

CRECIMIENTO URBANO Y VINCULACIONES TERRITORIALES ENTRE EL ÁREA NORTE DE MAIPÚ Y SU CIUDAD CABECERA¹

Ester María De La Rosa

estergeo@yahoo.com

Resumen

Esta investigación tiene como objetivo: "Obtener un diagnóstico de la expansión urbana, la provisión de servicios básicos y conexiones entre el área norte y la cabecera departamental, para realizar aportes que orienten el crecimiento urbano y la integración intradepartamental." En el trabajo se plantea la siguiente hipótesis: "El sector norte de Maipú presenta un desorganizado crecimiento urbano y una escasa vinculación intradepartamental." La investigación es fundamentalmente cuantitativa, con el aporte de opiniones. Se analizaron: población, espacios adaptados, actividades y opiniones sobre el equipamiento comunitario básico. Se concluye, con propuestas sobre la prestación de los servicios básicos para algunos sectores del área.

Palabras claves: población, barrios, servicios básicos, áreas de influencia, conexión.

Abstract

The objective of this investigation is: "To obtain a diagnostic of the urban expansion, the provision of basic services and the connections between the north area and the head district to make a contribution that positions the urban grown and the intradistrict integration" The hypothesis is: "The north area of Maipú presents a disorganized urban growth and a scarce distric link" It is fundamentally a quantitative research with the help of opinions. The population, adapted spaces, activities and opinions of a communitary basic equipment were analysed. It concludes with proposals about the basic services for some sectors of the area.

Key words: population, suburbs, basic services, influencing areas, connection .

INTRODUCCIÓN

Los factores que incidieron en la evolución urbana de Maipú dieron una configuración espacial que se ha visto modificada por la discontinuidad de la nueva urbanización de los terrenos. Esto dificulta la provisión de los servicios y el acceso a ellos, además de acentuar el modo vigente de conexión intradepartamental, que las líneas de transporte podrían compensar. Estos contrastes espaciales plantean el problema de la igualdad de acceso a los servicios básicos.

Los límites de la presente investigación son: desde el punto de vista espacial, los distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque; y desde el punto de vista temático, el avance de nuevos barrios, la distribución de los equipamientos sanitarios y educativos, y sus respectivas áreas de cobertura, además del papel que

¹Este trabajo es una síntesis de la tesis de licenciatura dirigida por la Dra. Gladys Molina de Buono, Mendoza, Facultad de Filosofía y Letras, U.N.Cuyo, 2004.

cumple el transporte público de pasajeros como nexo entre población y servicios, y como vinculante de este espacio con su cabecera departamental.

Con la intención de realizar aportes para orientar el crecimiento urbano hacia la integración intradepartamental de Maipú se plantea como hipótesis que: “El sector norte de Maipú presenta un desorganizado crecimiento urbano y una escasa vinculación intradepartamental”; y para demostrarla se proponen los siguientes objetivos:

- Conocer la expansión urbana de los distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque a partir de 1990.
- Identificar la cobertura de servicios básicos de dichos distritos.
- Determinar el área de influencia de las escuelas y centros asistenciales en relación con los nuevos barrios.
- Realizar una aproximación de la incidencia del transporte público de pasajeros sobre la actividad residencial, escolar y de salud. Reconocer el grado de vinculación del área con la ciudad de Maipú, a través de las actividades de la población y del transporte público de pasajeros.
- Estimar la demanda potencial de transporte público de pasajeros en relación con la población escolar y los pacientes de centros de salud.

1- MARCO TEÓRICO - METODOLÓGICO

1.1. Marco teórico y conceptual

Tradicionalmente la Geografía Locacional toma como principio la “ley del mínimo esfuerzo”. “Este concepto señala que los fenómenos de la naturaleza alcanzan sus objetivos por el camino más corto” (HAGGETT, 1976).

Trasladada esta ley a las ciencias sociales, con el nombre de “principio de mínimo esfuerzo”, puede decirse que la distancia rige la organización espacial. Así, se espera que los lugares más alejados se encuentren más desconectados y que los sitios más cercanos posean mayores posibilidades de conexión entre sí. A pesar de las nuevas formas de comunicación, la vida cotidiana de la población rural y de centros menores del área de estudio, sigue dependiendo de formas tradicionales de contacto y conexión. Por esto, los objetivos pueden alcanzarse a través de procedimientos cartográficos y estadísticos, mediante un enfoque locacional; aunque se estima conveniente complementarlos con procedimientos del enfoque social, como el uso de fuentes cualitativas que permitan compensar las debilidades de la información estadística disponible, acercando los resultados a la realidad.

Para la selección de variables y la organización de los datos se recurre a una visión sistémica, basada en la propuesta de Chadwick (CHADWICK, 1973: 24-26) que permite establecer las múltiples relaciones que sustentan el sistema urbano y sus vinculaciones.

1.2. Metodología

Este trabajo tiene como eje el estudio de los espacios adaptados vinculados con el crecimiento urbano de los distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque, especialmente equipamientos de salud y educativo.

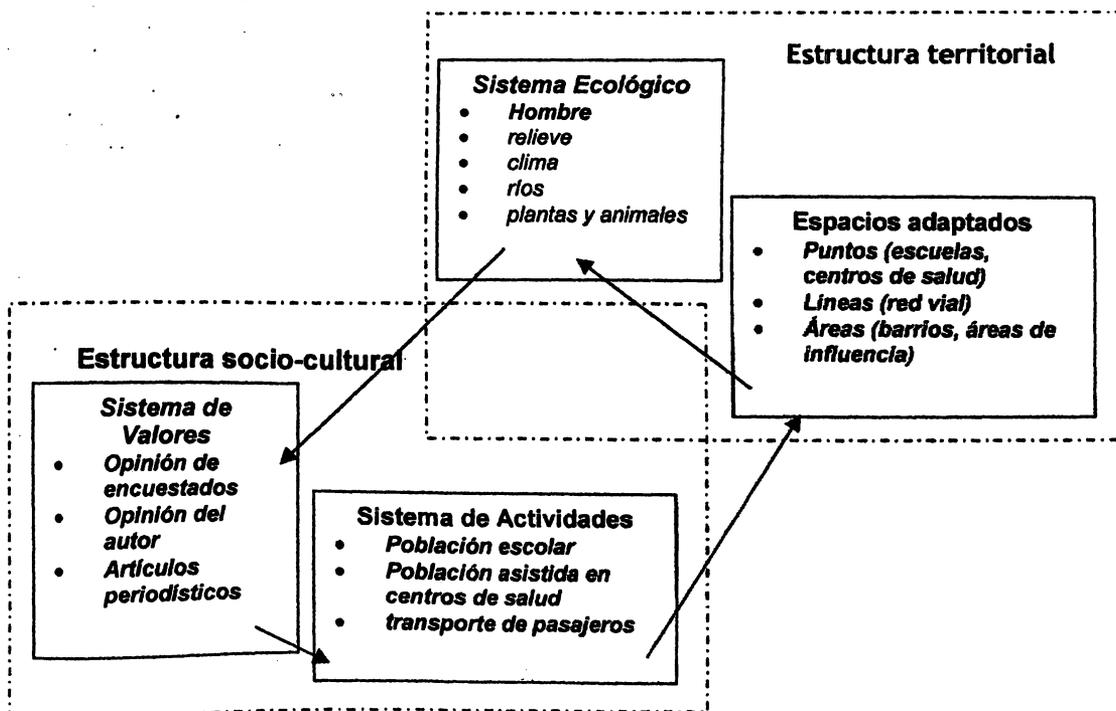
De los otros subsistemas se toman algunos elementos que complementan el análisis, para conocer la dinámica asociada con la expansión residencial. El esquema representa gráficamente los componentes seleccionados para la presente investigación. (Figura 1).

