



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CUYO
FACULTAD DE FILOSOFIA Y LETRAS
INSTITUTO DE GEOGRAFIA

BOLETIN DE ESTUDIOS GEOGRAFICOS

Volumen XXI

Julio - Diciembre 1982

Nº 81

INDICE DEL VOLUMEN XXI

Nº 80 - 81

A. C. BOLSI, La yerba mate y la ocupación del espacio misionero	7
R. MANZI y B. FRITSCHY, Paisaje natural y actividades agrarias en el norte santafesino	67
J. G. MILIA, La usurpación de las Malvinas, Islas Australes y Antártida en el contexto de la penetración británica en el Atlántico sur	105
M. ZAMORANO, M. T. BERRA, M. RODRIGUEZ DE GONZALEZ, M. CORTELLEZZI DE BRAGONI y N. STURNIOLO DE PEREZ VENTURA, La percepción como pauta geográfica: identidad, estructura y significado de la ciudad de Mendoza	123
N. A. GRAY DE CERDAN, R. SCHILAN DE BECETTE y O. A. RAZQUIN, Los modelos de uso del suelo en la zona pericentral mendocina	187
A. A. ALVAREZ, Propuestas alternativas de ordenamiento territorial para el departamento de Maipú	241

Este Boletín se terminó de
imprimir el 29 de marzo
1985, en los Talleres
 Gráficos de INCA
Editorial y Coopera-
tiva de Trabajo Limitada,
Ituzaingo 3073 de la ciudad
de Mendoza, Rep. Argentina.

COLABORADORES DE ESTE VOLUMEN

ALVAREZ, Ana Amelia, Profesora adjunta de la cátedra de Geografía Urbana y Urbanismo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

BERRA, María Teresa, Ayudante de Investigación del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

BOLSI, Alfredo C., Profesor de la cátedra de Geografía de la Población de la Facultad de Humanidades de la Universidad Nacional del Nordeste.

CORTELLEZZI DE BRAGONI, Mónica, Ayudante de Investigación del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

FRITSCHY, Blanca, Profesora Investigadora del Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de la Facultad de Edafología de la Universidad Católica de Santa Fe.

GRAY DE CERDAN, Nelly Amalia, Profesora de la cátedra de Geografía Urbana y Urbanismo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

MANZI, Rubén, Profesor Asesor Investigador del Instituto de Investigaciones Científicas y Técnicas de la Facultad de Edafología de la Universidad Católica de Santa Fe.

MILIA, Juan Guillermo, Profesor de la cátedra de Geografía Política de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

RAZQUIN, Oscar Alfredo, Adscripto a la cátedra de Geografía Urbana y Urbanismo de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

RODRIGUEZ DE GONZALEZ, Mónica, Ayudante de Investigación del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

SCHILAN DE BECETTE, Rosa, Ayudante de Investigación del Centro de Estudios Interdisciplinarios de Fronteras Argentinas (CEIFAR), dependiente del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas.

STURNIOLO DE PEREZ VENTURA, Norma. Ayudante de Investigación del Instituto de Geografía de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

ZAMORANO, Mariano, Profesor de la cátedra de Geografía Urbana de la Facultad de Filosofía y Letras de la Universidad Nacional de Cuyo.

BOLETIN DE ESTUDIOS GEOGRAFICOS

MARIANO ZAMORANO
MARIA TERESA BERRA
MONICA CORTELLEZZI DE BRAGONI
MONICA RODRIGUEZ DE GONZALEZ
NORMA STURNIOLO DE PEREZ VENTURA

La percepción como pauta geográfica: identidad, estructura y significado de la ciudad de Mendoza*

... L'organisation de l'espace géographique ne doit plus être l'objet d'une spéculation privée, d'un calcul de technocrates ou d'une planification idéologique, elle ne peut être menée à bien qu'avec la participation de la communauté intéressée, consciente de son identité et de ses aspirations".

H. ISNARD

El estudio geográfico de las ciudades se ha basado comúnmente en un análisis objetivo de sus partes y en una recomposición que las globaliza luego, según un criterio funcional. Con esta perspectiva se han llevado a cabo numerosos trabajos sobre Mendoza, muchos de ellos ponderables por su calidad científica y su utilidad.

El presente esfuerzo recurre a otros carriles de investigación. Parte del supuesto fenomenológico de que toda ciudad es vivencia para cada uno de sus habitantes, de que la conexión hombre-medio, tan decididamente geográfica en sí, se manifiesta también en pautas subjetivas que influyen en la organización del espacio. El punto de partida es la relación con el contorno que se establece a través de la imagen del mismo.

Este enfoque es relativamente reciente —aproximadamente quince años— por lo cual se ha considerado conveniente, antes de abordar el tema específico, presentar lo sustancial de su justificación teórica.

* Este trabajo ha sido elaborado con subsidio del Centro de Investigaciones de la Universidad Nacional de Cuyo (Resol. Nº 576-81 y Nº 113-82).

I. La geografía y el paradigma conductista

El geógrafo, como especialista del estudio de las diferencias areales, ha interpretado las relaciones hombre-medio con variados enfoques a través del tiempo.

El llamado paradigma conductista, de la percepción o del comportamiento, busca explicar esas diferencias mediante la percepción y actitud que el hombre (sujeto) tiene con respecto a su medio (objeto).

Esta relación percepción-actitud o comportamiento no es tomada en el sentido estricto de la teoría estímulo-respuesta, según la cual existe una relación directa entre los estímulos del contorno y los comportamientos correspondientes; sino que teniendo los receptores diferencias culturales, demográficas, económicas, las respuestas pueden ser también variadas.

De allí que, este nuevo enfoque, se basa fundamentalmente en la investigación de tres aspectos: la interpretación del proceso de percepción (el diseño o estructura o imagen mental que se tiene de la realidad), la búsqueda de las causas que provocan diferencias en la percepción, y la definición del proceso que conduce a las decisiones (que rigen los comportamientos).

El estudio de estos aspectos no se realiza para establecer simples descripciones cualitativas, sino para fijar pautas comunes que a modo de necesidades, inquietudes y deseos, sean tenidos en cuenta en propuestas, planes o programas de ordenamiento territorial.

1. El proceso de formación de la imagen

El esquema elaborado por J.M. Doherty¹, sobre la formación de la imagen, es quizás el más claro para interpretar cómo el hombre percibe la realidad de un modo subjetivo. Sus sistemas perceptivos (visual, auditivo o sonoro, táctil, olfativo) le permiten recibir la información que el medio le transmite permanentemente, la cual se traduce en una imagen que lleva el sello de los factores culturales y psicológicos de cada receptor (Fig. 1).

¹ BAILLY, A., *La percepción del espacio urbano. Conceptos, métodos de estudio y su utilización en la investigación urbanística*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1979, p. 41.

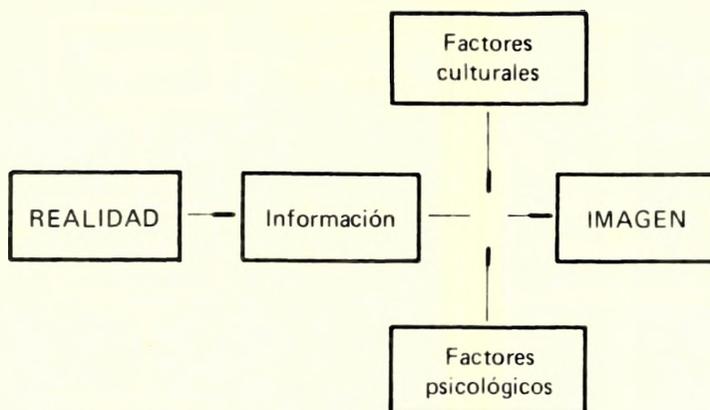


Fig. 1. Formación de la imagen

El proceso realidad-imagen es, por ende, muy complejo, si se considera que no todos los hombres que viven en un mismo medio poseen iguales características: los sentidos, la memoria, la sensibilidad, pueden tener diferente grado de desarrollo, del mismo modo, las condiciones socioeconómicas y los valores culturales son variables que inciden de manera fundamental en el proceso de percepción de los paisajes, el cual se traduce en un determinado comportamiento.

“Los mensajes se transforman en acción y actúan indirectamente sobre el mundo real. La percepción no es, pues, sólo un vector, sino también un proceso activo”².

Considerada desde este punto de vista, la geografía de la percepción o del comportamiento encaja en un sistema que arranca del paisaje, capta las imágenes del mismo, las traduce en una acción que modifica los datos iniciales y, en consecuencia, concurre como retroalimentación para la concreción de un nuevo paisaje punto de partida (Fig. 2).

² BAILLY, A. *op. cit.*, p. 44.

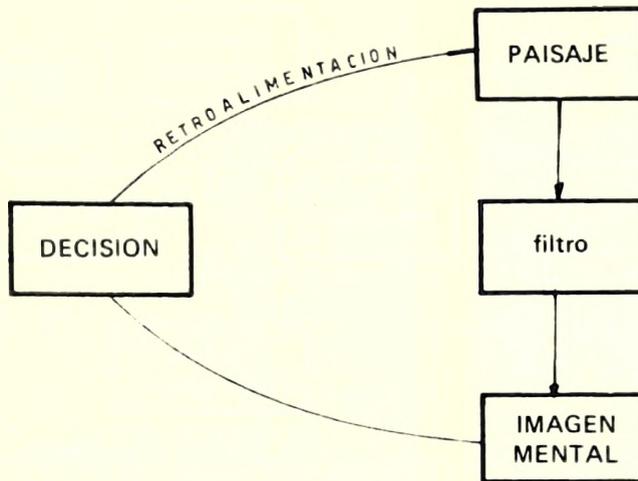


Fig. 2. El sistema perceptivo

2. Identidad, estructura y significado de la imagen

Toda imagen debe ser analizada desde tres puntos de vista para llegar a su definición total.

En primer lugar, cada objeto observado posee su identidad, o sea que puede distinguirse con respecto a otros; constituye así una unidad separable, un todo con una o más características que lo singularizan.

Pero, a la vez, este objeto tiene una conexión espacial con otros y también con el sujeto (observador); en este caso es parte de un complejo mayor.

Y, por último, lleva implícito un significado que puede variar según sea la perspectiva del receptor, en respuesta a una apreciación de carácter práctico o emotivo.

Así, por ejemplo, un barrio puede ser identificado como moderno, estéticamente armonioso, de escaso equipamiento; pero también podemos adjudicarle una relación espacial con el conjunto de elementos que estructuran a una ciudad como imagen: al este u oeste de una avenida de gran circulación, a escasa distancia de un foco importante de concentración ciudadana o de un monumento destacado, etc. En fin, el habitante urbano le atribuirá un significado de alcance práctico (alojamiento familiar, sede de una industria que le proporciona trabajo. . .) o emotivo (ambiente de su infancia, refugio de quietud. . .).

La imagen es, entonces, el resultado de la conjunción de estos tres componentes.

Dentro del juego de sistemas y subsistemas, debe entenderse que cabe asimismo reconocer la estructura y los significados internos de un todo al cual hemos conferido su propia identidad, estableciendo relaciones nuevas entre sus partes. Es lo que en este trabajo, se intenta con respecto a la ciudad de Mendoza, identificarla globalmente y articularla según imágenes parciales interrelacionadas y diferenciadas por el significado que le atribuyen sus habitantes.

3. *La imagen en los estudios del espacio urbano*

La elaboración de la imagen y la consideración de los elementos para su análisis adquieren relevancia en los estudios de las ciudades. Como ha señalado Kevin Lynch en su obra *La imagen de la ciudad*³, si el objetivo es construir (o mantener) ciudades para el goce de grandes grupos de personas con antecedentes sumamente diversos, ciudades que sean adaptables a los propósitos futuros, es sensato concentrar la atención en la claridad de la imagen y en su significado.

La ciudad, de acuerdo con la teoría general de los sistemas, forma parte de un sistema mayor, denominado urbano, en el cual las vinculaciones están dadas por los flujos generados entre los centros de diferente jerarquía.

Pero, a la vez, cada ciudad por sí misma puede ser estudiada como un sistema abierto, porque vive en contacto con la realidad que la rodea. En el mismo, existe una estrecha relación entre sus elementos constitutivos: el objeto y el sujeto.

Ahora bien, la percepción que cada individuo o grupo tiene del paisaje urbano del cual forma parte, incluye elementos del marco físico, social y cultural. "El medio puede ser aprehendido de tres maneras: por su naturaleza, por las modificaciones que los hombres aportan y por el modo como los habitantes viven en él"⁴.

El sujeto, de este modo, al ser parte integrante del sistema ciudad, tiene una visión de la realidad que, aunque no sea completa, es un instrumento mental que le permite guiar sus actos cotidianos.

Si una calle, por ejemplo, le resulta a un peatón oscura e insegura evitará seguramente circular por ella; pero, por otra parte, si se agrega a la iluminación deficiente la frecuentación por gente de mal vivir, indudablemente será identificada de igual manera por todos los peatones que la conozcan.

³ LYNCH, K., *La imagen de la ciudad*, Buenos Aires, Infinito, 1976, p. 17.

⁴ BAILLY, A., *op. cit.*, p. 192.

Sobre la base de puntos de vista psicológicos y sociológicos, pero que interesan también al geógrafo, se han concebido diferentes categorías espaciales, que arrancan del mismo hombre como centro, un yo que se siente inmerso en distintas envolturas, de las cuales la primera está constituida por su propia piel. Moles y Rohmer⁵ han señalado siete "caparazones", que encontramos representados gráficamente en el libro de Frémont⁶ (Fig. 3).

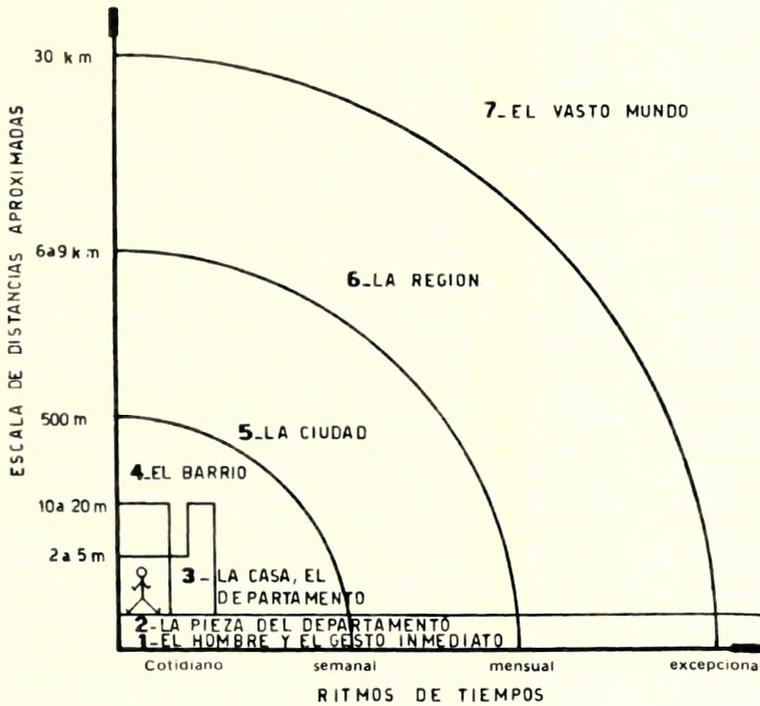


Fig. 3. Los caparazones del hombre

Si consideramos esta clasificación desde la óptica geográfica, cabe destacar que algunos de estos niveles no interesan específicamente al geógrafo: los que quedan englobados en un espacio infralocal (la esfera del gesto inmediato, la habitación de la casa, o el departamento).

⁵ ROHMER, E. et MOLES, A., *Psychologie et perception de l'espace*, en "Urbanisme", 45^e. année, N° 156, Paris, 1976, pp. 71-73.

⁶ FRÉMONT, A., *La région, espace vécu*, Paris, Presses Universitaires de France, 1976, p. 24.

En cambio, sí le concierne el estudio de lo que, en escala de complejidad creciente, de acuerdo con lo "vivido", corresponde a los conceptos de lugar, espacio social, región, y gran espacio o dominio. En esta secuencia⁷ queda incluida, por cierto, la ciudad, escenario amplio en la apropiación de espacios para gran parte de la humanidad.

Las categorías citadas precedentemente son percibidas y vividas de manera diferente por cada individuo y, por ende, son también distintas las opiniones, las necesidades y las decisiones.

No obstante, existe una imagen colectiva de la ciudad (coincidencias de muchos observadores) mediante la cual pueden identificarse zonas de luz (calles pintorescas, con buena señalización; edificios de arquitectura peculiar, adaptados a su función; barrios modernos, villas miserias; sectores con problemas de contaminación ambiental, etc.) y zonas de sombras (elementos indiferentes para la mayoría, pero que contribuyen a definir el paisaje).

Estas imágenes mentales colectivas son las que analizan los geógrafos urbanos, como punto de partida para describir y explicar cómo es percibida y vivida la ciudad por sus habitantes.

II. Definición del tema en estudio

Teniendo en cuenta el marco teórico de este nuevo enfoque y algunas experiencias de carácter práctico, se decidió encarar el estudio de la imagen de la ciudad de Mendoza en el año 1981, analizando los tres aspectos que permiten definirla: identidad, estructura y significado.

1. *Formulación de los objetivos*

Se persiguieron dos objetivos básicos:

- Definir la imagen estructurada global de la ciudad de Mendoza, mediante la consideración de aquellos elementos por los cuales sus habitantes la identifican y describen.
- Obtener las apreciaciones colectivas que reflejan la relación imagen-acción o comportamiento, a fin de formular proposiciones de ordenamiento urbano.

2. *Las características de la población analizada*

⁷ FREMONT, A., *op. cit.*, pp. 96-97.

La información necesaria para iniciar el estudio de la imagen del espacio correspondiente a la unidad administrativa departamento Capital⁸, fue suministrada por individuos (encuestados en forma directa) cuyo carácter común estaba dado por ser habitantes de una residencia⁹ seleccionada aleatoriamente en la aglomeración mendocina, en continua relación con el espacio capitalino.

Partiendo de la premisa de que la representación mental traduce diferencias de acuerdo con la edad, sexo y nivel socioeconómico, se procuró una muestra representativa, contemplando diferentes modalidades (Cuadros 1, 2 y 3).

Grupo de edad	Número de encuestados	Participación sobre total (%)
12 - 20	48	30
21 - 40	53	33
41 - 60	36	23
más de 60	22	14
TOTAL	159	100

Cuadro 1. Población encuestada según grupo de edad

Grupo de edad	Sexo Femenino		Sexo Masculino	
	Nº absoluto	%	Nº absoluto	%
12 - 20	33	38	15	21
21 - 40	31	36	22	30
41 - 60	13	15	23	31
más de 60	9	11	13	18
TOTAL	86	100	73	100

Cuadro 2. Número de encuestados discriminados por sexo

⁸ Abarca una superficie total de 54 km² (el área específicamente urbana concentra 22 km²) y una población, en el año 1980, de 119.088 habitantes distribuidos en 35.095 viviendas.

⁹ El lugar de residencia del encuestado constituye una variable de real significación, ya que se relaciona en forma estrecha con los recorridos que realiza dentro del área en estudio y con los medios de transporte utilizados (vehículo individual, transporte colectivo).

Ocupación	Encuestados	
	Nº absoluto	%
Estudiante (nivel primario)	1	1
Estudiante (nivel secundario)	45	28
Estudiante (nivel universitario)	6	4
Ama de casa	7	4
Empleado bancario	2	1
Empleado administrativo	19	12
Empleado de comercio	5	3
Técnico	3	2
Militar	4	2
Profesional	36	23
Comerciante	8	5
Jubilado	9	6
Docente (nivel primario)	6	4
Obrero especializado (oficios)	4	2
Policía	1	1
Empresario	3	2
TOTAL	159	100

Cuadro 3. Tipo de ocupación de los encuestados

3. La obtención de la información

El punto de partida de la investigación consistió, como ya se mencionó, en encuestar en forma directa a un grupo de individuos.

El cuestionario elaborado incluía dos técnicas básicas:

- diseño de croquis o bosquejos o mapas
- preguntas abiertas

III. Árboles y acequias: identidad de una ciudad enmarcada por el oasis y la montaña.

¿Qué elementos identifican a la ciudad de Mendoza?

¿Cuáles son los rasgos distintivos que le otorgan, considerada de modo global, una imagen que la singulariza?

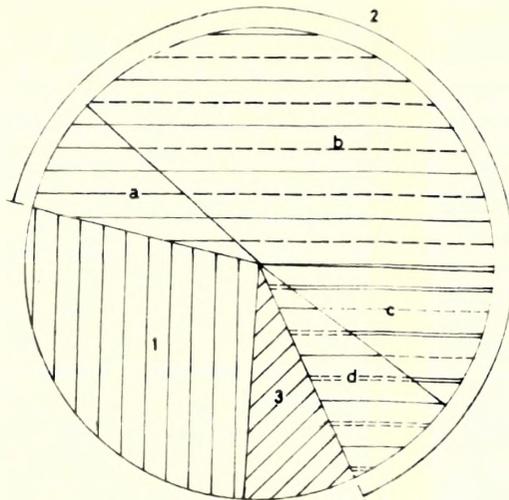
A estos interrogantes se procura responder, precisamente, utilizando la primera pregunta del cuestionario manejado para este trabajo.

No ha habido, para los encuestados, como surge a través de las respuestas, una cualidad única, terminante, sino una conjunción que se

entresaca del recorrido de sus calles, y del marco más amplio en que se sumerge. Ante todo, son las formas de aprehensión cotidiana, próximas, las que más impactan. Pero no está ausente la apreciación del marco natural, recogiendo el testimonio resaltante de la aridez que la rodea y del telón vertical representado por las montañas hacia el poniente. Subyace, en ambos casos, sea conscientemente o no, la vivencia del desierto (Cuadro 4).

VARIABLES	Apreciaciones	
	Nº absoluto	% sobre total
I. MARCO NATURAL	36	28
Montaña	18	14
Clima seco	7	6
Oasis en el desierto	5	4
Clima ideal	3	2
Mejor cielo y sol del mundo	3	2
II. FORMA	82	65
a. Tamaño		
• Ciudad mediana que facilita los desplazamientos	9	7
b. Plano		
• Damero muy regular	7	6
• Arboles	27	22
• Acequias	11	9
• Amplias veredas y calles	6	5
• Canales	1	1
c. Característica de la edificación		
• Ciudad chata	3	2
• Renovación edilicia	5	4
• Buena edificación	2	1
d. Circulación		
• Intenso tránsito	6	5
• Tránsito desordenado	3	2
• Buena circulación	2	1
III. CARACTERISTICAS DE LA POBLACION	9	7
• Cordialidad de sus habitantes	4	4
• Afán de limpieza	2	1
• Ciudad con tradición histórica	3	2
TOTAL	127	100

Cuadro 4. Apreciaciones que caracterizan la identidad



- 1- Marco y medio natural
- 2- Forma
 - a- Tamaño
 - b- Plano
 - c- Circulación
 - d- Características de la edificación
- 3- Características de la población

Fig. 4. Las variables en la identidad de la imagen

En efecto, la obra del hombre y las formas en que ha cristalizado, han dado margen al 65% de las respuestas. Pero se acude, esencialmente, a destacar los árboles (54%) y las acequias (21%), más que otros aspectos formales relativos al plano o a las características de la edificación y de la circulación, las cuales han merecido muy escasa atención (Fig. 4). Dentro de la misma tendencia, ligadas al contenido de las calles, se ha insistido también en su amplitud y en las llamativas veredas (12%).

El 28% de las respuestas aluden al marco natural y, dentro de éste, se detienen a mostrar especialmente la tan visible presencia de las montañas (50% del rubro) y de la aridez, que se trasluce como imagen cuando se habla de clima seco (20%) o de un oasis en el desierto (14%).

Entre otros elementos detallados en menor grado, algunos han tenido en cuenta la dimensión todavía aceptable de la urbe, inclinándose por apreciarla como ciudad de tamaño mediano, así como hay

quienes han acudido a definirla tomando en cuenta una característica repetida de las ciudades hispanoamericanas: su damero muy regular.

En consecuencia, si atribuimos un valor de imagen colectiva a las apreciaciones más reiteradas, es evidente que Mendoza se identifica por los árboles y las acequias de sus calles, en un conjunto urbanizado que se inserta en un medio con montañas cercanas y clima seco. Un verdadero desierto conquistado, por lo que se la ha calificado más de una vez como ciudad bosque.

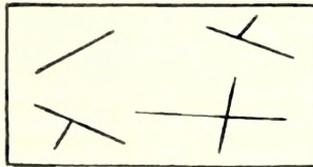
IV. Una ciudad vertebrada por sus avenidas y estrangulada por el ferrocarril. Estructura perceptiva.

1. El diseño de la realidad

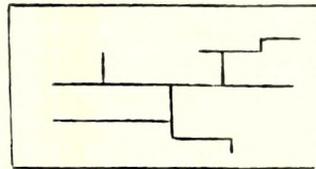
Los bosquejos elaborados por los encuestados constituyen la proyección de la realidad geométrica (puntos, líneas, áreas) de la imagen que cada uno posee de la realidad.

Estos diseños han sido interpretados y comparados utilizando como modelos los tipos de mapas elaborados por Lloy Rodwin and Associates¹⁰, los cuales debieron ser adecuados a la realidad en estudio. Se obtuvieron los siguientes esquemas:

- Elementos secuenciales

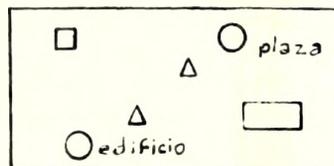


Fragmentos de caminos



Cadena continua de caminos

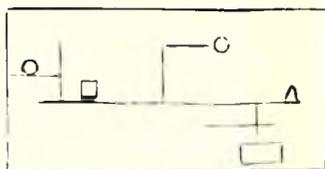
- Elementos espaciales



Localización puntual de espacios adaptados

¹⁰ BAILLY, A., *op. cit.*, p. 217.

- Asociación de elementos secuenciales y espaciales



Red de sendas y espacios adaptados

El cuadro 5 traduce el tipo de diseño dominante en cada grupo de edad.

Grupo de edad	Total de bosquejos	Elementos secuenciales				Elementos espaciales		Asociación de elementos secuenciales y espaciales	
		Fragmentos de caminos		Cadena continua de caminos					
		Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
12 - 20	45	--	--	15	33	8	18	22	49
20 - 40	44	1	2	10	23	5	11	28	64
40 - 60	31	1	3	4	13	9	29	17	55
más de 60	16	--	--	2	12	6	38	8	50
TOTAL	136	2	1	31	23	28	21	75	55

Cuadro 5. Los diseños de la imagen

El total de bosquejos considerados no coincide con el número total de los individuos encuestados, pues algunos de ellos debieron suprimirse por no reunir los elementos requeridos.

En los cuatro grupos domina la asociación de elementos secuenciales y espaciales. Esto demuestra que en la imagen colectiva de nuestra ciudad, los canales y espacios adaptados están estrechamente ligados; pero es indudable que han sido las sendas los elementos orientadores para la localización de los otros elementos.

Contrariamente a lo que ocurre en ciudades europeas, se advierte así la falta de elementos singulares que sean puntos de atracción para los observadores (monumentos históricos, edificios de arquitectura peculiar, etc.).

El grupo de 12 - 20 años registra el mayor porcentaje de esquemas con elementos secuenciales (cadena continua de caminos) en relación

a todos los grupos, lo que se explica por ser los jóvenes los que acusan mayor frecuencia de desplazamientos diarios para el ejercicio de sus actividades (educativas, deportivas, recreativas), pero a la vez por constituir este hecho una característica de la civilización actual, en donde la movilidad y los desplazamientos no sólo son continuos, sino indispensables.

A la inversa, el grupo de más de 60 años detecta el mayor porcentaje de mapas con elementos espaciales, en función de que prima en ellos el recuerdo de la función desarrollada en los puntos localizados.

2. La clasificación de los elementos

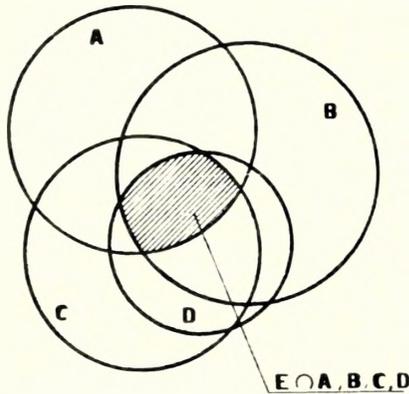
Como ya se dijo, la imagen que cada individuo posee de su ambiente es el resultado de la combinación de elementos que percibe cotidianamente. Estos elementos pueden corresponder, según se anticipó, al medio natural (relieve, clima, vegetación), al resultado del desarrollo cultural alcanzado por los habitantes (edificios, carreteras, monumentos, etc.) o al medio socioeconómico (distribución de la población, localización de las actividades. . .).

De este modo, los elementos que estructuran la imagen pueden clasificarse, siguiendo la terminología de Kevin Lynch, en sendas, nodos, hitos, bordes y barrios.

- **Sendas:** son los elementos lineales que, desde el punto de vista geográfico, canalizan los flujos y animan el espacio. Estarían representadas por calles, vías férreas, canales. No sólo permiten la vinculación entre áreas sino que favorecen la articulación con los demás elementos.
- **Bordes:** son referencias laterales que actúan separando o suturando espacios diferentes. Algunos son franqueables, como por ejemplo las vías férreas; otros constituyen vallas más rígidas, como los muros de edificación.
- **Nodos:** son zonas de confluencia de recorridos (cruce o convergencia de sendas, rupturas en el transporte) o sectores de condensación de un determinado uso (centro cotidiano de reunión de la población). Estos puntos nodales de convergencia permiten el acceso del observador.
- **Hitos:** al igual que los nodos son puntos de referencia, pero son en general exteriores al observador y utilizados como puntos claves para la orientación a escala urbana. Es el caso de montañas, monumentos, frentes de tiendas, etc.
- **Barrios:** son secciones de la ciudad que presentan cierta identidad o carácter común, generalmente dado por el uso (residencial, industrial, financiero, etc.).

3. Los elementos estructurales de la imagen a escala departamental

Las sendas, bordes, nodos, hitos y barrios comunes en los cuatro grupos de edad, se han obtenido aplicando la teoría de los conjuntos y su representación en el diagrama de Venn (Fig. 5).



Ej.:

- A - Sendas mencionadas por el grupo de 12 a 20 años.
- B - Sendas mencionadas por el grupo de 20 a 40 años.
- C - Sendas mencionadas por el grupo de 40 a 60 años.
- D - Sendas mencionadas por el grupo de mas de 60 años.
- E - Sendas mencionadas por los cuatro grupos.

Fig. 5. Intersección de los elementos comunes

El cuadro 6 resume el número de elementos mencionados por tipo y el porcentaje correspondiente sobre el total.

Tipo de elemento	Menciones	
	Nº absoluto	%
sendas	19	36
nodos	5	10
hitos	4	7
bordes	3	5
barrios	2	4
nodos - hitos	18	34
bordes - nodos ¹¹	3	5
TOTAL	54	100

Cuadro 6. Participación de cada tipo clasificatorio en la estructura.

¹¹ Las imágenes de cada realidad física pueden cambiar circunstancialmente de tipo según sean las diferentes experiencias vividas por el observador.

a. Las sendas: elemento dominante y articulador

Las sendas constituyen los elementos más relevantes de la estructura de la ciudad bosquejada por los encuestados. Del total de elementos consignados, 36% son sendas.

Esto es una consecuencia del tipo de plano hispanoamericano, en el cual las vías de circulación constituyen el elemento orientador por excelencia, a diferencia de lo que ocurre en la ciudad europea, donde los puntos de referencia o hitos son las guías fundamentales. La retícula, con su tejido de líneas paralelas y perpendiculares, es el soporte esencial al cual se incorporan los otros ingredientes estructurales.

Del total de sendas mencionadas, la primacía corresponde a las que se encuentran orientadas de norte a sur (53%) en contraposición con las de sentido oeste-este (47%). Lo anteriormente dicho es una reafirmación del carácter lineal de la ciudad, que se adecua al eje indiscutible del crecimiento de la aglomeración: la avenida San Martín. Esta es una verdad irrefutable, que no necesita demostración. De allí que a los encuestados se les hizo tomar como eje estructurador del croquis a dicha avenida y, obviamente, está presente prácticamente en todos los casos.

Por otra parte, es llamativo el hecho de que, del total de calles consignadas, la mayoría están localizadas al oeste de la avenida San Martín, siendo más evidente en este sector el trazado de ejes con orientación oeste-este (Fig. 6). Esto puede explicarse porque las cualidades de determinadas sendas —por ejemplo anchura o estrechez— refuerzan la imagen. Tal es el caso de las anchas avenidas, en el sector

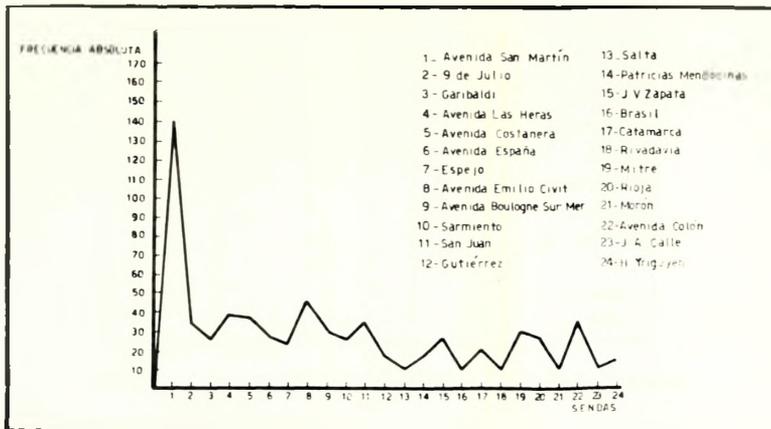


Fig. 6. La red estructuradora de la imagen

urbano occidental, que tienen ese sentido (Godoy Cruz, Las Heras, Sarmiento, E. Civit, Colón).

b. Los bordes: elementos de ruptura o asociación

Si bien los encuestados han mencionado varios elementos del paisaje urbano, que se configuran como bordes, sólo tres de ellos han sido señalados por los observadores pertenecientes a los cuatro grupos de edad:

- Canal zanjón Cacique Guaymallén
- Zanjón de los Ciruelos
- Vías del ferrocarril General San Martín

Los mismos elementos han adquirido mayor fuerza y significado por ser ante todo referencias lateralmente visibles, especialmente para el automovilista.

Aquí se presenta el caso de dos bordes que coinciden con los límites administrativos de la ciudad de Mendoza: por el norte el zanjón de los Ciruelos y por el este el zanjón Cacique Guaymallén.

Como es sabido, los bordes ponen de manifiesto cualidades diferenciales; muchas veces son líneas que suelen separar o suturar, aunque sea visualmente, dos sectores. En el caso del canal Cacique Guaymallén, existe, por la presencia del mismo, una separación física entre dos secciones perfectamente discernibles: la ciudad Capital y el departamento de Guaymallén. Se observa, sin embargo, una verdadera relación visual entre las dos zonas, la cual se hace evidente por la continuidad en el tipo de edificación y en las instalaciones comerciales especializadas; la similitud de uso de ambos bandos de la conocida avenida Costanera reafirma la continuidad del sector.

Hasta hace 20 años el zanjón Cacique Guaymallén fue un indiscutible elemento de ruptura, pero la urbanización del área ha diluido su papel de separación para acentuar su sentido de vía de circulación de intenso aprovechamiento. Por lo tanto ha pasado a ser sutura, como canalizador muy importante de la circulación norte-sur de la gran aglomeración.

Las vías del ferrocarril San Martín actúan también como una línea de separación, ya que los encuestados han detectado un sector residencial hacia el oeste de ella y otro hacia el este, que comienza en calle Belgrano, y donde todos están de acuerdo en decir: "se está ya en el centro comercial de la ciudad".

Es curioso comprobar que pese a su aparente menor fuerza separativa, el ferrocarril es vivido como una valla neta, más que el zanjón Cacique Guaymallén.

A lo largo del ferrocarril se han individualizado dos sectores bien definidos, en los cuales la relación de continuidad es diferente.

Por un lado, encontramos el que se extiende entre la estación del ferrocarril General San Martín y la calle Arístides Villanueva, donde la rigidez del borde se ve atemperada por la prolongación de las sendas al este y oeste de las vías.

El otro, es el que está comprendido entre la calle Arístides Villanueva y el zanjón Frías, donde la imagen del borde es más fuerte por la presencia de enormes extensiones de terrenos hacia el oeste, de uso no residencial, que frenaron la revitalización de la zona. El hecho más significativo aquí es la falta de una fluida circulación oeste-este, ya que las sendas no se continúan a través del borde, como ocurre en el sector anteriormente descrito.

Si se toma en cuenta el canal de los Ciruelos, todos los encuestados distinguieron la existencia de dos entidades administrativamente diferenciables: el departamento Capital y el de Las Heras. Aquí, el borde ya no se presenta para el observador como una línea de fuerte intercambio, ni siquiera de relación visual, sino que es más bien una divisoria en todo su trayecto.

En los casos vistos, la percepción del borde está relacionada con el grado de urbanización. La construcción de puentes y de pasos, para franquear el canal Cacique Guaymallén y las vías del ferrocarril, han atenuado el papel de obstáculo de ellos.

c. Los hitos: escasos elementos singulares de atracción

Estos elementos son reconocidos en todos los casos como guías, como puntos de referencia exteriores al observador. Su relevancia surge de una presencia singular, que los destaca y los convierte en algo único, memorable en el contexto. Esa singularidad deriva de una característica física o bien de una condición significativa en lo arquitectónico o funcional. Se señalan, a veces, por más de una cualidad. Así, por ejemplo, el cerro de la Gloria se evidencia por su cubierta arbórea artificial en medio de un paisaje agreste y desértico, a lo cual se suma su papel de sede del monumento al Ejército de los Andes, magnífico conjunto escultórico caro al sentimiento de los mendocinos.

Otro hito, el edificio Gómez, es especialmente tenido en cuenta por su arquitectura y por constituir uno de los primeros edificios de altura en la ciudad de Mendoza. Se lo identifica más con la calle Garibaldi que con calle San Martín, pese a encontrarse en la intersección de ambas. Se trata de un hito significativo, sobre todo para el observador a distancia, porque está coronado por la antena de televisión más

antigua de Mendoza (canal 7).

El edificio de la Dirección de Turismo también ha sido consignado como un hito significativo, aunque aquí se debe tener en cuenta que los encuestados lo consideran en especial por su fachada; pero es un hito completamente exterior al observador, ya que es poco identificado por su función específica.

No todos los hitos mencionados se hallan sobre calle San Martín. El Plaza Hotel, por ejemplo, es un edificio clave, de formas arquitectónicas tradicionales y uno de los más antiguos en el encuadramiento de la plaza Independencia.

