecto comprendido entre las ciudades de Mar del Plata y Tandil se ha ido disponiendo conforme transcurre el tiempo y se organiza el territorio con el arribo de nuevos objetos en convivencia con otros antiguos mediatizados por las acciones de los sujetos. En su historia reciente puede ser visto como un eje de importancia interior, vinculado al avance del hombre blanco, del ferrocarril, especialmente representado por la presencia de vías férreas y la conformación de pequeñas localidades que oficiaban de estaciones de tren, rugosidades representativas de otro modelo de desarrollo. Luego, dicho eje vial toma importancia como eje de comunicación entre la costa y el interior, con el surgimiento y posterior crecimiento de las ciudades de Mar del Plata, Balcarce y Tandil constituyéndose en un eje mediterráneo-costero.

Qué entendemos por Corredor?

Toda vez que un equipo de investigadores decide centrar sus esfuerzos en el entendimiento y comprensión de una problemática, debe reflexionar no sólo a partir de un marco teórico conceptual, y desde estudios previos referidos al tema que se aborda, sino también debatir respecto de las unidades de análisis que se verán involucradas en su estudio. Desde este lugar, en el debate académico referido al concepto Corredor es posible reconocer las miradas de autores provenientes de las ciencias naturales y sociales (Sagua et al 2008; Sagua, et al, 2009). Especialmente la biología, la ecología, la economía, los profesionales centrados en el transporte, la geografía y el urbanismo dan pistas referidas a la construcción del concepto, su uso y sistematización.

Desde la biología los corredores cuentan con la potencialidad de conectar, interconectar, relacionar, unir elementos entre áreas protegidas y paisajes, con la finalidad de preservar la biodiversidad (Remolina Angarita, 2006).

Bennet (2004) plantea que:

“remanentes del medio ambiente natural se reducen cada vez más hasta convertirse en un mosaico de parcelas grandes y pequeñas, sobrevivientes de ambientes que han sido reducidos para desarrollar nuevas formas de utilización productiva de la tierra por parte de los humanos. ... [Estos fragmentos]... proporcionan los hábitats de los que depende en última instancia la conservación de gran parte de la flora y fauna en paisajes con desarrollos de infraestructura” (2004:17).

En tal sentido la noción de corredor, tiene la fuerza de la conexión, de enlazar, de conectar fragmentos “naturales”, planteándose en la literatura palabras tales como “corredores de vida silvestre”, “enlaces paisajísticos”, “corredores de dispersión”, “cinturones verdes”, no obstante aparece como un concepto aun en debate, en construcción, con necesidad de ajuste en lo metodológico y de validación en diversas escalas (Bennet, 2004). En proximidad conceptual, la ecología refiere a la presencia de corredores ecológicos, como “conectores inmersos en matrices de coberturas naturales o seminaturales que unen elementos del sistema de áreas protegidas... tienen la capacidad de mantener biodiversidad y permitir el flujo de servicios ambientales de soporte” (Remolina Angarita, 2006: 16). Un ejemplo ampliamente reconocido es el Corredor Biológico Mesoamericano, iniciativa multinacional, responsable de la conservación y protección de la conectividad ecológica que involucra a varios países de América Central.

Desde la economía, los corredores económicos se definen por la “interrelación de bienes y servicios en un espacio geográfico articulado por las ciudades, a partir de las ventajas comparativas que poseen con respecto a otros territorios. La red vial desempeña un rol fundamental, integrando las ciudades” (Padilla y Sotelo; León Loza; Castillo Sánchez, 2012:68). Los mismos autores retomando a Delgado (2004), plantean una serie de componentes que debe reunir un corredor económico, estos son: 1- Espacio natural, ocupado por población con actividades económicas, que superan los límites políticos y administrativos. 2- Medios y vías de comunicación y transporte, y redes de telecomunicaciones. 3- Recursos energéticos, en el lugar o por traslado, para hacer funcionales los corredores. 4- Agua para actividades. 5- Relaciones hacia zonas de influencia (Padilla y Sotelo; León Loza; Castillo Sánchez, 2011:68). La noción de corredor se sostiene sobre un eje longitudinal que sustenta sistemas urbanos, un objeto que se implanta e impone.

En geografía, Cruz Lopes (2004) indica que será en la década del sesenta cuando comienza a hacerse referencia a la necesidad de establecer corredores bioecológicos, con la finalidad de aumentar la protección de los hábitats naturales y la fauna asociada.

En un marco de sustentabilidad, donde preservar la diversidad se plantea como meta es que Cruz Lopes (2004), refiere a corredores ambientales. Es decir,

“uma zona de biodiversidade criada por um acidente natural, de relativa uniformidade geográfica, e que influencia, por proximidade ou contacto, um espaço humanizado e mesmo um aglomerado urbano. É, portanto, não só um corredor verde e habitate de vida silvestre, mas uma faixa humanizada e um espaço-canal de cultura local. Duas realidades ou factores geográficos comandam esta nossa proposta: um, são as linhas de fecho; outro, são os cursos de água secundários e suas respectivas bacias hidrográficas” (Cruz Lopes, 2004: 2).

Concepción que plantea la necesidad de buenas prácticas y la gestión de las sociedades y los territorios.

Desde el campo de la geografía urbana, Bozzano y Cuenca (1995), refieren que el concepto Corredor permite limitar áreas centrales que se asientan sobre rutas, ejes ferroviarios, avenidas o cualquier otra forma de concentración lineal, acompañados por ejes de transporte y equipamientos que pueden limitar o favorecer el desarrollo del Corredor a partir de la articulación territorial de actividades. Reconoce varios corredores que atraviesan el Conurbano bonaerense, entre ellos, el Corredor Ruta 7; el Corredor Ruta 8 y el Corredor Avenida del Libertador, entre otros.