Las variables escogidas: nuevos barrios, equipamiento educativo y equipamiento de salud, corresponden al subsistema de espacios adaptados. Se incluyen además, actividades fundamentales de la población para obtener una aproximación de la vinculación que existe entre el área de estudio y la cabecera departamental, a través de los flujos de transporte público de pasajeros.

2. COMPONENTES TERRITORIALES VINCULADOS CON LOS ESPACIOS RESIDENCIALES Y DE SERVICIOS

Aquí se caracterizan los componentes territoriales vinculados con los espacios residenciales y de servicios. Se describen las características de la población, la construcción de barrios a partir de datos históricos, su distribución espacial, clasificación por superficie ocupada, localización de los equipamientos sanitarios y educativos con sus correspondientes características y categorías, las vías de comunicación; y las relaciones que se establecen entre dichas variables.

Figura 1. Esquema de Chadwick adaptado.



2.1. Organización espacial

El departamento Maipú “se encuentra ubicado a 68° 46´ de longitud oeste, y a 52° 59´ de latitud sur, a 800 metros sobre el nivel del mar”, en el oasis norte de la provincia de Mendoza. Es la prolongación de la mancha urbana que conforma la aglomeración del Gran Mendoza (figura 2).

“El relieve de Maipú es plano y forma parte de la inmensa planicie que se extiende al este de Mendoza, con un suave desnivel de sudoeste a noreste.

Geológicamente, la planicie forma parte de una gran cuenca sedimentaria, cuyos bordes están dados por la Cordillera Frontal y la Precordillera, por el oeste, y los afloramientos graníticos del zócalo de San Luis, por el este. En el extremo sudoeste departamental la Cerrillada de Lunlunta, conjunto montañoso muy erosionado, de escasa altura, tiene importante riqueza petrolífera.” (ALVAREZ, Ana 1997: 216-217)

En 1858, fue creado el departamento Maipú y en 1896, se estableció la división del departamento en diez distritos. Luego en 1989 se oficializaron los nombres de los actuales distritos: Ciudad de Maipú, General Gutiérrez, Russell, Cruz de Piedra, Lunlunta, Coquimbito, Las Barrancas, General Ortega, Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán, San Roque y Luzuriaga.

Gracias a la presencia del río Mendoza, a tierras con condiciones para el cultivo y al incesante trabajo del hombre, el departamento fue consolidándose como un espacio próspero y dinámico.

La porción norte del departamento Maipú, objeto de estudio de este trabajo se compone de los distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque. Estos distritos presentan pequeños núcleos urbanos sobre la ruta provincial N° 50, separados entre sí y de los nuevos barrios.

2.2. Síntesis parcial del análisis de las variables seleccionadas

El esquema representa, gráficamente, las relaciones que se establecen entre los elementos de cada subsistema, dentro del sistema mayor representado por la estructura territorial (figura 2). El subsistema ecológico se relaciona con el sistema de espacios adaptados, y éste lo hace recíprocamente con el anterior. La población necesitada presiona demandando viviendas, y a su vez impacta en forma directa sobre el territorio porque, en caso de recibir respuestas a sus requerimientos, se concreta en la construcción de barrios que no siempre han sido integrados en una planificación. A partir de esta nueva obra, surgen nuevos requerimientos por la provisión de equipamiento comunitario educativo, de diversos niveles, como así también centros de salud de diversa jerarquía para satisfacer sus necesidades básicas, etc. Esto hace suponer que, a medida que crecen las áreas residenciales, crecen también los equipamientos para servicios sociales básicos. Sin embargo, en la realidad se comprueban muchos desfases y situaciones de distribución geográfica poco equitativa; mientras unas crecen las otras se mantienen estables o crecen en desigual medida respecto de las otras. Otro desfase es que los nuevos equipamientos, en caso de ser implementados, constituyen nuevos incentivos para que la difusión urbana continúe, casi siempre favorecida por la especulación inmobiliaria que saca provecho del beneficio que implica la extensión de los

Crecimiento urbano y vinculaciones territoriales entre el área norte de Maipú y su ciudad cabecera. servicios. Por lo tanto, es muy importante y decisiva la decisión de aceptar o no un nuevo loteo, un nuevo conjunto habitacional.

El elemento considerado del subsistema ecológico, "el hombre", motor transformador del resto de los componentes, ofrece variantes que indirectamente influyen en la modificación del medio. Es decir si la población aumenta lenta o rápidamente, si se asienta en zonas rurales que altera y cambia, progresiva o vertiginosamente, a netamente urbanas.

Con respecto al subsistema de espacios adaptados se puede concluir que, aunque se halla íntimamente relacionado e influido por la presión demográfica, el análisis realizado demuestra que también influyen otras cuestiones. Posiblemente decisiones políticas que dependen del grado de organización y participación de la población, circunstancias económicas y formas de presión sobre la autoridad, etc.; es decir, elementos que serían parte de otro subsistema y por lo tanto, podrían ser objeto de estudios más profundos y específicos. El hecho de que la población se incremente, no significa que automáticamente crezcan los espacios adaptados complementarios, esto es lo que se ha observado en el análisis realizado. Así, se expresa una síntesis a partir de cada subsistema analizado:

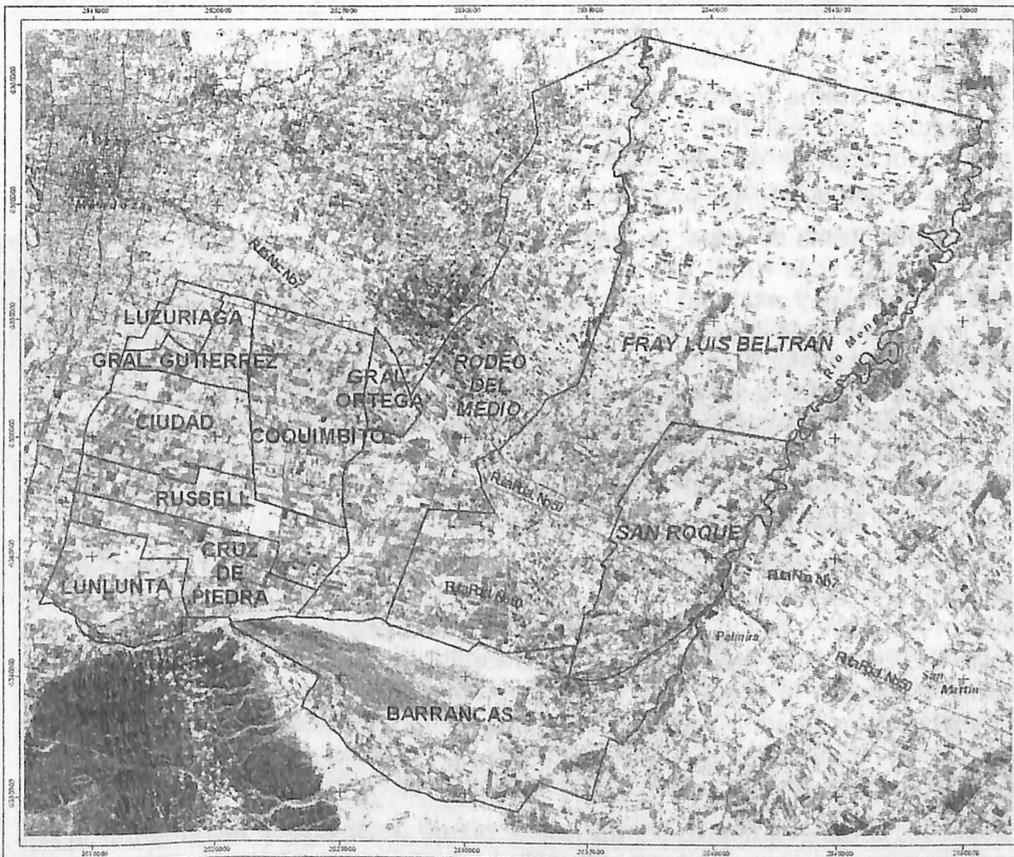
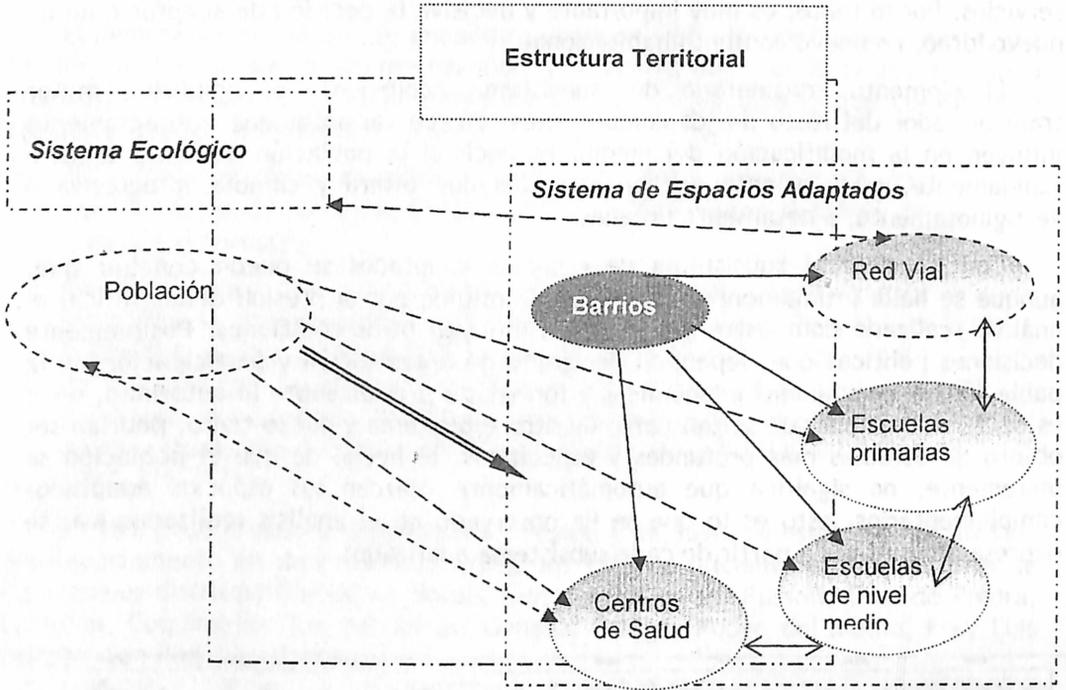


Figura 2. Esquema de variables de la estructura territorial y sus relaciones.



En el subsistema ecológico, se observa que el incremento de población del área de estudio entre el 2001 y el censo anterior fue del 24.29%. La mayoría de los habitantes del área de estudio reside en el espacio rural, ubicándose las mayores densidades en pequeños radios censales urbanos sobre la ruta provincial N° 50.

En el subsistema de espacios adaptados se presenta, por un lado, una red vial poco densa en su zona rural, que se densifica en los centros urbanos, conectados a las rutas provincial y nacional. La vinculación de estos centros es directa con la capital provincial y las ciudades del este mendocino; desfavoreciendo la conexión intradepartamental. Por otro lado, la actividad residencial se desarrolla, en general, en los cascos urbanos a lo largo de la ruta provincial N° 50, en algunos barrios aislados y en pequeños caseríos y casas separadas, en el hábitat disperso. Pero en la última década, los barrios del área aumentaron en 18 nuevos conjuntos habitacionales o barrios, no siempre siguiendo los tradicionales espacios de urbanización, con las sabidas consecuencias que esto acarrea.

Dentro de los espacios adaptados complementarios a la residencia, los establecimientos educativos de nivel primario se mantuvieron estables durante el período 1991-2001, al igual que la proporción de escuelas de diferentes dimensiones. En el nivel medio, existe un desequilibrio en la distribución espacial de los establecimientos en cuanto al tamaño, con un neto predominio de escuelas de gran dimensión en la zona urbana, a lo largo de la ruta provincial N° 50. Pero se crearon, en el último decenio, cuatro escuelas, la mitad en el sector urbano aunque no se localizaron en los nuevos barrios, y la otra parte en el sector rural.

Sobre los establecimientos sanitarios, se puede decir que se incrementaron por la creación de cuatro nuevos centros de salud, en el área rural, pero ninguno en los nuevos barrios o en sus cercanías.

Crecimiento urbano y vinculaciones territoriales entre el área norte de Maipú y su ciudad cabecera.