Cabe reafirmar que los hitos retenidos en mayor medida, se hallan localizados sobre todo en calle San Martín o en el sector oeste de la ciudad.

d. Los nodos: focos de concentración de flujos

Elementos como las plazas San Martín, Independencia, España, Italia y el parque San Martín, constituyen ejemplos vigorosos de nodos de concentración. La mayoría corresponde a espacios abiertos.

Las plazas al estilo hispanoamericano, constituyen espacios verdes (árboles, flores, plantas), con monumentos, y son, en ciertos casos, significativos lugares de reunión. Esto es particularmente atribuible a la plaza San Martín, lugar de reuniones habituales a la salida de los bancos que se hallan a su alrededor, marco de actos patrióticos y ámbito de encuentro de jubilados. Es un verdadero reducto tradicional para el habitante de la ciudad.

El encuestado en general, ha relacionado la plaza San Martín con el monumento que allí se levanta; ha sido difícil encontrar casos en los que no se mencione esa conexión. Todo nodo resulta más notable cuando cuenta con uno o dos objetos que sean focos de atención.

También la plaza Independencia ha sido reiteradamente consignada, por su extensión bien diferenciada. El itinerario apoyado en esta plaza, con comienzo eventual en el Colegio Nacional, que continúa por calles Chile, Espejo, Mitre y Gutiérrez hasta plaza San Martín, está asociado al paisaje urbano más representativo de la Mendoza que renació después del terremoto de 1861, a la vez que pone en contacto con los lugares de concentración más importantes de la ciudad, si se exceptúa la avenida San Martín.

Algo que se ha advertido con respecto a los dos paseos urbanos mencionados, es que los observadores, al agudizar su atención en estos nodos, perciben en consecuencia los elementos vecinos con una claridad mayor que la corriente. Esto se comprueba especialmente en el sector

norte y oeste de la plaza Independencia, donde son identificados con gran rapidez y claridad edificios como: Colegio Nacional Agustín Álvarez, el Plaza Hotel, teatro Independencia, antiguo hotel Argentino, la escuela Patricias Mendocinas (hoy demolida), estructuras claves porque constituyen una notable alineación de construcciones bajas y de antigua arquitectura.

Lo mismo ocurre con la plaza San Martín, donde son nítidamente diferenciados edificios como la basílica de San Francisco, y los bancos Hipotecario Nacional, de la Nación, de Previsión Social, y de Mendoza. Estos se distinguen por ser lugares de concentración de una actividad específica y destacables unidades arquitectónicas, localizados en esquinas y lugares de fuerte confluencia de peatones; constituyen por lo tanto elementos urbanos nítidos en la ciudad y la intensidad de su uso afianza su identidad.

Las otras plazas mencionadas, España e Italia, son también nodos de importancia; pero ya no tan diferenciados como en los casos antes señalados. Incluso en la elaboración de los croquis diseñados por los encuestados se observan confusiones en cuanto a la localización puntual de las mismas y a la denominación atribuida. Sin embargo, cabe señalar que estos lugares de concentración se han constituido en verdaderos lugares de "pausa" para los mendocinos.

Otro nodo es el característico parque General San Martín, que constituye uno de los puntos más nítidos en la imagen global de la ciudad (mencionada por la mayor cantidad de encuestados de todas las edades). Está definido por un espacio de gran extensión (400 ha), arbolado y con una conjunción de elementos que le otorgan una fisonomía muy peculiar (monumentos, fuentes, clubes, lago artificial, Escuela Hogar, etc.). A él se asocia un elemento muy mencionado: el zoológico, al pie del cerro de la Gloria.

e. Un elemento poro diferenciado en la ciudad: el barrio

Dos barrios solamente han retenido la atención de los encuestados: el Cívico y el Bombal.

El primero, elemento básico de la imagen global de la ciudad, es caracterizado, no sólo por los edificios, unidades arquitectónicas con un estilo particular, sino más bien por la función que en ellos se desarrolla. Además este centro es identificado también por sus prados y sus fuentes.

El segundo, representa un espacio residencial muy homogéneo y donde se advierte un claro reconocimiento de sus límites.

f. Imágenes duales a través de hitos-nodos

Se debe tener en cuenta, como dice Kevin Lynch, que la imagen de una realidad física determinada, puede cambiar ocasionalmente de tipo si las circunstancias de su visión son diferentes. Esto lo podemos muy bien aplicar a nuestro caso.

Así, por ejemplo, a escala del automovilista, son hitos el correo Central, la iglesia de los Jesuitas, la galería Piazza, la basílica de San Francisco, el hospital Central y la casa comercial El Guipur. Todos estos hitos se presentan como marcadamente exteriores al observador y han sido mencionados porque son claves de recorrido, porque se trata de estructuras que son usadas frecuentemente como puntos de orientación. Parece, asimismo, que se confía cada vez más en ellas a medida que el trayecto se hace más familiar.

Desde otra perspectiva, sobre todo a escala del peatón, estos mismos elementos se constituyen en nodos: verdaderos lugares de concentración de personas. Además, estos nodos están asociados a una actividad específica, por lo cual son lugares de condensación de determinados usos, lo que justifica o explica la reunión diaria o cíclica de habitantes, anteriormente señalada.

4. La visión del peatón

La experiencia urbana del observador de menor radio de acción es, por supuesto, espacialmente más reducida; pero mucho más minuciosa que la del automovilista. Quien camina por las calles de la ciudad acumula detalles del medio urbano en los que no repara el que se moviliza en diferentes transportes, porque éstos actúan como filtro de acontecimientos externos, sus movimientos se realizan a mayor velocidad y debe ir atento a los múltiples condicionamientos del tránsito.

Con el objeto de saber cuál era la percepción del área de concentración de funciones comerciales y financieras, en el cuestionario se incluyó la siguiente pregunta: ¿Qué elementos sobresalientes percibe Ud. en la ciudad de Mendoza a través de los trayectos a pie que habitualmente realiza en ella?

Para determinar la imagen del área "centro", se extrajeron los elementos que configuraban el límite norte, sur, este y oeste, que en la mayoría de los casos coincidieron con una senda o un borde, si bien otros mencionaban nodos o hitos asociados a una senda.

Mediante la aplicación del método de los límites superpuestos quedó concentrada entre los siguientes ejes:

norte: Godoy Cruz
este: San Juan
oeste: Patricias Mendocinas
sur: Colón

El análisis permitió formular las siguientes apreciaciones:

- La avenida San Martín actúa como elemento disociador ya que la imagen del observador al este y al oeste de la misma es muy diferente.

Al este, los hitos e hitos-nodos no se alejan de la vereda oriental y sólo tres sendas —Lavalle, San Juan y Garibaldi— son mencionadas, lo que indica, no sólo una imagen reducida espacialmente sino poco vigorosa.

Hacia el oeste se evidencia una parrilla mejor estructurada, que el peatón recorre y describe muy minuciosamente. La totalidad de los nodos mencionados se localizan en este sector mientras que los hitos-nodos se alejan de la senda central.

- Se advierte, a través del análisis de las descripciones de los recorridos peatonales, que la cronología de los mismos es puntual, a diferencia de la de los automovilistas, que es lineal. En estos itinerarios son abundantes las menciones de nodos y de hitos-nodos, lo que se debe a las propiedades inherentes de los primeros, ya que pertenecen a la escala del sujeto y son el reflejo de la máxima concentración de actividades específicas: plazas San Martín, España; galerías comerciales sobre avenida San Martín, y edificios de actividades administrativas.

- Se mencionan, asimismo, menos hitos que en los recorridos descritos por los automovilistas.

- En el análisis de las frecuencias de cada elemento por grupo de edad se evidencia que los hitos-nodos son más identificados por los más jóvenes. Estos nodos en su mayoría corresponden a galerías comerciales, de mucha frecuentación por los adolescentes y personas de edad activa.

- Sólo tres de las sendas identificadas superan la media de las menciones para ese elemento: avenidas San Martín, Colón, Las Heras, Sarmiento, y calles 9 de Julio y San Juan. Esto se debe a que son las más recorridas por el peatón, dado que ofrecen una gama muy variada de servicios, tanto para el habitante mendocino como para el turista.

- El peatón no distingue los elementos de mayor altura ni los objetos alejados y estables que sirven de fondo a la imagen de su ciudad. Esto se debe, en Mendoza, a una característica que la identifica, su frondosa arboleda, la cual no deja ver más arriba del nivel del primer piso. Por lo tanto casi no hay carteles de propaganda que sobresalgan perpendicularmente con respecto a los edificios.

- Las sendas mencionadas por el transeúnte son las más congestionadas, lo que pone de manifiesto que éste no elude circular por las veredas más concurridas. Esto marca una obvia diferencia con el automovilista, que trata de evitar las calles con mucho tránsito, tanto de transporte colectivo como individual, desviándose y tomando otros rumbos para agilizar su marcha; pero no hay que olvidar que el peatón es "un conductor de coche obligado a desplazarse a pie"¹² y que un simple desvío le hace perder tiempo y esfuerzo.

- Este sector representa el paseo tradicional para el mendocino y el turista; destacado por las elegantes vidrieras, la sombra proporcionada por el abundante follaje de los árboles, el canto de los pájaros, las anchas veredas que permiten la circulación de un gran número de paseantes.

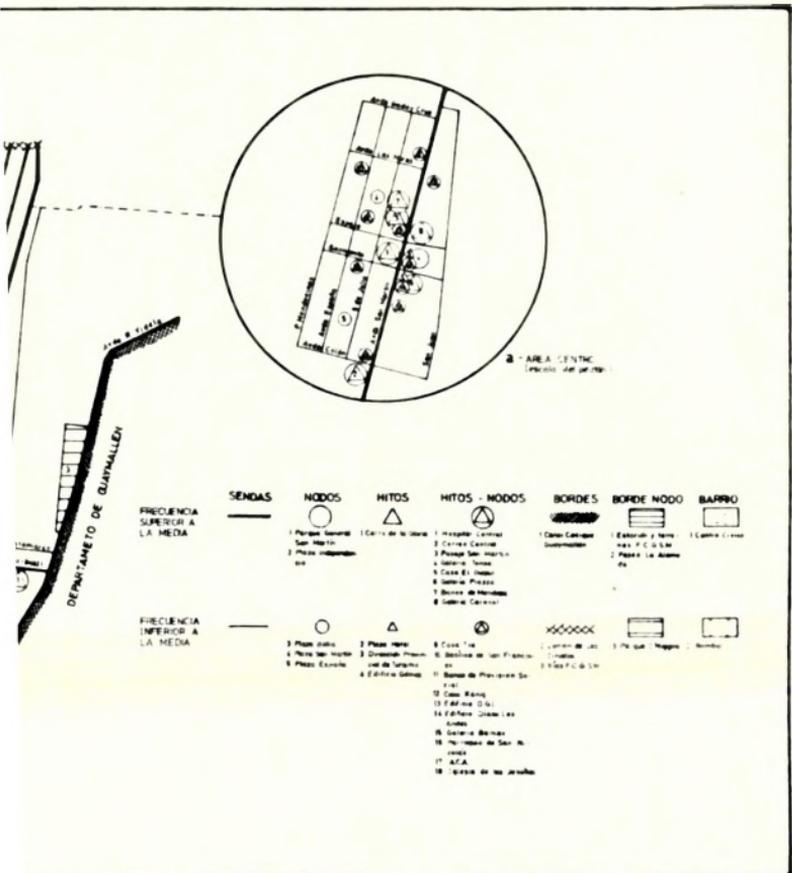
- La estructura del área "centro" se muestra muy compacta. Ninguno de los elementos aparece aislado de la referencia constante: la avenida San Martín. Se dejan a un lado sectores que funcionalmente deben ser catalogados como centrales: el barrio Cívico, por ejemplo.

Los elementos estructurales de la imagen global aparecen expresados en el cuadro 7 y fig. 7.

¹² BAILLY, A., *op. cit.*, p. 144.

Frecuencia Elemento	Superiores a la media	Inferiores a la media
Hitos	<ul style="list-style-type: none"> • Cerro de la Gloria 	<ul style="list-style-type: none"> • Edificio Gómez • Plaza Hotel • Dirección Provincial de Turismo
Nodos	<ul style="list-style-type: none"> • Parque General San Martín • Plaza Independencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Plaza San Martín • Plaza Italia • Plaza España
Borde-Nodo	<ul style="list-style-type: none"> • Paseo La Alameda • Estación F.C.G.S.M. 	<ul style="list-style-type: none"> • Parque O'Higgins
Bordes	<ul style="list-style-type: none"> • Zanjón Cacique Guaymallén 	<ul style="list-style-type: none"> • Zanjón de los Ciruelos • Vías del F.C.G.S.M.
Hitos-Nodos	<ul style="list-style-type: none"> • Hospital Central • Correo Central • Pasaje San Martín • Galería Tonsa • Galería Piazza • Casa El Guipur • Banco Mendoza • Galería Caracol 	<ul style="list-style-type: none"> • Casa Tía • Basílica San Francisco • Banco de Previsión Social • Casa König • Edificio D.G.I. • Edificio Diario Los Andes • Galería Bamac • Parroquia San Nicolás • Automóvil Club Argentino • Iglesia Los Jesuitas
Sendas	<ul style="list-style-type: none"> • Avenida San Martín • 9 de Julio • Emilio Civit - Sarmiento - Garibaldi • Las Heras • Costanera • San Juan • Boulogne Sur Mer • Colón - José Vicente Zapata • Avenida España 	<ul style="list-style-type: none"> • Yrigoyen - Brasil • Espejo - Catamarca • Rivadavia • Gutiérrez • Rioja • Salta • Morón • Godoy Cruz • Patricias Mendocinas • Mitre • Jorge A. Calle

Cuadro 7. Los elementos de la estructura global



FRECUENCIA SUPERIOR A LA MEDA

SENDAS

NODOS

HITOS

HITOS - NODOS

BORDES

BORDE NODO

BARRIO

- | | | | | | |
|------------------------------|----------------------|--------------------|--------------------|--------------------------------|------------------|
| 1 Puente Nacional San Martín | 1 Centro de la Unión | 1 Hospital Central | 1 Casa Catángue | 1 Estación y Nudo de C.C. S.M. | 1 Calle 1100 |
| 2 Plaza Independencia | 2 Calle de la Unión | 2 Plaza Central | 2 Plaza San Martín | 2 Estación y Nudo de C.C. S.M. | 2 Calle 1100 |
| 3 Plaza Bolívar | 3 Plaza Norte | 3 Calle 700 | 3 Calle 700 | 3 Calle 700 | 3 Calle 700 |
| 4 Plaza del Sur | 4 Calle del Sur | 4 Calle del Sur | 4 Calle del Sur | 4 Calle del Sur | 4 Calle del Sur |
| 5 Plaza Escuela | 5 Calle del Sur | 5 Calle del Sur | 5 Calle del Sur | 5 Calle del Sur | 5 Calle del Sur |
| 6 Plaza Escuela | 6 Calle del Sur | 6 Calle del Sur | 6 Calle del Sur | 6 Calle del Sur | 6 Calle del Sur |
| 7 Calle del Sur | 7 Calle del Sur | 7 Calle del Sur | 7 Calle del Sur | 7 Calle del Sur | 7 Calle del Sur |
| 8 Calle del Sur | 8 Calle del Sur | 8 Calle del Sur | 8 Calle del Sur | 8 Calle del Sur | 8 Calle del Sur |
| 9 Calle del Sur | 9 Calle del Sur | 9 Calle del Sur | 9 Calle del Sur | 9 Calle del Sur | 9 Calle del Sur |
| 10 Calle del Sur | 10 Calle del Sur | 10 Calle del Sur | 10 Calle del Sur | 10 Calle del Sur | 10 Calle del Sur |
| 11 Calle del Sur | 11 Calle del Sur | 11 Calle del Sur | 11 Calle del Sur | 11 Calle del Sur | 11 Calle del Sur |
| 12 Calle del Sur | 12 Calle del Sur | 12 Calle del Sur | 12 Calle del Sur | 12 Calle del Sur | 12 Calle del Sur |
| 13 Calle del Sur | 13 Calle del Sur | 13 Calle del Sur | 13 Calle del Sur | 13 Calle del Sur | 13 Calle del Sur |
| 14 Calle del Sur | 14 Calle del Sur | 14 Calle del Sur | 14 Calle del Sur | 14 Calle del Sur | 14 Calle del Sur |
| 15 Calle del Sur | 15 Calle del Sur | 15 Calle del Sur | 15 Calle del Sur | 15 Calle del Sur | 15 Calle del Sur |
| 16 Calle del Sur | 16 Calle del Sur | 16 Calle del Sur | 16 Calle del Sur | 16 Calle del Sur | 16 Calle del Sur |
| 17 Calle del Sur | 17 Calle del Sur | 17 Calle del Sur | 17 Calle del Sur | 17 Calle del Sur | 17 Calle del Sur |
| 18 Calle del Sur | 18 Calle del Sur | 18 Calle del Sur | 18 Calle del Sur | 18 Calle del Sur | 18 Calle del Sur |
| 19 Calle del Sur | 19 Calle del Sur | 19 Calle del Sur | 19 Calle del Sur | 19 Calle del Sur | 19 Calle del Sur |

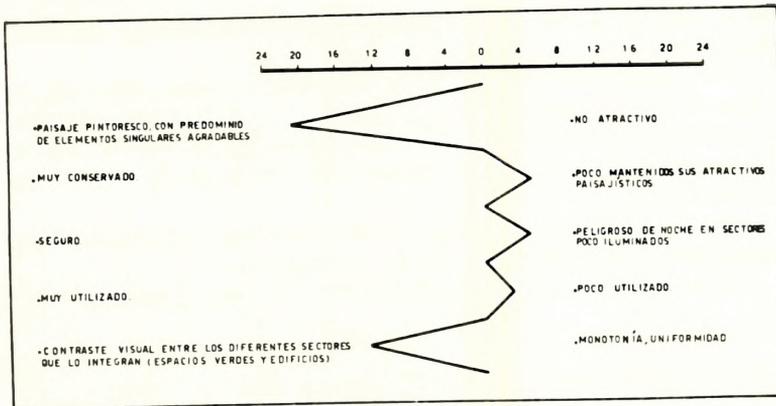


Fig. 8b. Parque Gral. San Martín

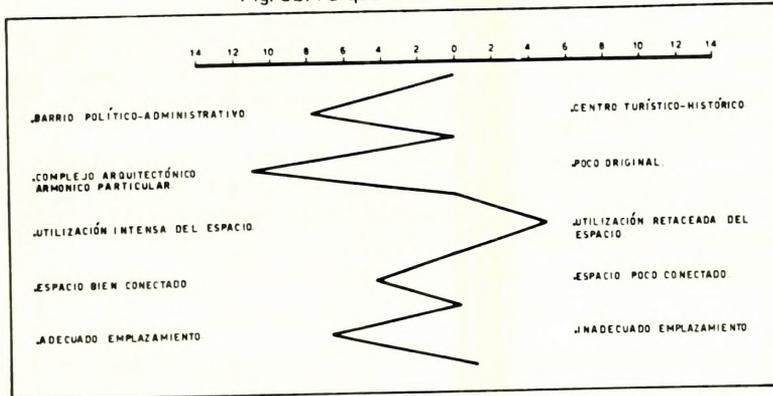


Fig. 8c. Barrio Cívico

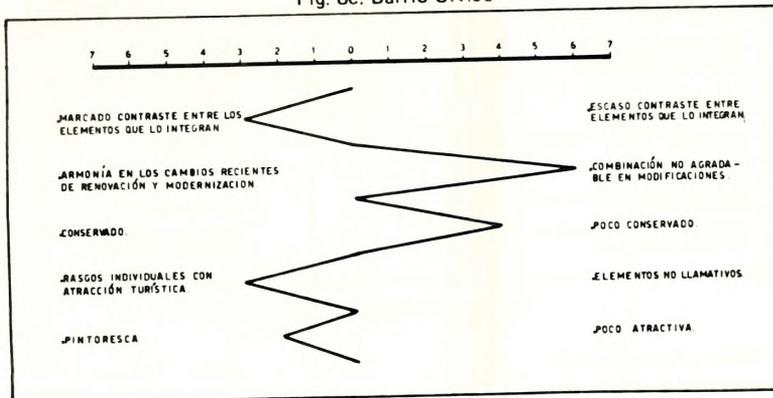


Fig. 8d. Paseo La Alameda

con el riesgo de no contemplar atributos que puedan reflejar oposiciones valederas.

Por tal motivo, se ha tratado de conciliar ambos enfoques, y, si bien se han interpretado las construcciones personales dominantes en cada grupo de edad por su frecuencia, han sido incorporadas algunas que podrían aportar conceptos particulares e intentar así alcanzar las interrelaciones.

En el cuadro 8 están volcados los elementos percibidos de la ciudad que han sido calificados por los encuestados.

A partir del mismo se procedió a aplicar dos procedimientos.

1. Construcción de perfiles de polaridad u oposición pertinentes

Al considerar lo expresado por J.B. Racine "explicar científicamente un paisaje supone dar cuenta de las modalidades de interdependencia existentes entre sus diferentes elementos y el conjunto de sus características"¹⁵, se procedió a unificar en cualidades dominantes las apreciaciones o evaluaciones personales.

Al volcar las correspondientes frecuencias, se obtuvo la línea quebrada de los perfiles, elaborados sobre la base del trabajo realizado por Sylvie Rimbart¹⁶, lo cual permitió establecer ciertos componentes comunes en las realidades visibles (Fig. 8a, b, c, d, e, f, g).

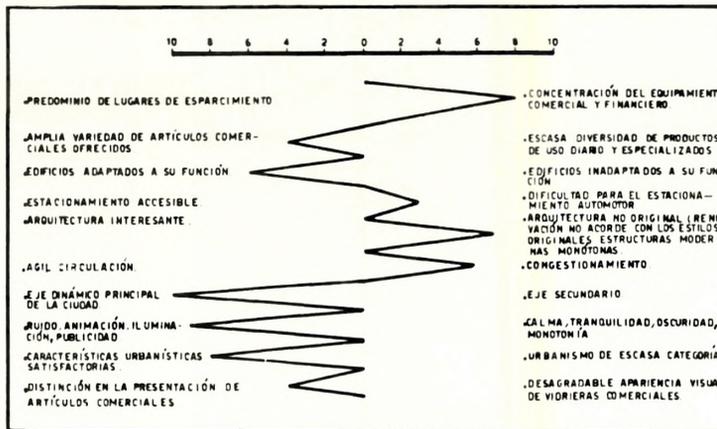


Fig. 8a. Avenida San Martín

¹⁵ BAILLY, A. *op. cit.*, p. 31.

¹⁶ RIMBERT, S., *Essai méthodologique sur des stéréotypes régionaux au Canada*, en "Cahiers de Géographie de Québec", Quinzième année, N° 36, Québec, 1971, pp. 523-536.

ELEMENTOS DESTACADOS	12 - 20 años
Parque General San Martín	<ul style="list-style-type: none">• tranquilidad, evasión• falta de mantenimiento de sus atractivos paisajísticos• peligroso de noche en sectores mal iluminados• paseo reconfortante al espíritu• aire puro, intensa actividad deportiva

CONSTRUCCIONES PERSONALES (Grupos de edad)

20 - 40 años	40 - 60 años	más de 60 años
<ul style="list-style-type: none"> • lugar de descanso, verde, fresca • presencia de elementos singulares agradables (Portones, monumento Caballitos de Marly, Cerro de la Gloria, Club Mendoza de Regatas, Club Hípico, Avenida del Libertador, Lago, Rosedal, Zoológico, etc.) • aire puro, verdor, color • contraste entre villas miserias inestables y ciudad universitaria • singular espejo de agua (lago) rodeado de un marco verde que denota un próspero cuidado y una actividad deportiva permanente • un ejemplo del esfuerzo del hombre para el aprovechamiento de un medio difícil • un espacio poco utilizado por la población mendocina • frecuentes contactos con lo natural posibilitados por su emplazamiento en la aglomeración mendocina 	<ul style="list-style-type: none"> • inconveniente instalación de vendedores ambulantes (sobre todo de frutas y verduras) que no sólo obstaculizan la circulación peatonal sino que afectan la estética • belleza de sus portones, monumentos, parquización; con distintos elementos significativos (monumento al Ejército de Los Andes, Anfiteatro, Estadio deportivo, Ciudad Universitaria, El Chailao) • recargado por una multiplicidad de actividades desarrolladas en su interior (recreativa, sanitaria, militar, educativa, etc.) • portones magníficos • tranquilidad, distracción, belleza • árboles, color rojo de la tierra • feos villas miserias intercaladas • posibilidad de disfrutar un paseo económico • apariencia desolada en el parque aborígen con ausencia cada vez más evidente de vegetación autóctona • bellos bancos blancos en zona de ingreso por los portones o avenida del Libertador 	<ul style="list-style-type: none"> • hermosas puertas de hierro • más feos los sectores S y W • inadecuada localización del estadio del mundial y a la vez muy poco utilizado • inconstante mantenimiento de los singulares sectores que lo integran

Cuadro 8. (Continuación)

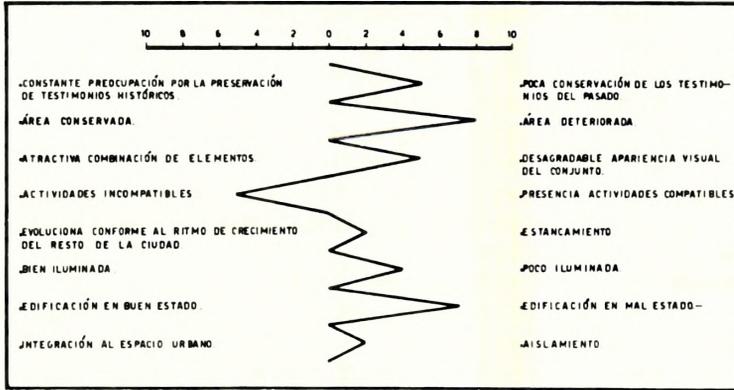


Fig. 8e. Cuarta Sección

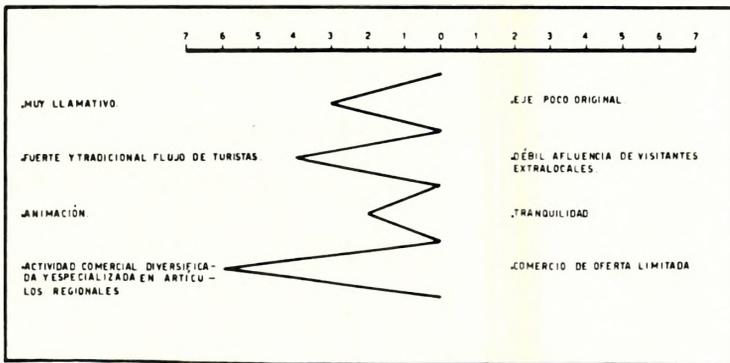


Fig. 8f. Avenida Las Heras

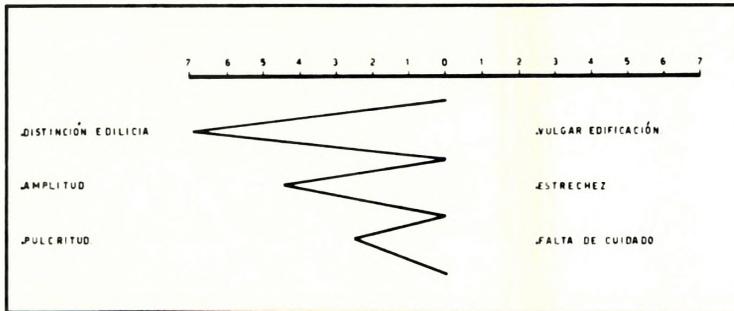


Fig. 8g. Avenida Emilio Civit

V. Una ciudad satisfactoria para sus habitantes, por el significado de sus elementos constantes.

Ya se ha señalado que, al hablar de significado, debe intentarse la búsqueda de la relación, ya sea de carácter práctico o emotivo, que cada observador establece con los elementos que percibe cotidianamente como habitante urbano.

Es evidente que identidad, estructura y significado, a pesar de ser analizados metodológicamente en forma independiente, forman en la realidad un todo que explica o está condicionando los vínculos existentes entre el espacio y el hombre.

De allí que el significado que pueda desprenderse de los signos más representativos o evocados por los receptores, muchas veces está traduciendo simples descripciones o identidades de los elementos estructurantes de la imagen de la ciudad. Es por ello por lo que, para interpretar el valor justo de las construcciones personales con que los encuestados establecen juicios y apreciaciones sobre el entorno vivido, no deben olvidarse los aspectos señalados hasta el momento.

Sylvie Rimbart ha dicho al respecto: "es el entorno subjetivo y afectivo, el único que interesa para un estudio basado en este enfoque"¹³.

Por otra parte, la mayoría de los autores que han abordado el tema de percepción en la investigación urbanística, coinciden en que las construcciones personales constituyen el punto de partida de todo estudio que procure captar las significaciones del medio (o el "sense of place" de los anglosajones).

En general estas evaluaciones o juicios apuntan a diferentes aspectos de la estructura urbana, pero pueden en la mayoría de los casos clasificarse en tres tipos: los que hacen referencia al aspecto, a la vida o a la función de los elementos relevantes en el área en estudio. Bien ha destacado Kelly que "las personas tienden a aumentar la significación de determinados elementos con arreglo a sus atributos. El hombre selecciona de la realidad unos factores con preferencia a otros"¹⁴.

Es oportuno también aclarar que desempeña aquí un papel primordial la noción de escala; pero no en este caso del objeto investigado sino del encuestado, sin el cual no podría realizarse ningún trabajo de este tipo. Efectivamente, si se trabaja a escala individual las apreciaciones pueden ser tan diversas que impedirían lograr una actitud homogénea; a la inversa, a escala grupal pueden obtenerse elementos comunes, pero

¹³ RIMBERT, S., *Les paysages urbains*, Paris, Colin, 1973, p. 14.

¹⁴ BAILLY, A., *op. cit.*, p. 204.

ELEMENTOS DESTACADOS	CONSTRUCCIONES PERSONALES (Grupos de edad)			
	12 - 20 años	20 - 40 años	40 - 60 años	más de 60 años
Avenida General San Martín	<ul style="list-style-type: none"> • máximo exponente de la ciudad capital, orgullo de los mendocinos • colorido, publicidad, movimiento constante • acentuada canalización de la actividad comercial • gente pintoresca • contraste entre edificios altos y bajos • alegría, vivacidad • concentración de la articulación vertical • proliferación de confiterías, cafés y ausencia de otros lugares para los momentos de ocio o recreación 	<ul style="list-style-type: none"> • eje dinámico en la organización del espacio urbano • intensa circulación vehicular y congestiónamiento en horas picos • desaprovechadas las posibilidades de remodelación o renovación edilicia que podrían perpetuar el pasado • cambios frecuentes de empresas y rubros comerciales • diferente presentación de los artículos comerciales ofrecidos desde la intersección con calle Lavalle hacia el N y el S • reunión de gente joven en las esquinas • edificación antigua mezclada con estructuras modernas monotonas • colorido de las vidrieras en la noche • movimiento continuo de personas cuyo comportamiento refleja un modo de vida y valores sociales • escasa sensatez de peatones y automovilistas que circulan observando los atractivos que ofrece la avenida sin respetar señales de tránsito • veredas amplias y vistosas que invitan al desplazamiento 	<ul style="list-style-type: none"> • atractiva presentación de vidrieras en los locales comerciales • movimiento, dinamismo • triste presencia de mendigos • iluminación nocturna, carteles, colorido • excesiva centralización de la actividad comercial • contraste en el flujo de personas desde intersección con calle Córdoba hacia el N y S • pintoresca presencia de canteros con plantas y flores • estacionamiento difícil • lamentable instalación de la actividad financiera • edificios adaptados a la función • arquitectura poco original • presencia de playas de estacionamiento (simples terrenos baldíos) que afean el eje y entorpecen la circulación • acequias tapadas, artificiales, convertidas en cloacas por falta de agua • intensa actividad comercial diversificada, principal soporte de las relaciones diarias con los demás sectores de la ciudad • poca sensibilidad de los automovilistas que circulan por esta senda 	<ul style="list-style-type: none"> • distinción comercial • eje canalizador de la actividad comercial • adecuada desaparición progresiva de construcciones que representaban un peligro desde el punto de vista sísmico • renovación de fachadas edilicias antiguas no armonizantes con el estilo arquitectónico • articulación vertical • imprudencia de peatones y automovilistas que no respetan las leyes de tránsito • desaparición progresiva de empresas comerciales tradicionales (A la ciudad de Buenos Aires, Casa Escasany)

ELEMENTOS DESTACADOS	CONSTRUCCIONES PERSONALES (Grupos de edad)			
	12 - 20 años	20 - 40 años	40 - 60 años	más de 60 años
Barrio Cívico	<ul style="list-style-type: none"> • intenso flujo de personas en horas de la mañana • adecuado emplazamiento de los edificios • arquitectura interesante • desolación nocturna • fuentes que deberían estar en mejor estado por la función estética que cumplen • jardines cuidados, que aligran la monotonía estructural del cemento del edificio ocupado por la casa municipal 	<ul style="list-style-type: none"> • combinación armónica de estructuras edilicias, espacios verdes, fuentes • espacios frecuentados cotidianamente • original en comparación con los correspondientes a otras provincias • hermosa casa de gobierno, fuentes ornamentales bien distribuidas • facilidad de acceso a casa de gobierno, palacio de Justicia y municipalidad de la Capital por la cercanía existente entre ambos 	<ul style="list-style-type: none"> • bien programado y emplazado • árboles, fuentes, jardines armonizantes • bellísimo • particular estilo casa de gobierno, fuentes pintorescas y limpieza en toda su extensión • complejo político administrativo de diseño singular 	<ul style="list-style-type: none"> • una casa de gobierno diferente • con estilo propio totalmente diferente a los demás sectores de la ciudad • centro canalizador de la función político administrativa • sector muy frecuentado por el tipo de actividad que desarrolla
La Alameda	<ul style="list-style-type: none"> • pintoresca • oscura, descuidada, con contraste de estructuras arquitectónicas no armonizantes • colorido por la venta de flores, oscuridad por los demás elementos insertos en ella 	<ul style="list-style-type: none"> • poco originales los cambios de conservación y modernización • un ejemplo de la falta de respeto por el pasado de nuestra ciudad 	<ul style="list-style-type: none"> • choque visual entre su renovación y edificios antiguos alineados en el costado E • descuido de los elementos iniciales y de los recientemente incorporados 	<ul style="list-style-type: none"> • renovación necesaria pero no acorde con el entorno • paseo tradicional no sólo frecuentado por los mendocinos sino por los turistas • falta de limpieza en fuentes, acequias y sector de juegos para niños

Cuadro B. (Continuación)

ELEMENTOS DESTACADOS	CONSTRUCCIONES PERSONALES (Grupos de edad)			
	12 - 20 años	20 - 40 años	40 - 60 años	más de 60 años
Cuarta Sección	<ul style="list-style-type: none"> • calles poco iluminadas • una ciudad vieja, triste, oscura, desagradable • existencia de predios baldíos que inspiran inseguridad 	<ul style="list-style-type: none"> • área deteriorada • alto porcentaje de edificación en mal estado • desintegración con las áreas restantes de la ciudad • presencia de depósitos mayoristas, industrias livianas, talleres, intercalados con viviendas antiguas 	<ul style="list-style-type: none"> • vieja edificación deteriorada • no evoluciona con respecto al resto de la ciudad • peligrosa, oscura en horas nocturnas • predominio de construcciones de adobe, algunas en muy mal estado y otras con posibilidades de ser conservadas como testimonio del origen de nuestra ciudad • inmuebles construidos con materiales no adecuados al ritmo de progreso de la ingeniería antisísmica • olvido absoluto de los valores históricos 	<ul style="list-style-type: none"> • área inundable • pobreza, vejez, abandono • adaptación a nuevos usos de muchos edificios desgastados con destino inicial a residencias familiares • un paseo que permite reencontrarse con el pasado, cada vez menos conservado y revalorizado
Avenida Las Heras	<ul style="list-style-type: none"> • concentración de comercios dedicados a la venta de artículos autóctonos o regionales • difícil de transitar cuando llueve mucho 	<ul style="list-style-type: none"> • diferente a avenida San Martín por los bienes que ofrece (precio y calidad) • actividad comercial muy diversificada • eje de gran afluencia turística 	<ul style="list-style-type: none"> • negocios llamativos • infraestructura hotelera de diferentes categorías 	<ul style="list-style-type: none"> • ruido, animación • hotelería de fácil acceso a los turistas que llegan a la ciudad por ferrocarril
Avenida Emilio Civit	<ul style="list-style-type: none"> • amplitud, personalidad 	<ul style="list-style-type: none"> • vía ancha, árboles, pulcritud, edificios representativos (heladería Soppelsa, radio Nacional, casa familia Arenas) 	<ul style="list-style-type: none"> • hermosas construcciones • limpieza, orden 	<ul style="list-style-type: none"> • distinción en el estilo residencial

Cuadro 8. (Continuación)

Las observaciones han reflejado una mayor evocación de elementos constantes que singulares. Cabe aclarar que los constantes incluyen los signos que caracterizan el tejido urbano propio de toda ciudad, ya sea urbanísticamente (presencia y distribución de canales y espacios adaptados) o arquitectónicamente (materiales de construcción dominantes, estilos, etc.)¹⁷.

Los segundos son, por ende, aquellos elementos que por su tamaño, estructura, estilo, forma de implantación, etc. se destacan dentro del paisaje objeto de estudio (por ejemplo monumentos, puentes, etc.).

La falta de mención de elementos singulares obedece a que los encuestados son habitantes locales y no turistas (que son precisamente los que pueden advertir o seleccionar dado su carácter de "observadores-descubridores-espectadores", aquellos elementos que por su forma, color, tamaño, se destacan del conjunto); sin embargo, es innegable que Mendoza es una ciudad con una personalidad marcada, como ya se mencionó, al hablar de identidad, por su sol, sus acequias, sus árboles, más que por su patrimonio histórico-cultural o por sus funciones desempeñadas.

Sólo basta destacar, para reforzar lo señalado, que la significación de "edificación diferente, original, reliquia por la composición de sus partes integrantes" fue adjudicada solamente a los siguientes edificios: pasaje San Martín (primer exponente del crecimiento vertical de nuestra ciudad, 1926), Dirección Provincial de Turismo, iglesia de los Jesuitas, basílica de San Francisco, Plaza Hotel, edificio diario Los Andes, banco Hipotecario Nacional.

Esta limitada mención de puntos de referencia o elementos singulares está evidenciando que, más que simples señales orientadoras, representan para el habitante mendocino verdaderos símbolos "ya que reflejan una connotación bien específica generalmente dada por su aspecto exterior unido a la función desempeñada en él"¹⁸.