El informe Hábitat de Naciones Unidas (2010-2011), refiere al fenómeno de expansión de ciudades en el momento actual, las que se están fusionando en nuevas conurbaciones de gran tamaño. Incorpora tres conceptos para visualizar estos fenómenos: mega-regiones; ciudades regiones y corredores urbanos. Estos últimos, conectan a varios centros de ciudades de distintas dimensiones, a través de rutas de transporte, en ejes de desarrollo lineal, frecuentemente conectados a mega-ciudades, abarcando sus áreas de influencia. Estos corredores presentan altas tasas de crecimiento y de transformación urbana. Cita a modo de ejemplo en Asia Central el corredor industrial en desarrollo de la India entre Mumbai y Delhi; en África el gran corredor urbano Ibadán-Lagos-Accra, que abarca aproximadamente 600 kilómetros, enlazando Nigeria, Benín, Togo y Ghana, siendo el motor de la economía regional de África occidental. Estos corredores están alentando las actividades financieras; el desarrollo inmobiliario y elevan el valor del suelo a lo largo de sus zonas de desarrollo en forma de cinta. Además favorece la interconectividad, propiciando el desarrollo económico regional. Sin embargo advierte que en algunos casos, estos procesos podrían derivar en “primacía urbana”, con un desarrollo regional desequilibrado.

Los corredores quedan entonces planteados como recortes territoriales no sólo de tránsito de componentes del medio biofísico, sino también de cultura, costumbre, tradición. A lo que se agregan autores que sostienen la importancia de los corredores en su potencial para favorecer la conexión entre hábitat fragmentados, como área de circulación establecida en un espacio territorial, con la finalidad de interaccionar áreas o regiones (Thenon, 2008). De algún modo ambas cuestiones se complementan explicando el funcionamiento interno y externo de un corredor, no concebido como isla, sino en interacción, en relación.

La revisión de autores no es total ni pretende ser exhaustiva sino simplemente una exploración que aporta desde la construcción del conocimiento a pensar una definición,

procurando reconocer las dimensiones y variables que deben estar presente, considerando las relaciones intra y extra corredor, los flujos, las dinámicas, lo estático y los conflictos presentes en el área de estudio.

Por tanto, al referir al recorte territorial seleccionado para reseñar la noción de corredor, el equipo centra sus esfuerzos en el Corredor Mar del Plata-Tandil (CMT).

Respecto de los antecedentes es posible referir a tres conjuntos de estudios. En primer lugar, aquellos vinculados a la producción de conocimiento que abona la construcción de un marco situacional, en tanto refiere al medio productivo; al medio físico natural y sociocultural, realizados especialmente a nivel de cada partido que integran el Corredor (Lan, et al 2010; Souza y Bocero, 2008; Bocero y Prado, 2008; Sagua y Massone, 2007; Ferrante, 2004, Tomas, 2004, Burmester, 1994). En segundo lugar, desde una visión integral - vinculando la relación sociedad naturaleza, sobre un área que trasciende los límites municipales- los aportes realizados en el marco del estudio del denominado corredor Mar del Plata-Balcarce-Tandil (Sagua et al, 2008, 2009, 2012; Massone et al, 2011; Mikkelsen et al, 2012). En tercer lugar, aquellos referidos a diferentes esfuerzos institucionales de carácter propositivo enfocados hacia el planteo de planes de desarrollo, específicamente desde la Planificación, el Ordenamiento; la Gestión del territorio. Algunos referidos a un sólo municipio (Massone et al 2011, Tomás et al, 2004), otros, involucrando varias jurisdicciones administrativas. En ese sentido cabe mencionar los diferentes proyectos de integración entre Mar del Plata y su entorno regional (Consorcio 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; Plan de Desarrollo Territorial para Tandil (2005); la vía 226 como eje de desarrollo de Mar y Sierra-Tandilia, dentro del Plan Estratégico Territorial 2010-2016 (Argentina 2010); el Corredor de Fomento para el Desarrollo Sustentable (CORFO) Ruta Nacional 226, anteproyecto de ley provincial, con la finalidad de atender y promover el desarrollo integral de su zona de influencia en lo que refiere a la producción, las energías renovables, el turismo, la educación y la cultura.

Por tanto teniendo presente el debate conceptual y empírico referido a la noción corredor es que se propone definir al Corredor Mar del Plata-Tandil (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 autovía 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 socioterritoriales (instalación de distintos grupos de población, desarrollo de actividades y marcos decisionales), que alcanzan diferentes grados de articulación interna y externa con el propósito de lograr objetivos sociales, económicos, ambientales y o/políticos...*

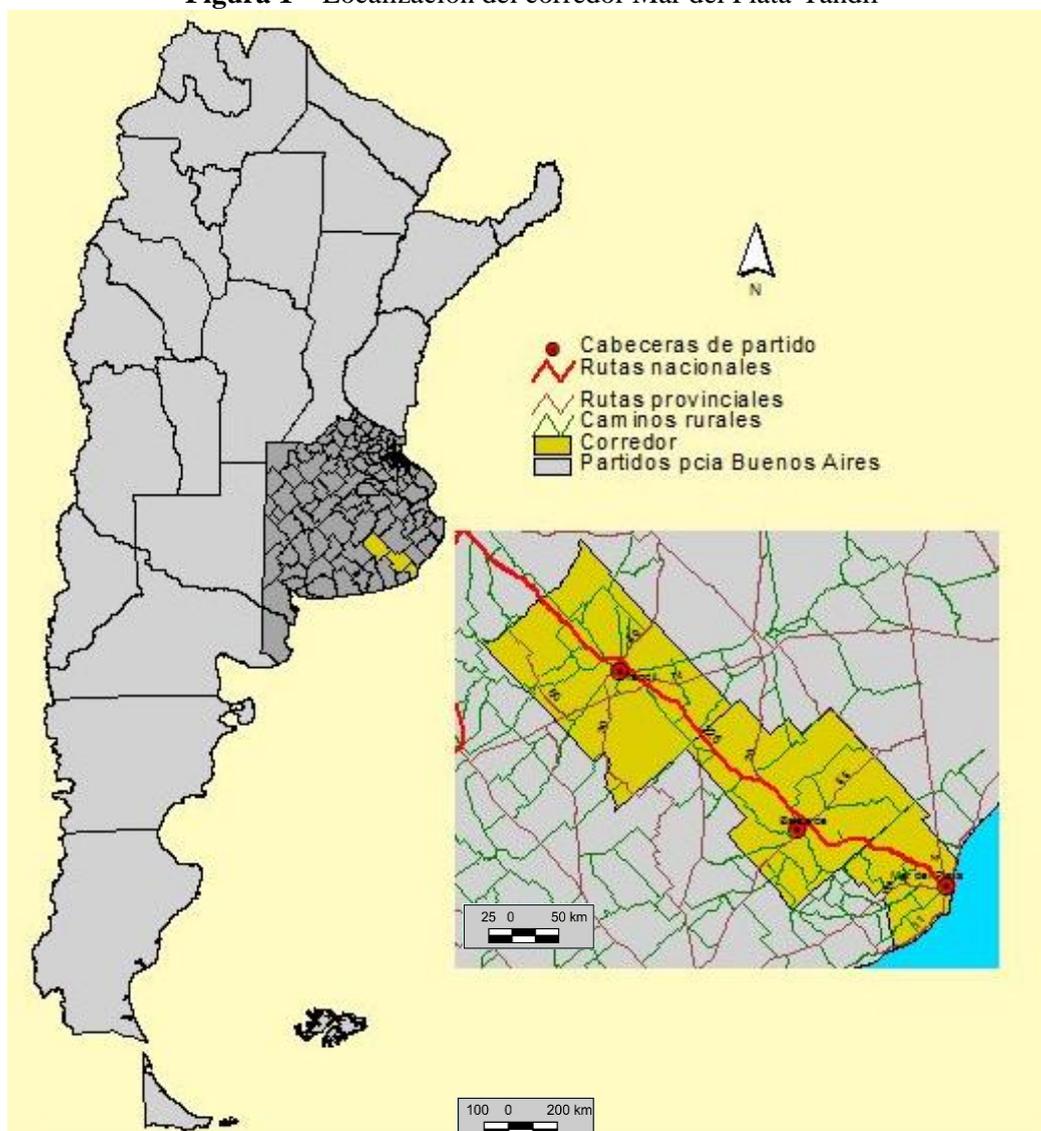
En tal sentido, el concepto puede ser interpretado como una construcción interdisciplinaria en permanente búsqueda y debate, que procura la selección de criterios pertinentes, inclusivos y representativos de la realidad en estudio, que en conjunto nutren de saberes para el entendimiento y comprensión del área.