Los desajustes señalados se pueden observar en la vida cotidiana pero es con la medición de relaciones entre los diferentes componentes de la estructura territorial que es posible dimensionar el problema y, si hay voluntad política, las principales deficiencias identificadas pueden ser consideradas en la planificación territorial.

3. COMPONENTES SOCIO-CULTURALES VINCULADOS CON LOS ESPACIOS RESIDENCIALES Y DE SERVICIOS

Se caracterizan los componentes socio-culturales vinculados con los espacios residenciales y de servicios, integrados en el subsistema de actividades y el subsistema de valores. Del subsistema de actividades se describen las características de algunos aspectos muy asociados con las actividades residencial, educativa y de salud. A partir de los datos proporcionados por las encuestas se logra también una cartografía que integra la localización de establecimientos de los servicios mencionados y sus áreas de influencia. También se evalúa la conexión interdepartamental a través del recorrido del transporte público de pasajeros y la incidencia de las actividades de la población sobre éste. Dicha evaluación se lleva a cabo con el análisis de los circuitos del servicio de transporte público de pasajeros, y con los resultados de las encuestas. Esta fuente permite introducir las motivaciones y comportamiento de la población, aspectos que corresponden al subsistema de valores, y brindan una idea aproximada de lo que ocurre en la realidad, a través de la opinión de los habitantes respecto del equipamiento con que cuenta cada lugar, y de la calidad de los servicios que prestan.

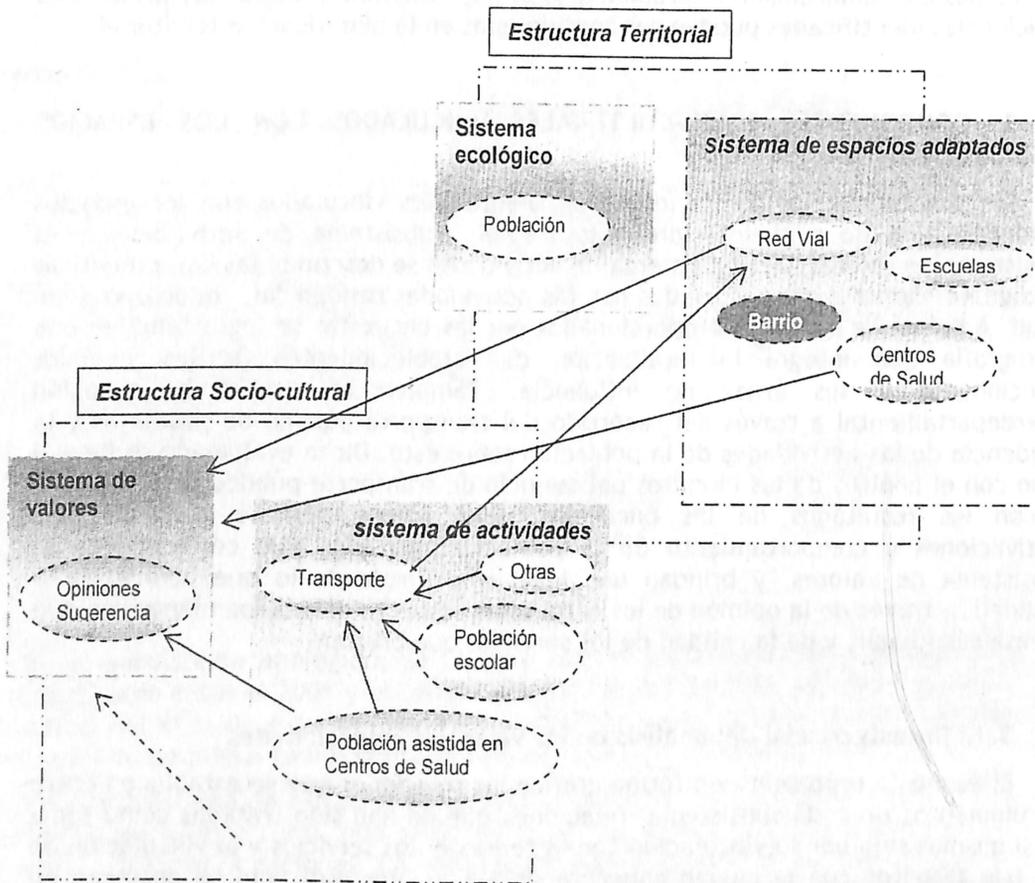
3.1. Síntesis parcial del análisis de las variables seleccionadas

El esquema representa en forma gráfica las relaciones que se establecen entre los elementos de cada subsistema, relaciones que no han sido tratadas como tema en sí mismas sino por su vinculación con el tema de los servicios y la vinculación de los tres distritos con la ciudad cabecera de Maipú. Por eso, aquí se destacan en recuadro de mayor tamaño los temas centrales de la investigación, representados por los espacios adaptados y por las actividades, en ambos casos lo ligado con la expansión de barrios en la última década. Es decir que, lo relacionado con el subsistema de valores de la población se introdujo por medio de opiniones y manifestación de necesidades. La subjetividad de los encuestados se ha tomado como marco para complementar las explicaciones objetivas.

Como ya se detalló en el punto anterior, la población impacta y presiona demandando viviendas, las que a su vez generan una demanda por la provisión de equipamiento comunitario educativo de diversos niveles, de centros de salud de diversa jerarquía para satisfacer las necesidades básicas. Por otra parte, la gente emite valoraciones respecto de los servicios que ofrecen esos espacios adaptados, en función de la organización, distribución espacial y temporal de las actividades que cubren esos servicios.

Además, como también se mencionó en el punto precedente, las relaciones que se producen entre los subsistemas se presentan con intensidades diversas, es decir no son proporcionales unas con respecto a otras (figura 3.)

Figura 3. Esquema de variables de la estructura territorial y sociocultural, y de sus relaciones.



El elemento considerado del subsistema de valores, opiniones y sugerencias, se comporta como evaluador de la disponibilidad y calidad de los espacios adaptados, en relación con los servicios y actividades de la población. Es decir, proporciona una medida sobre el grado de satisfacción que la población tiene de sus necesidades de educación, salud, transporte y accesibilidad a los servicios esenciales, y si los existentes cubren las demandas en cantidad y calidad, o requieren de ajustes. A continuación se expresan las conclusiones sobre cada una de las actividades y el transporte público de pasajeros en relación con éstas, además de la influencia de la red vial sobre éste.

Sobre el **subsistema de actividades** se puede decir: por un lado, si bien la población escolar de nivel primario aumentó en el período analizado 1990 - 2001, en 3048 alumnos; es decir, en un 43.44%, no ocurrió lo mismo con el número de establecimientos, como ya se expuso en el punto anterior. Mientras que la población escolar de nivel medio se incrementó en 1179 alumnos, o sea en un 76.70%, producto de la extensión de la obligatoriedad de la educación, hasta el noveno año; la que ejerció presión para que se crearan cuatro nuevos establecimientos.