Así, por ejemplo, el pasaje San Martín constituye un edificio particular por su estilo arquitectónico, por sus ascensores originales, por su cúpula, por su apertura a tres calles (San Martín, Sarmiento, 9 de Julio), por sus salones comerciales localizados en la planta baja, especializados en artículos de fotografía, fotocopiadoras, venta de libros y revistas, servicio de relojes, grabados, etc.; pero está expresando ante todo una época, el paso del tiempo, la evolución. . .

Dado que un estudio de este tipo debe procurar, a través de las estructuras perceptivas, interpretar la sociedad en estudio, puede señ-

¹⁷ BAILLY, A., *La organización urbana*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1978, p. 179.

¹⁸ BAILLY, A., *La percepción del espacio urbano. . .*, op. cit., p. 177.

larse que el mendocino se siente en líneas generales conforme con su ciudad: le ha adjudicado mayor número de apreciaciones agradables que desagradables.

Las últimas están ligadas principalmente a los siguientes aspectos:

- La intensa y desorganizada circulación vehicular en algunas arterias (avenida San Martín, 9 de Julio, avenida España, José Vicente Zapata, Colón, Las Heras, San Juan) que ocasiona inquietud, sensación de peligro aún con la presencia adecuada de semáforos.

- La presencia de las vías del ferrocarril General San Martín, no tanto porque establece una división de la ciudad en dos sectores: oeste y este (bien visible desde la avenida Las Heras hacia el norte por la presencia del borde que representa la estación y los terrenos ocupados por el ferrocarril), sino fundamentalmente por constituir barreras que entorpecen, demoran el tránsito de los automotores.

- El aspecto y la vida del barrio San Martín (localizado al oeste del departamento capitalino), al que se le adjudica una apreciación común: feo e inseguro. Llama la atención que esta calificación es incluso señalada por encuestados que evidenciaban una falta total de conocimiento del mismo, lo que indica que es un atributo que ha trascendido transformándose en colectivo.

- La señalización incompleta en algunos sectores del parque General San Martín y del este de la ciudad, fundamentalmente parque General O'Higgins (que se extiende a lo largo de la avenida Costanera con dirección norte-sur) donde no se destacan los elementos integrantes o atractivos que ofrece: teatro Municipal Gabriela Mistral, juegos para niños, acuario Municipal.

- La proliferación de espacios o lugares para esparcimiento o diversión: confiterías, cafés, restaurantes, cines, en detrimento de otros diferentes (salas de juegos, salas de baile, teatro, juegos infantiles). Esta apreciación ha sido detectada (mayor número de frecuencias) en los grupos de 12-20 y de 20-40 años.

Otras connotaciones, ya no desagradables, conciernen a otros significados.

No ha destacado el mendocino espontáneamente su repudio por las principales características de las grandes urbes modernas: contaminación ambiental, ruido, ausencia de espacios verdes, falta de limpieza, desorden y hacinamiento, lo que indica que estas molestias no tienen aún una incidencia tan marcada para el normal desenvolvimiento de las actividades.

La mayoría de las apreciaciones demuestran una prioridad, dentro de los sistemas perceptivos, del visual sobre los demás: olfativo, táctil y auditivo. No hay frecuencias llamativas de construcciones que demuestren una diferenciación de los sectores de la ciudad, a través de diferen-

tes olores (agradables o desagradables), ruidos o sonidos (fuertes o débiles), o sensaciones cutáneas. Sobre estos aspectos sólo se ha hecho hincapié en el ruido de las bocinas, escapes de autos y motos en las sendas muy transitadas, y en la estación del ferrocarril.

La mayor parte de las sensaciones aluden al aspecto de los elementos de la ciudad, también llamadas características estéticas. En algunos, el aspecto aparece asociado a la función y, en otros casos, es siempre la actividad principal la que contribuye a adjudicar la personalidad. Así por ejemplo, la función comercial y financiera concentrada en la avenida San Martín, de recreación en el parque General San Martín, y político-administrativa en el barrio Cívico.

Son escasas las que aluden a la vida o particularidades sociales (características de la población, actitudes frente a los hechos cotidianos, etc.), lo que está evidenciando también que el comportamiento colectivo, en general, no desencadena situaciones desagradables.

En este aspecto se ha destacado la intensa y continua concentración de personas en vías comerciales animadas, especialmente en avenida San Martín y Las Heras, la reunión de gente joven en lugares claves como cafés, confiterías o esquinas determinadas (café Bahía en la esquina de San Martín y Sarmiento) y la imprudencia o falta de sensibilidad de automovilistas, especialmente los conductores de transportes colectivos.

Afortunadamente no son mencionados los siguientes términos: robo, delincuencia, prostitución y drogadicción.

No se advierten diferencias acentuadas, teniendo en cuenta la situación socioeconómica de los encuestados; sólo por grupo de edad se evidencian diferencias en cuanto al espacio vivido o de acción. Los jóvenes lo circunscriben a su área de actividad (confiterías, galerías comerciales, centros educativos, equipamientos deportivos). Los de más de 60 años recuerdan elementos significativos que han desaparecido, pero indudablemente han representado destacados puntos de referencia o nodos tales como los siguientes edificios: confitería Colón (San Martín y Necochea), A la ciudad de Buenos Aires (San Martín y Buenos Aires), Casa Escasany (San Martín y Garibaldi), etc.

Todos los grupos han circunscripto el mayor número de apreciaciones al espacio delimitado como centro. Es evidente que, por ser el núcleo principal de las actividades comerciales y de los servicios, es el más frecuentado. Se origina, de este modo, una dependencia en cuanto a los desplazamientos hacia este sector, lo cual no provoca manifestaciones de disconformidad por este motivo, sino que, por el contrario, se alude a su tamaño o escala accesible, dominable por el hombre mendocino.

“El centro de la ciudad atrae menos por lo que éste ofrece realmente que por lo que significa. . . de él se espera más de lo que puede dar y aunque se halle subequipado, en general está superpracticado”¹⁹.

2. El repertorio matricial

A ciertos elementos de la ciudad, se le atribuyeron cualidades que si bien en número de frecuencias fueron poco significativas, han sido contempladas no sólo porque están referidas a espacios adaptados y canales muy importantes para la vida cotidiana del mendocino, sino porque en muchos casos reflejan juicios contradictorios o contrastes significativos.

De allí que, para aprovechar estos parámetros mentales, se ha procedido a utilizar, adaptándolo a los objetivos del trabajo, el método del repertorio matricial o en casillas, cuyas primeras aplicaciones en las investigaciones científicas corresponden al campo de la psicología.

En este caso, también se procedió en forma similar a las etapas seguidas para la confección de los perfiles de polaridad anteriormente expuestos:

- selección de elementos
- obtención de las apreciaciones modales correspondientes (tanto para los calificativos positivos como negativos)
- aplicación de un procedimiento clasificatorio (elección de juicios dicotómicos, incompatibles entre sí).

La tabla 1 consiste en una simple matriz que permite:

a. Extraer relaciones entre tipos de elementos (por ejemplo, en este caso, entre las sendas y los espacios verdes, procediendo a determinar cuáles tienen mayor o menor intensidad de relación con los atributos contemplados (a o b).

Se desprenden de este modo, dos apreciaciones básicas:

- Algunos elementos tienen una relación predominante con un número reducido de cualidades.

Esto indica que, a nivel de la imagen colectiva, poseen una idéntica significación. Así, el barrio Bombal y la Sexta Sección, son espacios que han recibido distintos calificativos, pero que pueden englobarse fundamentalmente en dos aspectos: el uso residencial dominante y el estado adecuado de conservación.

- Cada elemento no está exclusivamente ligado a uno de los términos opuestos clasificatorios. De otro modo, las apreciaciones colectivas difieren o son incompatibles entre sí; por lo cual una calle pueda pare-

¹⁹ BERTRAND, M., *La ciudad cotidiana*, Madrid, IEAL, 1981, pp. 237-238.

Estación Ferrocaril Gr. d. San Martín	Barrio Bombal	Avenida B. Sur Mer.	Avenida Costanera	Plaza Independen- cia	Seña Sección	Calle Mitre	Zanjón de Los Cuatros	Plaza España
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>		
		<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
				<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>						<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				<input type="checkbox"/>			

Calle Salta	Parque Gral. Belgrano	Zanjon C. Guaymasien	Avenida San Juan	Plaza San Martín	Calle 9 de Julio	Calle J. A. Calle	ELEMENTOS ATRIBUTOS
<input type="radio"/>			<input checked="" type="checkbox"/>		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	I a - tranquilidad b - inquietud
					<input type="radio"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	II a - ágil movilización b - lentitud
	<input type="radio"/>	<input checked="" type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>			III a - conservado b - descuidado
				<input type="checkbox"/>			IV a - fácil acceso b - difícil acceso
	<input type="radio"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		V a - muy frecuentado b - poco frecuentado
	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>			VI a - adecuada iluminación b - deficiente iluminación
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>			VII a - conocido b - desconocido
							VIII a - patrimonio antiguo b - moderno
			<input type="checkbox"/>		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	IX a - correcta señalización b - precaria señalización
	<input type="checkbox"/>						X a - diversidad funcional b - actividad especializada (ver anexo 1)

a
 b

Tabla 1

cer al mismo tiempo ágil y no ágil, segura e insegura, bien o mal iluminada.

La explicación de esto se encuentra en los cuatro niveles determinados por J. Sonnenfeld²⁰.

El entorno geográfico. Es idéntico para todos y constituye un medio mensurable y cuantificable mediante algunas relaciones de escala y de unidades de medida escogibles en función de los fenómenos estudiados.

El entorno operacional. Comprende los elementos del medio que influyen en los comportamientos; por lo tanto es el marco de vida diferente para cada individuo.

El entorno percibido. Es la dimensión de la sensibilidad y de la percepción subjetiva. Traduce una escala de valores establecidos por los grupos de residentes.

El entorno del comportamiento. Constituye la parte del marco de vida en el que los factores provocan una respuesta por parte del habitante para utilizar o transformar el entorno geográfico.

Efectivamente, al analizar detenidamente las encuestas, se comprobó que, al ser diferente el entorno operacional de cada sujeto, era en consecuencia distinto el entorno percibido y el del comportamiento.

En algunos elementos, dos circunstancias especiales contribuían a reforzar este hecho: el grupo de edad y el domicilio.

Así por ejemplo, las apreciaciones que daban a la avenida Costanera como insegura, de difícil acceso, correspondían a personas de más de 40 años, con residencia en el sector oeste de la aglomeración, lo que se traducía en una menor frecuentación y utilización de este eje para los desplazamientos locales. Situación similar se presenta cuando se contemplan las restantes sendas consideradas: avenidas B. Sur Mer, J.A. Calle, Mitre, etc.

En otros, en cambio, como se pudo detectar con respecto a la estación del ferrocarril General San Martín, los zanjones Cacique Guaymallén y de los Ciruelos, apreciaciones contradictorias (tranquilidad-inquietud, conservado-descuidado, adecuada-deficiente iluminación) no pudieron ser explicadas por tales circunstancias, ya que tanto jóvenes como adultos con residencias distribuidas en los cuatro puntos cardina-

²⁰ BERTRAND, J., *op. cit.*, p. 23.

les opinaban de modo similar o diferente con respecto a un mismo elemento.

Es indudable que aquí entran en juego principalmente los filtros sensoriales y psicológicos de cada individuo, a los que se agregan los valores, metas y necesidades particulares. Todo esto está determinando que la información que cada sujeto recibe de la realidad (objeto), sea exclusiva, única de acuerdo a su personalidad.

b. Realizar tanteos (cuántas veces una casilla de la construcción I se corresponde con otra de la II, III, etc.) para extraer, por tipo de elemento, asociaciones de mayor o menor intensidad.

Esto es bien evidente en nuestro estudio, cuando se consideran los espacios verdes. Puede establecerse que:

- las plazas principales de la ciudad resultan para los mendocinos predios verdes conocidos, conservados, de fácil acceso pero deficientemente iluminados.
- El parque O'Higgins un espacio descuidado y poco frecuentado pese a su diversidad funcional (incluye teatro Municipal Gabriela Mistral, acuario Municipal, juegos para niños).

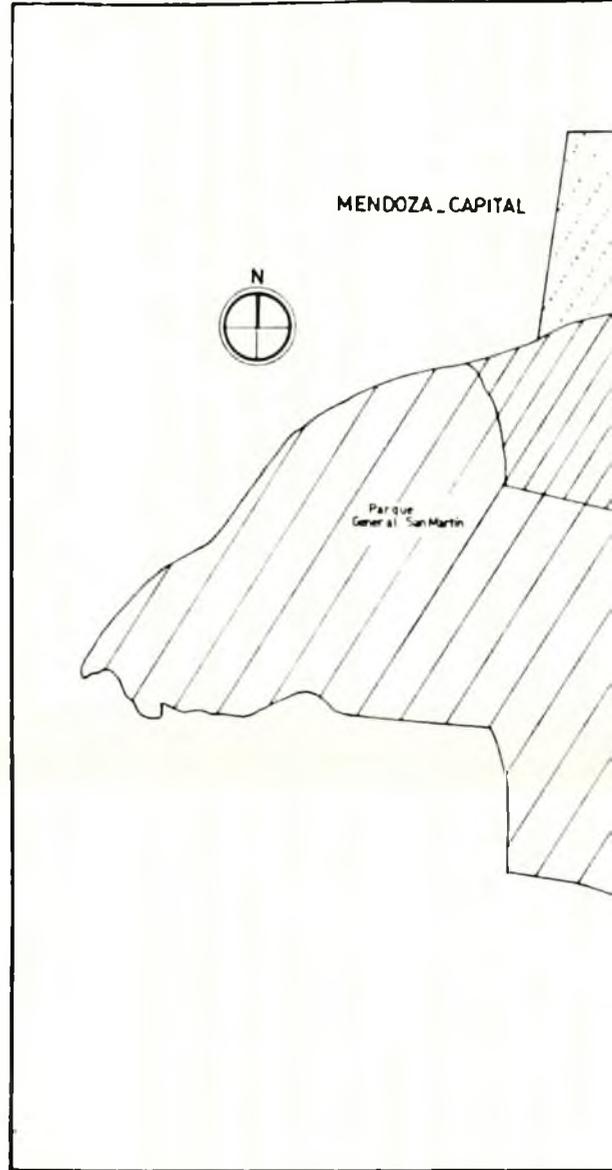
El análisis abordado aparece sintetizado, gráficamente, en la fig. 10.

VI. Las enseñanzas de las imágenes colectivas. Caminos a seguir

El agrupamiento de las respuestas de los encuestados para encontrar un consenso, se traduce en verdaderas imágenes colectivas desde el momento en que representan una visión reiterada, una perspectiva común en la vivencia de la ciudad. Por medio de ellas, ante todo, hemos identificado globalmente a Mendoza, una aglomeración en la que árboles y acequias constituyen presencias relevantes que le otorgan una tipicidad indiscutible. Esta fisonomía peculiar es doblemente destacable: por su belleza intrínseca y porque registra pocos casos parangonables en el mundo. Tachkent, Langi-Yul, Tchinz: escasas ciudades poseen el patrimonio mendocino hecho de canales y de calles sombreadas²¹.

Esas mismas imágenes colectivas conforman una estructura perceptiva, una trabazón global que, al estilo hispanoamericano, se consolida por medio de sendas, bordes y nodos, más que en el apoyo que puedan representar mentalmente los hitos y los barrios. Estos últimos se diluyen apreciablemente para la observación ciudadana. Un barrio, de carac-

²¹ GEORGE, P., *Ensayo de tipología de los oasis*, en "Boletín de Estudios Geográficos", Vol. XIII, Nº 51, Mendoza, Instituto de Geografía, 1966, p. 133.



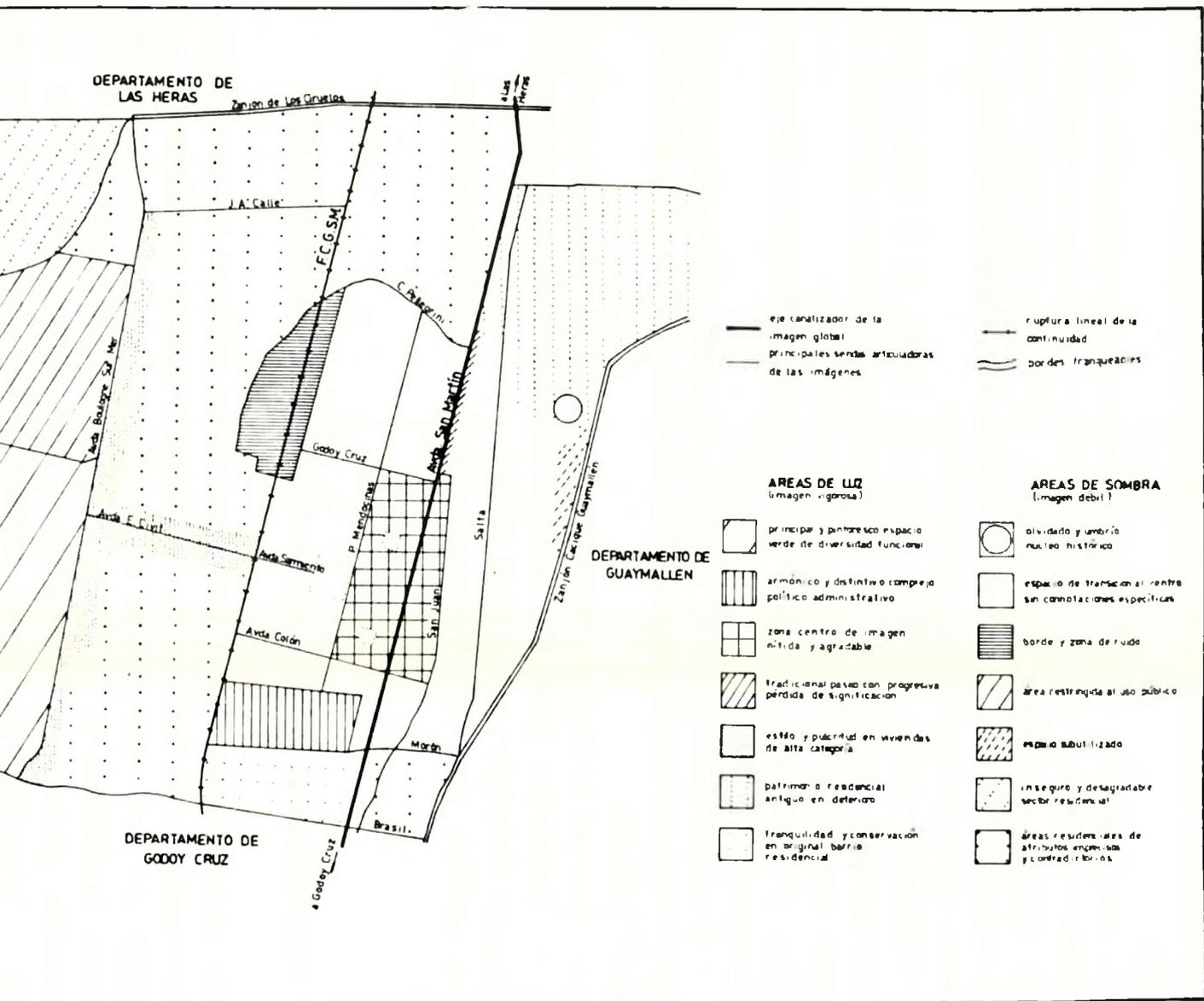


Fig. 10

terísticas muy especiales, es principalmente retenido: el llamado centro Cívico; pero los sectores residenciales no intervienen prácticamente en la imaginabilidad espontánea. En cambio, los recorridos estructurantes (avenidas San Martín, Nueve de Julio, San Juan, Las Heras, Sarmiento y Costanera), los bordes netos (canal Cacique Guaymallén, zanjón de los Círuelos, vías del ferrocarril) y los nodos esenciales (parque San Martín y plazas del centro) están siempre presentes en la apreciación de los mendocinos.

El habitante concede atributos distintivos a algunos de los elementos que percibe y que utiliza. Su subjetividad, en estos casos, atiende fundamentalmente al significado, más que a las formas. En este sentido, por ejemplo, no sólo repara en los edificios del barrio Cívico por su estilo o características arquitectónicas, sino por constituir el símbolo de una función. Esta congruencia de forma y función la encuentra también el habitante de Mendoza, elocuentemente, en la avenida San Martín, verdadero cordón umbilical de la urbe, expresiva del comercio más caracterizado y de los paseos a pie; o en el parque San Martín, encarnación del esparcimiento y del aire puro. En la mezcla de sensaciones, es terminante la ambivalencia de la ciudad vieja, por antonomasia la Cuarta Sección, frente al nuevo crecimiento después del terremoto de 1861; así como, en el detalle más menudo, podríamos señalar las experiencias vitales ligadas a las intersecciones peligrosas a causa de la circulación intensa.

Si la finalidad de una geografía de la percepción es tener en cuenta la imagen, total y parcial, que los pobladores se forjan de su ciudad, y sus reacciones frente a las mismas, con la intención de mejorar el entorno en que viven, conviene reflexionar a propósito de las conclusiones obtenidas en cuanto a identidad, estructura y significado.

1. El respeto a los árboles, acequias y veredas, y su preservación

Arboles, acequias y veredas: los tres elementos más mencionados por quienes respondieron a la encuesta. Son indisociables en el panorama de las calles mendocinas, y así se los debe mantener.

Se ha insistido en que la compulsión de los deseos y necesidades de los habitantes permitiría una coordinación con el técnico y el gobernante, de la cual el primero no puede ser desgajado como ocurre habitualmente. Por el contrario, su participación es insoslayable en la construcción de la ciudad, habida cuenta de que es el destinatario final del medio creado para esa vida urbana. La preservación de esa imagen que identifica a Mendoza es prioridad número uno si se quiere respetar

el marco agradable en el que le place movilizarse al mendocino. Las sugerencias que anotamos a continuación se entienden como reflejo de lo ambicionado por los verdaderos usuarios de la urbe y cada una de ellas requiere un ahondamiento de los especialistas, dentro del dictado supremo de conservar para Mendoza sus atributos esenciales.

Ante todo, los árboles. Las bóvedas que sus ramajes crean sobre aceras y calzadas dan lugar a un paisaje no sólo estéticamente placentero, sino a una proliferación de microclimas que benefician a los habitantes, especialmente en los días cálidos del verano. El respeto al árbol es consustancial al mendocino, quien lo aprecia como un compañero permanente. El valor de esa presencia, afectivo y práctico a la vez, conlleva la necesidad de preservarlo, porque es un ingrediente esencial de vida.

Lo dicho anteriormente obliga a un interés inexcusable y permanente de los gobernantes. En muchas ciudades europeas, por ejemplo, los municipios destinan partidas cuantiosas de su presupuesto en relación con hallazgos y conservación de restos arqueológicos, y a nadie se le ocurriría subalternizar el puesto que les corresponde dentro de las calidades que deben distinguir a la urbe. Un tratamiento similar exigiría en Mendoza la preservación de árboles, acequias y veredas (Fig. 11). Al poder público concierne, en cuestión tan vital en imagen y alcances prácticos —incluso turísticos— vigilar y corregir los problemas que se suscitan en lo que también son tesoros y privilegios del bien común. Es necesario adquirir conciencia de esa responsabilidad.

Tiende a erradicarse al árbol de los caminos suburbanos que adorna desde hace decenios, para ceder a la instancia perentoria de la velocidad de la circulación. Si manejamos correctamente la escala de valores —más en nuestro caso— la eliminación de esas arboledas constituye un atentado inadmisibile contra la esencia de la aglomeración, contra su ser. No se advierte, de ningún modo, la conveniencia de conceder primacía al apuro insensato frente a los beneficios de toda índole que implica el mantenimiento de ejemplares arbóreos arraigados firmemente en el sentimiento.

Si nos trasladamos al corazón de la urbe, la vigencia de esta imagen exige varias previsiones y cuidados: una selección adecuada de las especies; una renovación inteligente, que no puede realizarse obviamente en bloque sino en etapas bien graduadas, para que el reemplazo de los ejemplares caducos pase casi inadvertido; una atención constante para cubrir las pérdidas, de acuerdo con las distancias establecidas; una uniformidad de especies por calles, para evitar las mezclas que afean los alineamientos; un riego eficaz. . . Este último aspecto nos conduce a considerar la imbricación con respecto a los cauces.

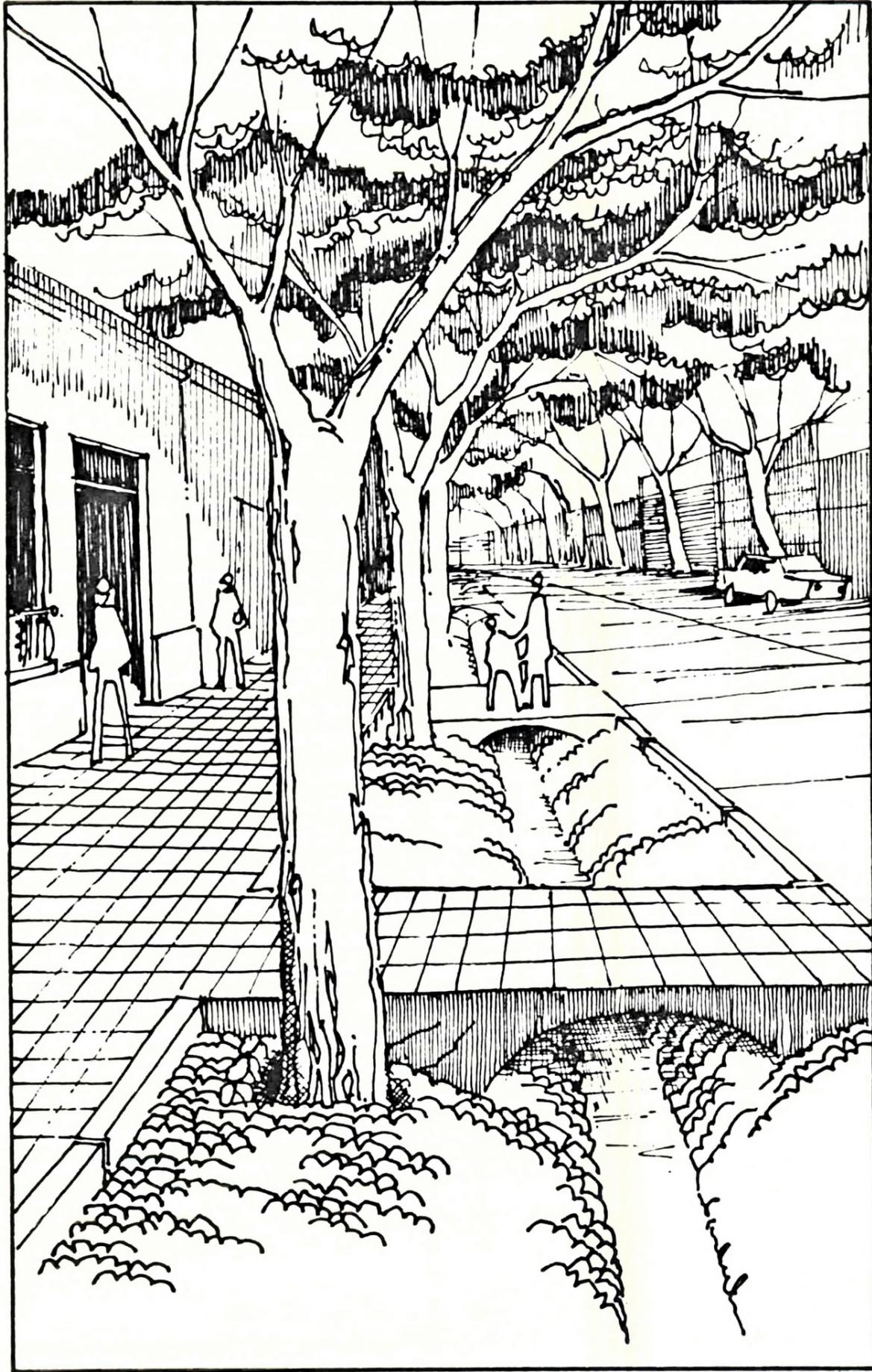


Fig. 11. Una calle mendocina: árboles y acequias LUCCHESI '63

Las acequias fueron concebidas como verdaderas venas acuíferas para irrigar ese cuerpo que respira por sus plantas. Pero el contacto satisfactorio entre el cauce y su árbol compañero sólo puede verificarse cuando el agua actúa a través de un suelo que no opone obstáculos para transmitir la humedad. Razones de orden económico han conducido a emplear el cemento para construir las acequias, dejando a determinada distancia el hueco para instalar el árbol. Es sabido que esta técnica dificulta considerablemente la acción del líquido. Lo aconsejable, por lo menos en las calles que ya lo poseen, es mantener el revestimiento con cantos rodados unidos simplemente con tierra. Es una cuestión de imagen y de buen funcionamiento. Tanto la fisonomía urbana como las necesidades del riego aconsejan esta disposición, que tanto supone en la conjunción árbol-acequia.

Un mal ya extendido ataca a la conjunción mencionada: la contaminación, tanto del aire como del agua. En el primer caso, a modo de ejemplo expresivo, cabe reflexionar sobre la incidencia de la combustión de los automotores en el centro de Mendoza, hasta el extremo de que, en estos momentos, no puede esperarse el crecimiento normal de nuevos ejemplares arbóreos. En cuanto a los cauces, mayores o menores, sufren de diversas formas de contaminación²². Los efluentes industriales, las basuras arrojadas por los habitantes. . . crean un problema agravado por la insuficiente dotación del agua que corre por las acequias. La lucha contra éstos y otros problemas de contaminación —aunque sus alcances sean más generales— lleva implícita, pues, la necesidad de evitar el deterioro de árboles y cauces.

En fin, también interviene la acera en esta amalgama. La idea de cubrir totalmente las acequias para facilitar el tránsito peatonal, es un error grave. Mendoza cuenta con anchas veredas, generalmente embaldosadas en forma muy colorida. Los indispensables puentes sobre los cauces, sea para atravesar las esquinas, sea para permitir el acceso a los garajes, deberían ser los únicos justificados, porque el ocultamiento de las acequias, además de desaconsejable porque priva de un componente fundamental al paisaje urbano, lo es también porque impide una limpieza eficaz y agudiza el problema de la contaminación.

Mendoza debe ostentar con orgullo los atributos de su identidad: cauces abiertos y empedrados, árboles enhiestos y sanos, veredas limpias y sin fallas. Su cuidado permanente no es un lujo ni un gasto superfluo;

²² CAPITANELLI, R. G., *Carta dinámica del ambiente*, en "Boletín de Estudios Geográficos", Vol. XX, Nº 78, Mendoza, Instituto de Geografía, 1981, pp. 90-110.
PALERO, María M., *Carta ambiental de la primera sección de la ciudad de Mendoza*, en "Boletín de Estudios Geográficos", Vol. XX, Nº 79, Mendoza, Instituto de Geografía, 1981, pp. 259-287.

por el contrario, implica mantener fama y prestancia, para satisfacción de sus habitantes y solaz de quienes la visiten.

2. Una imagen vigorosa o débil, en el contexto de una definición de estructuras y significados.

El balance de los elementos constitutivos de las imágenes pone de manifiesto la mayor o menor importancia que el habitante les adjudica. Con esas imágenes, pasadas por el tamiz que las torna agradables o repulsivas, beneficiosas o inútiles, el hombre diseña mentalmente su ambiente, lo estructura; a la vez que las incorpora, por su valor afectivo o práctico, atribuyéndoles un significado.

Nuestros puntos de vista, en estos aspectos, atienden, sobre todo, a los modos de preservar lo que al habitante le resulta grato y útil, y a señalar las posibilidades de corregir lo que le desagrada o dificulta su existencia.

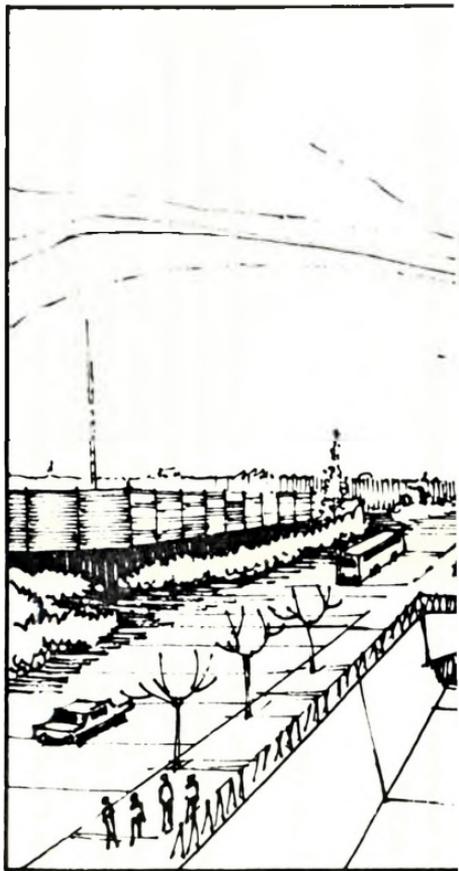
Sin ánimo, pues, de abarcar todos los ingredientes que, objetivamente, puedan indicar el teórico y el técnico para un correcto funcionamiento de la ciudad, nos detenemos aquí en la consideración de aquellos elementos que han dado lugar a imágenes colectivas vigorosas, sea en lo positivo o en lo negativo. Esas imágenes traducen, evidentemente, necesidades y deseos que merecen ser contemplados y, en lo posible, satisfechos. Aportamos así un conjunto de ideas que pueden servir de sugerencias o de pautas de ordenamiento para mejorar a Mendoza como espacio vivido.

Ya hemos anticipado, brevemente, algunos juicios. Por otra parte, con intención selectiva, se han volcado las valoraciones manifestadas en estereotipos (Fig. 8) que nos dan la pauta de apreciaciones positivas o negativas en cada ejemplo, de modo que el perfil ilustre el balance respectivo.

a. Los canales y el ferrocarril

En la estructura perceptiva de una ciudad en damero, como la que nos ocupa, resaltan las calles que se cortan en ángulo recto, dando lugar a un diseño impactante, sobre todo cuando se lo observa desde lo alto, en proyección vertical. Pero Mendoza ofrece también otros elementos lineales señalables: los canales y el ferrocarril.

La mención reiterada de los cauces del Cacique Guaymallén y de los Ciruelos demuestra su importancia como bordes (Fig. 12). Ambos



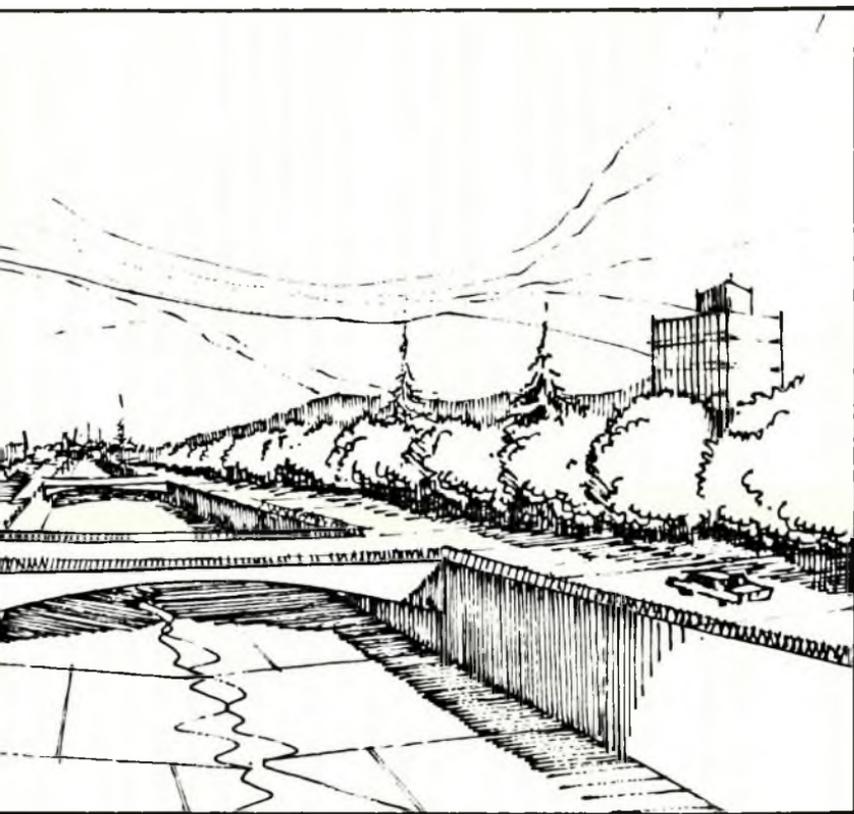


Fig. 12. Canal zanjón Cacique Guaymallén

son, precisamente, en parte de su recorrido, límites administrativos de la capital, a la cual separan de los departamentos de Guaymallén y Las Heras. Como ya se ha escrito, "en un principio los canales fueron vallas opuestas a la circulación y focos de recepción de las viviendas más pobres, que encontraron en los descuidados zanjones un refugio para su miseria"²³. Con la urbanización reciente, la impermeabilización de los cauces y las amplias avenidas construidas en sus márgenes —más evidentes en el Cacique Guaymallén— se ha modificado el entorno y se ha fijado una imagen agradable. La impresión favorable, sin embargo, no se extiende a las condiciones de higiene, en estos canales proclives a ser utilizados como receptáculos de desperdicios. Todos ellos —incluidos los que no fueron mencionados en las encuestas—, en mayor o menor grado, están contaminados²⁴.

Tres connotaciones, en conclusión, deben ser subrayadas. Es indispensable prevenir los problemas de contaminación y luchar contra los ya existentes. Conviene mantener y mejorar la imagen en lo urbanístico, completando lo ya realizado en los trazados paralelos al cauce. Finalmente, debe diluirse cada vez más el papel de vallas netas de la continuidad en los sectores vecinos y convertirlos, mediante los puentes y el embellecimiento de terrenos aledaños, en líneas de sutura entre los departamentos del Gran Mendoza, acción que es mucho más necesaria en el caso del zanjón de los Ciruelos.

Como ya se dijo, el área ocupada por el ferrocarril San Martín (vías y estación) constituye un gran problema no sólo por su condición de barrera que obstaculiza la fluidez de la circulación, sino también porque no permite el empleo de superficies de gran valor, en la actualidad definitivamente céntricas. El meollo del asunto se encuentra en las soluciones técnicas, con dos alternativas bien claras: el traslado de la estación ferroviaria, o el acondicionamiento del acceso a la existente, si se opta por mantenerla en el mismo lugar. Si se decidiera lo primero los beneficios serían numerosos, en los sentidos ya expresados. "El recorrido norte-sur de 8 calles, y de otras 19 en el rumbo oeste-este, se ve impedido por terrenos que mantienen las empresas ferroviarias. Por otra parte, sólo en el ámbito de la ciudad de Mendoza esas superficies suman aproximadamente 100 hectáreas, cuya ocupación permitiría radicar una población de alrededor de 40.000 personas, abaratar servicios y crear espacios verdes"²⁵.