Corredor Mar del Plata-Tandil. Condiciones de emplazamiento y principales rasgos socioambientales

El Corredor Mar del Plata-Tandil (CMT), se encuentra emplazado en el sudeste de la provincia de Buenos Aires, República Argentina y queda definido dentro de una porción ocupada por los partidos de General Pueyrredon, Balcarce y Tandil (ver Figura 1), comprendido entre los $37^{\circ}9'S$ y $38^{\circ}10'S$ y los $59^{\circ}18'W$ y $57^{\circ}45'W$, ocupando una superficie aproximada de 340.000 ha según su delimitación física.

El sistema físico natural, que conforma esta trama regional, ofrece potencialidades que descansan sobre un sistema natural con variedad de recursos, destacándose el sistema serrano de Tandilia, en un marco de singular belleza paisajística; disponibilidad y calidad de recursos hídricos y edáficos, y un litoral marítimo, permitiendo en conjunto el desarrollo de actividades agropecuarias, industriales, turísticas, recreativas y otras, bajo condiciones de un clima templado (Massone et al, 2011).

Figura 1 – Localización del corredor Mar del Plata-Tandil



Fuente: elaboración personal

Una característica del CMT es su marcada dinámica socioterritorial, ligada a su localización provincial, donde el eje 226, junto a tres centros principales como son Mar del Plata, Balcarce y Tandil, y un conjunto de localidades menores⁵, integran una trama regional, cuya estructura y funcionalidad, se define por diferentes flujos de intercambio en materia productiva, social, cultural, institucional, financiera, entre otras.

La ciudad de Mar de la Plata, cabecera de General Pueyrredon concentra más del 90% de la población del partido, es un centro ligado fundamentalmente a actividades terciarias y productivas. Cuenta con una amplia oferta de actividades y servicios vinculados al turismo, que la posicionan a nivel nacional, además de su reconocida actividad vinculada a 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. La reciente estimación del Producto Bruto Geográfico del PGP⁶, sustenta lo antes expresado, a partir de lo cual, se destaca que el 64% resulta del sector servicios, vinculado al turismo receptivo en la ciudad de Mar del Plata, donde el comercio, el esparcimiento y las actividades financieras, muestran un marcado incremento a finales de esta década. El segundo sector en importancia es el secundario (26%), con un marcado incremento de la industria, donde si bien históricamente se centró en la rama pesquera, seguida de otras alimenticias, se destaca el incremento de la industria metalmeccánica y química. Finalmente el sector primario aporta un 10% del PBG, el cual se ha incrementado respecto del año 1993, explicado por el desempeño de la ciudad como principal puerto de desembarco pesquero del país y los elevados volúmenes de captura. Se destaca además, la producción en el denominado “cinturón frutihortícola” del partido, en torno a la ruta 226, segundo en importancia a nivel nacional y seguido en menor medida por la actividad de explotación canteril.

En el partido de Balcarce se destacan labores asociadas directa e indirectamente con el sector primario productivo, agricultura y ganadería (sector que reúne el mayor valor del PBG 1,4%). Por su parte la ciudad de Balcarce, cabecera del partido homónimo, emplazada en un ámbito de producción esencialmente agrícola-ganadero, ubicada en el núcleo papero provincial, se constituye como centro de servicios a escala zonal, que atiende las demandas de la población y las actividades del entorno rural y los centros de menor escala.

El partido de Tandil se caracteriza desde lo económico por la explotación de minas y canteras (5,4% del PBG) y el sector agropecuario (2% del PBG), aunque también es de mencionar la importancia creciente que toma el turismo.

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

⁵ Localidades menores: una localidad se define como concentración espacial de edificios conectados entre sí por calles y para su reconocimiento estadístico-censal no requieren de un número mínimo de habitantes. Constituyen porciones de la superficie de la tierra caracterizadas por la forma, cantidad, tamaño y proximidad entre sí de ciertos objetos físicos artificiales fijos (edificios) y por ciertas modificaciones artificiales del suelo (calles), necesarias para conectar aquellos entre sí. (INDEC, Censo 2001). El calificativo de menores se utiliza para distinguirlas de la aglomeración principal.