Crecimiento urbano y vinculaciones territoriales entre el área norte de Maipú y su ciudad cabecera.

Por otro lado, el número de consultas del total de Centros de Salud del área de estudio, pasó de 50.441 en 1990 a 131.777 en el 2001, o sea que se elevó en un 62 %. Se registra la mayor tasa de variación positiva en el número de consultas en el centro de salud de más reciente creación (1999), el N° 357 enclavado en el área rural de Fray Luis Beltrán, limítrofe con el norte de San Roque.

Con respecto a los movimientos de la población para su atención, el 38% de los encuestados se dirige a Centros de Salud del oeste, Capital, Godoy Cruz y Guaymallén, otro 21% acude a San Martín en el este. Los que son asistidos en la ciudad de Maipú representan sólo el 8%, lo cual deja en evidencia que es mayor la atracción de la capital provincial y de San Martín que la de la ciudad de Maipú, remarcando la poca conexión que se da entre ella y los distritos estudiados. Esto está en estrecha relación con el recorrido y la mayor frecuencia de los colectivos hacia dichos lugares que hacia la cabecera departamental, además de la inferior complejidad de los Centros asistenciales de los distritos del norte maipucinos.

La mayor jerarquía de los centros de atención de la salud corresponde al hospital Metraux, en coincidencia con la mayor área de atracción de la zona, ubicado en el corazón del área de estudio.

La forma y el tamaño irregular de las áreas de influencia, de centros de salud y de establecimientos educativos, motivada por diversas causas, entre las cuales se mencionan el diseño de las vías de acceso, su estado de conservación, la jerarquía de los centros de salud, el tamaño y capacidad de los establecimientos educativos, la orientación pedagógica de éstos en el nivel medio, y el recorrido y frecuencia del transporte de pasajeros que permite o dificulta la conexión de la población con los espacios adaptados y los servicios que ofrecen. Sobre este último aspecto, el área se encuentra servida por tres líneas de transporte con siete recorridos en total, de los cuales dos conectan estos distritos con la ciudad cabecera departamental, con baja frecuencia diaria, es decir otorgando baja conexión entre estos espacios. Mientras que la mayor frecuencia corresponde a la línea 250-260 en el recorrido que enlaza la Zona Este con la ciudad de Mendoza.

Por otra parte, se destacan los cascos urbanos del resto, ya que poseen el mayor y más diverso número de circuitos de transporte, con las mayores frecuencias diarias. De esta manera, la accesibilidad y disponibilidad de transporte son muy heterogéneas en el área analizada, prevaleciendo la buena accesibilidad con disponibilidad de transporte en sectores más urbanizados.

Respecto de otras actividades, la mayoría de la gente utiliza el colectivo para viajar de vez en cuando, siendo casi el 50% de ellos, que lo hace para realizar compras y otras actividades. Los menores porcentajes de viajes tienen por destino la ciudad de Maipú, confirmando nuevamente la débil conexión de este espacio con la cabecera departamental y la supremacía de los movimientos liderada por la ciudad de Mendoza y la zona Este.

Sobre el **subsistema de valores**, se puede advertir que las sugerencias de los encuestados sobre las necesidades de servicios en cada centro asistencial es muy variada, pero predomina la solicitud del incremento de servicios en todos los centros asistenciales, es decir la jerarquización de éstos. Uno de los servicios más pedidos es disponer de ambulancia para el traslado de urgencias, principalmente en sectores rurales más alejados; incremento del personal médico, atención de urgencias, disponibilidad de medicamentos, mejora en la atención en general, y el no-arancel de los servicios. En una respuesta se solicita la creación de otro centro asistencial.

Las sugerencias sobre los horarios de atención de cada centro asistencial son bastante coincidentes en cuanto a la extensión del horario de atención de todos los centros asistenciales, tanto en días hábiles como no laborales, como así también la atención permanente, y el incremento en la cantidad de turnos diarios.

Con respecto a las opiniones vertidas sobre el servicio de transporte de pasajeros, son muy elocuentes en general en disconformidad con el servicio que prestan las actuales empresas, fundamentalmente en cuanto a su frecuencia, y en menor medida en cuanto a los recorridos que poseen.

Todas las opiniones y sugerencias expresadas por los encuestados llevan a concluir que todos los servicios necesitan ajustes para satisfacer las demandas de los diferentes usuarios, ya sea referidos a la salud, a la educación, y en especial al transporte público de pasajeros que debe estar al servicio del resto de las actividades y necesidades de la población, principalmente en áreas rurales donde desempeña un papel fundamental.

4. PROPUESTAS SOBRE LA PROVISIÓN DE SERVICIOS DE SALUD, EDUCACIÓN Y TRANSPORTE

En este punto se intenta estimar la demanda potencial del transporte público de pasajeros en relación con la población escolar y los pacientes de centros de salud, que viven a más de una determinada distancia de los mencionados servicios. También se incluyen sugerencias sobre la posible localización de nuevos establecimientos sanitarios y educativos a partir del análisis de las distancias entre los establecimientos actuales, en función del crecimiento de población y de barrios.

4.1. Propuesta de localización de escuelas de nivel primario

El método aplicado para la propuesta de lugares para nuevos emplazamientos de edificios escolares, señala puntos que en algunos casos se sitúan cerca de una calle, en otros casos el punto teórico se debería correr para que se aproxime a lugares de mayor accesibilidad. Para evaluar la conveniencia de las nuevas construcciones de edificios escolares sugeridos, según el procedimiento realizado en el primer punto, se tuvo en cuenta además la tasa de variación intercensal de los diferentes radios.

Si bien se observa que la totalidad de los puntos seleccionados, se presentan en radios censales con baja densidad de población, algunos se ubican cerca de barrios o en zonas con tasas de variación poblacional positivas. Esto indica que, de mantenerse esa tendencia, en los próximos años existirán más alumnos para matricular. Tal localización de los puntos, incide también en los alrededores del sitio seleccionado, beneficiándolos e incitándolos a crecer, y no a migrar.

Por otra parte, se compara el número estimado de niños en edad escolar con la matrícula real del 2001. Así se observa, que pocos radios censales concentran gran número de alumnos, allí donde se ubican los establecimientos educativos, y una gran mayoría no poseen datos. También, se advierte que la matrícula de escuelas estatales representa el 75 %, y el sector privado el 22% de la población estimada; quedando un 3% sin incluir en ninguno de los sectores. Es decir que, si se supone que la totalidad del alumnado vive en el área, el Estado no está abarcando el conjunto

de niños estimados, comprendidos en este nivel de escolaridad. En otras palabras aún existe una demanda insatisfecha.