Si se mantiene la estación, caben diversos tipos de opciones,

²³ ZAMORANO, M., *Mendoza, polo indiscutible del centro-oeste argentino*, inédito, 1971.

²⁴ CAPITANELLI, R. G., *op. cit.*, pp. 106-108.

²⁵ ZAMORANO, M., *Mendoza, polo...*, *op. cit.*

aunque más complicadas y costosas, que han dado lugar a opiniones muy variadas. El cambio de nivel en el ingreso de los trenes al corazón mismo de la urbe, se justificaría si su irradiación tuviera un alcance metropolitano, lo que no se da en este momento. Dejando a un lado el recurso a sistemas de transporte muy sofisticados, entre las fórmulas tradicionales se ha hablado en favor de la vía subterránea. "Una estación única de pasajeros a "bajo nivel", es decir subterránea, es necesaria porque no sólo permite la integración vehicular y peatonal de todas las zonas aledañas, sino que se eliminan los ruidos y las vibraciones (propias de las estaciones "a nivel" y "sobre nivel"), da sensación de seguridad a los viajeros y habitantes, y fundamentalmente su costo es inferior al de otro sistema"²⁶.

El habitante de Mendoza palpa los inconvenientes del actual dispositivo ferroviario. Es una cuestión apremiante. Los técnicos dirán su palabra, pero toda modificación inteligente realizará considerablemente la imagen de la ciudad.

b. Parque y plazas

De acuerdo con la terminología local y tal como lo han demostrado las encuestas, cuando se habla de parque —un extendido y cuidado espacio verde— surge la imagen del parque General San Martín. Dentro de la misma tónica, quienes se refirieron a las plazas, evocaron ese verdor que las identifica, pero lo asociaron sobre todo a las que están localizadas prácticamente en pleno centro: Independencia, San Martín y España.

El parque General San Martín —denominado parque del Oeste cuando se comenzó a cultivarlo a principios de este siglo— es el gran pulmón de la masa edificada, a su vera, con una superficie superior a 400 hectáreas. Goza de un bien ganado prestigio, porque representa una extraordinaria conquista de un medio árido, y por la belleza de sus prados y conjuntos de árboles, magníficamente logrados en cuanto a combinación de especies. No en vano, pues, ha constituido —junto con la avenida San Martín— uno de los dos elementos de la ciudad con mayor significado para los encuestados.

Pese a su diversidad funcional ha sido calificado fundamentalmente como lugar de esparcimiento, de evasión; pero se lo considera poco conservado y no utilizado plenamente de acuerdo con sus atractivos (Fig. 8b). Lo cierto es que este espacio se ha desdibujado con respecto

²⁶ CLEMENT, J. L., *Estación ferroviaria de pasajeros. En el mismo lugar que la actual, pero con las vías a "bajo nivel"*, en diario "Los Andes", 4 de agosto de 1980, p. 10, col. 3.

a los fines que inspiraron su creación: por la intromisión exagerada de construcciones (clubes, estadios de fútbol, edificios de organismos públicos. . .) que en su mayoría no coinciden, por su presencia y conservación, con el contorno parquizado; por la falta de escala con que se han implantado ciertas estructuras, en desacuerdo con las dimensiones del paisaje circundante; por la subutilización de lugares concebidos para favorecer el acercamiento social de los habitantes, por medio de la distracción o del interés cultural (miniteatro Pulgarcito, anfiteatro Frank Romero Day, estadio del Mundial de Fútbol. . .); por el descuido de ciertos sectores, entre los que puede mencionarse señaladamente el parque aborigen, destinado sólo a especies autóctonas, cuya reubicación es urgente, luego de su destrucción para realizar otras obras; por la inseguridad de ciertos rincones de escasa iluminación nocturna; por la inmediatez de algunas villas miserias, que deberán ser erradicadas. . .

No obstante las deficiencias apuntadas, el balance en la consideración de este espacio verde es altamente positivo. Representa hoy el resultado exitoso de una iniciativa visionaria. "En este inmenso jardín de paz, los añosos álamos de Italia, los paraísos de la India, casuarinas, aromos y grevilleas de Australia, eucaliptos de Tasmania, palmeras de Chile y de Canarias, robles y encinas de Francia, carolinos, magnolias y olmos de Norteamérica, y muchos más, son aquí altivos testigos de un sueño audaz, de una empresa de pioneros que se negaron a rendirse ante la imponente magnitud del adversario: la aridez y soledad del desierto"²⁷.

Un parque tan adentrado en el sentimiento de los mendocinos, y al cual adornan monumentos y hermosas perspectivas, merece ser cuidado a la manera de una obra de arte, y preservado del uso incontrolado en prados, bosques y jardines (Fig. 13). La conservación sin mácula de sus sectores más bellos es un imperativo ineludible. Caminar, gozar de su aire puro, recrearse con sus paisajes, deberían ser objetivos inalterables, por lo cual no se justifican nuevas aperturas de calles. Por el contrario, ya cuenta con avenidas suficientes para una circulación medida y su crecimiento sólo llevaría a introducir un innecesario factor de contaminación al mismo tiempo que a desvirtuar su esencia paisajística. Por las mismas razones, la recuperación de terrenos ocupados antes para otros usos (caso del hospital Emilio Civit, hoy prácticamente desalojado) debe servir primordialmente para ampliar el marco vegetal.

En fin, es asimismo desaconsejable aumentar aún más su superficie porque la afluencia excesiva de visitantes perjudicaría su buen mantenimiento y porque la aglomeración mendocina, por razones de organi-

²⁷ SOSA, G., *Parque General San Martín*, Mendoza, edición oficial, 1964, p. 18



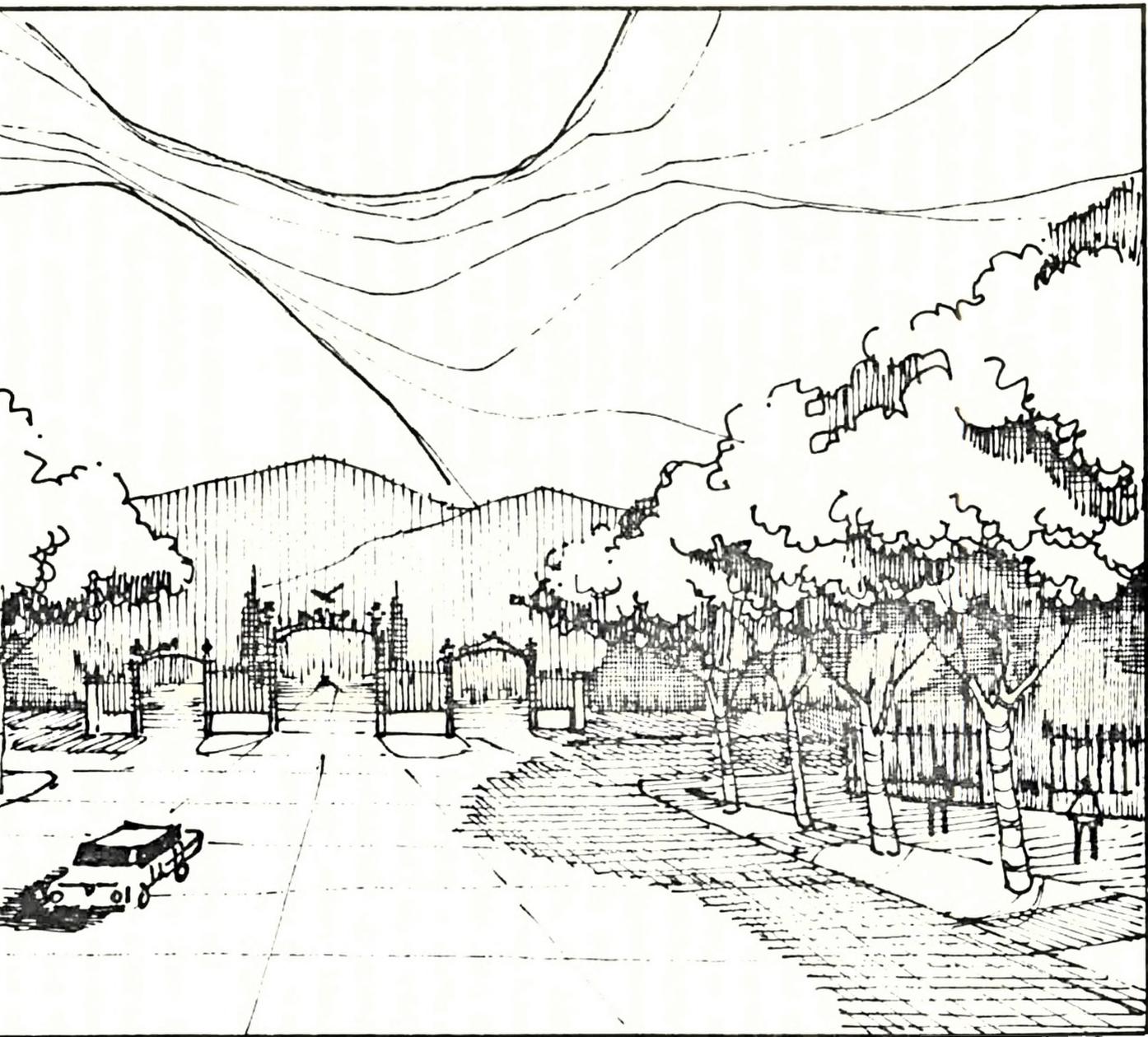


Fig. 13. Entrada al parque General San Martín

LUCCHESI '63

zación en los desplazamientos, debe procurar la desconcentración racional de sus 600.000 habitantes, creando otros espacios para sus expansiones.

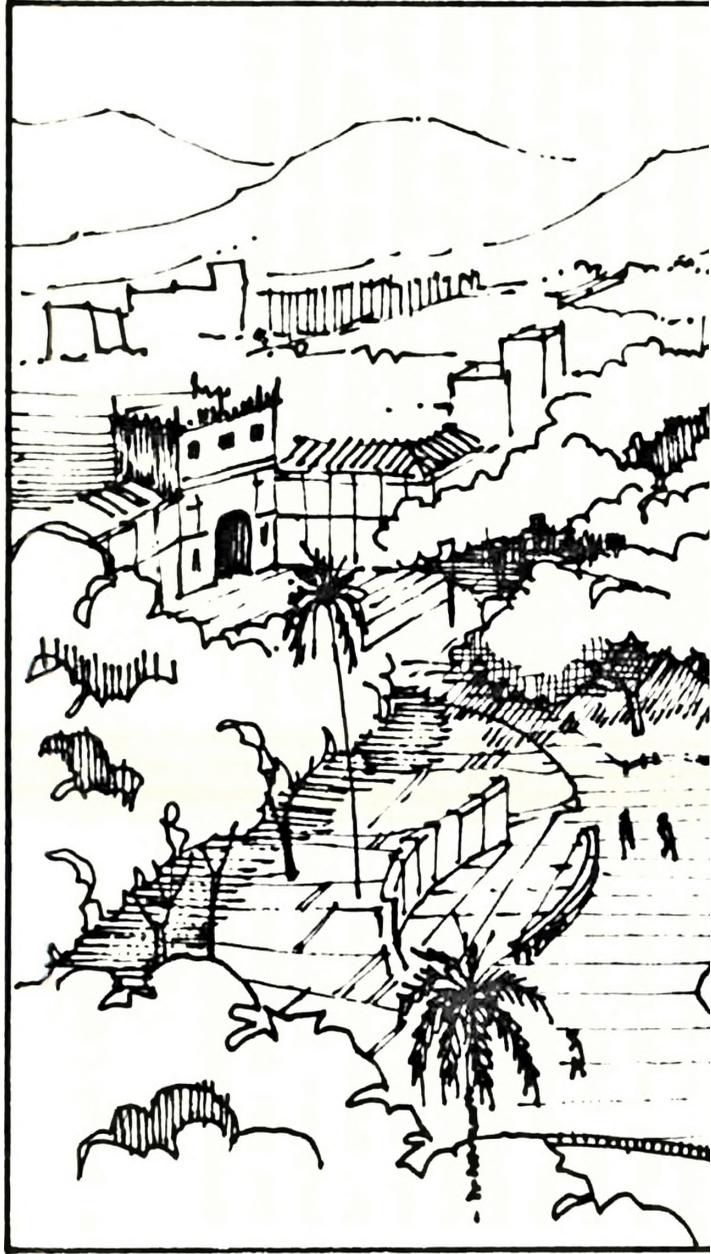
Sería obvio referirse a lo que significan las plazas en la estructura de una ciudad. En el caso de Mendoza, es destacable el hecho de que no sólo son espacios abiertos, sino también verdes. La fórmula tradicional es la superficie de una hectárea parquizada, aunque exista la excepción de la Independencia, de 4 hectáreas. También resulta significativo el hecho de que se las considere como refugios para cuando ocurren movimientos sísmicos. Más de una vez han cumplido, efectivamente, con esa función, albergando a las personas en los momentos inciertos de los temblores y de sus réplicas subsecuentes.

En la visión global de la capital mendocina hay una llamativa discordancia por franjas: la situada entre las avenidas San Martín y Belgrano cuenta, en la llamada antiguamente hacienda de San Nicolás, con una disposición estrictamente geométrica, en donde existe una plaza central, Independencia, y otras cuatro simétricamente dispuestas en su contorno (San Martín, España, Chile e Italia); al oeste, hasta el parque San Martín, no hay ningún espacio verde destacable. Una primera observación, pues, nos indica la conveniencia de ampliar estas superficies y en este sentido, los terrenos del ferrocarril pueden suplir, en parte, las deficiencias.

Para la vivencia de los mendocinos, las tres plazas con mayor significado son las que se encuentran en el sector céntrico. En general todas las de la aglomeración son bien cuidadas, con diseño interior agradable y logros estéticos aceptables. Pero en un plano de mayor exigencia, en las del centro, por lo que representan incluso históricamente, cabe insistir en mantener el marco paisajístico respetando la congruencia de estilos en la plaza y el contorno edificado. Las tres plazas más mencionadas sufren, en esto, una especie de amputación, porque en las calles que las circundan se mezclan inorgánicamente edificios de muy variada arquitectura. En un caso —plaza San Martín— se destruyó la armonía mediante la inadecuada remodelación de la plaza (Fig. 14); en las tres, aumentan las construcciones modernas que desentonan. Medidas legales, sentido arquitectónico, deben confluir para lograr la belleza del conjunto. Sólo es de esperar que se respeten los edificios rescatables que aún encuadran estos espacios verdes, señaladamente en el caso de la plaza Independencia.

c. Barrio Cívico

A las preguntas relativas a los barrios —como ya se señaló anterior-



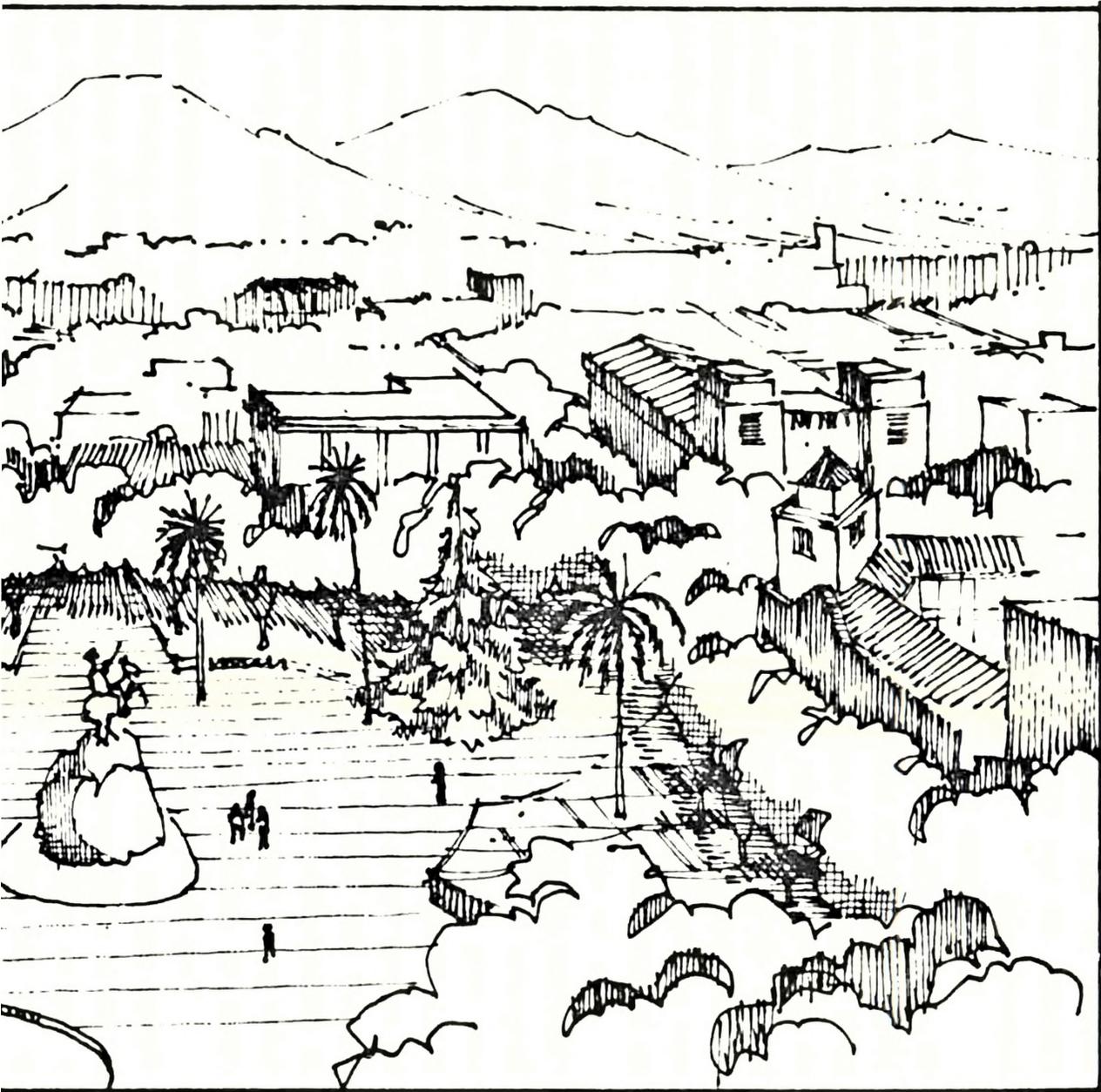


Fig. 14. Plaza San Martín

LUCCHESI '83

mente— los encuestados han respondido aludiendo fundamentalmente a uno: el Cívico. Esto demuestra, en primera instancia, la debilidad de la imagen concerniente a los barrios residenciales. Aparte del propio sector habitado, las personas no advierten otros conjuntos llamativos. Es decir que las áreas residenciales no son discriminadas ni hay entre ellas algunas originales que se destaquen. Para las preguntas más directas sí hay una diferenciación, que puede corresponder a las confortables casas de la zona inmediata al parque, o al barrio Bombal, expresivo de una clase media alta. De todos modos, la reiterada falta de mención denota su escaso significado, sea porque la pobreza de la construcción los torna anodinos, sea porque la uniformidad de los barrios levantados actualmente con la fórmula de casas iguales, los envuelve en una atmósfera poco original, de imagen difusa.

Volviendo al barrio Cívico, en cambio, su realce deriva de la función, del emplazamiento, del recurso frecuente a sus oficinas y de una accesibilidad facilitada por la proliferación de líneas de transporte. Por eso, este centro político-administrativo fue el elemento que más acuerdos logró con referencia a su aspecto agradable y armónico. La dosificación acertada de edificios públicos y espacios verdes torna agradable el conjunto, pese a que aún no se hayan concretado, por razones económicas, algunas construcciones que completarán el cuadro funcional (la legislatura, por ejemplo). A las dependencias oficiales (Casa de gobierno, palacio de justicia, municipalidad de la Capital, palacio policial, administración general de aduanas, centro de prensa) cabe agregar la presencia de la enoteca de Giol, una antigua y pequeña bodega rescatada, convertida en un museo del vino (Fig. 15).

Un sector tan representativo debería ser dotado de más comodidades y de ciertos atractivos que le inyectaran vida, teniendo presente su soledad forzada en las horas nocturnas y los días no laborables. La iluminación ampliada daría lugar a una frecuentación mayor de paseantes, aprovechando, precisamente, sus jardines. Debe replantearse la cuestión del estacionamiento, en sus playas superutilizadas que, indirectamente en las salidas y entradas de automóviles, crean graves problemas de congestión en las horas de más actividad. Las soluciones en este último aspecto podrían venir de la construcción de playas subterráneas, por las ventajas que acuerdan al tránsito y por la posibilidad de aprovechar los espacios superficiales. En fin, luz y color surgen de sus fuentes, hoy muy subutilizadas, en lo cual hay un ahorro mal entendido, ya que, con su plena exaltación del agua en un medio árido, son un símbolo a ostentar, sobre todo durante las noches.

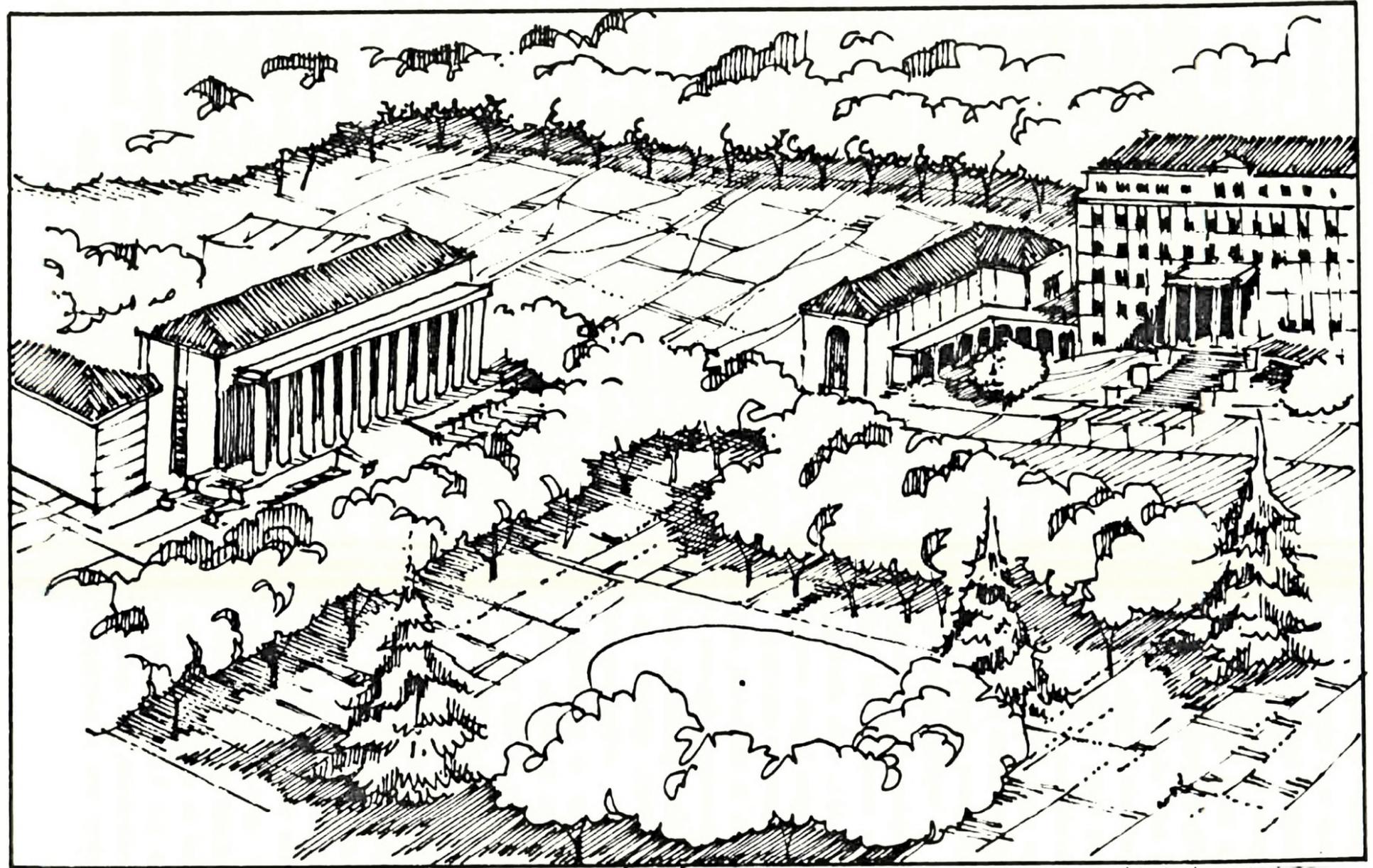


Fig. 15. Centro Cívico

LUCCHESI '83

d. La "Ciudad vieja"

Lo de "vieja" es casi un eufemismo en una ciudad que fue reconstruida después del terremoto de 1861. Pero, sin duda, hay un contraste muy acusado entre la franja oriental situada entre el zanjón Guaymallén y la Alameda, con sus construcciones de una sola planta y el uso del adobe como material, y la extensión occidental, hasta el ferrocarril, con una edificación suntuosa y, en los últimos 40 años, un apreciable crecimiento en altura.

Otra curiosidad resulta de la denominación aceptada de 4ª. sección para estas manzanas centradas en la plaza Pedro de Castillo, cuando en verdad, administrativamente, ésta abarca el espacio comprendido entre las calles Alberdi, Pellegrini y Videla Correa, al sur; Pescadores, Coronel Díaz y Mosconi al norte; y desde Belgrano hasta Arrollabes y Gobernador Videla, de oeste a este.

Una ciudad no puede ni debe borrar el pasado inserto en su núcleo inicial. La "ciudad vieja" sufre el deterioro lógico en sus construcciones de 80 ó 100 años; pero muchas de ellas son rescatables y, además, asumen una tipicidad con la cual sería criminal arrasar, ya que representan una parte sustancial de la imagen de Mendoza. Hay aquí un repositorio de incalculable valor en cuanto a arquitectura popular. Si los poderes públicos suelen expropiar para demoler y asentar nuevas estructuras ¿por qué no proceder de igual manera para conservar la historia viva en sus testimonios vigentes? En el caso de la Cuarta Sección lo aconsejable es el mantenimiento en bloque de ciertas cuadras que mantengan casas antiguas en buen estado y con un estilo expresivo en frentes, rejas y disposición interior.

Es sumamente elocuente el estereotipo (Fig. 8e) de esta sección, con unanimidad de opiniones negativas relativas a su imagen. Un área estancada, deteriorada, mal iluminada, relativamente aislada del resto de la vida capitalina, que no se preocupa por mantener los testimonios del pasado y muestra una mezcla abigarrada de actividades, aparte de su sello residencial.

Es urgente detener, en la medida de lo posible, esta decadencia. Incluso cabe pensar en la regulación del uso del suelo, ante el problema de actividades incompatibles que utilizan viviendas en mal estado o abandonadas para aprovechar las ventajas del emplazamiento cercano al centro de negocios. Nos referimos a la instalación espontánea de industrias livianas, depósitos, comercios mayoristas, locales nocturnos de baja categoría, etc. Se trata, por lo demás, de una situación "que iniciada en la cuarta sección se fue extendiendo a la tercera, parte de la segunda y terminó por invadir todo un amplio frente de la frontera del

departamento de Guaymallén con Capital''²⁶.

Así como hablamos de conservación de lo valioso, es indudable la necesidad de renovar aquellos sectores más deteriorados, con casas inseguras por la evolución de los materiales de construcción empleados. En este sentido, la erradicación de construcciones con apariencia visual muy desagradable y la utilización de baldíos, podrá dar paso a planes de edificación que coadyuven para atenuar el serio problema de la falta de vivienda.

Foco de nostalgias, reducto de testigos mudos de acontecimientos cruciales de la historia mendocina, la "ciudad vieja", merece un tratamiento especial para impedir su desaparición total, para defender su imagen teñida de tiempo, y para mejorar las condiciones de vida de quienes la han elegido como morada.

e. El centro y el patrimonio histórico

La animación permanente, y el movimiento comercial y financiero, son lo esencial en el significado que los mendocinos atribuyen al centro. Este abarca, con ese criterio, el rectángulo comprendido entre las calles Colón y Godoy Cruz, al norte y al sur; San Juan y Patricias Mendocinas, al este y al oeste.

Hay tres connotaciones destacables a propósito de la delimitación señalada. En primer lugar, la estrechez este-oeste (400 m), que respeta al eje estructurador representado por la avenida San Martín. Luego, la eliminación del barrio Cívico, el cual, desde el punto de vista funcional, forma parte del centro; pero perceptivamente resulta marginal y falto de constancia como espacio vivido. En fin, es evidente que las frecuencias diarias y periódicas de los desplazamientos de la población hacia el polo de los servicios y de los equipamientos colectivos, han reforzado la imagen desde San Martín hacia el oeste, por su mayor dinamismo, reflejo de la actividad de la mayoría de los habitantes; mientras que, hacia el este, el vigor de esa imagen se detiene a sólo cien metros, en avenida San Juan.

Aquí está inserto lo más representativo de la urbe. La atención del observador peatonal no se dirige sólo a las arterias de circulación que lo impactaban ya en la imagen global —fundamentalmente la avenida San Martín— sino que repara también en hitos significativos, así como en nodos muy especiales, creados más por la afluencia de la gente que por

²⁶ GRAY DE CERDAN, N. A., *Problemática edilicia del Gran Mendoza. Deficiencias de la 4ª Sección pasan a la 3ª. y Guaymallén*, en diario "Los Andes", 3 de julio de 1981, p. 5, col. 1-6.

las cualidades naturales receptoras: aceras del café Bahía en Sarmiento y San Martín, esquina de Gutiérrez y San Martín, galerías Piazza y Kolton. . .

Mendoza, ciudad enteramente reedificada desde hace poco más de un siglo, no puede exhibir testimonios edilicios de un pasado lejano. Pero el tiempo ha sedimentado manifestaciones de lo urbano muy apreciables, por estilo o significado, que representan hitos dignos de respeto. Lo principal de este patrimonio histórico está incluido en el área central o, a corta distancia, en el corazón y en los lindes de la zona más antigua. Los encuestados lo mencionan a la manera de estructuras solidarias, consustanciadas con ese espacio valorizado. Nos referimos a construcciones (Fig. 7) que jalonan la avenida San Martín (iglesia de los Jesuitas, diario Los Andes, pasaje San Martín, Dirección de Turismo, o encuadran las plazas más destacadas: San Martín (banco Hipotecario Nacional, basílica de San Francisco, casa matriz del banco de Mendoza, estatua del general San Martín), Independencia (Plaza Hotel, teatro Independencia) y Sarmiento (catedral Nuestra Señora de Loreto, estatua de Domingo Faustino Sarmiento). Ateniéndonos a las menciones explícitas de los entrevistados, podríamos agregar otros edificios, como el hospital Central, Arzobispado Curia Eclesiástica (esquina Catamarca y San Juan), iglesia Nuestra Señora de la Merced (calle Montecaseros), o espacios verdes como el parque O'Higgins y la plazoleta Almirante Brown, ambos lindantes con la avenida Costanera Pedro B. Palacios.

A la lista anterior deberían incorporarse muchas casas de familia, diseminadas por el centro y alrededores, valiosas por su belleza y representatividad. La gente no las advierte, en muchos casos, precisamente porque no están vinculadas a un recuerdo afectivo o a una utilización comunitaria. De todos modos, ampliar esta percepción colectiva espontánea es deber de quienes asumen la responsabilidad de conservar y mejorar el ámbito urbano. Sobre la base de las apreciaciones más afirmadas de quienes transitan el centro, el experto ha de tender al logro de una coherente asociación de lo antiguo y lo moderno, dado que ambos son componentes solidarios de un agradable marco de vida.

Centro discernido, centro recorrido. Traduce el espíritu de la ciudad. La exaltación de su imagen sería una forma de corresponder a las apetencias vivenciales de los ciudadanos, porque no sólo es el foco de actividades que se reclama sino también el espacio querido que se goza. Toda atención que se brinde a su mejoramiento es plenamente justificable.

Las necesidades de tipo funcional, en un área tan vivida, deben, por supuesto, ser tenidas en cuenta igualmente desde la perspectiva de

su imagen. Circulación y estacionamiento merecen un cuidado especial. En cuanto a la primera, porque se acumulan las trabas para movimientos de vehículos y peatones, convirtiéndolo, globalmente, en el sector más inseguro; en lo que concierne al estacionamiento, porque la falta de soluciones permanentes ha conducido a la habilitación de lugares inadecuados —baldíos y casas demolidas— que en nada contribuyen a realzar la visión del centro.

Hay algo más en lo que respecta a lo vital de este marco. Su pleno disfrute exige, entre otras cosas, el respeto a los derechos del peatón. A esta altura de la evolución de Mendoza resultaría conveniente la estructuración de un sector consagrado sin obstáculos al caminante, para que pueda sentirse más integrado a su "centro". Pensamos para ello en una zona reservada que sea preparada, por equipamiento y por valor estético, para que el peatón la recorra con amplia libertad de desplazamiento.

Las medidas para esta vitalización del centro son materia opinable²⁹. Pero cualesquiera sean las soluciones a los problemas —circulación, estacionamiento, contaminación, tránsito peatonal— la mira es salvaguardar o superar lo presente sin que se pierda el equilibrio ambientado para una ciudad no afectada de gigantismo.

f. La avenida San Martín

Su gravitación ha sido más que reiterada. Es la columna vertebral de la ciudad de Mendoza. En ningún otro componente se da con tanta fuerza la relación forma-función como en la avenida San Martín. Su significado traduce la íntima unión de su aspecto —características arquitectónicas y urbanísticas— con las principales actividades que en ella se desarrollan (Fig. 16).

La atracción que ejerce para la instalación comercial y financiera seguirá siendo la clave de su identificación con respecto a las otras sendas principales de vinculación norte-sur o este-oeste; pero a la vez es deseable que mantenga su fisonomía actual, esa mezcla de edificaciones que permiten revivir un estilo peculiar, chato, con balcones y aberturas de gran tamaño, alternando comúnmente con construcciones de varios pisos, con canteros de flores y plantas, y con las anchas veredas que permiten el tránsito continuo de personas y, en algunas esquinas tradicionales, la reunión de gente —particularmente joven— en cafés y confiterías que dan un cierto toque de distinción.

²⁹ ZAMORANO, M., *El centro de Mendoza. Reflexiones para su ordenamiento*, en diario "Mendoza", 29 de octubre de 1981, p. 8, col. 1-4, y 5 de noviembre de 1981, p. 8, col. 1-3.

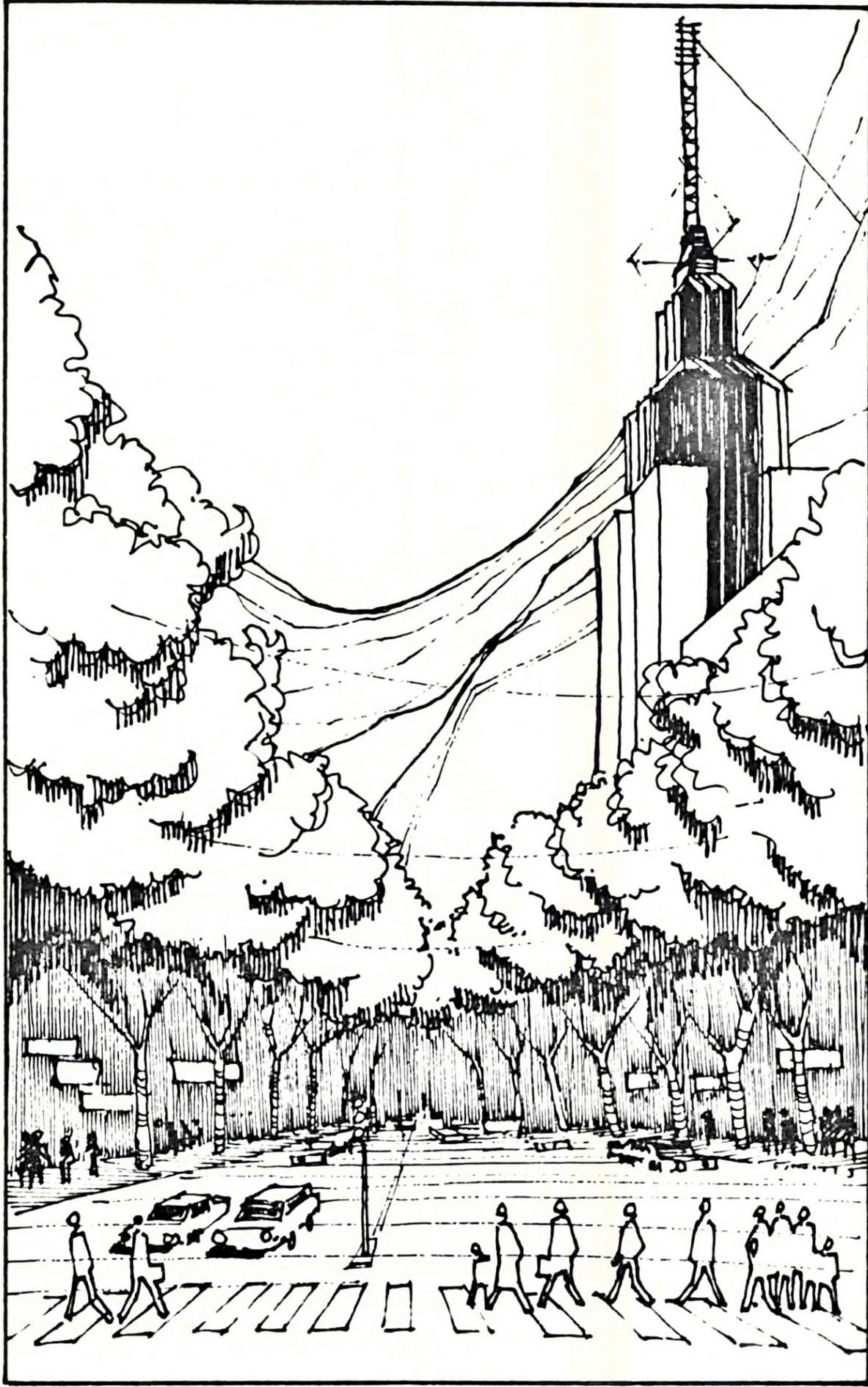


Fig. 16. Edificio Gómez

LUCCHESI 831

Es el eje dinámico por excelencia. Así lo entienden los habitantes de Mendoza, quienes han considerado favorablemente su animación, sus atractivos en relación con la publicidad, su satisfactoria iluminación nocturna y sus vidrieras bien engalanadas (Fig. 8a). Pero no en vano es, a la vez, la vía de mayor circulación de automotores, sobre todo por su misión de enlace primordial con el populoso departamento de Godoy Cruz. La gente se queja, entonces, de su congestionamiento vehicular y de las dificultades para estacionar. Es una resultante, en gran proporción, de esa misma y casi obsesiva referencia vital que encarna para la ciudad. Frecuentarla es un hábito inveterado.