⁶ “El Producto Bruto Geográfico (PBG) de una jurisdicción refleja la actividad económica de las unidades productivas residentes en ella, siendo igual a la suma de los valores agregados por dichas unidades productivas. Desde el punto de vista contable, el PBG es la agregación de los saldos de la cuenta de producción de las distintas ramas de actividad” (PRODUCTO BRUTO GEOGRÁFICO I Desagregación municipal. Año 2003). Los datos presentados corresponden al cálculo del PBG con base año 2004, recientemente publicado. Municipalidad de General Pueyrredon, UNMDP. 2012.

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 kilómetros (Lan et al, 2010: 31, según Randle 1982).

El eje estructurante del corredor se encuentra comprendido por la Ruta Nacional 226, la cual se prolonga entre las ciudades de Mar del Plata y General Villegas con una extensión total de 623 kilómetros. Los primeros tramos de su recorrido entre Mar del Plata y Balcarce se transitan por autovía, luego continua como ruta de doble mano.

Los inicios de la ruta se vinculan directamente con el camino que unía Mar del Plata con Pehuajó. Hacia 1935 la Dirección Nacional de Vialidad comienza las labores de numeración de las rutas nacionales, de este modo al trayecto comprendido entre Mar del Plata y Pehuajó le correspondería el número 226. La obra de pavimentación del recorrido de la RN 226 estuvo finalizado en 1965.

Actualmente la ruta se encuentra concesionada, correspondiendo al Corredor Vial número 1 con cobro de peaje en tres cabinas localizadas en El Dorado (km 32), La Vasconia (km 153) e Hinojo (km 276). Del recorrido total del eje estructurante aproximadamente 170 kilómetros corresponden al denominado Corredor Mar del Plata-Tandil.

A modo de ejemplo, de las cinco grandes vías de acceso y circulación que presenta General Pueyrredon, la ruta 226 (autovía hasta El Dorado), ocupa el segundo lugar, en cuanto al ingreso anual de vehículos generales a Mar del Plata, con 630.000 vehículos⁷, luego de la ruta 2 con 1.411.152 vehículos (Centro de Información Estratégica Municipal. 2011).

Operacionalización del concepto

La operacionalización de un concepto, alude al proceso de transformación del mismo en valores empíricamente medibles. En tal sentido, para hacer lo propio con el concepto Corredor, se tienen en cuenta las siguientes dimensiones y variables que posibilitan una “delimitación flexible” y su caracterización:

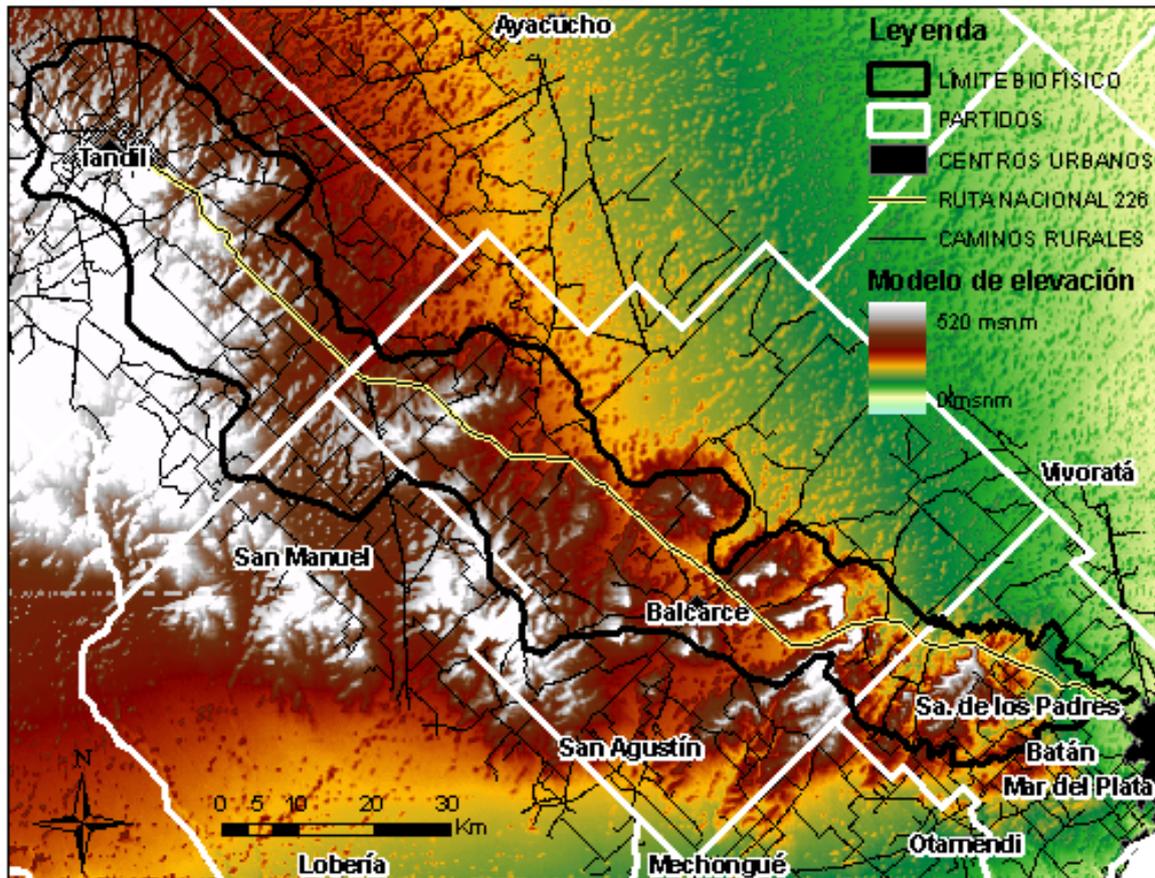
Dimensión Físico natural

1-Divisoria de cuencas de drenaje: es sabido que ofrece ventajas en tanto y en cuanto encierra un sistema biofísico particular. El principal inconveniente encontrado para tomar este criterio es que espacialmente las cuencas de drenaje tienen un desarrollo Oeste-Este, mientras que el corredor en estudio se desarrolla en sentido noroeste-sureste, lo cual llevaría a considerar una transversalidad que no responde a la dinámica natural.