4.2. Propuesta de localización de escuelas de nivel medio

En este nivel de educación, se repite la situación del nivel primario respecto de la localización de los puntos sugeridos en relación con las vías de comunicación. De igual modo, para juzgar la ventaja de los nuevos emplazamientos de edificios escolares, se deben tener presentes los aspectos mencionados en el punto anterior.

También en este nivel de escolaridad, la generalidad de los puntos determinados, aparecen en radios censales con baja densidad de población. Algunos, se disponen en las cercanías de barrios o en áreas con tasas de variación poblacional positivas. Esto revela que, de mantenerse las actuales tendencias, en los años venideros la demanda se incrementará. Las nuevas escuelas propuestas favorecerán el progreso de sus zonas aledañas, facilitando el arraigo de su población joven.

Por otro lado, se coteja el número estimado de adolescentes en edad escolar con la matrícula real del 2001. Aquí se observa una minoría de radios censales con gran número de alumnos, justamente el lugar donde se sitúan los colegios, y una gran mayoría sin datos. También, se aprecia que la matrícula de escuelas estatales representa el 36,5 % y el sector privado el 63%; quedando un 0,5 % sin incluir en ninguno.

En teoría, la demanda estaría satisfecha, pero habría que analizar con profundidad, si la totalidad del alumnado de colegios privados vive en el área de estudio, o una gran parte de ellos proviene de otros lugares. La diferencia entre la matrícula del sector estatal y privado es muy marcada, el primero es el que comprende menor porcentaje de alumnos. Es decir, para este nivel de escolaridad se estima un reducido porcentaje de adolescentes incluidos en escuelas estatales. Aquí influyen en gran medida varios indicadores, entre los que se encuentran la tasa de abandono, de repitencia, de pasaje internivel y razones económicas y culturales de la población, entre otras.

Buscando la maximización de los beneficios y minimización de costos y espacio; y debido a la baja densidad demográfica de los lugares sugeridos para la fundación de nuevos edificios escolares, se sugiere observar la vecindad entre puntos de ambos niveles educativos, para la construcción de un edificio escolar en el que funcionen ambos niveles en distinto turno, o en su defecto edificios contiguos (figura 4).

4.3. Propuesta de localización de centros de salud

La metodología empleada para sugerir lugares para la edificación de nuevos centros asistenciales básicos, indica sitios que en algunas ocasiones, se disponen cerca de un camino. En otros casos, los puntos caen en lugares muy aislados, lo cual plantea la posibilidad o conveniencia de correr el punto hacia un sitio más adecuado. En fin, son especulaciones en el campo de las posibilidades y cada decisión se puede ajustar a las necesidades, pero mediante este procedimiento se puede justificar plenamente cada lugar para la creación de un nuevo establecimiento.

Con respecto al servicio de salud, para precisar las ventajas de determinar los puntos con necesidad de nuevas instalaciones sanitarias, se toma en cuenta el mapa de densidad de población y la tasa de variación intercensal, además del procedimiento específico ya descrito. Si bien se percibe que todos los puntos escogidos, se ubican en radios censales con baja densidad de población, algunos se encuentran próximos a barrios o a lugares con tasas de variación poblacional positivas. Ello permite prever que, de sostenerse la tendencia actual de crecimiento, en poco tiempo existirá una mayor demanda. Estos centros beneficiarían a los habitantes vecinos a estos espacios; y en cierto modo descomprimirían la sobre demanda que sufren actualmente los nosocomios de mayor complejidad (Figura 5).

4.4. Síntesis parcial del análisis de las variables seleccionadas y sugerencias

En todos los aspectos es necesario tener en cuenta los radios censales que presentan una alta tasa de variación positiva de población entre 1991 y 2001, porque de mantenerse las actuales condiciones, serán los sectores que demandarán más viviendas y servicios en los próximos años.

En primer lugar, en lo referente a los barrios, siempre se aspira a alcanzar un armónico crecimiento urbano. Para esto se requiere de una planificación que, mediante una zonificación de usos del suelo, respete las diferentes aptitudes del mismo para optimizar su uso y para no provocar daños irreparables en el medio con un uso inadecuado de los recursos naturales, humanos y económicos. Por ello se propone:

- Contar con una sólida zonificación de usos del suelo que respete las diferentes aptitudes del mismo y sea cumplida ampliamente.
- Aprobar nuevos barrios sólo en los lugares convenientes para tal fin, priorizando que se ocupen los intersticios entre los espacios ya urbanizados, a fin de optimizar la provisión y el acceso de los servicios básicos de educación, salud y transporte.
- Aplicar una política de vivienda basada en estudios sobre la demanda de vivienda y el actual dinamismo poblacional.

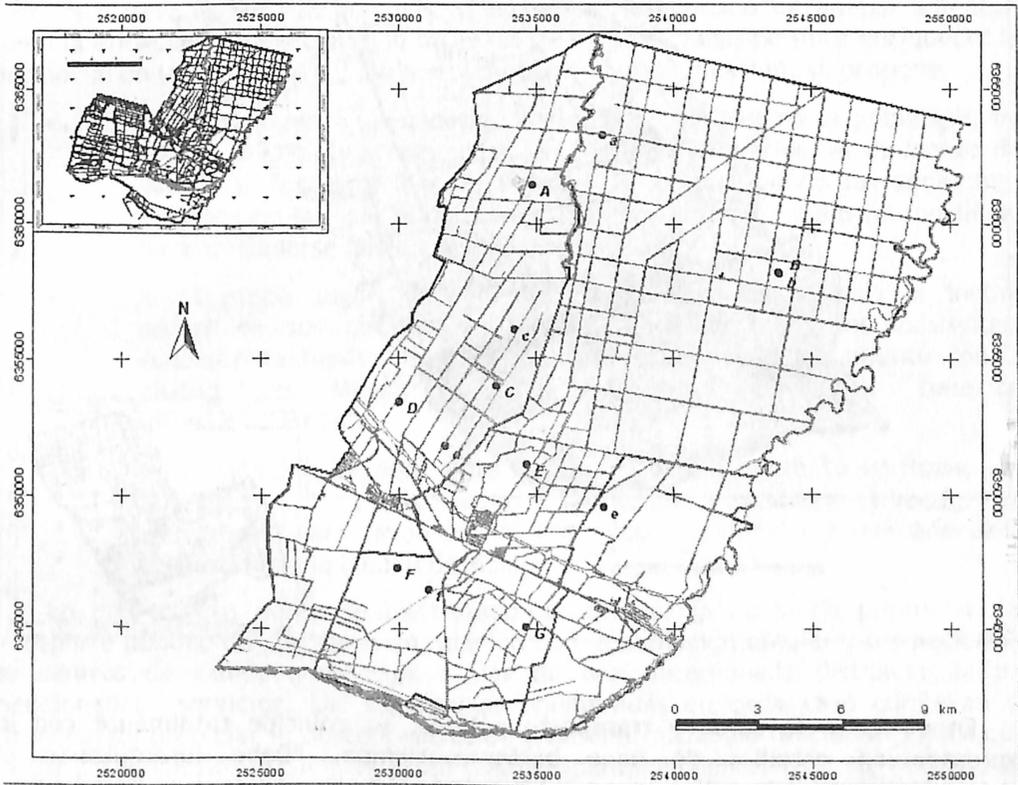
Con respecto a las escuelas, para lograr una cobertura integral en educación es necesario distribuir adecuadamente los establecimientos educativos en el área a atender. Tal como señala Hallak "La manera de organizar la distribución geográfica de las escuelas influirá enormemente en la eficiencia de la utilización de los recursos dedicados a la educación" (HALLAK, J. 1978:15)