Diríamos que se requiere un ensanchamiento de la percepción del centro, mediante la comprensión de que no se circunscribe a su senda articuladora. Hay que liberarla de su carga excesiva y a eso contribuiría, quizás, el apoyo de franjas peatonales próximas, que la aislaran un tanto de la corriente circulatoria, y un dispositivo periférico de estacionamiento.

Lo anterior está muy vinculado a un tema preocupante para los usuarios urbanos que más se movilizan. Cuando se analiza el comportamiento de los peatones a través de las apreciaciones manifestadas de sus recorridos, se observa que experimentan una gran sensación de inseguridad en varias intersecciones peligrosas de la urbe. En la elección de ejemplos podemos arrancar, precisamente, de la avenida San Martín, en sus cruces con calles que le son perpendiculares. Este mal, por cierto, es crónico, y proviene en gran medida de una falla esencial de organización: la ausencia de semáforos peatonales. Los giros a la derecha de los automóviles que se desplazan por la avenida San Martín encuentran el obstáculo de los transeúntes que aprovechan correctamente su luz verde. En la puja por avanzar —a diferencia de lo que ocurre en materia de prioridad en una gran cantidad de ciudades— se impone el conductor del vehículo, presionado además por aquéllos que lo siguen. La situación es tan paradójica que algunos giros son permanentes (San Martín y Godoy Cruz, San Martín y Las Heras, San Martín y Pedro Molina, San Martín y José Vicente Zapata) con lo cual el peatón pierde toda potestad.

Aparte de las que conciernen a la avenida San Martín, las intersecciones que han sido calificadas como muy inseguras por los encuestados, aparecen volcadas en la figura 9. Algunas de ellas son percibidas de este modo a pesar de que cuentan con la presencia de una correcta señalización para los automotores. Mayor es el peligro —incluso para el motorizado— en calles bastante frecuentadas que no poseen aún semáforo, entre las que podemos destacar: Emilio Civit y Boulogne Sur Mer, Juan B. Justo y Boulogne Sur Mer, Sobremonte y Belgrano, Montecase-

ros y Garibaldi, Montecaseros y San Luis, Godoy Cruz y avenida España, Gutiérrez y Perú, Gutiérrez y Mitre, etc.

Volviendo a la avenida San Martín, es evidente que estos problemas de circulación merecen un cuidado especial, como también lo exige la educación vial del habitante. Estamos ante un gran espejo de la ciudad y a todos interesa, sin duda, el mejoramiento de su imagen.

g. Luz y sombra

Cuando se analizaron los elementos estructurantes de la urbe mendocina, se advirtió la predominancia de sendas y bordes como configuradores de su espacio. Los recorridos y los obstáculos a los mismos se graban fuertemente en los usuarios de una ciudad que se guía por sus calles rectas entrecruzadas y experimenta una sensible molestia si se quiebra la fluidez de sus movimientos. Bastaría con reiterar lo que se ha dicho a propósito de dos articuladores decisivos del tejido urbano capitalino: la avenida General San Martín y el ferrocarril con la presencia entorpecedora de sus terrenos y sus vías. En menor grado se alude a la influencia de espacios verdes (plazas Independencia, San Martín y España), aunque en este caso deba separarse una gran área siempre evocada pero marginal con respecto a la densa masa edificada: el parque del Oeste.

Estas sendas, bordes y nodos se encuentran, pues, plenamente incorporadas al recuerdo inmediato y espontáneo de los habitantes. Constituyen la trama sustancial de la imagen de la ciudad, sus exponentes más vigorosos. Presentes, visibles, retenidos. . . podríamos considerarlos como iluminados si los comparamos con otros sectores que se desdibujan o pasan enteramente inadvertidos.

A partir de estos elementos estructurantes se condensan muchas veces zonas bien identificables, que podríamos llamar de luz. En otros casos, el reconocimiento se extiende a áreas con personalidad, distinguibles por su forma o su significado. Oportunamente se indicaron los atributos que se adjudican al centro o a la "ciudad vieja". Estos dos ámbitos son retenidos por razones disímiles —dinamismo del primero, deterioro de la segunda— pero, sea con signo positivo o negativo, es indudable que ambos se estiman importantes en la imagen global de la ciudad.

Cabe agregar como espacios tenidos en cuenta a dos barrios, el Cívico y el Bombal, uno representativo de la administración; el otro, de corte residencial. En fin —e insistiendo en la acción directriz de ciertos elementos— todo el sector que va desde calles Garibaldi y José

Vicente Zapata, hacia el este, hasta el canal Cacique Guaymallén, posee una estructura dada por sendas (las calles antedichas, tradicionales vías de penetración), bordes (el cierre constituido por el zanjón Cacique Guaymallén) y nodos (Hospital Central). La misma explicación podría darse a la estrecha franja que acompaña, hacia el oeste, a la avenida Belgrano, como una especie de primer vuelco hacia sectores residenciales valorizados.

Estos matices de apreciación de las áreas de luz, con los significados que se les atribuyen, se explicitaron en la fig. 2. Allí, lo que puede considerarse sombra, forma *grosso modo* una corona envolvente hacia el oeste, este y norte. Se trata, especialmente, de barrios residenciales que, por su apariencia uniforme, no se destacan para la observación de la gente, así como de algunos rincones indefinidos en cuanto a su vocación funcional.

Luz y sombra. Términos que separan las imágenes vigorosas de las débiles, que pasan inadvertidas. En lo primero cabe tanto lo que agrada como lo que se evidencia por su sesgo negativo.

Sólo resta desear que quienes tienen el poder de decisión apunten a crear un medio que satisfaga a los habitantes, protagonistas de la vida urbana. Las sugerencias que este trabajo aporta son el resultado de imágenes colectivas y, por consiguiente, traducen lo que el mendocino quisiera para sí. Estas manifestaciones del común, por cierto, suelen ser coherentes con lo que dictan el buen sentido y el cariño desinteresado. Lo lamentable es la indiferencia con que a veces actúan los que no se hacen eco de afanes atendibles y de reclamos pertinentes, cuya atención redundaría en beneficio de todos.

Mendoza tiene las grandes bases para ser una hermosa aglomeración. Sus habitantes lo saben. Si este estudio de su percepción logra al menos despertar el respeto permanente por sus virtudes y la legítima inquietud por su mejoramiento, los autores verán cumplido su mayor anhelo, porque han investigado el tema con verdadero amor por su ciudad.

NELLY AMALIA GRAY DE CERDAN
ROSA SCHILAN DE BECETTE
OSCAR ALFREDO RAZQUIN

-Los modelos de uso del suelo- en la zona pericentral mendocina

Presentación del tema

Se entiende por área pericentral o zona de transición "al sector de comercio mixto y usos del suelo no comerciales, tendiendo al deterioro y la ruina, que separa locacionalmente al centro de ventas al por menor de la ciudad de los barrios residenciales circundantes o los distritos de industria pesada"¹. Existen una gama de problemas que aparecen al tratar de comprender el comportamiento de la zona:

1. La complejidad de los fenómenos localizados en el interior de los barrios pericentrales.
2. Una utilización mixta del suelo.
3. Un cambio estructural continuo.
4. Una gran inestabilidad, un cambio y mezcla de funciones.

Este tipo de área se perfila con nitidez en la aglomeración del Gran Mendoza. Se desea en nuestro caso conocer las características propias de estos barrios. Los objetivos que sirven de guía a nuestra investigación son:

1. Determinar el grado de fluidez del espacio interno de la ciudad de Mendoza ante la sucesión de funciones que se localizan en su estructura; en otras palabras, definir la estructura del espacio pericentral y comprender el proceso de su evolución.
2. Llegar a establecer líneas de acción o de intervención en el espacio, respondiendo a una posición reflexiva de ordenamiento y visión prospectiva.
3. Consultar la posibilidad de aplicación de la metodología pro-

¹ CARTER, H., *El estudio de la Geografía Urbana*, Madrid, IEAL, 1974, p. 265.

puesta por Richard Preston² en 1966 para ciudades de tamaño medio.

De este modo quedan enunciadas las bases teóricas en las que se sustenta nuestro proyecto. Es nuestra intención llegar a conclusiones precisas y sólidas al respecto a fin de corroborar en un caso concreto las pautas ya comprobadas en otros núcleos urbanos y la efectividad del proceso metodológico.

Pasos metodológicos y manejo de documentación

Cuatro son los pasos en que se desarrolló la investigación. Constituyen en sí mismos verdaderas etapas que, en sentido creciente, nos dan un acercamiento mayor a la problemática planteada. Ellos son:

1. Fijación de los límites del sector;
2. Caracterización del área pericentral;
3. Análisis de la evolución del espacio;
4. Normas de comportamiento y modelos de uso del suelo.

La documentación utilizada respondió a dos orientaciones que juntas permitieron aproximarse a la dinámica de este proceso; *la primera* trata de captar el espacio tal cual se comporta en la actualidad. En consecuencia se utilizó la observación directa, con el objeto de fijar hasta dónde y cómo se ha difundido el proceso. Se aplicó una encuesta al 15,3% a las manzanas que componen el distrito 01 —Capital— elegidas al azar, pero tratando de que estuvieran situadas algunas en el centro, otras en la periferia de cada sector considerado. Se relevaron los usos de cada manzana; a ello se agregaron detalles como estado de conservación del inmueble, materiales empleados en la construcción, etc.

La segunda se orientó hacia el análisis de la documentación existente en fuentes primarias y secundarias, lo cual nos permitió determinar la superficie ocupada por cada uso, el grado de ocupación de cada manzana, la evolución de los usos en el tiempo, la composición de la población, entre otros.

La documentación recopilada fue la base para la elaboración cartográfica de análisis y síntesis.

I. Los límites interno y externo

Establecer los límites reviste un particular interés por cuanto éstos no vienen dados por imposición administrativa; su determinación

² PRESTON, R., *The zone in transition: a study of urban land use pattern*, Economic Geography, Nº 4, pp. 236-60, 1966.

depende exclusivamente de la extensión del fenómeno; se trata de poner marco a un proceso y no a un paisaje. El marco es fluctuante, ambiguo, difícil de captar, sobre todo en ciudades como Mendoza, con un rápido proceso de urbanización.

La elaboración cartográfica de análisis y las cartas de síntesis nos han permitido apreciar que existe una *mancha continua de usos centrales y pericentrales que abarca 448 hectáreas*. Esta mancha está separada por umbrales que señalan:

- diferentes tipos de uso;
- diferentes niveles de densidad,

y que dejan distinguir la presencia de sectores claramente definidos. Podemos señalar, de acuerdo con la clasificación adoptada, que aparecen *dos espacios con usos definidos y con densidades propias*:

1. El CDN (Centro de negocios) que presenta un predominio absoluto de usos centrales (comercio de detalle, servicios comerciales y personales, finanzas y oficinas) (Fig. 1).

2. La ZP (Zona pericentral), que presenta un predominio de los usos pericentrales (comercio de uso diario, usos públicos, organización social, industria liviana, mayoristas, transporte y depósitos) (Fig. 2).

a. *El límite interno de la ZP: necesidad de definir el área ocupada por el CDN*

El trabajo de definición del centro de Mendoza —que no estaba realizado— y que abordamos en este trabajo no es completo. Tiene sólo la intención de establecer, en líneas generales, el comportamiento de las funciones centrales determinando el espacio que utilizan. Sin este estudio previo es imposible establecer el límite interno de la ZP, por cuanto según R. Preston “el límite interno es una zona de transición que responde a la constante expansión y contracción de la zona comercial central”. Este límite, en consecuencia, tiene una cierta *regularidad* en cuanto refleja el límite exterior del CDN. El límite interno de la zona pericentral está señalado, por lo tanto, por la estrecha franja donde se mezclan los usos centrales con los de la ZP en proporciones variables.

Teniendo en cuenta *densidad de usos centrales y densidad comercial por cuadra*, (Fig. 3) queda delimitado el CDN con las siguientes características:

- *espacio del CDN propiamente dicho* con densidades de más de 20 unidades de usos centrales por ha, y más de 15 comercios por cada 100 metros. Corresponde al sector comprendido entre las calles Córdo-

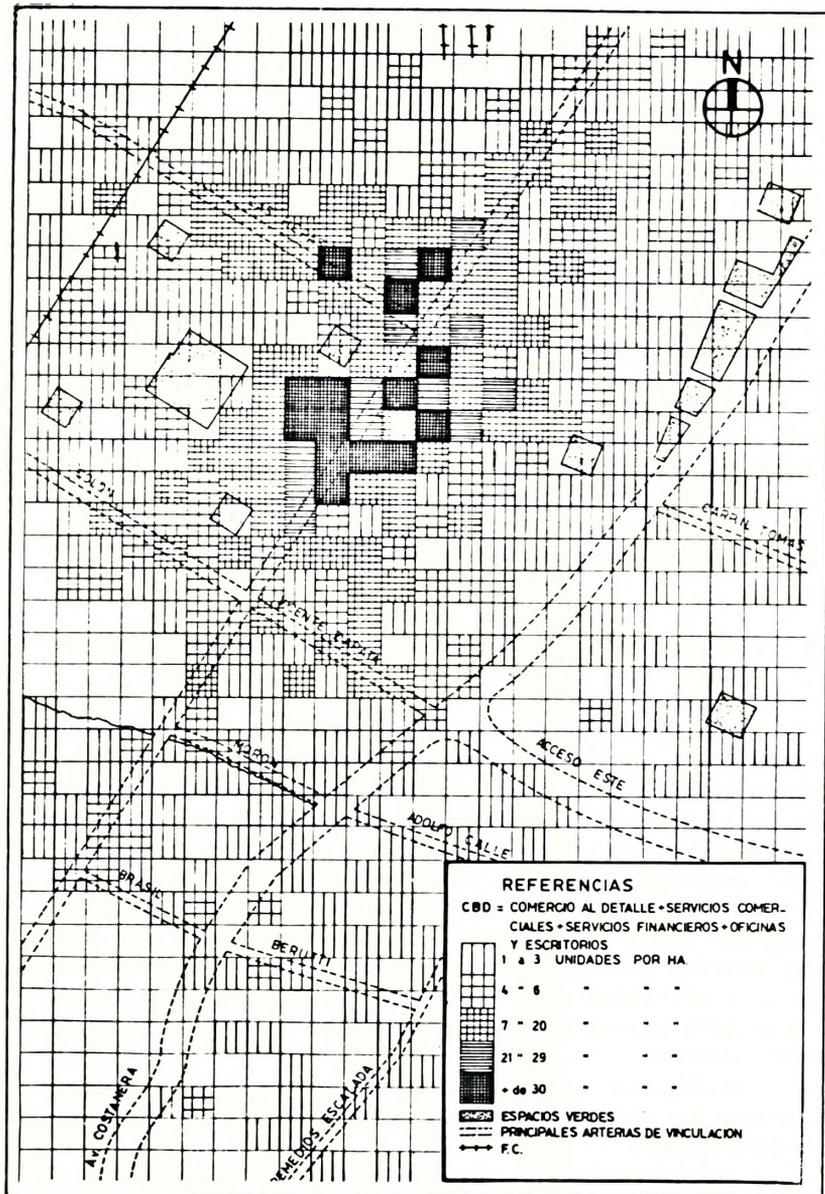


Fig. 1

ba, Alem, Rioja y Av. España.

- *Zona de expansión y calles comerciales* con densidades de entre 10 y 20 usos centrales por hectárea y más de 10 comercios por cada 100 metros.
- *Microcentro*: zona con una densidad de usos superior a 30 y hasta más de 60 unidades por hectárea y más de 30 comercios cada 100 metros.

Si tenemos en cuenta el estudio de *densidad de la circulación* (frecuencia del transporte colectivo automotor por arteria y por hora), elaborado con datos de la Dirección Provincial del Transporte para 1979, podemos corroborar esta hipótesis, pues el espacio considerado *queda encerrado por una densa malla de circulación de más de 2.500 viajes por calle y por hora* (Fig. 4).

El microcentro queda definido por lo tanto por *tres variables*: densidad de usos centrales por hectárea, densidad comercial y densidad del transporte público automotor. Comprende por lo tanto el espacio entre (Fig. 5):

N: Las Heras y Entre Ríos

S: Sarmiento y Garibaldi

E: San Juan

O: 9 de Julio

Dentro del microcentro se destaca el espacio de máxima concentración que ocupa las 4 hectáreas alrededor del cruce San Martín - Espejo.

Restaría añadir a esta investigación, para llegar a una delimitación más ajustada, la circulación de vehículos particulares, la circulación peatonal y la superficie ocupada por los comercios.

b. El límite externo de la ZP

Los umbrales de densidad nos permiten hacer una *diferenciación y señalar sectores* con características definidas dentro de la ZP. Este estudio es fundamental para poder llegar a establecer el límite externo de la ZP por cuanto en nuestro espacio no se presentan, como en las ciudades estudiadas por R. Preston, "barreras naturales, espacios vacíos, industrias pesadas, grandes espacios públicos abiertos, que señalan usos netos del espacio". Encontramos, en contrapartida, zonas residenciales con baja densidad de habitantes por hectárea y algunos terrenos ocupados por el ferrocarril.

El último nos facilitó la definición del límite occidental desde las

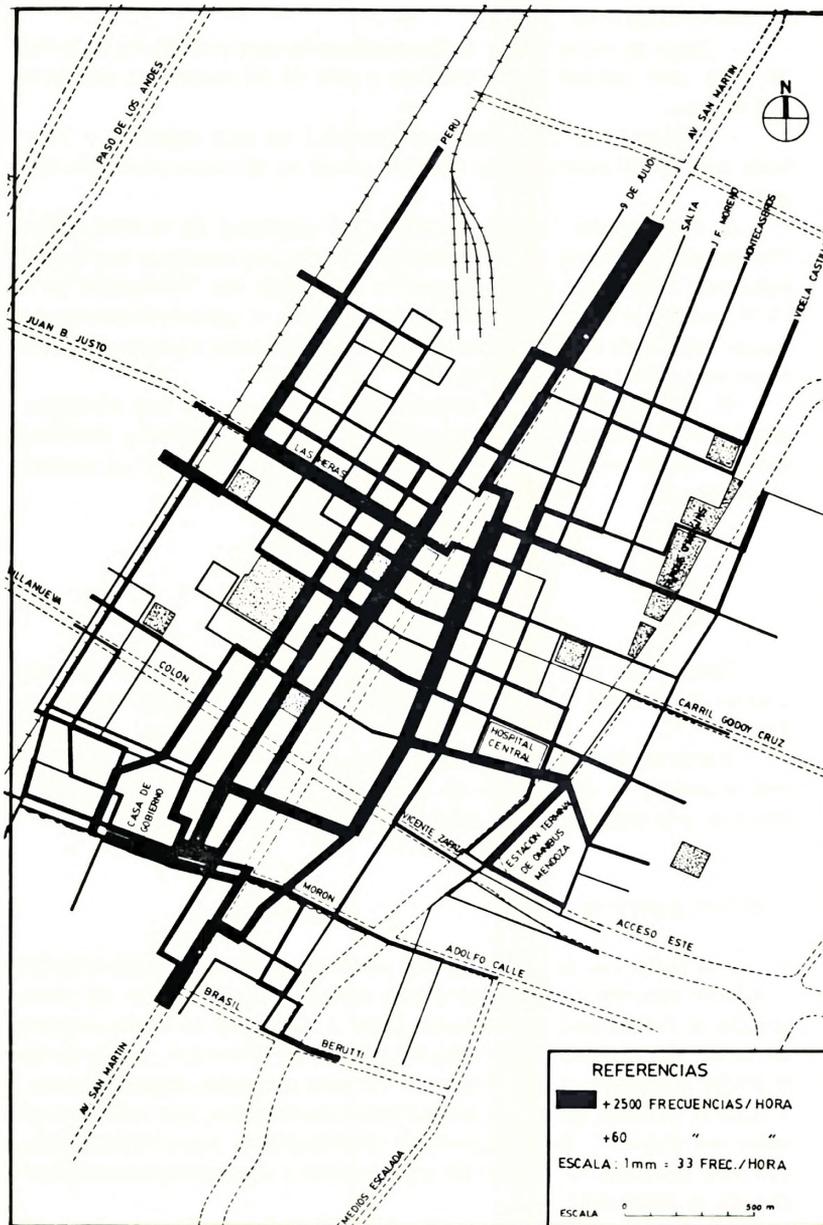


Fig. 4

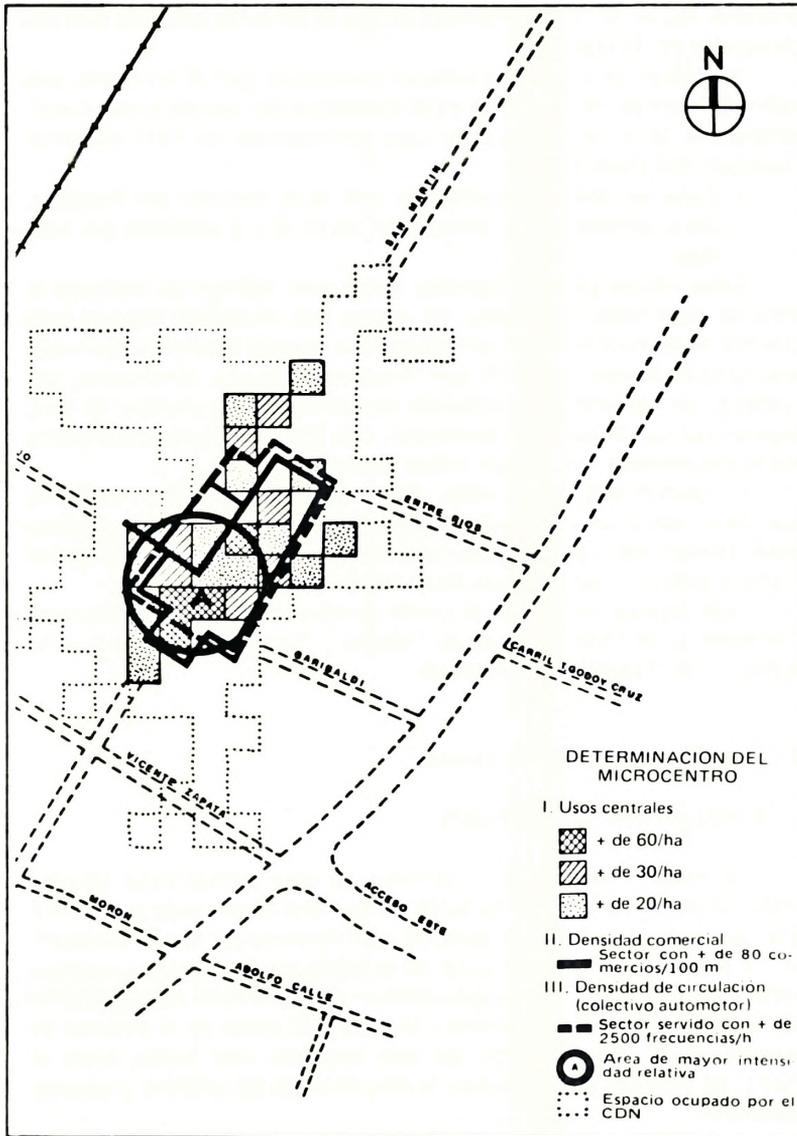


Fig. 5

primeras etapas de la investigación ya que la ZP no se extiende más allá de las vías del FCGSM.

La definición del límite externo restante es, por el contrario, una *delicada cuestión de gradación en la intensidad del uso del suelo*. Considerando la carta de densidad de usos pericentrales en 1977 podemos distinguir dos zonas (Fig. 6):

- Zona pericentral consolidada: más de 5 unidades por hectárea.
- Zona pericentral en formación: entre 3 y 5 unidades por hectárea.

Estos valores podrían aparecer como muy débiles; sin embargo se trata de *densidades depuradas*, ya que se han eliminado algunos usos que por su comportamiento uniforme en el espacio tendían a confundir una caracterización como la que buscamos. Fueron eliminados, por ejemplo, los comercios de artículos de uso diario, las paradas de taxi, algunos rubros de servicios personales, etc. Por lo tanto las *densidades reales son mayores* que las que refleja la carta.

- Aparece una tercera zona, discontinua, sin una forma definida, que tiene *menos de 3 unidades por hectárea*. Es decir, los usos pericentrales existen, pero su presencia en el espacio no forma paisaje sino que marca el *enlace*, la *relación* con las zonas residenciales.

Este espacio configura el *límite externo de la zona pericentral*. Responde a las características de "difuso", "irregular" con que se lo define en los trabajos de R. Preston.

II. La diferenciación por sectores

1. La zona pericentral consolidada

La mancha más densa y continua de usos pericentrales aparece envolviendo al CDN y por lo tanto adopta una forma muy parecida a éste, teniendo el aspecto alargado en sentido norte-sur que lo caracteriza. La profundidad del fenómeno en el tejido urbano es menor hacia el oeste y el este. La plaza Independencia —con funciones complementarias al CDN, culturales y sociales— impone una pausa en el proceso de pericentralidad. No obstante, los usos aparecen con fuerza hasta el límite del FCGSM acompañando la extensión de las oficinas y algunos comercios.

Las densidades son las más elevadas del conjunto, llegando hasta 17 unidades por hectárea. La Av. Costanera (ruta nacional N° 40) y los espacios verdes que la bordean no impiden la prolongación del fenómeno hacia el este. Pero esta expansión sólo mantiene densidades altas y

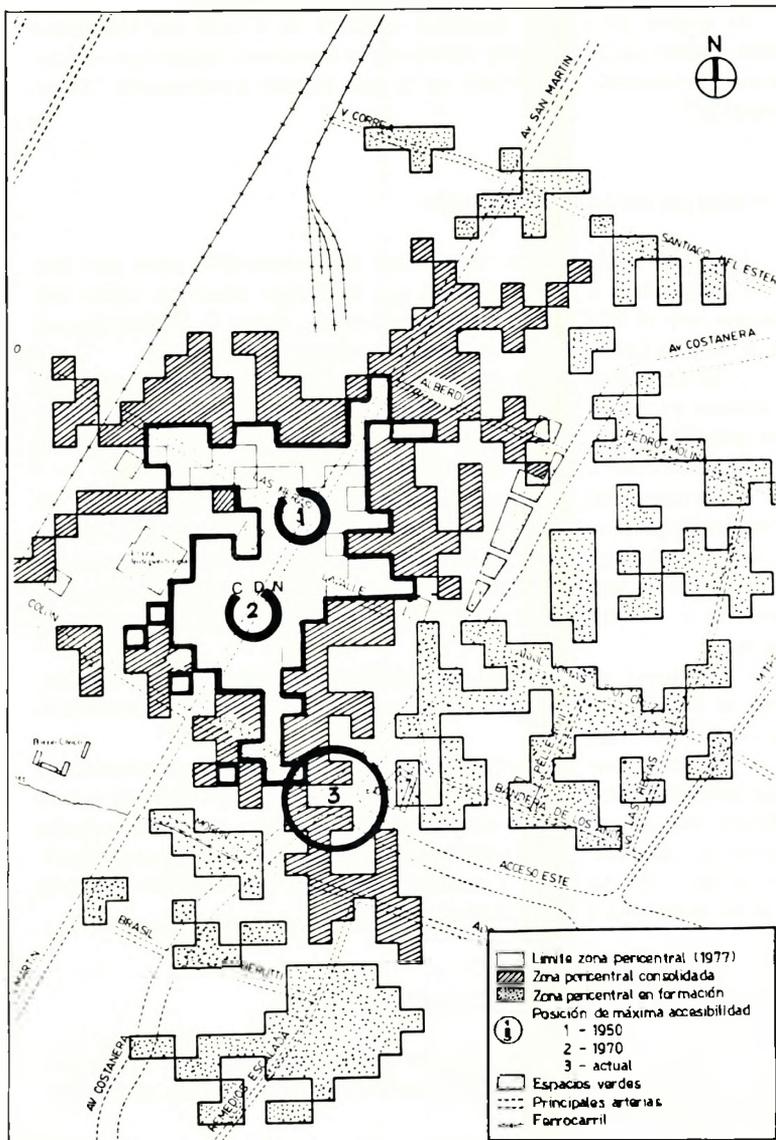


Fig. 6

continuas en *el SE*; en el resto del espacio el fenómeno se difunde, pero la densidad es más baja (entre 5 y 3 unidades por hectárea).

El umbral de menor densidad –menos de 3 usos por hectárea– parece indicar aquí un límite dentro de la mancha y separa con nitidez la zona pericentral consolidada de la que hemos denominado “ZP en formación”.

2. La zona pericentral en formación

Los usos pericentrales reaparecen en Guaymallén pero con una menor intensidad (3 a 5 unidades por hectárea) sobre las calles que conectan con el CDN: Pedro Molina al norte, Carril T. Godoy Cruz al este; y Adolfo Calle, Remedios Escalada y Dorrego al sudeste.

El fenómeno se alarga por lo tanto *en bandas* que penetran el tejido urbano en antiguas zonas residenciales, y comienza a compactarse en el espacio comprendido entre Carril T. Godoy Cruz y Av. de Acceso Este. Esta mancha se caracteriza por lo tanto por:

- *discontinuidad marcada*: esto nos llevó a preguntarnos si realmente podemos considerarla como zona pericentral. Es evidente que no hay continuidad espacial, que las densidades son menores; pero persisten los mismos usos y sobre todo la relación con los usos centrales (comercio y finanzas) cuya localización también se prolonga en estas arterias.

- *La mayor densidad de usos pericentrales se da en el sudeste*, donde se alcanzan densidades semejantes a las de la zona consolidada (5 a 17 usos por hectárea).

- *El fenómeno se prolonga sobre las arterias de mayor circulación* y que conectan efectivamente con el CDN; por ello es evidente que la dinámica del uso del suelo está aquí comandada por el movimiento efectivo de personas y mercaderías. Señala con claridad que este fenómeno es también dinámico y responde en líneas generales no sólo a la *oferta de suelo* sino también a la *circulación*.

3. El límite externo propiamente dicho

El análisis del comportamiento de las densidades señala que el límite externo no es una franja definida; por el contrario, se asocia a dos fenómenos distintos:

- la zona de separación entre la ZP consolidada y la ZP en formación;

- la zona de separación entre la mancha total de usos pericentrales y el espacio residencial.

De cualquier manera, en ambos casos, es una "franja de transición", "sin continuidad espacial" y que separa "zonas con densidades y usos diferentes". Responde también al carácter de "fluctuante" ya que su asociación con la circulación le confiere una dinámica particular.

4. El estudio de los límites conduce a un primer grupo de comprobaciones.

La cartografía analizada, las densidades y los elementos de apoyo utilizados nos llevan a comprobar relaciones espaciales vinculadas al espacio que ocupa la ZP:

a. Tanto el CDN como la ZP, y sobre todo esta última, crecen hacia el SE envolviendo a la zona de máxima accesibilidad urbana.

Si ponemos en relación el espacio urbano con el sistema de transporte, hay una posición dentro de la zona urbana de *máxima accesibilidad real* (que puede o no coincidir con el punto teórico de máxima accesibilidad) que se correspondería con el punto focal del sistema de transporte. En torno a esta posición se establece un trazado básicamente concéntrico de accesibilidad decreciente.

Esta zona se refiere generalmente al cliente y a las mercaderías y constituye el lugar donde pueden reunirse con el mínimo de gasto y de esfuerzo. Las transformaciones en el sistema de transporte mendocino, dadas espontáneamente durante largos períodos de tiempo pero también propuestas por los organismos de decisión administrativa, han hecho fluctuar dentro del espacio urbano esta posición de máxima conveniencia. Vemos así una evolución (Fig. 6).

- 1950: el punto de mayor accesibilidad se sitúa entre Las Heras y San Martín.
- 1970: Sarmiento y San Martín se valoriza y constituye el nudo principal de acceso.
- 1971 en adelante: la habilitación de la nueva terminal de ómnibus en el cruce de las rutas nacionales 7 y 40, a sólo 600 metros de la zona comercial, desplaza los anteriores.

Hay, como consecuencia, una migración hacia el SE de este foco de enlaces, que presupone el punto de mayor accesibilidad y densidad de movimientos centrífugos de bienes y mercaderías y el de movimientos centrípetos de personas. Conjuntamente observamos:

- El CDN se estira hacia el sureste, prolongándose a través de las calles principales que unen con este nuevo factor de posición urbano. El comercio especializado aparece sobre ellas con preferencia.

- La ZP también crece en este sentido vigorosamente, ya que los usos que la caracterizan tienden a buscar las mejores ventajas de localización para el rápido movimiento de mercaderías (depósitos, industrias livianas, mayoristas, transportes) por cuanto estas actividades necesitan contar con espacios cada vez mayores y con crecientes ahorros en materia de transportes.

b. Este proceso, aparentemente sencillo, está basado en una serie de mecanismos socioeconómicos que producen en el tejido urbano una reorganización interna a la par que un proceso de adaptación.

- *Reorganización interna:* los cambios operados en el mercado urbano mendocino tienen una incidencia inmediata sobre el patrón urbano existente y sobre el conjunto de edificaciones que en ella existen.

El crecimiento económico del mercado urbano, como consecuencia de las modificaciones en el nivel adquisitivo, en las pautas sociales, las mejoras introducidas en los medios de transporte, etc., alteran las ventajas locacionales en algunos sectores urbanos, sobre todo en el CDN. Como consecuencia se produce dentro del ámbito de esta zona, un número considerable de *reajustes en el aprovechamiento del suelo y de desplazamientos de actividades y de población.*

Los precios de los terrenos en el área que ahora se constituye como de máxima accesibilidad tienden a elevarse considerablemente y, por lo tanto, desplazan de allí a ciertas actividades consumidoras de espacio —especialmente la residencial, la industria liviana, los depósitos, los transportes, etc.— que quedarán excluidas del área central.

Estas actividades vienen a ser reemplazadas por aprovechamientos terciarios competitivos, como el comercio especializado y el terciario superior. Las actividades desplazadas buscan localizaciones en otros sectores, valorizando dos espacios preferentemente:

- la zona pericentral
- la zona suburbana periférica.

Generalmente, las empresas de mayor representatividad económica, emigran hacia el segundo sector. *Las medianas y pequeñas* tienden a realojarse lo más cerca posible del mercado de consumo. Son estas últimas las que provocan por lo tanto la modificación del tejido urbano interno y la adaptación actual de las edificaciones.

- *Proceso de adaptación:* en general, podemos decir que la ciudad

posee un número fijo de edificios que fueron creados en su origen para una función determinada. Pero es evidente:

- que el ritmo de sustitución de las estructuras físicas es considerablemente más lento que el de las actividades que las utilizan;
- que el edificio en sí tiene una vida útil prolongada pero también está sujeto a deterioro y desgaste por el uso, siendo de esperar que —al aumentar su edad— se incrementen también los gastos de mantenimiento.

Por lo tanto, debemos tener en cuenta que hay una diferencia considerable entre lo que es el *tiempo de vida físico* de un edificio y lo que significa la *vida económica* del mismo, pues la duración de la segunda se determina fundamentalmente atendiendo a la *capacidad de obtención de beneficios que produce un edificio*. En función de estas observaciones, podemos decir que adquiere una singular importancia en el tejido urbano la *adaptación de los edificios a funciones nuevas* que signifiquen un uso más intensivo del suelo e ingresos futuros derivados de su explotación superiores al valor del solar.

Por ello, el cambio de aprovechamientos, como puede ser el cambio de destino de residencia a oficinas, o industrias livianas, o almacenaje, etc., puede provocar la revalorización del edificio —quizá ya deteriorado— junto a la extensión del período de vida económica del mismo. Y aquí encontramos en cierta medida *una clave para la explicación del carácter y naturaleza de la zona de transición*. En ella se observan diversas actitudes con respecto a esta reflexión:

- Se ha procedido a comprobar, mediante las encuestas, que en un primer período las modificaciones y adaptaciones precisas para el nuevo funcionamiento del edificio se consiguen mediante *alteraciones de su interior, dejando intacta la estructura externa*. Se ha observado particularmente en las zonas más deterioradas —calles Pedro Molina, Dorrego, Berutti, Remedios Escalada (en algunos tramos) en la cuarta sección— lo que refleja la rapidez con que cambia la demanda de edificios y la lentitud con que se produce la adaptación.

El paisaje del tejido urbano no se altera, y en muchos de los casos subsiste el aspecto de abandono, de deterioro.

- Otra situación es el *fraccionamiento del edificio* para diferentes usos. Esto se da en edificios antiguos pero bien localizados que, mejoradas sus fachadas y sus servicios internos, están en condiciones de acoger servicios personales especializados o bien oficinas; también se produce una elevación de las rentas subdividiendo la capacidad de alojamiento de que dispone (pequeños departamentos).

Se ha observado esta situación en zonas próximas al CDN: calles

Garibaldi, Catamarca, Rioja, Salta, Montecaseros, etc.

- Se presenta también *la demolición, total o parcial*, de los edificios obsoletos y la construcción de edificios nuevos, adaptados a la función que se desea darles.

Esta situación en la zona pericentral mendocina se verifica por el momento en *muy pocas zonas*. Coinciden con las localizaciones más ventajosas y próximas al punto focal de accesibilidad mayor, como ocurre en las inmediaciones de la estación terminal de ómnibus, sobre todo en las primeras cuadras de la calle Dorrego; también en el espacio comprendido entre Brasil, Morón, San Juan y Av. Costanera.

- Se dan finalmente situaciones de *envejecimiento y obsolescencia sin reemplazo por el momento*. Esto determina la aparición del deterioro urbano que se produce en la zona de edificios anticuados, que no están ya ocupados por sus dueños y que no vale la pena demoler o reedificar. Estos edificios, por lo general, son utilizados por el que esté dispuesto a hacerlo, con bajas rentas, sirviendo de alojamientos temporarios o bien están desocupados; algunos están destinados a depósitos, mientras el propietario aguarda a que llegue el momento en que será conveniente su demolición o bien su venta.

Se da en numerosos sectores de la Cuarta Sección (calles Corrientes, Alberdi, Chacabuco, Maipú, Federico Moreno, entre otras) como así también hacia el SE.

Se verifican por lo tanto, en la ZP mendocina, las fases que Bourne, en 1967, estudia para los edificios en proceso de adaptación:

- situación de equilibrio: ocupada por sus primitivos habitantes y dominante residencial.
- sustitución del aprovechamiento original por otro; supone un incremento en la utilización del edificio.
- modificación parcial del edificio para acomodar mejor a sus nuevos ocupantes. Se da cuando mejoran las condiciones de accesibilidad.
- reemplazo total o parcial del edificio: demolición o sustitución para cumplir funciones adaptadas.