2-Unidades morfodinámicas: se consideran los límites del sistema morfodinámico de sierras (como límite suroeste y noroeste del área) en combinación con la divisoria entre los sistemas de loma y de llanura fluvioeólica (límite noreste del área); este criterio resulta más flexible que el anterior, tiene estrecha relación con la dinámica física del área, es el más próximo al eje central del corredor (ruta 226) e integra, además, sierras y lomas que se corresponden con áreas de gran interés por los servicios ambientales que prestan (Ver Figura 2).

⁷ Según oficina de peaje y policía caminera.

Figura 2 – Dimensión físico natural



Fuente: elaboración personal

Dimensión política

1-Límites político-administrativos (partido): La delimitación político-administrativa comprende tres municipios y es práctica desde el punto de vista de la gestión local del área pero insuficiente para la integralidad que pretende el concepto de corredor.

2-Límites de catastro rural: el tamaño, forma y disposición relativa de las parcelas permiten inferir algunas actividades según su extensividad o intensidad.

La delimitación de fracciones y radios censales, también muestran vinculación con este criterio (Ver Figura 3).

Figura 3 – Dimensión política, límites político-administrativos



Fuente: elaboración personal

Dimensión socioeconómica

1-Centros poblacionales: se debe referir a diversos rangos de centros poblacionales dado que nos encontramos con tres ciudades cabecera de partido, Mar del Plata, Balcarce y Tandil y luego con una serie de localidades menores, definidas por el INDEC como áreas de población rural agrupada, estas son: Santa Paula, Sierra de los Padres, El Coyunco, La Gloria de la Peregrina, Colinas Verdes, Napaleofú, Ramos Otero, Los Pinos, San Agustín, Villa Laguna La Brava, San Manuel y Desvío Aguirre.

2-Fracciones y radios censales: unidades así definidas por el INDEC referidas a población, viviendas y hogares. Para el corredor se seleccionaron aquellas unidades que tuvieran yuxtaposición al eje vial 226 más otras contiguas a estas que mostraran marcada vinculación con el eje a través de asentamientos, actividades, prestación de servicios, entre otras, siendo 62 unidades espaciales en total (Ver Figura 4).

Figura 4 – Dimensão socioeconómica



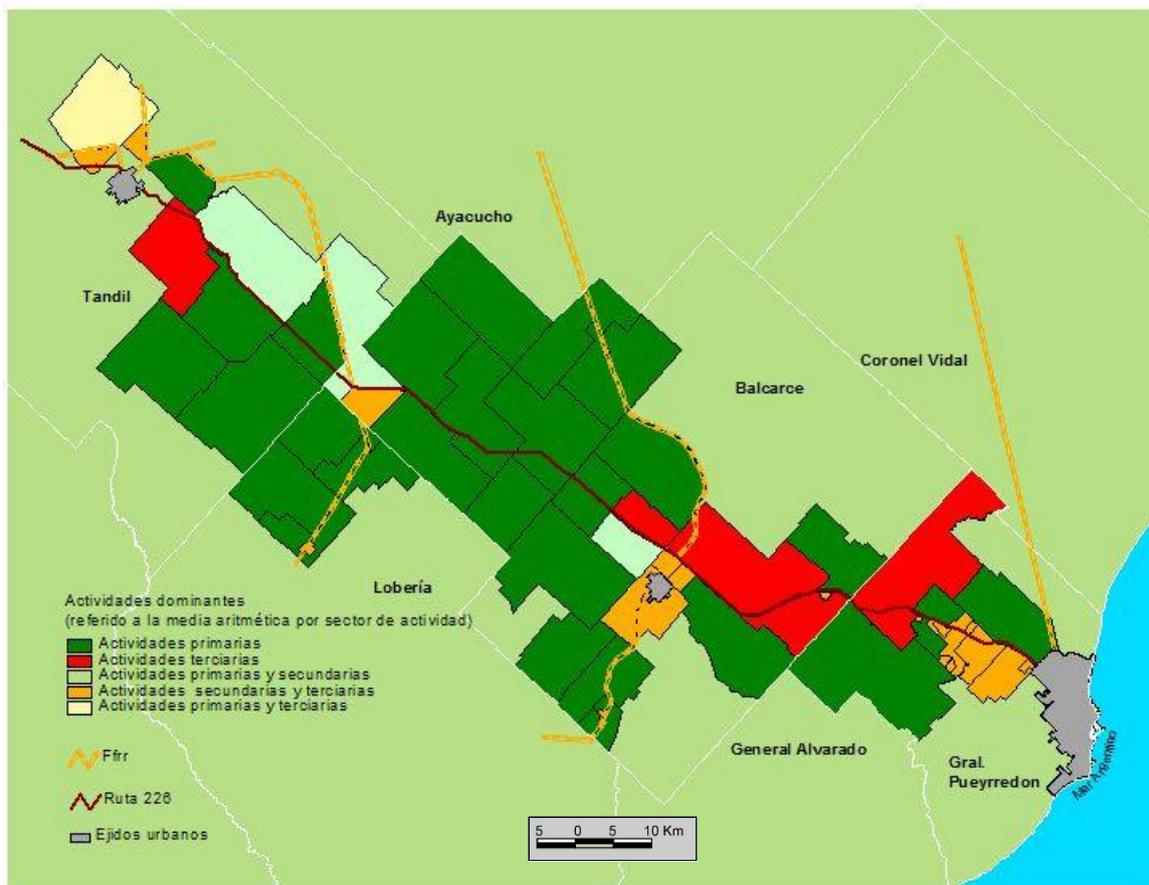
Fuente: elaboración personal

Dimensión físico antropizada

1-Actividades y usos del suelo: “El uso del suelo resulta de las actividades productivas y asentamientos humanos que se desarrollan sobre la cobertura del suelo para satisfacer sus necesidades materiales o espirituales” (Lopez y Bocco, 2002, citado en Sagua et al 2009). El sector primario concentra las mayores proporciones, aunque no es desestimable el rol del sector terciario y secundario, especialmente en cercanías de los grandes centros, lo que nos da indicios respecto de la dinámica del corredor, del flujo y del tipo de prestaciones que en él es posible encontrar (Sagua et al 2012) (Ver Figura 5).

2-Infraestructura vial: el ferrocarril, la autovía 226 en el tramo Mar del Plata-Balcarce, la ruta nacional 226 en el tramo Balcarce-Tandil; las rutas provinciales 30, 74, 29 y 55 que cruzan la ruta 226 posibilitan una retroalimentación de flujos e intercambio de bienes y servicios, como así también la conectividad entre lugares, sin dejar de mencionar en esta red a los caminos rurales (Ver Figura 5).