Por razones lógicas, es indispensable tener en cuenta los espacios más habitados y con mayor dinamismo poblacional, al momento de abrir un nuevo establecimiento. Como este aspecto es cambiante según las novedades producidas en la construcción de barrios y por la expansión residencial espontánea, debería existir una Política Educativa que esté atenta y prevea tales cambios. De lo contrario, la asignación de recursos siempre estará pautada por orden de solicitudes singulares aisladas o peor, según el mayor o menor acceso a la autoridad. Así, se seguirán produciendo situaciones de desfase entre la oferta educativa y las necesidades reales y actuales de cada momento.

Crecimiento urbano y vinculaciones territoriales entre el área norte de Maipú y su ciudad cabecera.

Una conveniente distribución espacial de establecimientos de pequeñas dimensiones permitiría optimizar el servicio educativo, ya que los grandes son más difíciles de administrar en todos sus aspectos, debiendo atender cuestiones que van en desmedro de la calidad, pilar fundamental de una verdadera educación.

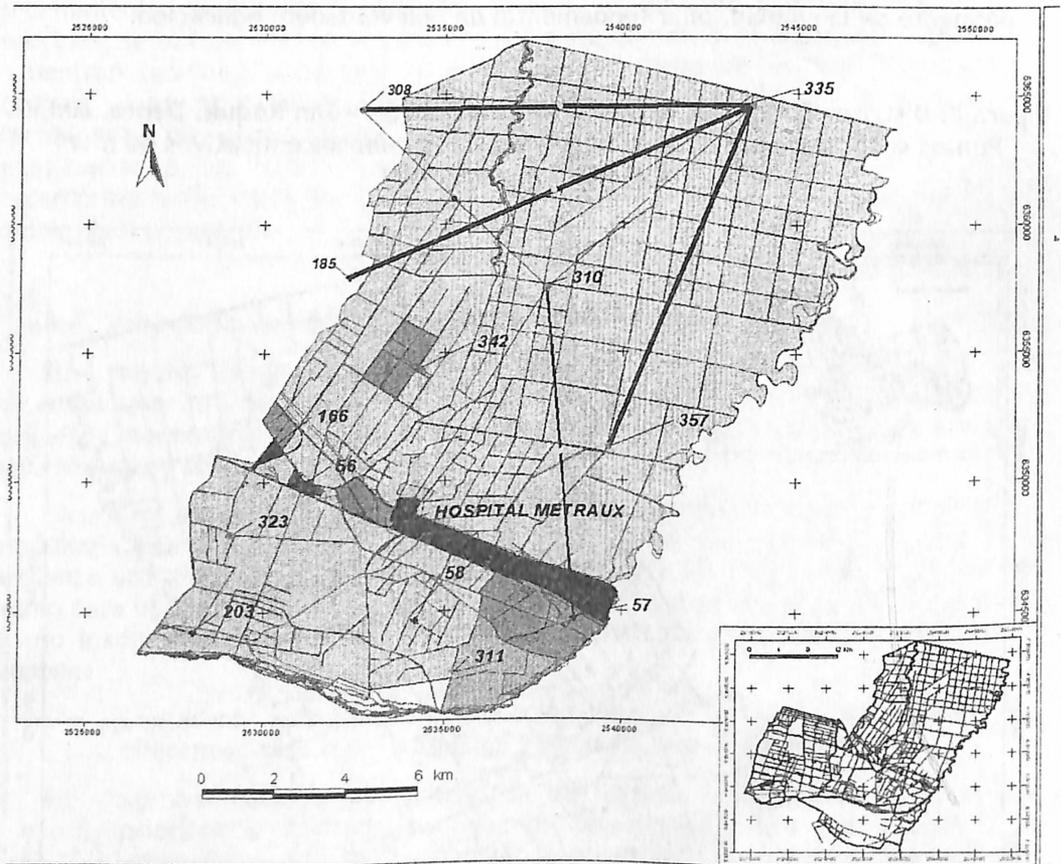
Figura 4. Distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque. Depto. Maipú. Puntos sugeridos para la creación de establecimientos educativos de nivel primario y medio. 2001



En el caso de la educación de nivel medio, el problema es brindar una oferta educativa realmente diversificada y que también permita la igualdad de oportunidades. Por eso, se requieren estudios más detallados, localizados y actualizados, que contemplen la mejor localización de los establecimientos así como también la posibilidad de ampliar las condiciones de acceso a ellos hasta radios de mayor amplitud que para escuelas primarias, teniendo en cuenta el transporte público de pasajeros. Por lo expuesto se propone:

- Crear establecimientos educativos en áreas densamente habitadas y con gran dinamismo poblacional.
- Mantener la matrícula de los establecimientos en un tamaño mediano, a partir del cual se construya uno nuevo que atienda esas necesidades.
- Realizar estudios particulares en el nivel medio de educación, a partir de las

Figura 5. Distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque. Departamento Maipú. Vectores y mediatriz de distancias entre Centros de Salud. 2001



En el tema de salud y transporte público, se coincide totalmente con lo expresado en estudios de hace bastante tiempo. “Debe jerarquizarse el equipamiento sanitario y dimensionar el hospital existente en Fray Luis Beltrán para que preste servicios a la población de Rodeo del Medio, San Roque y poblados rurales como Pedregal, Santa Blanca y Colonia Bombal ...” (FURLANI de CIVIT, M., MOLINA de BUONO, G., PEDONE, C., ALVAREZ, A. y BERTOLDI de SANTINI, M. 1993 : 38-58)

Si bien el municipio ha realizado un certero intento por propiciar el arraigo de los habitantes de zonas rurales del departamento, éste se ha visto desbordado por una situación de coyuntura económica nacional que no puede absorber. Es importante la actualización constante de la información básica para la toma de decisiones a fin de dar respuesta a las necesidades de los pacientes que son atendidos a diario en esos centros asistenciales. Para planificar la distribución de recursos en este sector de servicios se debe tener presente que, según el último censo nacional de población, más del 50% de la población no posee obra social y/o plan de salud privado o mutual, y que esta situación fue profundizándose. También

Crecimiento urbano y vinculaciones territoriales entre el área norte de Maipú y su ciudad cabecera.

es necesaria la opinión y las necesidades reales de la población que hace uso de este vital servicio, y que difiere de un centro asistencial a otro.