Donde la ZP pierde vigor, pierde dinamismo en su desarrollo, donde las condiciones de accesibilidad se pierden, como así también las localizaciones ventajosas, aparecen las *condiciones de deterioro del tejido urbano*. Esto explica en parte el caso de la cuarta sección, que, en líneas generales, dentro de la ZP ha perdido sus ventajas locacionales. Esto produce una estabilización en el proceso de adaptación y reemplazo por lo cual sus edificios tienden a deteriorarse muy rápidamente. Incluso podemos suponer que, en un tiempo prudencial, y promocio-

nado convenientemente por los organismos competentes, puede llegar a recobrar su antigua función residencial con ventajas.

Estas reflexiones que hemos tratado de hacer con respecto al estimamiento de la ZP hacia el S y el E, no sólo se adaptan a las formas puntuales (los edificios en forma aislada) sino que puede hacerse extensivo a barrios enteros que comparten estas características, particularizando así a diferentes sectores de la ZP.

c. *La ZP mendocina mantiene con el CDN relaciones de espacio semejantes a las que se han estudiado para ciudades de tamaño medio.*

R. Preston señala en su trabajo que "la ZP ocupa normalmente hasta *tres veces más* espacio que el CDN". Considerando la mancha de usos pericentrales con más de 3 unidades por hectárea encontramos los siguientes valores:

Zona pericentral consolidada	153 hectáreas
Zona pericentral en formación	195 hectáreas
Total ZP	348 hectáreas

Teniendo en cuenta que el CDN ocupa una superficie de *100 hectáreas*, la relación propuesta se cumple con generosidad.

III. Caracterización del área pericentral

Una vez fijados los límites del área en estudio pasaremos a establecer cuáles son sus principales características. Los medios por utilizar no varían sustancialmente de los ya puestos en práctica y se añade a la encuesta de usos del suelo, el trabajo realizado en la Dirección de Catastro y Avalúo de la Municipalidad de la Capital para obtener las superficies que consumen los usos en particular.

En esta parte se pone el acento en la *zona pericentral* consolidada, por considerar que es allí donde el fenómeno que analizamos alcanza su más acabada expresión y donde podemos obtener, además, los datos comparativos con otras ciudades analizadas. La tarea de obtener las superficies ocupadas por los usos pericentrales fue sumamente delicada y larga; participaron en esta oportunidad 23 alumnos de nuestra cátedra, durante dos meses.

Se realizaron además una serie de cálculos demográficos para elaborar las relaciones correspondientes pues no se pudo contar con los datos necesarios en las fuentes oficiales. De los datos obtenidos, la observación directa y la elaboración cartográfica y estadística, podemos

inferir que el área pericentral mendocina tiene las siguientes características:

1. *Aparece un cierto orden interno en la ZP*

dado especialmente por dos elementos que gravitan fuertemente:

- a. *la circulación* interna de la ciudad y la que vincula con la región;
- b. *la tendencia a la concentración* de los usos pericentrales en pequeños subcentros con accesibilidad conveniente.

a. La circulación

De norte a sur podemos identificar dentro de la ZP un cierto ordenamiento de los usos a lo largo de arterias que cobran una fundamental importancia por establecer vinculaciones entre centros de trabajo o bien, lo que es más común, entre los abastecedores y el centro de consumo. *No todas estas arterias tienen el mismo valor:* algunas (sobre todo las del norte de la cuarta sección y del norte del espacio de Guaymallén) han perdido ventajas como rutas de vinculación regional al abrirse otras más competitivas hacia el sur y el este. No obstante, la presencia de depósitos y de mayoristas en esas arterias, mantiene el flujo, aunque muy débilmente. En la década del 70, la apertura del Acceso Norte ha alterado esta situación de inercia y muchos sectores han recobrado su antigua importancia, al conectarse directamente con él. Es el caso de la antigua calle Pedro Molina --actualmente una zona muy deteriorada, pero que tiende a recuperarse-- las calles Jujuy, Beltrán, Santiago del Estero y otras.

Aparece, por lo tanto, un sistema de calles que organizan el espacio; entre las más importantes y dinámicas podemos señalar:

- *en la ZP consolidada:* las calles Santiago del Estero, Jujuy, Alberdi, Beltrán, Coronel Plaza, Eusebio Blanco, Juan B. Justo, Catamarca y Adolfo Calle, en sentido W-E.

En sentido norte-sur, las más dinámicas son: Perú, Salta, F. Moreno e Ituzaingó.

- *en la ZP en formación:* es más evidente pues hay una perfecta concordancia entre ésta y el trazado de las principales arterias de vinculación: Pedro Molina, Aristóbulo del Valle, Correa Saá, Carril T. Godoy Cruz, Bandera de los Andes, Morón, Brasil-Berutti, de W-E. En sentido norte-sur, se destacan Francisco de la Reta, Pellegrini, Las Heras y Remedios Escalada.

Estas calles sobresalen por un tránsito denso de *cargas pesadas* y

de *abastecedores* diarios o semanales que tienen conexión con los depósitos, con la industria liviana y mayoristas preferentemente. El tránsito de vehículos para desplazamientos de personas es secundario.

b. Las áreas de concentración de usos pericentrales

Verificamos zonas donde la *concentración* es dominante con respecto al resto del área estudiada. En este sentido hay que destacar no sólo el proceso de acercamiento que se da entre ellos sino también una cierta tendencia a la *especialización* de estos espacios.

Las densidades representadas en las diferentes cartas nos han permitido identificar 3 centros donde estos fenómenos se dan en forma nítida (Fig. 7):

- El carril T. Godoy Cruz donde hemos contabilizado 139 usos típicos del ZP, entre los cuales predominan netamente los servicios comerciales y personales (38,1%).
- La calle Remedios Escalada, donde aparecen 131 elementos, entre los cuales predomina la industria liviana (29%).
- Pedro Molina, con 73 unidades de la ZP, y donde el espacio se comparte casi con responsabilidad igual entre la industria liviana y los servicios comerciales personales (23,2 y 27% respectivamente).

En un segundo plano aparecen otros dos centros igualmente tipificados, que son la calle *Correa Saá* (55 unidades) donde predomina en un 23,6% la industria liviana, y la calle *Morón* (53 unidades) donde la dominante es el comercio especializado y el transporte (66%).

La posición que ocupan estos pequeños subcentros es fundamental. Todos ellos vinculan las 2 zonas dinámicas de la ciudad: el CDN y la periferia. Tanto el carril Godoy Cruz como la calle Remedios Escalada son nexos con importantes centros de consumo y de abastecimiento industrial (zona este y carril R. Peña) y se organizan para servir a la clientela en movimiento, contribuyendo con su especialización a acortar los desplazamientos dentro de la ciudad.

En general, encontramos 8 centros donde predomina la industria liviana, 4 donde predominan los servicios comerciales y personales, 3 donde el transporte marca el espacio, 2 destinados especialmente a los usos públicos, y 1 que se dedica al comercio especializado con preferencia.

2. Las zonas de deterioro del tejido urbano coinciden con la de mayor expansión del fenómeno de pericentralidad

ZONA	Total usos Z.P.	Uso dominante	%	Industria liviana	Público	Organización Social	Transporte	Mayoristas	Finanzas	Comercio especializado	Depósito	Comercio uso cte.	Servicio Comerc. y Pers.	Índice/ha de Concentrac.
1. Carril Godoy Cruz	139	Serv. Com. Personales	38,1	29	18	1	13	-	-	12	6	7	53	5,5
2. Remedios Escalada	131	Industria Liviana	29	38	14	2	18	1	-	13	10	7	28	4,2
3. Pedro Molina	73	Serv. Com. Personales	27	17	6	2	9	1	-	9	5	4	20	4,2
4. Correa Saá	55	Industria Liviana	23,6	13	8	-	6	1	-	7	7	1	12	3,6
5. Morón	53	Comercio especializado	33,9	7	2	-	17	-	-	18	4	-	5	5,3
6. Santiago del Estero y Jujuy	47	Industria Liviana	34	16	4	-	7	-	1	-	7	4	8	5,2
7. Plaza San José	45	Industria Liviana	35,5	16	5	2	8	-	1	5	1	-	9	3,4
8. San Martín (entre Santiago del Estero y Jujuy)	44	Industria Liviana	40,9	18	2	-	9	-	-	2	4	3	7	4,8
9. Terminal	41	Público	21,9	5	9	1	6	2	1	1	5	3	8	4,5
10. Alberdi y Matienzo	35	Industria Liviana	31,4	11	8	-	3	-	-	-	6	1	6	3,8
11. Colón	29	Público	31	2	9	-	5	-	-	3	1	1	8	7,2
12. Cipolletti	28	Serv. Com. y Personal	32,1	7	4	1	4	-	-	2	1	-	9	3,1
12. Costanera	28	Transporte	42,8	3	1	-	12	-	-	3	4	2	3	2,8
13. Berutti y Costanera	20	Serv. Com. y Personal	25	4	1	-	3	-	-	3	-	4	5	2,8
13. Videla Correa	20	Transporte	40	7	1	-	8	-	-	-	-	2	2	4,0
14. Brasil y San Martín	19	Transporte	26,3	2	-	1	5	-	1	3	2	2	3	6,3
15. Ayacucho y Videla Castillo	16	Industria Liviana	31,2	5	-	-	5	-	-	1	2	1	2	5,3
16. Ferrari y F. de la Reta	9	Industria Liviana	44,4	4	3	-	-	-	-	1	1	-	-	3,0

Fig. 7. Zonas de concentración de usos pericentrales. Densidad media por hectárea. Índice de concentración por hectárea.

Aun cuando es difícil establecer niveles de deterioro en el tejido urbano, por cuanto es una cualificación subjetiva, es fácil visualizar cuando la edificación es antigua, los materiales inadecuados y el estado de la edificación dista mucho de ser el ideal.

Consideraremos, por lo tanto, a los efectos de nuestro trabajo, como *zona deteriorada aquella que presenta condiciones de obsolescencia con respecto a las funciones que cumple*. Nuestra concepción abarca sobre todo el *deterioro físico*, que puede o no estar acompañado por situaciones sociales especiales. No se da en Mendoza —por lo menos en el espacio que analizamos— la existencia de grupos cerrados sociológicamente inadaptados, la presencia de diferencias raciales o religiosas, o grupos socialmente marginados. Estos procesos (aunque no todos) se verifican preferentemente en la zona periférica urbana donde los terrenos disponibles permiten su avance. En la zona céntrica —aun en las más deterioradas— se verifican algunas situaciones especiales como la proliferación de casas de citas, cabarets, etc., pero esto en la actualidad tiende a ser imperceptible en el conjunto. Debemos reconocer que en la Cuarta Sección, especialmente en la zona al este de la avenida San Martín se dieron situaciones de este tipo que llegaron a crear un clima especial en el sector, pero en este momento tiende a desaparecer por el estricto control y las operaciones de renovación públicas y privadas en la zona.

Nuestros controles visuales, la documentación aportada por los censistas y el estudio de algunos sectores en especial, han permitido establecer que, en líneas generales, *el deterioro del tejido urbano es más notable en el norte que en el sur de la zona pericentral*.

Resulta evidente que esta apreciación coincide con las observaciones realizadas en lo concerniente a la *posición* del espacio con respecto a la circulación. *La zona norte*, en cierta medida, ha quedado "descolocada" con respecto al principal punto de accesibilidad y está encerrada entre un ferrocarril poco efectivo y una ruta recién abierta y que conecta con un mercado poco importante (San Juan y la zona oeste argentina). *La zona sur*, en cambio, tiene una posición favorable y permite la salida rápida de los productos hacia las zonas de consumo y la entrada de los abastecimientos necesarios. Además se encuentra en contacto con zonas residenciales importantes que proveen la mano de obra necesaria. Por lo tanto *en ella se verifican las escasas inversiones en mejoras edilicias que acompañan este proceso*.

No obstante, ambas zonas participan de un *denominador común*: buscar la mejor localización posible con el mínimo de inversión. Por lo tanto, en las dos vemos que se aprovechan edificios antiguos, con ambientes amplios, en zonas donde se pagan bajos impuestos y rentas mínimas. En casi todos los casos no interesan tanto los servicios que ten-

ga el edificio (sanitarios, etc.) como la posibilidad de tener espacios para maniobras o de instalación de las unidades de trabajo.

Para llegar a determinar la relación existente entre las condiciones edilicias y la presencia de usos pericentrales, resulta ilustrativo el trabajo realizado por la licenciada Ruiz de Lima en el ámbito de la Cuarta Sección de la Capital³.

Siguiendo la misma metodología de nuestro trabajo, se analizó:

- material dominante en la construcción,
- año de construcción de edificios,
- grado de aprovechamiento del suelo.

El análisis se realizó en el mismo año que el nuestro y por lo tanto sirve de apoyo y profundización de este sector tan crítico en el área pericentral consolidada.

El material obtenido llevó a las siguientes conclusiones:

- a. El adobe aparece como el material dominante en un vasto sector de la cuarta sección, sobre todo en el espacio que se encuentra al este de la avenida San Martín.
- b. El adobe coincide con el área de las viviendas más antiguas y que fueron construidas siguiendo técnicas que no se adaptan a las necesidades de seguridad sísmica reglamentarias. La mayor parte de las construcciones en esta zona (+ del 50%) son anteriores a 1940 y fueron programadas para viviendas.
- c. Esta zona de materiales antirreglamentarios y de construcciones antiguas coincide con el área de máxima presencia de usos pericentrales.

En esa zona la función residencial es evidentemente recesiva.

El grado de aprovechamiento del suelo es bajo, ya que en todo el espacio tenemos un 64,4% de superficie cubierta, 42% de superficie vacía y 9,6% de baldíos. Si consideramos que el rendimiento óptimo por manzana (según las estimaciones del Departamento de Planeamiento de la Municipalidad de la Capital) es de 168 viviendas, la subutilización es marcada pues sólo se encuentran como promedio 32 viviendas por manzana.

La zona coincide además con la de menor cuidado en cuanto a mantenimiento de los edificios; no se observan mejoras de ningún tipo y por el contrario, con el paso del tiempo y el uso intensivo de la superficie ocupada, las unidades se deterioran y contribuyen a crear —por sectores— un paisaje signado por el *abandono y la ruina*.

En la ZP consolidada predominan también densidades bajas

³ RUIZ DE LIMA, G. e., *Necesidad de renovación de la cuarta sección de la ciudad de Mendoza*, Seminario de Licenciatura, Dpto. de Geografía, Facultad de Filosofía y Letras UNC, 1980, inédito.

(- 50 h/ha), salvo en la zona SE, donde las densidades superan 150 h/ha.

3. Los usos pericentrales parecen avanzar sobre zonas con baja densidad de población

Si superponemos la carta de la ZP sobre los valores obtenidos al estudiar a la población por ha podemos observar que las zonas de más bajo valor poblacional (-100 ha - habitantes por ha y -50 habitantes por ha) coinciden en líneas generales con las zonas de la ZP en formación, sobre todo las más próximas al límite externo.

Resulta muy difícil, sin embargo, llegar a conclusiones válidas, ya que las densidades son el fruto de cálculos aproximados y no densidades conocidas reales. Además también porque sólo se observa el fenómeno en la franja externa y por tramos. En la ZP consolidada no se han podido conocer los datos de todo el espacio, por lo tanto consideramos que esta observación es relativa. Sería conveniente hacer este estudio cuando se conozcan los datos de 1980. Se considera muy importante, pues serviría para ver *si realmente la ZP provoca el fenómeno sociológico tan conocido de invasión-sucesión que se verifica en otras realidades urbanas, sobre todo en las norteamericanas.*

4. La zona pericentral acusa una estructura poblacional muy particular

Si la carta de densidades no ha sido muy rica en relaciones, la encuesta poblacional obtenida a través de la Encuesta Permanente de Hogares nos permite llegar a establecer ciertas particularidades de la ZP. Calculamos que los sectores escogidos cubren *un 20% de la zona consolidada* (ver la encuesta en anexo). Las principales características son las siguientes (Fig. 8):

a. La mayor parte de la población no es oriunda del lugar lo que demuestra que la ZP acoge la población migrante que proviene de distintos lugares. El 63% no ha nacido en la zona pericentral y de ésta el 39% proviene de otras provincias, el 17% de otros países, y el 14% de otros departamentos de Mendoza. Sólo el 7% de la población residente ha vivido anteriormente en otros sectores del Gran Mendoza.

Es evidente, por lo tanto, *que la ZP es uno de los caminos que la población elige para asimilarse a la ciudad* en los complejos procesos de migraciones interregionales y éxodo rural.

Variables identificadas	Sector NW	Sector NE	Sector SE	Sector SW	Total	% sobre total
I. Tipo de vivienda						
• Total de viviendas	43	22	13	31	110	100
• casa	34	4	12	19	69	62
• departamento	6	10	1	6	23	20,9
• hotel	2	--	--	--	2	--
• lugar de trabajo en vivienda	1	1	--	--	2	--
• no consigna	--	9	--	6	14	--
II. Confort de la vivienda						
• agua corriente	43	14	13	31	101	100
• electricidad	43	14	13	31	101	100
• baño	43	14	13	31	101	100
III. Forma de tenencia						
• jefe de familia propietario	28	4	7	18	57	60
• jefe de familia inquilino	13	7	4	4	28	29,4
• jefe de familia ocupantes gratuitos	1	2	--	2	5	--
• jefe de familia en otra situación	1	1	2	1	5	--
• no consigna	--	9	--	--	--	--
VI. Estructura de la posesión						
• Nº de personas en la viv.	162	44	48	90	344	100
• Nº de varones	71	19	18	32	140	40,6
• Nº de mujeres	91	25	30	58	204	59,4
• Nº de menores de 6 años	19	5	--	14	38	--
• Nº de personas entre 6 y 15 años	16	--	6	9	31	20,5
• Nº de personas entre 16 y 25 años	34	10	12	14	70	
• Nº de personas entre 26 y 45 años	37	8	13	17	75	62,5
• Nº de personas entre 46 y 60 años	32	13	7	18	70	
• Nº de personas de más de 60 años	24	8	10	18	60	17,4
V. Condición ocupacional						
• Nº total de personas que trabajan	61	18	16	34	129	37,5
• Nº total de desocupados	101	26	32	56	215	62,5
• Nº de jubilados o pens.	18	1	8	18	45	20,9
• Nº de rentistas	1	--	--	4	5	--
• Nº de estudiantes	35	9	11	25	80	37,2
• Nº de amas de casa	20	10	12	5	47	--
• Nº de incapacitados	1	1	1	--	3	--
• no consigna	26	5	--	4	31	--
VI. Movimientos en el sector						
• cantidad de personas nacidas en el sector	35	16	20	56	127	36,9
• cantidad de personas no nacidas en el sector	127	28	28	34	217	63,1
• cantidad dentro de la capital	34	8	--	46	88	40,5
• cantidad de departamentos del gran Mendoza	4	2	2	9	17	7,8

Fig. 8. Continuación.

Variables identificadas	Sector NW	Sector NE	Sector SE	Sector SW	Total	% sobre total
• cantidad de otros departam.	19	--	1	9	29	13,3
• cantidad de otras provincias	30	13	20	22	85	39,5
• cantidad de otros países	24	5	5	4	38	17,5
• no consigna	16	--	--	--	16	--
• Cuándo vino a vivir al sector:						
• antes de los 10 años	18	4	8	5	35	16,1
• entre los 10 y 20 años	18	3	4	8	33	15,2
• entre los 21 y 40 años	33	9	11	17	70	32,2
• más de 40 años	11	4	5	4	24	11,0
• En qué año ocupó la vivienda:						
• entre 1970-1978	41	6	8	4	59	27,1
• entre 1960-1969	13	5	10	3	31	14,2
• entre 1950-1959	9	5	3	15	32	14,7
• antes de 1950	16	4	7	12	39	17,2
• no consigna	48	8	--	--	56	--
VII. Nivel de preparación de la población						
• personas con nivel primario	58	17	18	29	122	35,4
• personas con nivel secun.	55	17	17	30	119	34,5
• personas con nivel univ.	22	3	10	29	64	18,6
• personas sin escuela	27	4	3	2	36	10,4
• no consigna	--	3	--	--	3	--

Fig. 8. Características de la población en el área pericentral consolidada.

b. La población que llega a la ZP es preferentemente población en edad de trabajar

La tercera parte de la población migrante ha llegado entre los 20 y los 40 años de edad, sólo el 11% llega después de los 40 años.

Es evidente que se trasladan también familias (no sólo personas solas) pues mucho de ellos (16%) han llegado antes de los 10 años.

Estos detalles nos revelan que desempeña un papel muy importante el *CDN como centro de trabajo y también los servicios* que la zona central posee.

c. La localización en la ZP responde a intereses de trabajo y de servicios terciarios

La población migrante se asienta en la ZP en forma permanente y semipermanente, (69% es propietario de la casa que ocupa y 29% es inquilino) con una estructura poblacional adecuada para responder a las demandas del mercado de trabajo.

El 62,5% de la población encuestada es población en edad de trabajar (población activa) y sólo el 20% es menor de 15 años.

De esta población en edad activa, el 37% trabaja efectivamente; entre los desocupados representan un porcentaje muy importante (38%), los estudiantes y jubilados (21%).

Estos dos últimos tipos de población nos indican que los servicios

de la ciudad (sobre todo educacionales y sanitarios) gravitan en la estabilización de la población en la ZP.

d. El nivel de preparación de la población de la ZP es de bueno a óptimo ya que sólo un 10% de la población no asiste a la escuela. El resto es población alfabetizada. Un 35% ha alcanzado el ciclo secundario y un 18,6% ha llegado a la universidad. Es evidente, por lo tanto, que estas condiciones de la población de la ZP responden a las ofertas de empleo del CDN, que demanda una mano de obra especializada y preparada y señala una diferencia marcada con las zonas de transición norteamericanas, ocupadas generalmente por grupos sociales de un bajo nivel de educación.

e. El proceso de migración hacia la ZP parece haber sido más importante desde el año 1950, y en especial, el movimiento mayor se produce entre 1970-78. Sólo un 8% de la población encuestada ocupó la vivienda antes de 1950; el 55% la ocupó entre 1950 y 1978; particularmente la década del 70 presenta el mayor empuje (27%).

f. La población se ubica preferentemente en viviendas unifamiliares y con servicios mínimos. El 62% de la población encuestada vive en casas; sólo prefieren el departamento el 21%, pero todas ellas tienen como mínimo agua, luz y baño.

5. Las actividades terciarias consumen superficies considerables en la ZP considerada

Llegar a establecer cuáles son los usos pericentrales que consumen más espacio es fundamental para establecer:

- Cuáles son las funciones dominantes de la ZP
- Cuáles son los usos más competitivos en el espacio.

a. Funciones dominantes

El análisis de los valores obtenidos por la encuesta de superficies (Fig. 9) nos demuestra en líneas generales que *la residencia y los usos centrales* tienen una presencia importante en la estructura del espacio pericentral. Salvo contadas excepciones —5 manzanas sobre un total de 30— *la función residencial y algunas actividades centrales ocupan más del 50% de la superficie construida*, en las manzanas testigos. Predomina la vivienda en una planta y normalmente las superficies construidas abarcan la mitad de las superficies útiles.

Los espacios vacíos son importantes, superando en todos los casos

N° de Mzra.	SUPERFICIE				USOS																	
	Sub total Sup. cub. más Sup. vacía	Superficie cubierta		Superficie vacía		Residencia y usos centrales		Uso Público		Organización Social		Industria Liviana		Mayoristas		Depósitos		Transporte		Baldío		
	en m ²	Va.	%	Va.	%	Sup.	%	Sup.	%	Sup.	%	Sup.	%	Sup.	%	Sup.	%	Sup.	%	Sup.	%	
71	10 886,9	6 374,4	58,5	4 512,5	41,4	4 282,2	67,1	528,5	8,2	424,3	6,6	211,5	3,3	596,0	9,3	316,7	4,9	15,0	0,2	618,0		
73	9 568,0	1 353,4	14,1	8 214,6	85,8	853,4	63,1	---	---	500,0	36,9	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
75	12 143,7	4 398,8	36,3	7 744,9	63,7	2 415,7	54,9	1 100,5	25,0	183,0	4,1	216,8	4,9	---	---	377,0	8,5	105,6	2,4	---	---	
91	10 818,0	6 661,7	61,5	4 156,3	38,5	4 383,6	65,8	1 012,8	15,2	228,4	1,5	477,0	7,1	382,5	5,7	---	---	---	---	---	---	
93	19 719,8	15 122,2	76,6	4 597,6	20,4	12 896,7	85,2	1 304,9	8,6	---	---	764,0	5,0	---	---	156,6	1,0	---	---	---	---	
95	10 892,2	3 475,1	31,9	7 417,1	68,1	1 851,1	53,2	711,0	20,4	---	---	60,0	1,7	---	---	204,0	5,8	649,0	18,6	---	---	
105	9 961,9	3 475,1	34,8	6 486,8	65,2	979,19	28,1	1 748,0	50,3	---	---	---	---	367,0	10,5	381,0	10,5	---	---	680,0		
107	12 279,2	7 559,6	61,5	4 719,6	38,5	5 999,5	79,3	585,8	7,7	111,0	1,4	---	---	108,9	1,4	---	---	754,3	9,9	615,0		
109	14 066,3	8 132,9	57,8	5 933,4	42,2	4 806,9	59,9	1 236,0	15,1	---	---	311,0	3,8	1 780,0	21,2	---	---	---	---	461,0		
119	13 031,6	7 386,8	56,6	5 644,8	43,4	5 690,8	77,0	759,0	10,2	---	---	548,0	7,4	---	---	389,0	5,2	---	---	580,0		
121	13 658,6	9 034,1	66,2	4 624,5	33,8	5 253,1	58,1	3 463,0	38,3	318,0	3,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
123	13 437,1	3 743,5	27,8	9 693,6	72,2	2 024,5	54,8	38,0	1,0	1 681,0	44,9	---	---	---	---	---	---	---	---	137,0		
132	10 685,9	6 468,7	60,5	4 217,2	39,5	3 698,7	57,1	1 837,0	28,3	528,0	8,1	232,0	3,5	---	---	173,0	2,6	---	---	1 077,0		
134	12 509,9	6 121,5	48,9	6 388,4	51,1	3 733,5	61,0	837,0	13,6	1 551,0	25,3	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
149	12 672,5	6 633,5	52,3	6 039,0	47,7	4 013,0	60,5	1 801,0	27,1	---	---	202,0	3,0	395,0	5,9	222,0	3,3	---	---	---	---	
167	15 819,7	9 279,6	58,6	6 540,1	41,4	1 011,3	10,8	1 144,0	2,2	5 808,0	62,5	617,3	6,6	---	---	699,0	7,5	---	---	470,0		
200	12 028,3	6 908,3	57,4	5 120,0	42,5	3 051,3	44,1	1 435,0	20,7	---	---	---	---	226,0	6,5	---	---	2 196,0	31,7	1 135,0		
210	10 953,3	8 674,1	79,2	2 279,2	20,8	8 344,1	96,1	230,0	2,6	80,0	0,9	20,0	0,2	---	---	---	---	---	---	---	---	
216	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
235	40 649,2	23 228,8	57,3	17 420,4	42,7	18 381,0	79,3	2 989,2	12,8	---	---	240,0	0,5	680,0	0,1	1 057,6	2,6	493,0	1,2	1 585,2		
364	---	---	---	---	---	---	---	FALTAN	DATOS	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
376	8 306,1	4 188,0	50,4	4 118,1	49,6	3 824,6	91,3	234,4	5,5	128,9	3,0	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
424	10 065,4	5 143,4	51,0	4 922,0	49,0	4 847,8	94,2	40,0	0,7	---	---	145,6	2,8	---	---	100,0	1,9	---	---	---	---	
436	12 116,8	6 644,8	54,8	5 472,0	45,2	3 240,8	48,7	1 396,0	21,0	---	---	320,0	4,8	548,0	8,2	1 140,0	17,1	---	---	3 110,0		
439	13 173,8	9 486,6	72,0	3 687,2	28,0	6 742,8	71,0	1 513,0	15,9	276,0	2,9	821,0	8,6	---	---	133,8	1,4	---	---	357,0		
447	12 382,6	8 187,7	66,2	4 194,8	33,8	---	---	---	---	FALTAN	DATOS	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
466	9 315,3	9 763,6	104,8	3 666,7	39,4	---	---	---	---	FALTAN	DATOS	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
481	6 668,3	5 272,6	79,1	1 395,7	20,9	578,6	10,8	4 340,0	82,3	354,0	6,7	---	---	---	---	---	---	---	---	---	948,0	
487	15 182,7	11 150,8	73,4	4 031,9	26,6	7 344,8	65,8	2 824,0	25,3	786,0	7,0	---	---	---	---	196,0	1,7	---	---	---	---	
501	9 964,5	12 964,4	129,1	4 144,0	41,6	4 472,4	34,4	7 212,0	55,6	1 180,0	9,1	---	---	---	---	100,0	0,7	---	---	---	---	
508	10 303,0	5 000,2	48,5	5 303,7	51,5	1 942,2	38,8	2 466,0	49,3	592,0	11,8	---	---	---	---	---	---	---	---	---	985,0	
518	7 898,5	7 898,5	100%	---	---	4 242,5	53,7	1 761,9	22,3	1 893,7	23,9	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
523	10 185,1	2 440,8	24,0	7 781,2	76,0	1 022,8	41,9	818,0	33,5	600,0	24,5	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
531	14 176,0	7 467,5	52,6	6 708,5	47,4	5 359,5	71,7	1 668,0	22,3	---	---	---	---	---	---	---	---	440,0	5,8	---	---	---
Total	376 187,60	216 412,20	57,5%	159 775,40	42,5%	118 906,30	63,7%	44 044,80	20,3%	17 222,30	7,9%	4 946,20	2,2%	4 403,40	2,03%	4 765,30	2,2%	4 159,9	1,9%	14 487,2		

Fig. 9. Superficie que consumen los usos pericentrales en la zona consolidada. Elaboración propia.

el 20% de la superficie de la manzana⁴; a ello se suma, en algunos casos, la presencia de espacios baldíos, sin ningún uso determinado.

El nivel de aprovechamiento del espacio por lo tanto no es intensivo, quedando generalmente *vacío el pulmón de manzana*.

Los usos pericentrales consumen en su conjunto 36,3% del espacio construido. Su presencia es variable según el lugar que ocupa en el conjunto la manzana considerada; aumenta el porcentaje de usos de la ZP hacia el este y disminuye hacia el oeste (Fig. 10).

Permite certificar que estamos dentro de los límites establecidos para este fenómeno, ya que R. Preston considera en su trabajo que "para que una manzana sea considerada dentro del espacio pericentral deberá tener entre un 50 y un 30% de su espacio ocupado por los usos que le son característicos".

Dentro del conjunto se destacan las *actividades terciarias*, que ocupan en las dos terceras partes de las manzanas testadas más del 20 y hasta más del 40% de la superficie cubierta.

Se perfila por lo tanto la *función de apoyo* que cumple la ZP respecto de la zona céntrica de Mendoza. Los demás usos consumen porcentajes bajos de suelo y se presentan en proporciones más o menos parejas; el estudio detallado de la planilla permite llegar incluso a sectorizar este uso según la superficie que consume:

- La zona que se ubica al *oeste de la plaza Independencia*, que tiene la más elevada presencia de actividades terciarias de la ZP con un promedio de consumo del espacio de 54,2% (manzanas 481 a 531).

- La *cuarta sección* (manzanas 71 a 134) donde el consumo de espacio por parte de los usos comprendidos en organización social y público alcanzan un promedio de 37,3% de la superficie.

- La *zona noroeste* de la mancha pericentral consolidada (manzanas 376 a 449) donde la presencia de estos usos es sólo del 11,9%.

Esta incipiente zonificación nos revela la importancia creciente que va adquiriendo —dentro de la zona consolidada— el sector ubicado entre el CDN y la Casa de Gobierno; la concentración de la circulación y la extensión de los usos centrales explican este fenómeno y certifican nuevamente *la función de apoyo terciario que cumple la Zona Pericentral*.

En contrapartida, observamos que la cuarta sección —si bien mantiene una presencia considerable de estos usos tiene una cierta especialización y es más heterogénea que la anterior, pues el 18,2% de su

⁴ El código de edificación vigente regula los porcentajes de superficies libres por lote en un mínimo del 10%. Si tomamos una manzana tipo: 10.000 m², deberá tener 1.000 m² de espacio libre. En todas las manzanas se excede este mínimo. Hay excedente de terreno, por lo tanto, para densificar.

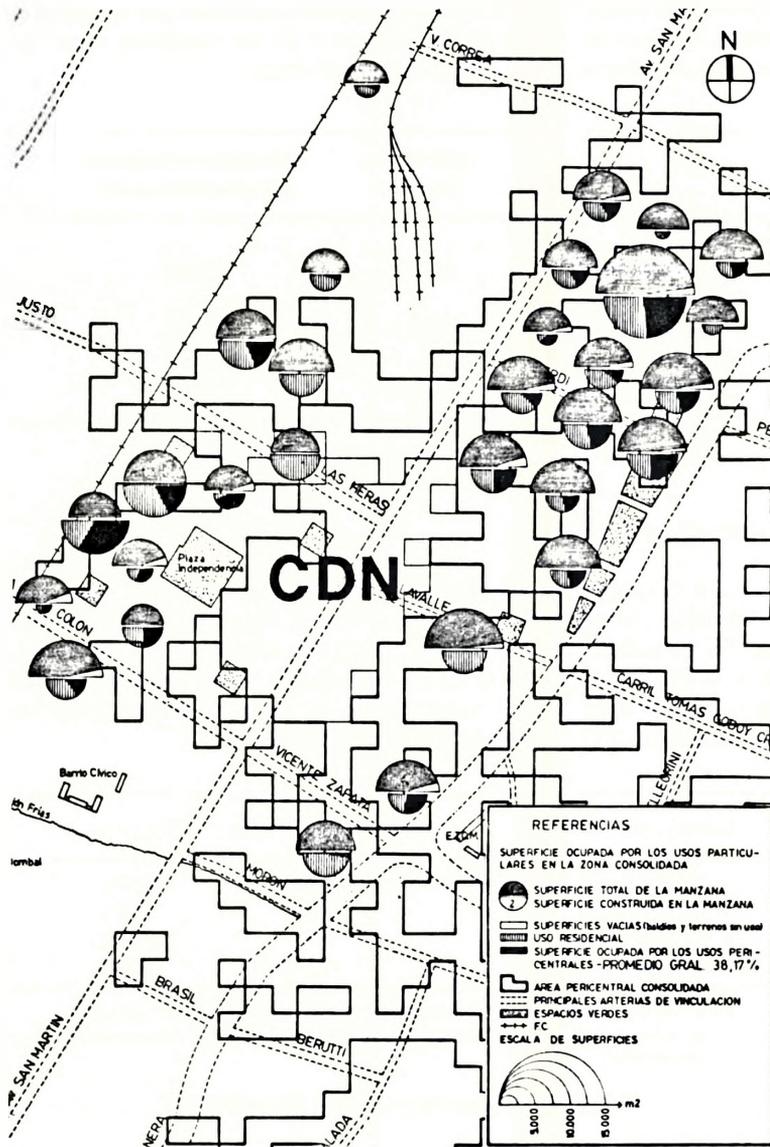


Fig. 10

espacio está ocupado por los mayoristas, los depósitos y por la industria liviana. Influye aquí el valor del terreno y de los alquileres, como así también el mejor estado de la edificación al oeste.

Sector	Actividades Terciarias	Actividades secundarias y de almacenamiento
Oeste (manzanas 481-531)	54,28%	0,68%
Cuarta sección (manzanas 91-134)	37,3 %	18,20%
Noroeste (manzanas 376-449)	11,6 %	11,2 %

Actividades dominantes en la ZP consolidada

b. Usos competitivos

Las proporciones estudiadas en la ZP de Mendoza revelan una distribución semejante a la encontrada por R. Preston en Estados Unidos. En su trabajo, las proporciones aparecen cuando llega a computar los promedios de los datos de las tres ciudades consideradas. Por lo tanto el producto de esta computación puede considerarse como un "promedio hipotético" para la zona de transición.

Usos del suelo	Trabajo de Preston	ZP Mendoza
1. Público y organización social	24,5%	28,2%
2. Depósitos y mayoristas	10,9%	4,2%
3. Industria liviana	7,0%	2,2%
4. Transporte	4,1% (+)	1,9%

(+) R. Preston añade además "parkings y servicios para el automóvil" que tiene un valor de 4,6%. En el caso de Mendoza este ítem se halla incorporado a "transporte".

Proporciones de uso del suelo en la ZP consolidada

En Mendoza no encontramos en el tejido urbano central industria pesada y espacios abiertos, como en Estados Unidos, sino que el resto del espacio está destinado a vivienda predominantemente y se comparte

con usos típicos del centro como son los *servicios comerciales y personales*, los *establecimientos financieros* y las *oficinas*.

6. En la ZP en formación predominan, en cambio, la *industria liviana*, los *transportes* y la *función de almacenaje*

Resultó imposible —aunque es lamentable— poder contar con los mismos datos de superficie para analizar el comportamiento de la ZP en formación. Sin embargo, la documentación que poseemos nos permite verificar el predominio de ciertas funciones teniendo en cuenta el *número de establecimientos* dedicados a una determinada actividad.

Siguiendo este criterio se logra lo siguiente:

Usos del suelo	ZP en formación	
	Nº de establecimientos	%
1. Industria liviana	204	39,4%
2. Transportes	133	25,6%
3. Público y organización social	103	19,8%
4. Depósitos y mayoristas	79	15,2%

Proporciones de uso del suelo en la ZP en formación

La simple observación de los datos nos indica que las proporciones, en este caso, se han invertido, y las funciones dominantes son *la industria liviana, el transporte y los depósitos mayoristas*. Posiblemente, si hiciéramos el análisis de las superficies como en el caso anterior, llegaríamos a comprobar que estas funciones consumen y necesitan un espacio mayor que las actividades terciarias para tener un correcto desempeño. De allí que su emplazamiento hacia la ZP en formación responda a estas *necesidades de espacio* en condiciones económicamente convenientes (precio más bajo del suelo, de los alquileres, los impuestos, etc.). La función de almacenaje suma a este requerimiento, una *localización conveniente* con respecto a los mercados y a los puntos de recepción y expedición de mercaderías. Se instalan en consecuencia sobre las arterias que conectan con las estaciones de cargas (caso F.C.G. M.B., F.C.G.S.M.) y sobre las calles que están vinculadas con ellas.