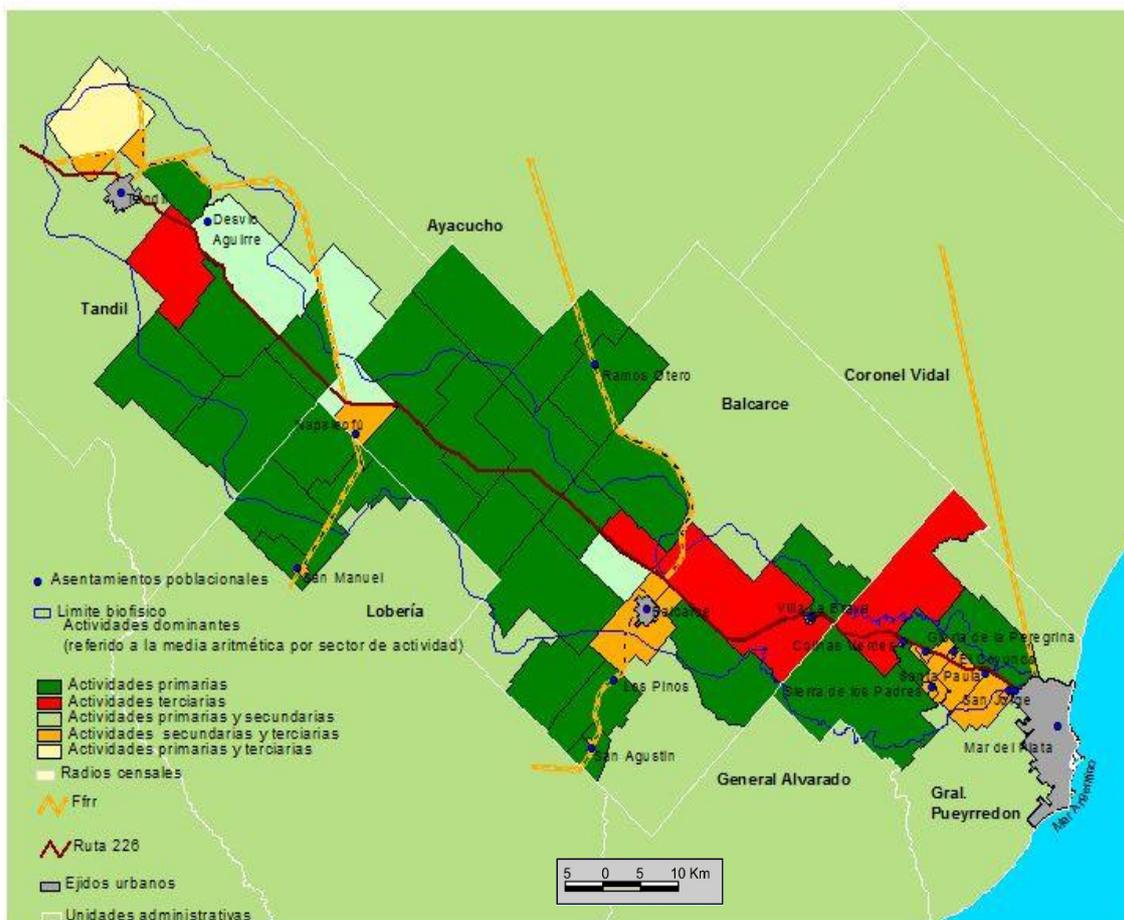
Figura 5 – Dimensión físico antropizada



Fuente: elaboración personal

Tal como puede observarse en la Figura 6, de la yuxtaposición de las diversas capas de información resulta una composición síntesis que nos permite operacionalizar el concepto construido, ponerlo en debate y consideración de la comunidad académica y materializarlo en el territorio. Reconociendo que es una radiografía, una construcción en marcha, pero que pretende mostrar la diversidad y brindar pistas de la complejidad que guarda el recorte territorial Corredor Mar del Plata- Tandil.

Figura 6 – Yuxtaposición de criterios



Fuente: elaboración personal

Articulando criterios de caracterización

Entre los principales rasgos que hicieron al poblamiento del Corredor Mar del Plata-Tandil cabe señalar: el avance del “hombre blanco” sobre el territorio ocupado por la población nativa; la llegada del ferrocarril: su esplendor y ocaso, que significó la aparición de pequeñas localidades que funcionaban como estación de tren y que posteriormente fueron desactivadas como tales. Con el tiempo se fueron desarrollando caminos y rutas. La ruta 226 fue adquiriendo importancia como eje de comunicación entre el interior y la costa, vehiculizando una amplia variedad de flujos materiales y virtuales, que resultan de la articulación de procesos del medio socioeconómico con el medio físico natural/antropizado.

En esta dinámica, el corredor registraba para el censo 2001 un total de 17.631 habitantes. El 43% se concentra en el tramo del partido de General Pueyrredon, el 49 %, en el tramo del partido de Balcarce y el 8 % restante en el tramo del partido de Tandil.

A lo largo del recorrido correspondiente al CMT, 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 la proporción de población (12%) que es identificada como “población concentrada”, considerada como población urbana y 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. El incremento de la población entre 2001-1991 es importante en los barrios contiguos a la ciudad de Mar del Plata, y localidades del núcleo hortícola: Santa Paula, Sierra de los Padres, Gloria de la Peregrina y Colinas Verdes, tendencia que se acentúa en las cifras provisorias del 2010. Villa Laguna La Brava y Napaleofú en Balcarce, también muestran un ritmo importante, mientras que en el tramo Tandil, este es menor. La radicación de familias de bajos recursos en barrios de borde urbano; la búsqueda de tranquilidad y naturaleza como motivos que intervienen en los 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, son algunos de los factores que explican tales tendencias.

La dinámica demográfica positiva de las localidades menores presentes en el corredor, debe ser entendida como un crecimiento empujado por la especulación inmobiliaria en unos casos, por la falta de ordenamiento y el emplazamiento de barrios mal consolidados (villas miserias), en otros.