Otro aspecto fundamental es la accesibilidad a los centros asistenciales a través del servicio público de transporte. Como este servicio es más dúctil en cuanto a las posibilidades de ajuste, sería más viable adecuar el servicio de transporte a las necesidades de la población, tanto para acceder a los centros de salud, como para llegar a los establecimientos educativos. Al mismo tiempo se favorecen otras actividades, no menos importantes, para las cuales este medio de movilidad es fundamental, como trasladarse a los lugares de trabajo en el horario adecuado. Todo esto llevaría indudablemente, a una mejor integración intradepartamental. Como la eficacia y eficiencia en la provisión de estos servicios permite enriquecer la vida social de las poblaciones, para una concienzuda planificación, se propone:

- Tener en cuenta las necesidades reales y actuales de la población, en cuanto a lugares a comunicar, frecuencias y horarios, al momento de planificar los recorridos de los colectivos, priorizando las zonas más alejadas en las que el colectivo suele ser el único medio de movilidad para trasladarse hacia cualquier lugar.
- En segundo lugar, incrementar las frecuencias diarias e incluir recorridos que circulen en sentido perpendicular a los existentes, fundamentalmente los que unen el interior del departamento con la ciudad de Maipú, en pro de una verdadera conexión intradepartamental.
- Dimensionar el equipamiento sanitario y educativo tanto en Rodeo del Medio, como Fray Luis Beltrán y San Roque; y rediseñar el servicio de transporte, para favorecer un armónico crecimiento y una adecuada conexión con la ciudad de Maipú.

En este cuarto punto se ha tratado de estimar la demanda potencial del transporte público de pasajeros en relación con la población escolar y los pacientes de centros de salud, que viven a más de una determinada distancia de los mencionados servicios. Las sugerencias enumeradas en cada caso conllevan la intención de propiciar la desconcentración y descentralización funcional puesto que ya los desequilibrios espaciales están dados espontáneamente. Esto significa poner atención en los centros menores que sirven al medio rural, cumpliendo funciones complementarias con las de la cabecera departamental, ya que en muchos casos la distancia (inaccesibilidad, desconexión, separación) ha desdibujado los lazos con la misma.

Esta investigación pretende ser de utilidad a la hora de plantear mejoras en la prestación y acceso a los diferentes servicios que en él se analizan.

CONCLUSIÓN

Tal como se expresa en la introducción, con el surgimiento de nuevos barrios durante el último decenio, el proceso espacial tradicional se ha visto modificado por la discontinuidad en la urbanización de los terrenos, complejizando la provisión de servicios.

La hipótesis general dice que “El sector norte de Maipú presenta un desorganizado crecimiento urbano y una escasa vinculación intradepartamental”.

Aparentemente es una hipótesis descriptiva porque no arriesga relaciones de causalidad entre "desorganizado crecimiento urbano" y "escasa vinculación intradepartamental". Sin embargo, ante la necesidad de realizar un diagnóstico para evaluar la expansión urbana, su relación con la provisión de servicios básicos y las conexiones que se establecen entre estos distritos del norte y la ciudad de Maipú, se orientó el análisis hacia la realización de un diagnóstico de tipo explicativo, recurriendo a fuentes editas e inéditas, y complementando el análisis con datos cuanti y cualitativos. Es decir, bastante cuantificado y con la confrontación de resultados parciales, todo a partir de ciertos supuestos teóricos que se fueron explicando en cada punto.

En síntesis, desde el punto de vista metodológico se partió del esquema Hombre-Naturaleza con la intención de tener un apoyo en la organización de los datos. Sin embargo, con el desarrollo del trabajo se avanzó también en la incorporación de procedimientos que exceden los requerimientos de una descripción. En efecto, se puede decir que el principal aporte es haber llevado a la cartografía, la información procedente de encuestas, que normalmente suelen representarse en graficaciones parciales y descriptivas.

Desde el punto de vista temático, se han alcanzado totalmente los objetivos propuestos sobre los distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque: conocer la expansión urbana a partir de 1990; identificar la cobertura de servicios básicos; determinar el área de influencia de cada uno en relación con los nuevos barrios; realizar una aproximación sobre la incidencia del transporte público de pasajeros y su posible demanda. Todo fue orientado a evaluar el grado de vinculación del área con la ciudad de Maipú.

Como los planteos iniciales requieren algunas respuestas complejas, no medibles con un solo indicador, se optó por presentar resultados parciales en cada análisis. Se cumple la hipótesis porque que se demostró ampliamente que los distritos Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque sufren una expansión urbana irregular y discontinua respecto de los núcleos tradicionales. Este proceso tiende a generar una gran dispersión residencial que, además de restar superficie productiva, afecta la provisión de servicios básicos de salud, educación y transporte.

Además de desventajas directas para sus pobladores, esta forma de expansión repercute en las conexiones que se establecen entre estos lugares del norte del departamento y la ciudad de Maipú. También se pone en evidencia que no se respeta la zonificación municipal vigente y en otros lugares induce una subutilización de espacios, de recursos materiales y humanos.

Por todo lo ya reiterado, es indispensable la planificación y organización de cada uno de los elementos de los subsistemas analizados, sobre la base de información actualizada. Esta transformación sólo podrá llevarse a cabo si se respetan las normativas actuales y si además, éstas se orientan hacia el logro de una armoniosa distribución de servicios para favorecer una mejor vinculación interna y con la ciudad de Maipú.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez, A., Cortellezzi, M., Karake, N. (1997). *Los departamentos de la provincia y la organización espacial*. Mendoza: Diario Los Andes, Editorial Antártica S. A., pp. 216-217.

Crecimiento urbano y vinculaciones territoriales entre el área norte de Maipú y su ciudad cabecera.

Chadwick, G. (1973). *Una visión sistémica del planeamiento*. Barcelona: Gustavo Gilli, pp. 24-26.

Furlani de Civil, M. et al. (1993). *Fortalecimiento de centros intermedios y menores de los Departamentos del Gran Mendoza, Primeras Jornadas Platenses de Geografía*, La Plata: Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, U.N. de La Plata, tomo II, pp.38-58.

Haggett, P. (1976). *Análisis locacional en la Geografía Humana*. Barcelona: Gustavo Gilli.

Hallak, J. (1978). *El mapa escolar. Un instrumento de la política de educación*. París: UNESCO, Instituto Internacional de Planeamiento de la Educación, 15 p.

CRÍTICA BIBLIOGRÁFICA