IV. Evolución del área pericentral

Si bien esta etapa la presentamos separadamente para poder realizar los procesos observados y sus sucesión en el tiempo, la dimensión temporal está latente en todo momento porque *se trata de un proceso, de un fenómeno en continua elaboración*, de un paisaje cambiante y heterogéneo signado por una fuerte dinámica espacio-temporal.

La intención inicial fue la de hacer relevamientos sucesivos durante los años 1978-79 y 80; pero las dificultades para disponer de encuestadores y sobre todo la dimensión espacial que adquiere la ZP en Mendoza, nos aconsejó una reducción en nuestras aspiraciones. Contamos, sin embargo, con un relevamiento realizado por la Municipalidad de la Capital en 1974 sobre la renovación de la cuarta sección y con un listado de actividades por rubro del mismo año y la misma fuente. Esta documentación nos ha permitido hacer interesantes comparaciones de las cuales extraemos observaciones claras sobre el desplazamiento del CDN, la aparición o desaparición de usos, el traslado de algunos sectores diferentes, etc.

No obstante comprendemos que sería necesario --para poder verificar algunas hipótesis --realizar un relevamiento semejante al que hemos trabajado, durante el año 1981. Se podría así contar con imágenes en períodos sucesivos más o menos semejantes: 1974, 1977 y 1981.

El material con que contamos en esta ocasión, por lo tanto, y conociendo las dificultades antes citadas, es el siguiente:

- relevamiento de los usos pericentrales de la ZP consolidada en 1974;
- relevamiento de los usos centrales en 1974;
- relevamiento de los usos pericentrales y de la zona centro en 1977.

Estos datos, resumidos y trabajados en las cartas correspondientes, nos permiten llegar a observaciones interesantes.

1. De la evolución del CDN

- El centro de la ciudad de Mendoza mantiene con pocas variantes *la forma* que tenía en 1974, por lo que podemos inferir que se mantienen las condiciones de accesibilidad que lo sostienen. Se observa un crecimiento hacia el oeste por Av. Las Heras y hacia el norte por Av. San Martín.

- Lo que sí ha variado es *la densidad* de los usos por hectárea; en 1974 sólo teníamos 5 hectáreas con densidades superiores a las 30 unidades por hectárea. En 1977 contamos 14. La proliferación de

galerías comerciales y la edificación en altura que recibe oficinas y servicios comerciales y personales, explican este mejor aprovechamiento del espacio en un período muy corto.

- El *espacio* ocupado por el CDN en 1974 era de 80 ha; en 1977 consume 100, lo que significa un crecimiento del 20%.

2. De la evolución de la ZP consolidada

- Sigue en líneas generales *la forma* del CDN pero ganando espacio hacia *el sur* y hacia *el oeste*.

- Hacia el norte hay un retraimiento relativo: se densifica el espacio comprendido entre Alberdi y Córdoba (sobre la Av. San Martín) ganando en profundidad sobre estas arterias, y se observa la tendencia a la concentración de los usos pericentrales sobre la calle Santiago del Estero, que ha obtenido ventajas de localización pues conecta en forma directa con el Acceso Norte o Av. Costanera.

Las densidades han variado también:

- hacia el norte son moderadas o intermedias (entre 5 y 6 usos pericentrales/ha);
- hacia el oeste la zona consolidada avanza preferentemente por Av. Colón con densidades bajas, (entre 3 y 5 unidades/ha);
- hacia el sur se encuentran las densidades más altas (6 a 17 unidades/ha).

En estas zonas, los usos pericentrales ocupan residencias más o menos deterioradas (hacia el norte), casas que ofrecen salones u oficinas en la parte frontal y se mantiene la función residencial (hacia el oeste), dándose soluciones mixtas y casos de alquiler completo de residencias en buen estado cuyos dueños prefieren buscar alojamiento en zonas residenciales periféricas (zona sur).

También hacia el sur se nota la ocupación de espacios baldíos donde surgen rápidamente salones de venta, de exposición, incluso algunos galpones para depósito de mercaderías.

Estas inversiones demuestran *la rentabilidad* de esta zona, que se sitúa muy próxima a la de mayor accesibilidad.

- La ZP consolidada en 1974 ocupaba un *espacio* de 129 hectáreas, por lo cual podemos inferir que su crecimiento espacial ha sido de un 15%. Parecería, por lo tanto, que se va achicando la relación de 3 a 1 que propone R. Preston con respecto a la zona del CDN. No obstante, si vemos la extensión de la mancha pericentral hacia el oeste y el sur sobre las principales arterias de vinculación, la relación se mantiene.

- La carencia de información sobre el comportamiento de la ZP

en formación durante 1974, impide hacer otro tipo de comparación.

3. De la movilidad de los usos centrales y pericentrales

En este balance general de zonas ganadas por la ZP o perdidas como consecuencia de un cambio en las condiciones de accesibilidad o del mercado de tierras, podemos observar que se opera en la ZP un *cambio continuo de usos del suelo*.

Los sutiles hilos que comandan estos procesos provocan un éxodo de funciones que pueden ser apreciadas en cortos períodos de tiempo. En nuestro caso, para comprobar esta hipótesis de trabajo, hemos afinado el análisis y lo hemos orientado hacia las franjas de mayor tensión por el uso del suelo:

- franja del límite interno
- franja del límite externo

y donde hemos verificado que se operan los cambios más evidentes.

La falta de información sobre la evolución de la ZP en formación focalizó nuestro trabajo en el análisis exclusivo de la zona que ocupa el *límite interno* (Fig. 11). El interés del análisis se centra en averiguar *cuáles son los usos que migran frente al avance del CDN y cuáles se mantienen por más tiempo en contacto con él*.

a. Criterios tenidos en cuenta para el análisis

- La superposición de cartas de la ZP y CDN de 1974 y 1977 permitió detectar el espacio donde se habían producido los cambios más notables.

- Se circunscribió el área de análisis tomando en consideración los espacios donde desaparecían o aparecían masivamente usos centrales y pericentrales, determinando fluctuaciones espaciales importantes (por lo menos de más de 3 hectáreas).

- Se procedió a contabilizar sobre este espacio los usos centrales y pericentrales por hectárea —tanto en 1974 y 1977— para poder tener una imagen concreta de la evolución de cada una de las partes del conjunto.

- Estos valores se volcaron en planillas (Fig. 12) que permitieron hacer la confrontación por hectárea y a la vez en conjunto, en espacios mayores.

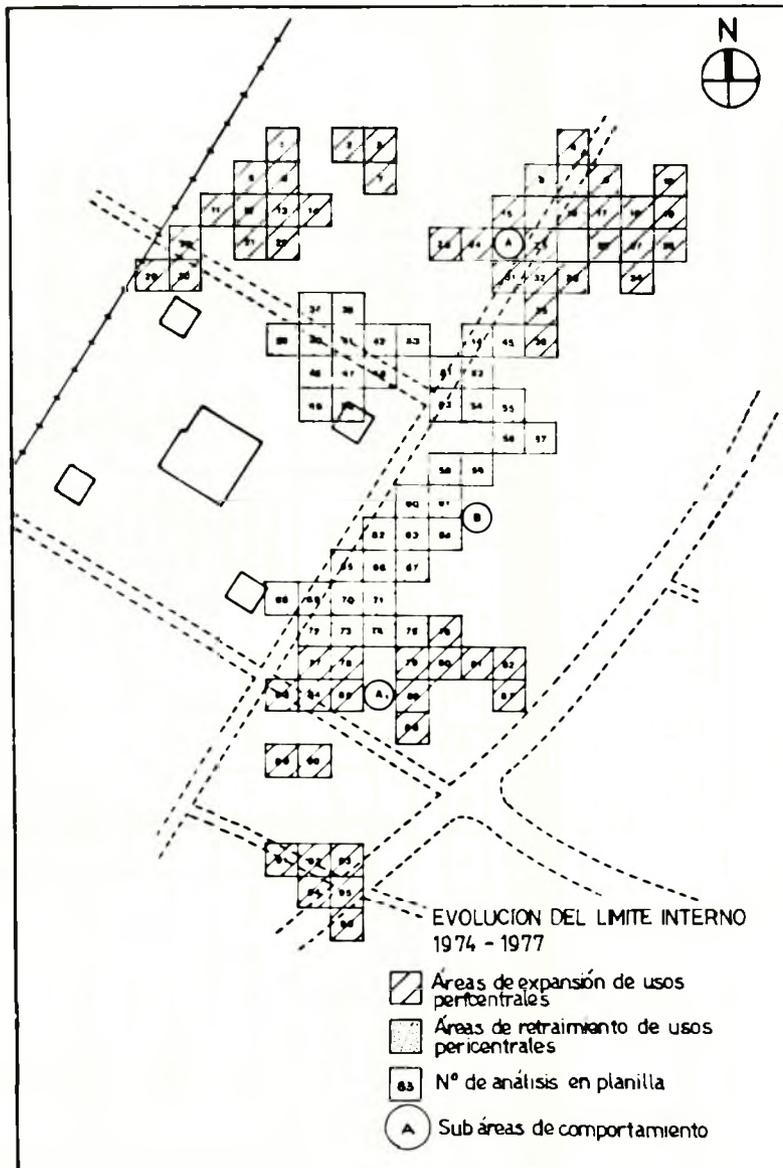


Fig. 11

Sector Analizado	C D N										ZONA PERICENTRAL CONSOLIDADA											
	Comercio al detalle				Finanzas		Oficina		Serv. comercial y personal		Organiza- ción Social		Industria Liviana		Uso público		Mayorista		Depósitos		Trans- porte	
	Especializado		Uso corriente		74	79	74	79	74	79	74	79	74	79	74	79	74	79	74	79	74	79
	74	79	74	79																		
A -	17	24	55	35	3	2	22	31	41	45	2	5	23	27	40	47	2	3	12	22	21	28
A ₁ -	31	25	17	17	1	1	13	12	23	24	--	--	19	14	9	12	--	1	4	4	20	41
B -	84	240	286	227	24	23	89	88	145	142	6	9	28	15	35	33	4	5	9	13	37	8
Total	132	289	358	279	28	26	124	131	209	211	8	14	70	56	84	92	6	9	25	39	78	77

Sector Analizado	Total de usos				Crece		Decrece		Usos que crecen		Usos que decrecen	
	CDN		ZP		CDN	ZP	CDN	ZP	CDN	ZP	CDN	ZP
	74	77	74	77								
Sector A (1-36)	142	137	100	132	--	25%	4%	--	Comercio especializado Oficinas	Depósitos	Comercio Uso Corriente	Ninguno
Sector A ₁ (37-75)	85	79	52	72	--	28%	7%	--	Servicios Comerciales y Personales	Transporte Uso Público	Comercio Especializado	Industria Liviana
Sector B (76-98)	628	720	119	83	20%	--	--	31%	Comercio especializado	Organización Social Depósitos	Comercio Uso Corriente	Transporte Industria Liviana

Fig. 12. Movilidad de los usos pericentrales y centrales (1974-1977)

b. Evaluación de los movimientos detectados

- Los valores obtenidos nos revelan que tanto la ZP como el CDN *han crecido* en cuanto a presencia de usos se refiere; el crecimiento ha sido similar (6 y 5% respectivamente) aunque los usos centrales han consumido más espacio (15 y 20% respectivamente).

- Este crecimiento no ha sido parejo en todo el espacio considerado, sino por el contrario, hay zonas que han expulsado algunos y han acogido otros, en distintas proporciones. Por lo tanto nos ha resultado mucho más ilustrativo realizar el análisis en cada uno de los sectores donde se manifestaron estas tendencias en forma neta:

- *Sector A* (36 ha): constituye el sector de avance y consolidación de la ZP hacia el norte de la Av. San Martín. Con respecto a 1974, se ha manifestado una desaparición de comercios de uso corriente en beneficio del *comercio especializado*: ha aparecido un buen número de oficinas (aprovechando casas con habitaciones grandes y bajos alquileres) y que coexisten con todos los usos de la ZP que han crecido firmemente en los tres años considerados. Se destaca, sin embargo, el crecimiento de los *depósitos*, que casi se han duplicado.

La zona pericentral tiene en ese espacio un 25% más de unidades en 1977; el centro de negocios, en cambio, sólo aumentó en un 4%.

- *Sector A₁* (21 ha): crecen también esta vez los usos propios de la ZP, que ganan, entre 1974-77, 25% de unidades. Las calles Alem, San Juan y Don Bosco, son las encargadas de comandar el proceso, que es alentado por la calle Morón un poco más al sur. Este sector acoge con preferencia las funciones vinculadas con *el transporte y el uso público*. Tienden, en contrapartida, a *emigrar el comercio especializado y la industria liviana*.
- *Sector B* (40 ha): manifiesta, en cambio, un predominio de los usos centrales que hacen desplazarse a las actividades pericentrales rápidamente. En esta zona es donde más interés tiene un análisis a fondo, pues nos demuestra que el sector de mayor valor para el comercio (microcentro) y actividades afines *se especializa* (el comercio de artículos especializados se triplica) y los demás usos centrales se mantienen casi con los mismos valores (sólo se observa la desaparición de algunos comercios de uso corriente).

Los usos pericentrales decrecen marcadamente entre 1974-77, sobre todo *la industria liviana y el transporte*. Sólo parecen tener tendencia a crecer los usos destinados a la organización social y algunos mayoristas.

Se mantienen cifras significativas en las actividades de uso público. La ZP pierde en tres años 31% de sus unidades; de allí que vemos espacios enteros que actualmente no tienen significación y que sin embargo cumplían esas funciones en 1974.

4. Hipótesis de comportamiento

- En general se observa en todos los casos que *transporte e industria liviana y el comercio* especialmente son las actividades más *sensibles* a los cambios en las ventajas de localización.
- El comercio de uso corriente emigra desde la zona focal del CDN.
- El comercio especializado ocupa los lugares dejados, sobre todo en el microcentro.
- Las oficinas y los servicios personales ganan progresivamente lugares en el CDN, desde donde se desplazan los usos que resultan menos competitivos.
- Los usos *menos competitivos* en las zonas próximas al CDN son, sin duda, el transporte y la industria liviana, que buscan lugares con buenas condiciones de accesibilidad, pero con disponibilidad de espacio y con precios más moderados del suelo.
- Los demás usos de la ZP (mayoristas, depósitos, organización social) permanecen por más tiempo (¿emigran más lentamente?) sobre todo los llamados *usos públicos*, que son los que parecen apoyar la gestión del CDN.

Si a estas apreciaciones sumamos las que hemos realizado al analizar la presencia porcentual de los usos pericentrales en la *ZP en formación*, podemos llegar a concebir una hipótesis global:

- a. Los usos menos competitivos en el límite interno de la ZP son los que marchan a la cabeza en la ZP en formación, y parecen marcar la punta del proceso de avance hacia las zonas residenciales.
- b. En la zona del límite externo, el proceso parece originarse al revés que en la franja interna: el transporte y la industria liviana valorizan el espacio y posteriormente surgen allí los elementos de apoyo (terciario de la ZP: organización social, uso público, etc.) que generan las condiciones adecuadas para la instalación del comercio, especialmente el comercio de uso corriente.
- c. Evidentemente estos tres usos del suelo (transporte, industria liviana y comercio) son los que marcan las dos puntas del proceso de pericentralidad:
 - El *comercio* hace avanzar el CDN sobre las zonas ya preparadas para recibirlo, pues han sido transformadas en sus condiciones

- originales por los usos característicos de la ZP.
- El *transporte* y la *industria liviana* hace avanzar la zona pericentral sobre las áreas residenciales externas.

5. Hipótesis de causalidad

a. A primera vista, el crecimiento de ambas zonas se opera movido por las condiciones de la circulación.

b. No obstante, no todas las arterias canalizan con el mismo empuje la localización de los usos pericentrales competitivos.

c. Resultaría simple contestar que se trata de arterias de primera magnitud y de acceso directo al CDN; pero con esta aseveración sólo cubriríamos el caso de algunas calles. ¿Cómo explicamos el nucleamiento sobre Pedro Molina, Remedios Escalada, Dorrego, etc.?

d. Las causas son mucho más complejas y, sin duda, no las encontraremos en la zona pericentral misma. *Hay que buscarlas en la relación dinámica que se establece entre el CDN y la zona periférica* de la ciudad de Mendoza.

Estos dos espacios son los encargados de manejar el *mercado de trabajo urbano* y entre ellos se establecen vínculos y relaciones fluctuantes y muy fuertes que transforman el espacio intermedio.

Para captar este fenómeno intentamos cartografiar el comportamiento del espacio urbano, localizando las *fuentes de trabajo principales*, y los *movimientos diarios* que observamos en la población activa (Fig. 13).

Llegamos a establecer, de esta manera, cuál es la *zona dinámica diaria* de nuestra ciudad. Forma un anillo que se sitúa preferentemente en el sector sudeste de la masa edificada. En él se canalizan los movimientos más intensos de la mano de obra y mercaderías, como así también los flujos monetarios internos y de formación. Por lo tanto:

- La forma de la ZP y su estiramiento hacia el oeste y sudeste *confirma la adaptación de este espacio a la dinámica global* de la ciudad.
- Su crecimiento responde a la estrecha *relación entre los dos polos del mercado urbano*: CDN y zona periférica.
- *La circulación* es sólo la expresión *visible* y cuantificable de esta relación.
- La circulación no actúa sólo como factor de localización; se combina con el *conjunto de edificios disponibles* y los *precios del suelo* (ya sea para compra o alquiler).

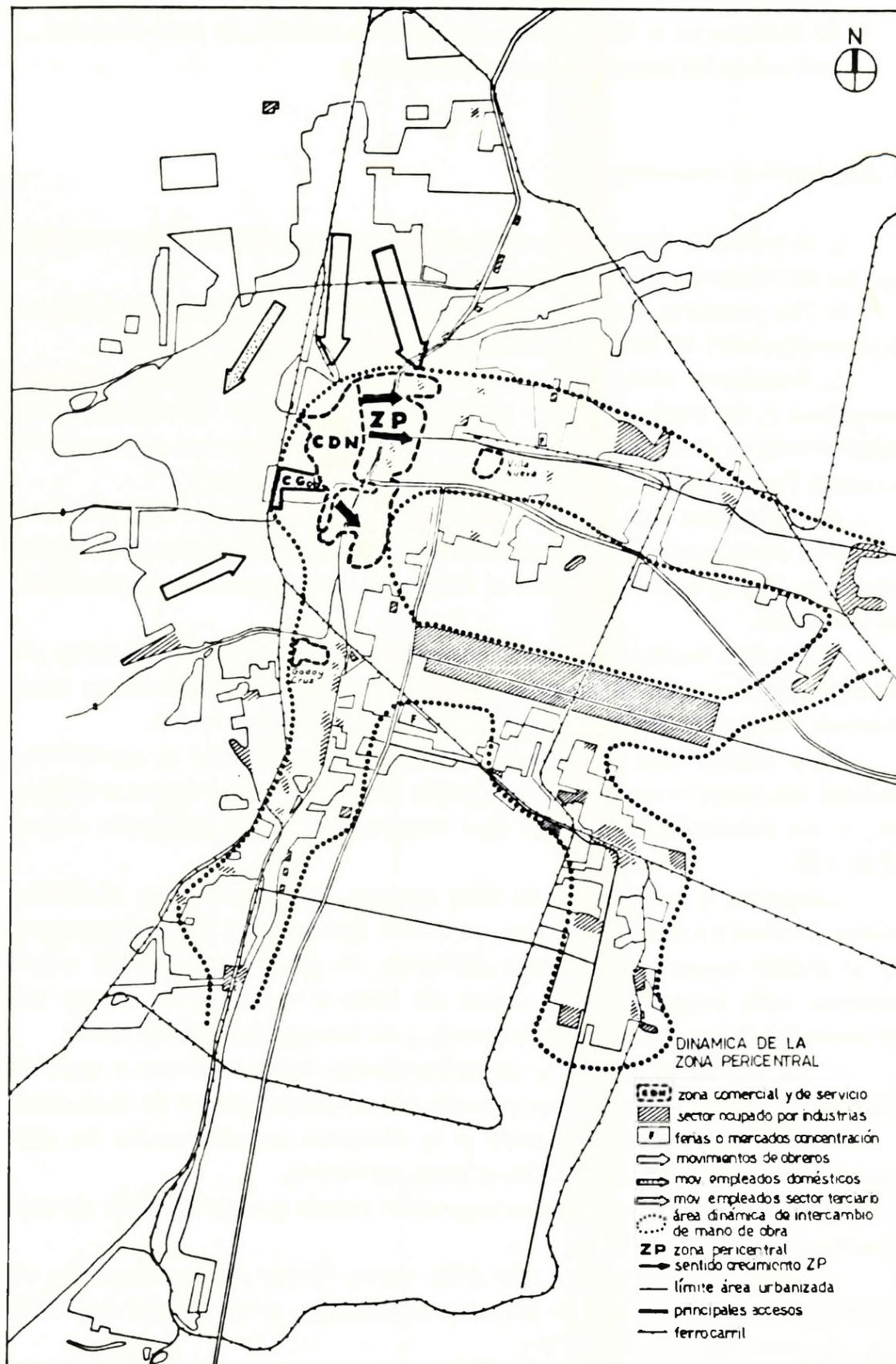


Fig. 13

V. Modelos de uso del suelo en la zona pericentral mendocina

El análisis cartográfico realizado establece con claridad la significación de los grupos de usos del suelo según la intensidad y la especialización. El procedimiento utilizado —siguiendo las directivas de R. Preston— es sugestivo pues:

- La sucesión de mapas de análisis —utilizados como modelos puntuales —ilustra sobre los usos del suelo dentro y fuera de la zona de transición en *forma individual*.
- La superposición de los mismos ilustra sobre la correspondencia de usos del suelo en una misma parcela y permite determinar *densidades*.
- El agrupamiento de la densidad de uso del suelo en mapas particulares y su superposición llevan a establecer *asociaciones espaciales*.

Estas asociaciones espaciales están generalmente organizadas en sectores separados entre sí por áreas de menos intensidad y usos menos especializados; se revela así un *modelo polinuclear o de núcleos múltiples*. Cada uno de los núcleos tiende a especializarse y a adquirir características de organización definidas. En el espacio pericentral mendocino podemos distinguir los siguientes tipos de núcleos:

Tipo 1 - Formado por mayoristas, depósitos comerciales, industrias livianas y transportes.

Tipo 2 - Integrado por usos públicos y de organización social.

Tipo 3 - Núcleos mixtos, formados por usos del CDN y la ZP.

El análisis que realiza Preston en Estados Unidos da como resultado cinco tipos de núcleos:

- Mayoristas privados, depósitos, industria liviana y transporte.
- Oficinas públicas, administración y barrios cabeceras de departamentos.
- Transporte (venta, reparaciones, *parking*, etc.).
- Finanzas, oficinas, comercio de uso corriente y dispositivos de hospedaje (hoteles, moteles, etc.).
- Artículos del hogar, servicios comerciales y comercio de detalle.

Es evidente que la principal diferencia con aquellas áreas, en nuestro caso, es el hecho de que nuestra ciudad es relativamente *más joven y su crecimiento reciente*. Por otro lado, la industria pesada no ha ocupado un lugar preponderante en su espacio y por lo tanto no ha creado una infraestructura especial como en el caso de las ciudades que analiza Preston.

En Mendoza, asistimos al *tercer período de crecimiento o expansión del área pericentral*. El primero fue el de formación de la Cuarta Sección, el segundo la expansión hacia el este y sudeste, y esta última incursiona en el espacio de Guaymallén. Sin embargo, es necesario

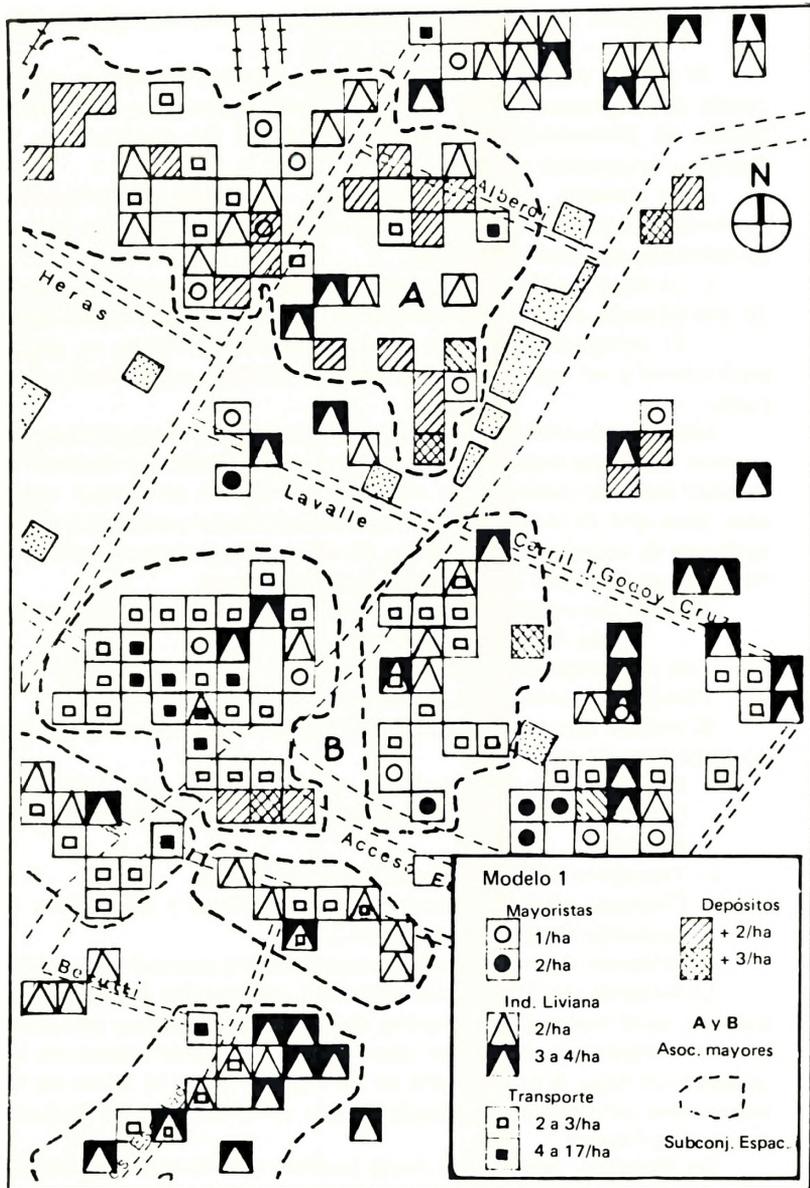


Fig. 14

destacar que el crecimiento rápido de la ciudad y la tendencia a la *renovación espontánea* en muchos casos, genera situaciones distintas en algunos aspectos.

Por otro lado —y en relación siempre con las ciudades norteamericanas— hay una *mayor homogeneidad en las funciones* que cumple el área urbana mendocina (preferentemente es un centro de servicios) y por ende hay una mayor homogeneidad en el uso del suelo.

Finalmente, *el transporte* —si bien ocupa espacios considerables— no tiene el mismo peso que en las ciudades norteamericanas, ni consume tanto espacio.

Teniendo en cuenta estas diferencias, podemos decir que sólo los dos primeros núcleos detectados por R. Preston encuentran correspondencia en Mendoza, con algunas variantes. Cada uno de estos tipos de núcleos forma asociaciones areales que determinan por lo tanto *modelos de comportamiento*.

1. MODELO I: *Asociaciones comandadas preferentemente por las funciones de transporte, almacenamiento, industria liviana*

Este grupo presenta *fuertes concentraciones areales* como lo ilustra la figura 14. El modelo es:

- primariamente una concentración nodal,
- luego concentraciones lineales.

Los nudos principales se localizan adyacentes a las mayores facilidades del transporte ferroviario, del transporte automotor y, por supuesto, en relación directa con el CDN. Se instalan preferentemente en las partes viejas de la ciudad y sobre antiguos edificios que tienen espacio suficiente para atender a sus necesidades, pero tienen el inconveniente de no poseer espacio alrededor que permita el estacionamiento de camiones o maniobras de carga y descarga.

Los depósitos no se dispersan en todo el contorno del CDN sino más bien tienden a concentrarse en un solo sector, en este caso en el espacio que ofrece las mejores condiciones de accesibilidad para una o varias formas de transporte. Los vemos formar sobre todo una mancha entre el CDN y el ferrocarril Gral. San Martín. Aquí sólo se encuentran pequeños núcleos residenciales, en general, débilmente ocupados; suelen ser los vestigios de antiguos barrios residenciales que han ido desapareciendo como tales por el impacto y la presión de actividades más competitivas en el consumo de espacio.

La industria liviana sigue en líneas generales la localización de los depósitos, ya que si bien sus exigencias de espacio no son tan importantes, requiere una evacuación rápida de su producción, lo que justifica

su localización. *El transporte* —que incluye todas las actividades relacionadas con empresas, garajes, estacionamientos públicos, gomerías, lavados de autos, engrase, venta de unidades completas o de repuestos, bombas de nafta, talleres mecánicos, de afinados, frenos, etc.— es un uso muy competitivo en la utilización del suelo y está marcado por un amplio consumo de espacio. Sin duda se presenta en asociación directa con los puntos de máxima accesibilidad al CDN (ver Fig. 6), ya que los factores de localización más poderosos parecen ser la proximidad al CDN y las zonas de acceso a éste y de mayor uso diario.

Se concentra sobre todo en la zona sudeste de la ZP consolidada, próximo al cruce de las rutas nacionales Nº 7 y 40. *Las concentraciones lineales* se producen preferentemente en calles que unen arterias de gran circulación o zonas de trabajo; es el caso de calle Alberdi (Guaymallén), Av. España y calle Perú, Morón-Adolfo Calle, Remedios Escalada y Bandera de los Andes.

En general dentro de este modelo podemos definir dos grandes espacios como conjuntos:

Zona A: de localización uniforme, sin nudos aglutinantes significativos, donde dominan los depósitos. La asociación más fuerte es con la industria liviana.

Zona B: de localización nodal, con núcleos especializados y donde la dominante es la función transporte. La asociación mayor se da con la industria liviana y los mayoristas.

2. MODELO II: *Asociaciones comandadas por las funciones de servicio*

El terciario de servicios, representado en la zona pericentral por los usos públicos y de organización social, tiende a localizarse de la siguiente manera (Fig. 15):

- primero y en mayor densidad cerca del CDN
- segundo, en unidades esparcidas por los barrios de la ZP consolidada, pero que están compuestos por residencias de buena calidad. (oeste y sur de la Plaza Independencia)

Hay varios factores que explican esta localización de los usos públicos y de organización:

a. Hay un factor de "centralidad", ya que generalmente estas actividades atraen a la población de toda la ciudad y deben ser, por lo tanto, lo más accesibles posible y sobre todo no interferir con el espacio del ya muy complejo CDN.

b. Porque buscan la proximidad de una mano de obra calificada (secretarios, empleados del terciario especializado, etc.) y que habitan generalmente en residencias de buena calidad.

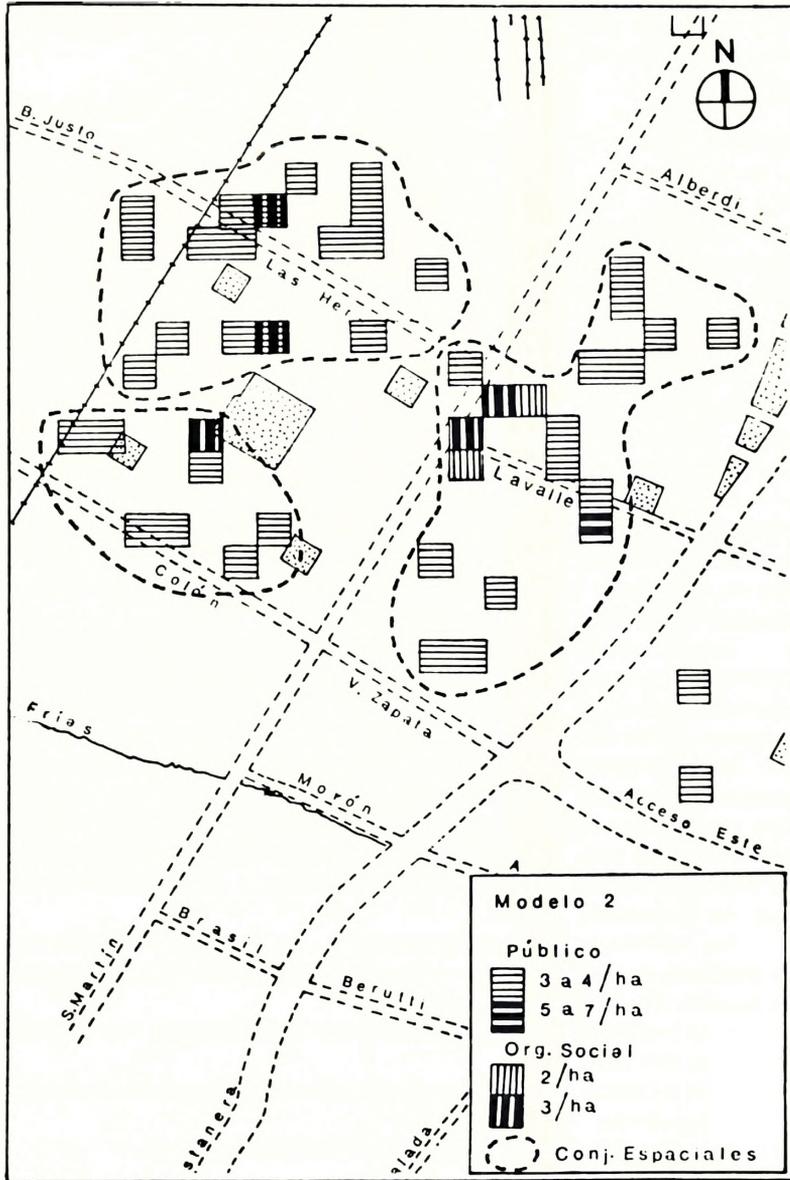


Fig. 15

c. Influye también la proximidad de los equipamientos administrativos superiores, nucleados en la Casa de Gobierno.

3. MODELO III: Asociaciones de tipo mixto: usos del CDN + usos de la ZP

Ya al realizar el análisis de las densidades de los usos pericentrales observamos y describimos tres zonas donde se concentran en forma clara los usos de la ZP (ver Fig. 7):

- calle Pedro Molina, entre Costanera y Río Negro;
- carril T. Godoy Cruz, entre Costanera y General Las Heras;
- calle Remedios Escalada, entre Pueyrredón y Lamadrid.

Estos tres espacios presentan un alto índice de concentración media (4,2 a 5,5 unidades por hectárea), se destacan en el espacio por su concentración, individualizándose con fuerza del resto (Fig. 16).

Este modelo se caracteriza por tener representantes de *todos los tipos de usos* que hemos estudiado en la ZP y el CDN. En el año en que se realizó la investigación, aquí no aparecían todavía oficinas, ni finanzas en cantidades significativas, elementos que ya han comenzado a localizarse atraídos por la numerosa clientela que tienen.

Estas asociaciones dependen fundamentalmente del movimiento peatonal y automotor, y suelen reclutar su clientela en las zonas residenciales vecinas. Generalmente ocupan sólo el frente de las manzanas, mientras que el resto del espacio está destinado a la función de residencia. En ellos tienen un peso importante los servicios comerciales y personales, los comercios especializados y la industria liviana. Funcionan como *zonas de aprovisionamiento y servicios*, y en este caso, nos atreveríamos a pensar que pueden ser el *embrión de futuros subcentros de negocios* que permitan completar las funciones del CDN, limitando a su vez los desplazamientos.

No insistimos más en su composición —que ha sido suficientemente analizada en el capítulo III— pero sí es necesario recalcar los factores de localización que juegan en ellos:

- la posibilidad de captar clientela por la presencia de una dinámica circulación;
- la existencia de viviendas adaptables y de bajos precios para esas funciones;
- la estrecha vinculación con áreas residenciales densas.

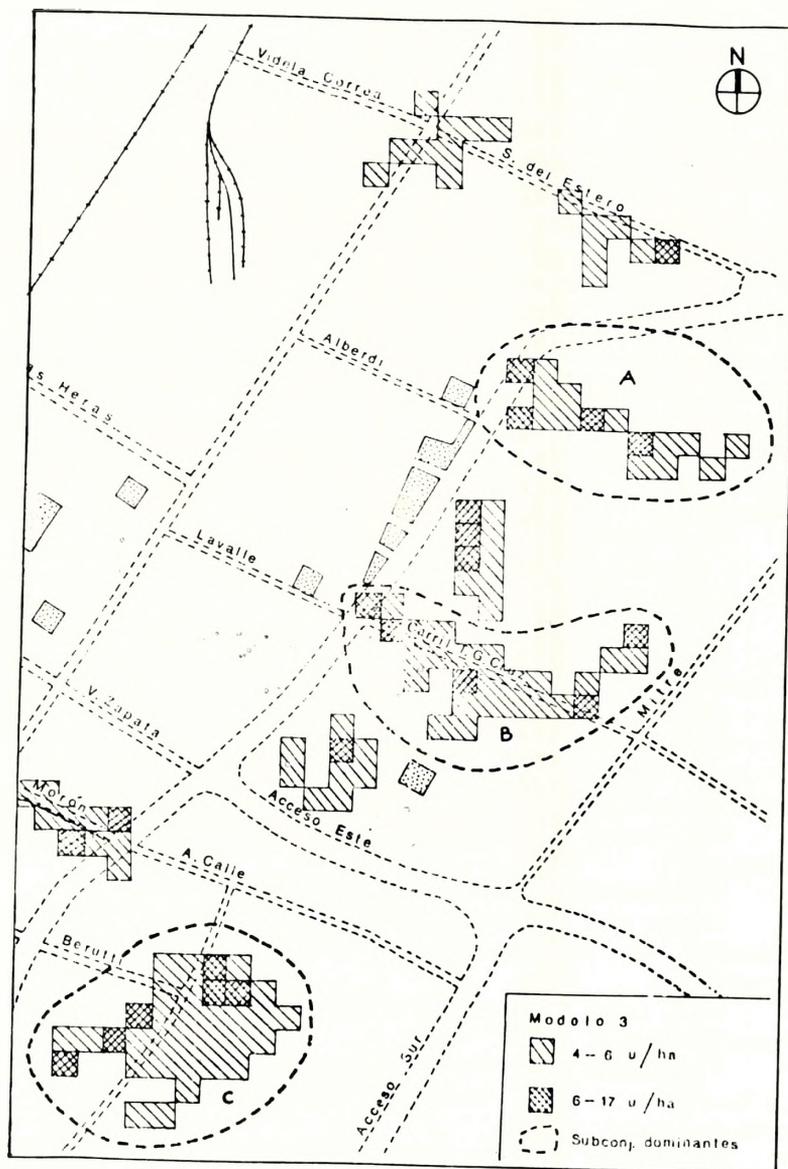


Fig. 16

IV. Conclusiones

El estudio del uso del suelo urbano en la zona pericentral mendocina permite certificar y demostrar que *existen en las ciudades de tamaño medio ciertos factores comunes* que caracterizan el espacio y que permiten definir su composición. Asimismo, ofrece una prueba más de las bondades de los estudios comparativos.