Las principales actividades del CMT son: agricultura intensiva; agricultura y ganadería extensivas; agroindustria, minería; servicios turísticos, recreativos y residenciales; reconociéndose centros atractores y expulsores de población.

En conjunto, recursos, población y actividades, integran una trama regional, definida por una serie de intercambios en materia productiva, ambiental, social, cultural, económica, que le imprimen una fuerte dinámica al Corredor, donde el eje 226 es vital en la conectividad y accesibilidad entre centros al interior del mismo y externos a él, cumpliéndose diversas funciones: servicios, residencia, trabajo, y otros.

Reflexiones finales

Retomando el objetivo inicial del artículo, el cual proponía abordar, debatir y operar en perspectiva socioterritorial, a partir del concepto “Corredor”, el recorrido realizado exigió la revisión de literatura proveniente de diversas disciplinas en las cuales se hace uso del concepto en cuestión. Reforzando la idea de una construcción y debate sostenido en la interdisciplinariedad. Dicho recorrido nutre las observaciones registradas a través de trabajo de campo y de la sistematización de datos procedentes de fuentes secundarias (censos, imágenes satelitales, estadísticas, entre otros), para reconocer las dimensiones y variables que nos permiten operacionalizar el concepto.

Entendemos que aplicar una mirada compleja, interdisciplinar, que considera el vínculo dialéctico sociedad-naturaleza, sustenta la comprensión del territorio, con la posibilidad de jugar entre escalas, donde claramente los límites son flexibles, algo difusos, superpuestos, dinámicos y aportan posibilidades de incluir nuevos criterios.

El conocimiento de este territorio permite reconocer rasgos predominantes, emergentes, recesivos, los cuales posibilitan prever la evolución de este recorte en tiempo futuro.

Esta revisión de literatura específica y operacionalización del concepto cumple la función de preparar el terreno para próximas entradas en el CMT, que profundicen los abordajes existentes para focalizar en problemáticas específicas que suponen un tratamiento

directo con los actores sociales, sus proyectos y estrategias; e iniciativas integradas, así como la profundización de la historia territorial, procurando alimentar la comprensión de este Corredor, en pos de aportar elementos con base científica para la construcción de políticas articuladas que abren espacios de discusión en el marco de la sustentabilidad del territorio.

Referencias

AGUIRRE, Liliana y MALDONADO, Paula. Género y hábitat social en un barrio periurbano de la ciudad de Mar del Plata. En: AGUIRRE, Liliana (comp). Gestión Asociada. Hábitat y Salud. Corralón Solidario en la periferia de Mar del Plata. Universidad Nacional de Mar del Plata. Ed. Suarez. Mar del Plata. 2009, p. 113-128.

SAGUA, Marisa y MASSONE, Héctor. 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, Elda y DA COSTA PEREYRA Nelida (coord.). Dimensiones Humanas del Cambio Ambiental en Argentina. Hacia la Construcción de una Agenda Científica Ambiental Interinstitucional. Buenos Aires. Agencia Nacional de Promoción Científica y Tecnológica. Ministerio de Educación de la Nación. Ed. Universidad Nacional de Luján, 2007, p. 85-101.

SAGUA, Marisa, MASSONE, Héctor y TOMÁS, Mónica. (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. Universidad Nacional de Catamarca. p.12-22.

SAGUA, Marisa, TOMÁS, MÓNICA, FERRANTE, Elizabeth y MASSONE, Héctor. Corredor Mar del Plata Balcarce, Condiciones socioambientales y su relación con los usos de suelo y actividades productivas. En: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina. "Caminando en una América Latina en transformación". Universidad de la República. Montevideo. 2009. Actas CD 1-25. ISBN 978 - 9974 - 8194 - 0 - 5. p.15-26.

SAGUA, Marisa, MIKKELSEN, Claudia, MASSONE, Héctor y TOMAS, Mónica. Territorio, sociedad y ambiente. Un perfil del Corredor Mar del Plata – Tandil. En: I Congreso Latinoamericano de Ecología Urbana. Desafíos y escenarios de desarrollo para las ciudades latinoamericanas. Universidad Nacional de General Sarmiento Buenos Aires - República Argentina. 2012. 20 págs.

MASSONE, Héctor, SAGUA; Marisa, TOMAS, Mónica y ROMANELLI, Asunción. La incorporación del concepto de corredor en la cartografía geológica ambiental. En: 9° Simposio de Geología Aplicada a la Ingeniería y al Ambiente. Mar del Plata. 2009. p.10-24.

MASSONE, Héctor, et al. 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. 2011. p. 49-56

MIKKELSEN, Claudia, SAGUA, Marisa, MASSONE, Héctor y TOMAS, Mónica. 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. 2012. 20 p.

BENNET, Andrew. 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/e-Biblioteca/Documentos/Biodiversidad/2004_Corredores_Biologicos.pdf. Consultado 07-02-2013. 2004 (1999).

BLANCO, Jorge. Notas sobre la relación transporte-territorio: implicancias para la planificación y una propuesta de agenda. En: Revista Transporte y Territorio N° 3, Universidad de Buenos Aires, 2010, p. 172-190. En línea: <http://www.rtt.filo.uba.ar/RTT00310172.pdf>, consultado marzo 2013. 2010.

BOCERO, Silvia y PARDO, Pedro. Horticultura y territorio. Configuraciones territoriales en el cinturón hortícola marplatense a fines de la década del noventa. En: Revista de estudios Socioterritoriales. Revista de Geografía. N°7. CIG. FCH. UNCPBA, p.98-119. 2007/2008.

BOZZANO, Horacio y CUENCA, Guillermo. (1995), "El uso del suelo". En: El conurbano bonaerense. Relevamiento y análisis. Comisión Nacional del Área metropolitana de Buenos Aires. Ministerio del Interior de la Nación. Buenos Aires. 1995.

BURMESTER, Mónica. Caracterización del trabajo en el cinturón periurbano marplatense". En: Revista Investigación + Acción. Universidad Nacional de Mar del Plata, p. 101-110. 1994.

CENTRO DE INFORMACION ESTRATEGICA MUNICIPAL. Municipalidad del partido de General Pueyrredon.

CENTRO DE INVESTIGACIONES ECONÓMICAS. Mar del Plata productiva: diagnóstico y elementos para una propuesta de desarrollo local, Facultad de Ciencias Económicas, UNMdP, CEPAL, Naciones Unidas, Mar del Plata. 2002.

CRUZ LOPES, J. da Geografia da conservação da natureza e proposta de corredores ambientais no Minho-Lima. En: V Congresso da Geografia Portuguesa. Portugal: Territórios e Protagonistas. Guimarães, Universidade do Minho. 14 a 16 Outubro 2004. 16 p. En línea: http://apgeo.pt/files/docs/CD_V_Congresso_APG/web/_pdf/B2_14Out_Jos%E9%20Lopes.pdf. Consultado febrero 2013. 2004.

DOSSO, Ricardo. Gestión del Desarrollo Turístico Regional- Mar del Plata, Tandil, Azul, Olavarría. En: MANTERO, Juan Carlos (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. P. 325-367. 2010.

ECHEVERRIA, María. Ciudad de territorialidades. Universidad Nacional de Colombia. Colciencias. Investigaciones N. 22. 2000.

FERRANDO ACUÑA, Fran cisco y DE LUCA, Franco. Geomorfología y paisaje en el ordenamiento territorial: valorizando el corredor inferior del río Mapocho. En: Investigaciones geográficas, Santiago de Chile, N°43, p.65-86. 2011.

FERRANTE, Elizabeth. La Gloria de la Peregrina: estudio de los aspectos socio-económicos y ambientales. En: VELÁZQUEZ, Guillermo, LUCERO, Patricia y MANTOBANI, José María (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, p. 303-328. 2004.

GOMEZ GARCIA, Vincent. 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

GUREVICH, Raquel. Transformaciones territoriales contemporáneas. En la Formación Docente en los actuales escenarios. Desafíos, debates y perspectivas. En: Seminario Taller. Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología de la Nación. 22 de febrero de 2006. En línea: www.me.gov.ar/curriform/publica/gurevich_territorios.pdf, consultado febrero 2013. 2006.

INDEC. CENSO NACIONAL DE POBLACION, HOGARES Y VIVIENDAS 2001. Base de Datos Definiciones de la base de datos. En línea: http://www.indec.gov.ar/redatam/CPV2001ARG/docs/Definiciones%20CD%20Base%20CN%20PHV2001_d.pdf. Consultado febrero 2013.

LAN, Diana y VELÁZQUEZ, Guillermo. Contribuciones geográficas para el estudio de la ciudad de Tandil, CIG, Facultad de Ciencias Humanas, UNICEN. 173 p. 2008.

LAN, Diana, LINARES, Santiago, DI NUCCI, Josefina y LÓPEZ PONS, Magdalena, La lógica de la organización espacial en la ciudad de Tandil. En: ELIAS, Denise, BELTRÃO SPOSITO, Maria Encarnação, RIBEIRO SOARES, Beatriz (ORGANIZADORAS), Agentes econômicos e reestruturação urbana e regional: TANDIL e UBERLÂNDIA, Editora Expressão Popular, São Paulo. 2010.

OBSERVATORIO ESTADISTICO LOCAL. Informe Estadístico Partido de Balcarce. Primera edición, AGENCIA DE DESARROLLO LOCAL. 2007.

PADILLA y SOTELO, Lilia.; LEÓN LOZA, Armando y CASTILLO SÁNCHEZ, Francisco. Delimitación espacial del corredor económico Ensenada-Mexicali. En: Revista Cuadernos de Geografía, Revista Colombiana de Geografía, Vol. 21, N° 1, enero-junio del 2012, BOGOTÁ, COLOMBIA, p. 65-81. 2012.

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL RURAL BALCARCE. 2011. En línea: <http://www.lanuevabrava.com.ar/2011/ordenamientoterritorial.htm>, consultado mayo 2012.

REBORATTI, Carlos. El espacio rural en América Latina: procesos, actores, territorios. En: FERNÁNDEZ CASO, María Victoria y GUREVICH, Raquel (Coord). Geografía. Nuevos Temas, nuevas preguntas. Un temario para la enseñanza, Biblos, Buenos Aires. p. 97-124 2007.

REBORATTI, Carlos. El territorio rural: actor o escenario? En: V Jornadas de trabajo de Investigación y Debate, Trabajo, propiedad y tecnología en la Argentina rural del siglo XX, Universidad de Quilmes, Versión en CD, 15 p. 2008.

REMOLINA ANGARITA, Fernando. Propuesta de tipología de corredores para la estructura ecológica principal de Bogotá. Revista Nodo N°1, volumen 1, año 1, pp 13-20. 2006.

RODRIGUEZ, Daniel. Corredor de Fomento para el Desarrollo Sustentable ruta nacional 226 (CORFO). INEDITO. 2011.

SANTOS, Milton. La naturaleza del Espacio. Técnica y Tiempo. Razón y Emoción. Barcelona, Editorial Ariel. 2000.

SANTOS, Milton y SILVEIRA, María Laura. O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI, Record, Rio de Janeiro- Sao Paulo. 2001.

SILVEIRA, María Laura. GLOBALIZACIÓN, ESPACIO GEOGRÁFICO Y CIUDADES: CUESTIONES DE MÉTODO. En: Curso dictado desde el 29 de agosto al 2 de septiembre 2011. Universidad Nacional de Mar del Plata. 2011.

SOUZA CASADINHO, Osvaldo y BOCERO, Silvia. Agrotóxicos: Condiciones de utilización en la horticultura de la Provincia de Buenos Aires (Argentina). En: Revista Iberoamericana de Economía Ecológica Vol. 9, pp. 87-101, en línea: www.redibec.org/IVO/rev9_07.pdf, consultado julio 2012. 2008.

THENON, Eduardo. Corredores interoceánicos en América Meridional. En línea: www.eduardothenon.blogspot.com.ar/2008/06/corredores-interocenicos-en-amrica.html, consultado febrero 2013. 2008.

TOMAS, Mónica et al. Atlas digital del Partido de Balcarce. ISBN 98-544-095-7 Publicación Digital. 2004.

UNITED NATIONS, HABITAT Tendencias urbanas: Corredores urbanos –Será así el futuro?. En: www.unhabitat.org/documents/SOWC10/SP/urban_corridors.pdf 2010-2011.

Artigo recebido em 11-03-2013
Artigo aceito para publicação em 17-02-2014