Por otro lado, las innumerables preguntas que surgen a cada momento sobre el peso económico de las actividades instaladas en la zona, su evolución en los últimos años, sus posibilidades de evolución en el futuro, el receso de distintos tipos de usos y la sucesión de fenómenos sociales, nos llevan a pensar que no sólo es necesario analizar el funcionamiento de estos elementos complejos e inestables sino también *aconsejable tenerlos en cuenta cuando se emprende la tarea de regular y armonizar el crecimiento urbano*.

Pensamos, por lo tanto, que a través de la investigación que hemos desarrollado estamos contribuyendo a tres tipos diferentes de verificaciones:

- estructurales
- metodológicas
- prospectivas

1. Comprobaciones estructurales

La zona pericentral se caracteriza por:

- Un cierto orden interno dado especialmente por la circulación y por una manifiesta tendencia a la concentración.
- Su zona de expansión coincide con las zonas de deterioro urbano.
- Avanza sobre espacios con baja densidad de población.
- Posee una estructura poblacional especial donde predomina la población activa y que proviene de otros lugares (provinciales y extra-provinciales).
- Las actividades terciarias consumen superficies considerables cerca del límite interno.
- Predominan en cambio, la industria liviana, los transportes y la función de almacenaje en la zona pericentral en formación, sobre el límite externo.

Comprobamos, por lo tanto, que la ZP mendocina cumple con las características detectadas en otras realidades urbanas que han sido estudiadas:

a. *La complejidad de los fenómenos y la heterogeneidad de los usos.* Prácticamente en esta zona encontramos concentrados todos los usos que son típicos de las áreas urbanas; salvo el caso de la industria pesada, los demás están representados en la ZP. Por otro lado se superponen en el espacio funciones distintas, actividades heterogéneas, que comparten los mismos equipamientos y los mismos canales de circulación, sin que ninguno de ellos llegue a adaptar estos elementos enteramente a sus necesidades.

b. *La presencia de asociaciones espaciales* que surgen como consecuencia de la convergencia de ventajas de localización (precios más bajos del suelo, mejor accesibilidad, disponibilidad de espacios, etc.) y dan como resultado —dentro de la heterogeneidad que la caracteriza— núcleos más o menos definidos y con funciones dominantes: zonas de servicios y aprovisionamiento, zonas de industria liviana, de servicios para el transporte, etc.

c. *Una utilización mixta del suelo* que trae aparejada una dificultad para especializar los servicios públicos, ya que los mismos deben responder a requerimientos muy diversos. Provoca además situaciones de conflicto y de fricción por el uso del espacio.

d. *Una mezcla de funciones y por lo tanto inestabilidad.* Los usos pericentrales aprovechan para su localización áreas con características especiales: zonas residenciales deterioradas, con baja densidad de población, ocupadas por población migrante y por ende inestables, con buenos servicios públicos y una fluida posibilidad de comunicación con los centros dinámicos de la ciudad. La variación de estos elementos tan sutiles dentro del tejido urbano, provoca por lo tanto una continua renovación de actividades.

e. *Un cambio estructural continuo* dado, como consecuencia, por la sucesión de funciones dentro del mismo espacio. Esta última característica sólo puede comprenderse dentro de la dimensión temporal, estudiando la evolución que sufre este espacio pericentral en períodos más largos de tiempo. Se esbozan con claridad en los tres años considerados, pero no permiten hacer predicciones sobre su comportamiento futuro.

f. *Los modelos de uso del suelo son semejantes a los de ciudades del mismo tamaño,* en líneas generales, pero presentan particularidades que surgen de la distinta dinámica de la ciudad de Mendoza, establecida en una región periférica de un país con desequilibrios regionales. Su economía, menos diversificada, contribuye a crear situaciones más homogéneas y, por lo tanto, modelos espaciales más simples y menos tipificados.

g. *Los factores de localización* dominantes son los mismos que actúan en otras ciudades del mismo tamaño, por lo tanto contribuimos

a corroborar el sistema de relaciones existente en la zona pericentral que fue perfilado por Preston.

2. Comprobaciones metodológicas

En general, podemos afirmar que la metodología de trabajo propuesta por R. Preston *es aplicable* y funciona bien en una realidad urbana como la nuestra. El orden lógico y las soluciones cartográficas que se desarrollan son sugerentes y conducen paulatinamente al conocimiento de los mecanismos causales del desarrollo de estas áreas, a la descripción e interpretación de modelos de uso del suelo.

Los procedimientos adoptados para la elaboración de mapas de uso del suelo, limitación de la ZP y análisis de los datos, *pueden ser estandarizados* para trabajar en zonas pericentrales de ciudades medias, también en nuestro país.

En particular, cuando se aborda cada etapa de la metodología, sin embargo, es necesario introducir una serie de reflexiones especiales referidas a:

- adaptar las clasificaciones a las actividades propias de cada ciudad, es decir, definir lo que se entiende para cada una como usos centrales y pericentrales;
- definir los umbrales de densidad significativos, que marcan realmente el paisaje pericentral;
- confeccionar cuidadosamente los cuestionarios y minimizar las preguntas o apreciaciones subjetivas, difíciles de codificar;
- adiestrar el personal para la captación de la información tanto en fuentes directas como indirectas, para poder interpretar correctamente las características del fenómeno a analizar.

La dificultad mayor para aplicar esta metodología en nuestras ciudades consiste justamente en la falta de datos desagregados y de detalle para las áreas urbanas. La necesidad de recurrir a informaciones parciales (caso de nuestra Encuesta Permanente de Hogares), a catastros que no están actualizados (caso de Guaymallén) a estadísticas muy viejas (censo de población de 1970) creó una serie de dificultades:

- se complicó y amplió la tarea de relevamiento directo.
- la aplicación de criterios usados habitualmente como “estado de la edificación”, se presentó como demasiado amplia y vaga para captar el fenómeno. Por lo tanto debieron hacerse continuas inspecciones visuales parciales, para corroborar algunas hipótesis.
- se hicieron cálculos de población —a falta de datos reales— que finalmente no pudieron ser utilizados por las características tan especiales del fenómeno estudiado.

Por lo tanto creemos que si bien en líneas generales, la metodología resulta eficaz, *es de difícil aplicación en ciudades donde la información urbana debe ser todavía elaborada*. Por lo tanto, antes de empezar a trabajar en el estudio de zonas pericentrales aconsejamos revisar cuidadosamente dos alternativas:

- tener la documentación desagregada necesaria para cada tipo de comprobación.
- en su defecto, contar con el personal necesario y suficientemente capacitado para conducir el relevamiento directo.

Otras aplicaciones

Nuestra experiencia nos demuestra, además, que la metodología propuesta, aplicada en espacios ya conocidos, puede contribuir a la *formación del criterio de investigación en alumnos* preocupados por la problemática del urbanismo.

3. Comprobaciones prospectivas

En un momento en que las comunas del Gran Mendoza demuestran su profunda preocupación por el porvenir de nuestra ciudad, consideramos oportuno que las cátedras universitarias contribuyan de alguna manera al esclarecimiento de las cuestiones de fondo.

La investigación universitaria, en este campo, debe tratar de ser orientada hacia la aplicación concreta en el ordenamiento de nuestra ciudad, y sobre todo abordar temas que, por su naturaleza, requieren una dedicación especial de tiempo y presupuesto. Este principio inspiró nuestro trabajo y es por ello que —si bien no proponemos soluciones pragmáticas pues no era nuestro espíritu formular un proyecto de ordenamiento— sugerimos y alertamos sobre ciertos interrogantes que se nos han planteado a lo largo de esta reflexión.

a. La renovación urbana ¿es un planteo exclusivo de la Cuarta Sección de la Capital?

La década del 70 significó la toma de conciencia de la necesidad imperiosa de la renovación de ese espacio; se propusieron numerosas alternativas, se realizaron estudios, se han concretado algunas acciones puntuales (centro comercial de la Alameda, renovación de ese paseo, etc.); pero sin duda el nivel de deterioro y la complejidad de la zona en cuestión requiere soluciones globales, integradoras, y sobre todo basa-

das en los mecanismos que han llevado a ese espacio a su deterioro y envejecimiento.

Sin duda la Cuarta Sección plantea una temática especial: es evidentemente *la parte más afectada por el proceso de pericentralidad*. Su mercado de tierras es lo suficientemente dinámico para alentarlos y por otro lado sus construcciones obsoletas contribuyen a atraer actividades que necesitan espacio y fluida relación con el CDN.

Su envejecimiento proviene de un *debilitamiento de sus condiciones de localización* como consecuencia del desplazamiento del principal punto de accesibilidad urbana hacia el sur. El análisis de sus actividades nos revela que cumple una *función de apoyo al CDN* y que esta función ha sido reactivada en los últimos años por la apertura de la Costanera norte, que ha “ventilado” este espacio y le ha permitido recuperar en parte sus ventajas. Lo vemos claramente en el movimiento de concentración de usos pericentrales hacia arterias claves, como las calles Santiago del Estero, Jujuy, etc., en los tres años considerados.

El análisis desarrollado, sin embargo, nos demuestra claramente, que *estas mismas apreciaciones las podemos hacer con respecto a un espacio mucho más amplio y que presenta las mismas características y mecanismos de funcionamiento: la ZP consolidada*.

Sin duda este espacio –153 hectáreas– que forma una corona alrededor del CDN, de mantenerse con la misma dinámica, llevará a situaciones límites de envejecimiento y deterioro por el cambio de funciones. Con claridad comenzamos a ver *los síntomas del mismo proceso en parte de la Tercera Sección, parte de la Primera y en algunos sectores de la Segunda*.

Esta comprobación nos mueve a aconsejar a los poderes públicos *estar alerta y ejercer severamente el control de los asentamientos nuevos* en este espacio. Focalizar el tratamiento de estos problemas exclusivamente en la Cuarta Sección es atacar una situación de hecho y necesaria; pero no plantear *previsiones* en el resto del espacio que se anuncian como “*futuras Cuartas Secciones*” es desconocer la prospectiva urbana.

La existencia de espacios vacíos con porcentajes superiores al 20% por manzana, permite incluso alentar la densificación de una zona que tiene *inmejorables condiciones para una utilización intensiva*, dejando el espacio suficiente para no crear una urbanización compacta.

b. ¿Cómo reaccionará el espacio de Guaymallén ante el avance masivo de los usos pericentrales?

El desborde de la ZP hacia el departamento de Guaymallén es evidentemente el fenómeno que más acapara nuestra atención, por dos

motivos:

- porque este desborde está acompañado y dirigido por actividades sumamente dinámicas y que consumen espacio (transporte, almacenaje, industria liviana)
- porque esos nuevos usos se localizan libremente, transformando las áreas residenciales, sin que haya un control reflexivo sobre el uso del suelo más ventajoso o conveniente.

El fenómeno ha comenzado a afectar a antiguas barriadas de Dorrego, San José y Pedro Molina. Puede llevarnos a engaño el hecho de que aparentemente haya un rejuvenecimiento de estos espacios en algunos tramos, una mayor dinámica: se pintan los frentes, se ponen carteles, se mejoran las condiciones de accesibilidad. Pero los edificios en sí no se renuevan; sólo se acondicionan para un uso más competitivo en este momento. Pero estos usos cuidan muy bien sus inversiones en cuanto a edificios se refiere. La pregunta surge inmediatamente: *¿qué pasará en estos sectores cuando cambien estas condiciones de eficacia, de ventaja relativa?*

Sin lugar a dudas el conjunto de edificios habrá sentido el paso del tiempo y del uso; revalorizar la función residencial o cualquier otra, significará un gran esfuerzo privado o público. . . ¿y por qué no? . . . una operación de renovación urbana masiva.

c. ¿Cuáles serían las soluciones inmediatas en este caso particular?

- Reflexionar sobre la conveniencia del asentamiento de esos usos en el espacio donde actualmente se está operando.
- Elaborar una zonificación preventiva para el departamento de Guaymallén, que permita un control de estos asentamientos, mientras se realizan los estudios que conduzcan a una zonificación detallada y duradera, dentro de las directivas de los planes urbanos para el Gran Mendoza.
- Coordinar las acciones referidas a los fenómenos pericentrales con la comuna de Capital, y en general, con los demás departamentos del Gran Mendoza.

ANA AMELIA ALVAREZ

-Propuestas alternativas - de ordenamiento territorial para el departamento de Maipú

Introducción

La síntesis que se presenta sobre el ordenamiento territorial del departamento de Maipú, corresponde a un estudio realizado debido a la solicitud de asesoramiento técnico, por parte de las autoridades municipales, al Instituto de Geografía, en noviembre de 1977.

El propósito de realizar un trabajo de investigación específico sobre la realidad geográfica en sus múltiples interrelaciones, con la finalidad de formular lineamientos alternativos de ordenamiento del territorio, y los mecanismos de instrumentación, surgió ante la variedad y complejidad de los problemas en la organización e integración socioeconómica y espacial del mismo, detectados por la comuna.

Maipú es uno de los departamentos del oasis septentrional de la provincia de Mendoza. Su extensión es de 617 km².

El predominio de un relieve llano, las favorables condiciones edafológicas y el constante esfuerzo del hombre para obtener el máximo aprovechamiento del recurso agua, factor decisivo en nuestro medio árido, constituyen un marco propicio a la instalación de la población y al desarrollo de las actividades económicas.

La ciudad de Maipú evolucionó favorablemente a partir de un emplazamiento positivo y de la valorización de su entorno vitícola, mientras que el constante incremento de los ejes de comunicación dinamiza el espacio, y contribuye a consolidar los núcleos urbanos. De esta manera, según la información censal de 1970, el departamento contaba con el 48,6% de su población urbana, elevándose en aquella fecha a 71.599 la cantidad total de habitantes; en 1980, a 97.167. El conjunto, ciudad de Maipú-Gutiérrez registró entonces 37.162 habitantes.

El crecimiento medio anual de población correspondiente al

departamento de Maipú es moderado, 19,8‰; el crecimiento migratorio es digno de indicarse, pues registra un 4,45‰, cifra que lo coloca entre los escasos ejemplos con tasas positivas en la provincia. Con respecto a las tasas vitales, la natalidad es del 26,9‰, ligeramente superior a la tasa promedio del Gran Mendoza, y la mortalidad general del 6,8‰, por lo tanto muy baja. La estructura poblacional por edad y sexo es bastante equilibrada aún, siendo un rasgo a destacar la paulatina disminución del índice de masculinidad, tal como sucede en todo el Gran Mendoza.

El análisis de las actividades económicas contribuye a reafirmar la pujanza de este espacio.

Según las consideraciones efectuadas se ha comprobado que Maipú no es un departamento ganadero, como tampoco lo es en cuanto a minería. En oposición a esto, las actividades industriales acusan un continuo crecimiento, habiendo alcanzado ya un notable nivel de desarrollo.

La elaboración de bebidas es el grupo fabril en el que Maipú obtiene la más destacada participación en la provincia: el 18,9%. En lo que se refiere a la fabricación de elementos eléctricos, metálicos, maquinarias, su participación también alcanza cierta notoriedad: 11,8%. El primer grupo mencionado constituye el 63,4% del valor agregado industrial del departamento, y el segundo el 21,6%.

La vitivinicultura es el pilar de la economía departamental. No obstante, existe variedad en los grupos industriales. La capacidad de vasija vinaria y la cantidad de uva que ingresa a sus bodegas le otorgan lugares de privilegio al respecto en el contexto provincial, el primero y el segundo respectivamente.

Las actividades comerciales, por el contrario, están orientadas casi exclusivamente a satisfacer las necesidades de los habitantes en cuanto a la demanda de productos alimentarios y de uso corriente.

Lo que se acaba de exponer explica entonces el hecho de que la vid ocupe el 35,0% de la población económicamente activa del mismo y el 78,0% de la superficie cultivada, mientras que el 26,0% trabaja en la industria. En relación con esto se verifica que la categoría socioprofesional dominante es la de obrero.

El habitat disperso, las parcelas cultivadas con vid, su orientación en función de los caminos y los canales de riego, y la diseminación de establecimientos industriales de base agraria caracterizan la fisonomía del espacio rural.

A partir del núcleo histórico el crecimiento espacial se produce preferencialmente hacia el norte, formando parte de la aglomeración de Mendoza. La heterogeneidad de los usos y las características genera-

les que se perciben en el paisaje urbano no hacen sino reflejar el estilo peculiar de la vida regional.

La metodología general adoptada en el estudio implica la realización de tres etapas fundamentales, las que constituyen la base de la división general del trabajo.

La primera parte consiste en el análisis y la evaluación de la situación actual del departamento. A partir de la consideración del medio natural, la evolución histórica de los núcleos urbanos, las particularidades del crecimiento y la estructura demográfica, las actividades económicas y la situación actual de los núcleos urbanos y del espacio agrario en íntima relación, se evaluó la situación concreta y a la vez compleja del departamento y sus tendencias espontáneas.

La segunda parte fija una imagen-objetivo para el departamento, las alternativas de ordenamiento territorial y los mecanismos generales y particulares de instrumentación. Se formulan los planes de ocupación del suelo.

En la tercera parte se especifican las etapas y las acciones graduales para lograr el ordenamiento departamental.

I. Diagnóstico: tendencias y proyecciones

Es necesario poner de relieve que en la actualidad Maipú constituye la zona de impacto del crecimiento del Gran Mendoza. Esta situación lo convierte en un departamento que está en proceso de transformación como consecuencia del avance de los usos que, en la ciudad metropolitana, no encuentran el espacio adecuado o las condiciones óptimas de instalación.

Este proceso de suburbanización del espacio avanza rápido a través de 3 usos fundamentales: barrios residenciales, localización industrial, horticultura.

El avance de la zona residencial del Gran Mendoza se opera a través de barrios y urbanizaciones compactas –favorecidas por los planes de satisfacción de necesidades de viviendas propias para la población del aglomerado– que aprovechan terrenos disponibles, de precios ventajosos pero de localización anárquica.

Dentro del departamento este fenómeno se verifica sobre todo en la zona colindante con los de Guaymallén y Godoy Cruz, sobre todo en el distrito de Gral. Gutiérrez.

La localización industrial resulta ser el fenómeno más complejo, ya que desplaza hacia Maipú no sólo las plantas industriales en forma individual, sino verdaderos complejos de zonas de depósitos, de estacionamiento, de abastecimiento, etc.

Su instalación se opera generalmente en relación estrecha con los dispositivos de circulación regional, pero consumiendo espacios rurales y compitiendo con las zonas residenciales en cuanto a servicios se refiere.

La horticultura aparece ocupando las tierras negras y aptas del norte, pero también aparece como actividad intermedia entre el viñedo y el abandono de las parcelas rurales. La fragmentación constante de las tierras, asociada con la especulación del valor del suelo y la política impositiva, hacen retroceder el espacio dedicado a la viña.

Las parcelas comienzan a fragmentarse rápidamente en los sectores presionados por la circulación y sobre todo cuando se especula con la localización industrial (eje: Carril Rodríguez Peña); se cultivan por espacio de algunos años con hortalizas aprovechando los mercados urbanos próximos, pero terminan por ser abandonados cuando su valor anuncia un uso más competitivo. De allí que aparecen como norma los espacios vacíos en zonas dotadas de agua, de tierras feraces y servidas por buenas vías de circulación.

Este proceso de suburbanización como consecuencia, presenta a Maipú como un departamento que ha perdido su figura de zona agrícola-industrial para aparecer, fragmentariamente, como comuna dormitorio, espacio industrializado, corredor de circulación y espacio agrario en retroceso. En cierta medida ha perdido la unidad de funcionamiento para atomizar sus funciones. Este cambio de estructura socioeconómica y espacial, no responde sin embargo a un proceso de crecimiento interno, propio, sino a un crecimiento inducido por el Gran Mendoza. Se presenta por lo tanto una ruptura en el equilibrio departamental, que produce en este momento una serie de tensiones: el avance rápido y exagerado de algunos sectores mejor dotados para las nuevas funciones propuestas por la metrópoli, el retroceso y ocupación anárquica de otros, por no haber una definición en sus posibilidades.

1. La situación actual del espacio departamental

El espacio departamental se presenta ordenado en función de elementos estructurantes de distinta naturaleza: el corredor regional que conecta con Buenos Aires (antiguo carril ruta Nº 7 y Acceso Este); Ferrocarril General San Martín; sistema de calles paralelas: Maza, Ozamis, Pescara y Urquiza; el río Mendoza.

a. El corredor regional o Acceso Este

El corredor regional ha ido valorizando una franja de ancho variable comprendido entre el Carril Viejo (actual ruta P. Nº 8) y la nueva ruta nacional Nº 7. Sobre esta franja han crecido y destacado tres centros principales: Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque, fuertemente vinculados entre sí.

Estos centros tienen, sin embargo, una influencia muy débil sobre las zonas rurales que los rodean. Su equipamiento se detiene a niveles elementales, canalizando los movimientos hacia el Gran Mendoza. La relación fundamental se establece en este caso con la ciudad de Mendoza, donde se satisfacen las expectativas de aprovisionamiento, servicios generales y especiales, y colocación de la producción.

Estos centros se encuentran desvinculados de la ciudad de Maipú y el resto de los centros departamentales.

Se considera esta zona como una franja de transformación sin contacto con el departamento y al servicio de la región.

b. El ferrocarril General San Martín

El eje de las principales instalaciones urbanas del departamento ha sido el ferrocarril General San Martín y contribuyó sobre todo a la fijación de la capital departamental. Desempeñó un papel primordial en la valorización del espacio agrícola y sentó las bases de la expansión del viñedo y la localización de las bodegas. Su esquema, actualmente desvalorizado, ha sido suplantado por el sistema de rutas pavimentadas.

c. El sistema de calles paralelas a la ruta nacional Nº 40

Este sistema ha contribuido a prolongar la urbanización del Gran Mendoza hacia el espacio rural. Tiende a crear un sistema de cobertura del espacio útil y más cotizado por los usos residencial e industrial.

Este sistema de calles lleva consigo un proceso muy activo de fraccionamiento y abandono de la tierra rural, un proceso dinámico de aparición de usos heterogéneos, que se ve fortalecido por algunos proyectos regionales como ocurre con el trazado de la futura ruta de circunvalación del Gran Mendoza.

d. El río Mendoza

beneficiados por la circulación, como carril Rodríguez Peña, Urquiza, Mitre, Videla Aranda, Los Valencianos y otros. Se trata de instalaciones relativamente nuevas; se dispersan en el campo, respetando los cánones tradicionales de la instalación industrial mendocina, asociada al viñedo.

Estos dos procesos —extensión del área residencial y de la industria— compiten por el espacio, sobre el cual se comportan de manera agresiva; compiten también por los servicios, y crean tensiones que comienzan ya a provocar dificultades serias: contaminación del agua y del aire, problemas de circulación, plusvalía de los terrenos. Los problemas se agudizan sobre todo cuando los terrenos se encuentran cercanos a los centros equipados del departamento.

3. Áreas conflictivas

Se pueden señalar dos áreas conflictivas dentro del departamento, sobre las cuales es necesario establecer una vigilancia estricta.

a. Zona P₁

El análisis efectuado del espacio urbano Maipú-Gutiérrez nos ha revelado que nos hallamos frente a un área muy conflictiva del departamento.

La heterogeneidad de usos y las consiguientes tensiones que ocasionan constituyen el rasgo principal de este espacio. No obstante, se comprueban hechos que comienzan a insinuar una tendencia espontánea de organización y diferenciación de funciones que debe favorecerse.

El crecimiento demográfico y espacial del Gran Mendoza se hace sentir fundamentalmente a través de la expansión residencial. El factor circulación se constituye al respecto en el motor de la ocupación.

Las principales particularidades detectadas del área son las siguientes. La mancha urbana de baja densidad de población y viviendas se ha extendido dejando amplios espacios intersticiales tanto baldíos como cultivados. Predominio absoluto, en el casco histórico, de antiguas construcciones de adobe que se encuentran en estado regular y malo. Un sector comercial estancado, orientado a satisfacer necesidades básicas de una reducida proporción de habitantes locales y del entorno rural. En oposición a la característica anterior la función administrativa-financiera plasma en el espacio el dinamismo y la pujanza económica departamental. La presencia de numerosos establecimientos de industria ligera que coexisten con viviendas, trae aparejada la constante perturbación de la vida de considerables sectores de la población. La yuxtaposi-

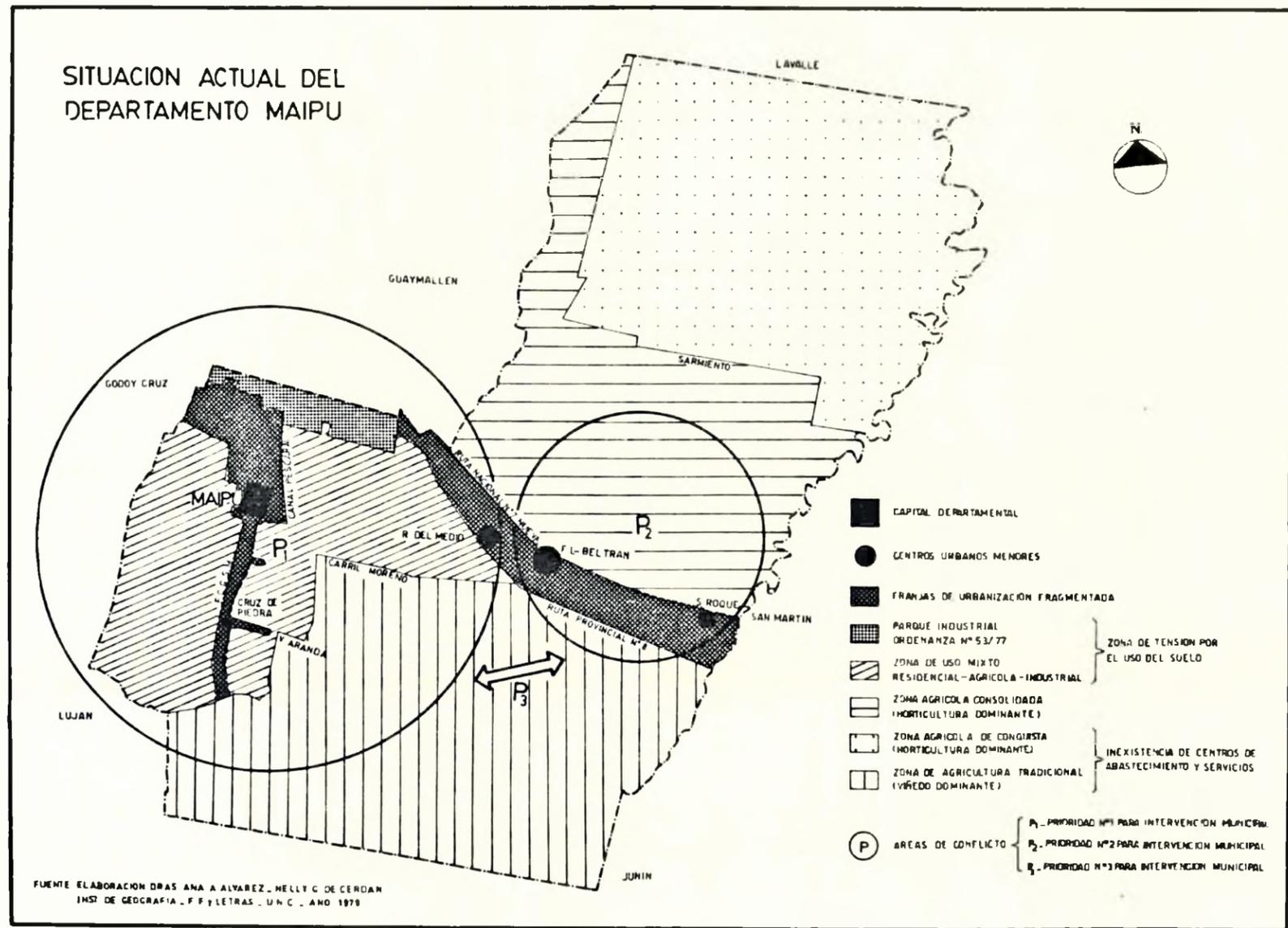


Fig. 1

través de grandes propiedades (superior a 50 ha) dedicadas al cultivo de la vid. En estas instalaciones nuevas, verdadero frente pionero, dominan las grandes inversiones, la conducción en parral, y sobre todo la asociación viñedo-bodega en la misma empresa. Entre las calles Rivadavia y Las Margaritas, encontramos las modernas propiedades de Cartellone, Moreno, Gutiérrez Belinsky, Marti, Peña, Esteller, Díaz, Digta y otros.

En esta zona no se ha detectado ningún centro de abastecimiento público, como tampoco servicios sanitarios y educacionales, para la población residente. Sólo algunas firmas ofrecen servicios elementales a sus asalariados, como es el caso de Tittarelli S.A. ubicada en calle Las Margaritas, próxima al cruce con calle Avellaneda. (Capilla, Sala de Primeros Auxilios y escuela primaria).

En general, la articulación de este espacio, aparentemente homogéneo, plantea una serie de problemas de urgente solución. Falta de articulación del espacio con sus centros naturales de abastecimiento. Por lo tanto, Fray Luis Beltrán, Rodeo del Medio y San Roque, no cumplen efectivamente con el medio rural mediante la prestación de servicios. Falta pavimentación de las rutas de vinculación, lo cual provoca el alargamiento de los tiempos de circulación en el espacio agrícola y la conexión con centros que naturalmente tienen una situación excéntrica (caso Rodeo del Medio) o bien están fuera del departamento de Maipú (caso Corralitos de Guaymallén). Esta situación lesiona la coherencia interna del departamento, a la par que complica la intervención de la comuna en su jurisdicción real. Falta previsión de servicios sanitarios, educacionales; y recreativos en el área de conquista del espacio, donde se radica población en edad activa y con fuerte tasa de fecundidad.

4. Problemas a nivel de la comuna

Frente a estas dificultades, y sobre todo a este nuevo panorama departamental, la municipalidad de Maipú tiene una serie de problemas que inquietan a sus autoridades y que derivan de las nuevas situaciones creadas en el espacio por la conjunción de los factores analizados anteriormente.

Actualmente se presenta un desfase entre lo que es la jurisdicción real. En efecto, legisla en un espacio departamental sobre el cual no tiene dominio total. Incluso, en algunas áreas alejadas del departamento —en especial la zona norte— no se tiene conciencia psicológica de la pertenencia y relación con la cabecera departamental.

ción de sectores de la trama urbana consolidada bien conservados, al lado de áreas deterioradas, traduce un paisaje urbano cuyo proceso de renovación es muy lento.

b. Zona P₂

Contrariamente al sector analizado anteriormente, en esta zona los usos son más homogéneos. Pero, de todos modos, la situación actual demuestra una tendencia muy definida al cambio, a la transformación y —de no tenerse en cuenta su dinamismo— puede conducir a un deterioro futuro.

Sobre una agricultura de corte netamente tradicional, han actuado dos fuerzas dominantes que han transformado este sector: fraccionamiento de las propiedades y modificación en el tipo de cultivo por cambio de la demanda. Se pasa paulatinamente del viñedo al cultivo anual. Este cambio se ve favorecido por diferentes factores: aumento de la demanda de productos agrícolas; proximidad de los centros consumidores principales, tierras aptas, agua subterránea de buena calidad y fácil de captar, crisis de la vitivinicultura, sobre todo para el mediano y pequeño productor.

Además influye la presencia de un espacio próximo —Corralitos y La Primavera— con vocación definida hacia la horticultura de mercado. Se considera a esta zona un área dinámica de extensión hortícola creciente que desborda desde el departamento de Guaymallén.

En la Zona P₂ se observan 3 situaciones definidas.

Hay un espacio de fraccionamiento activo que presenta un dominio absoluto de pequeña y mediana propiedad (0-10 ha y 10 a 50 ha). Se ubica entre el carril Sarmiento al norte, ruta N° 8 al sur, calle Rivadavia al este, carril Bombal al oeste.

Se articula a ambos lados del carril Los Alamos-calle Sadec, verdadera columna vertebral del conjunto. Recorriendo esta calle se nota la juventud del fraccionamiento, la buena calidad de las viviendas, ocupadas generalmente por sus propietarios, y sobre todo el dinamismo de la circulación.

El carril Los Alamos-calle Sadec, no obstante, no articula efectivamente con el centro más próximo —Fray Luis Beltrán— por la falta de pavimentos, lo que determina, en gran medida, la dificultad de la población para hacer uso de los equipamientos de este centro. Un eje de localización industrial dominante —calle Los Valencianos— donde dominan las bodegas de capacidad media y donde la densidad de la instalación es considerable. Un sector de conquista del espacio útil a

Presta servicios a un espacio organizado "hacia afuera", en especial hacia Mendoza y hacia el este, con los cuales está vinculado cotidianamente.

Por lo tanto, legisla desde un sector del departamento que no se conecta efectivamente con el resto de las jurisdicciones comunales. Legisla desde una cabecera —la ciudad de Maipú— que tiene una posición excéntrica dentro del departamento y que no se conecta efectivamente con el resto de las jurisdicciones comunales. Esta situación provoca molestias en la población cuando deben hacerse efectivos los pagos de tasas o cualquier otro trámite administrativo en la Casa Municipal.

Debe acoger usos nuevos —que invaden en forma creciente y desordenada el departamento— sin tener una idea orgánica, una visión de futuro de su espacio departamental, sometido a profundas transformaciones y sobre todo a variadas y múltiples fuerzas especulativas.

5. *Tendencias observadas*

Las características y orientación impresas a las inversiones públicas y privadas en el departamento de Maipú, así como los movimientos de población y de fuerzas económicas, hacen prever en el corto y mediano plazo una situación con las siguientes características:

- Ocupación efectiva del área que se presenta hoy como "zona de uso mixto: residencial-agrícola-industrial".

- Retroceso de las actividades agrícolas características del departamento por un fraccionamiento apresurado de las tierras frente a usos más competitivos (urbanización, industrias). El proceso se anuncia ya en los corredores de circulación más importantes y que conectan sobre todo con la ciudad de Mendoza.

- Aparición de áreas industriales, formadas espontáneamente, fuera de la zona industrial programada por Ordenanza N° 53 de la Dirección de Municipalidades, como consecuencia de la especulación de los terrenos dentro de la zona industrial y la ausencia de zonas industriales alternativas que permitan ejercer cierto control de los precios de la tierra, al diversificarse la oferta.

Este proceso comienza ya a verificarse y coincide también, como en el caso anterior, con las zonas privilegiadas por la circulación (carril Urquiza, Sarratea).

- Extensión de la mancha urbana con bajas densidades de población por hectárea, y presencia de urbanizaciones fragmentarias y aisladas, sobre todo en el sector comprendido entre la ruta nacional N° 7 y

la calle Terrada. Esta situación tornará dificultosa a la vez que antieconómica, la prestación efectiva de los servicios comunales.

Perderán importancia funcional los principales centros urbanos del departamento para convertirse en "partes" sin autonomía dentro del futuro Gran Mendoza.

Esta situación ya se presenta en la misma ciudad de Maipú, que se comporta como una "comuna dormitorio" del conurbano, a pesar de las importantes plantas industriales que se han radicado en su espacio.

Por otro lado ya se presentan síntomas de estancamiento del centro comercial propiamente dicho, desarrollándose sólo aquellos comercios de uso corriente o de servicio inmediato y los que sirven a la circulación.

- Emigración de la población de los centros urbanos hacia la ciudad de Mendoza y enriquecimiento de los contornos rurales que se pueblan con los aportes del resto de la provincia, sobre todo en el área de influencia de la ruta nacional Nº 7. La planilla adjunta, obtenida de la confrontación de la cartografía censal de los años 1960 y 1970 y los datos estadísticos por fracción y radio de los mismos años, permite corroborar esta situación.

El análisis de los datos indica que Rodeo del Medio, importante centro hasta 1950, ha perdido población; casi un 50% de la misma ha emigrado entre 1960-70 hacia otras áreas suburbanas o bien hacia Mendoza, atraída por un mercado de mano de obra diversificado. Numerosas viviendas, en precario estado y muy antiguas, han sido demolidas, y una buena parte de ellas abandonadas y deterioradas. La nueva construcción no las ha reemplazado todavía por el encarecimiento de los terrenos cercanos a la ruta y por el aspecto deteriorado del pueblo. Además existen dificultades en la construcción, pues los fletes encarecen considerablemente los materiales y la población, por todas estas circunstancias, se mantiene en los contornos.

Se comprueba que aun cuando se opera un retroceso en la villa de Rodeo del Medio, en sus contornos rurales han surgido numerosas viviendas, sobre todo en zonas donde la actividad era netamente rural: 900 viviendas fueron censadas ya en 1970 al norte y al sur de la villa y su población alcanzaba a 4.000 habitantes.

Fray Luis Beltrán, en cambio, más alejado de la aglomeración, logra sustraerse a este desmantelamiento y crece en forma lineal: de 228 viviendas censadas en 1960 se pasa a 665 en 1970 y la población se duplica con largueza entre estos años, ya que de 947 habitantes se pasa a 2.496. Su equipamiento, por otro lado, ha mejorado considerablemente.

Se observa de todos modos el crecimiento demográfico de los

Fracción	Radio	Nombre o Localización	Vivienda	Población Total 1960	Varones	Mujeres	Vivienda	Población Total 1970	Varones	Mujeres
1	2	Rodeo del Medio: Norte Ruta Nacional Nº 7	Actividad rural				752	3.340	1.785	1.585
1	3	Rodeo del Medio: Centro urbano y alrededores	296	1.591	779	712	153	656	340	316
1	4	Rodeo del Medio: Sur Ruta Nacional Nº 7	Actividad rural				150	776	390	386
2	3	Fray Luis Beltrán: Centro urbano y alrededores	228	947	454	493	665	2.946	1.540	1.406
2	4	Fray Luis Beltrán: Sur Ruta Nacional Nº 7	Actividad rural				455	1.932	990	942
3	1	San Roque: Norte Ruta Nacional Nº 7	155	631	292	339	242	1.060	558	502
3	2	San Roque: Sur Ruta Nacional Nº 7	Actividad rural				249	1.128	595	533
4	1	Km. 8 y alrededores		2.435	1.245	1.190	129	581	271	310
4	2	Carril Rodríguez Peña	Actividad rural y Loteo Correa sin urbanizar				466	2.027	1.012	1.015
4	3	Coquimbito	348	1.596	844	752	230	962	493	469
5	1	Luzuriaga	Actividad rural y población censada con R5-2				1.081	4.835	2.412	2.423
5	2	General Gutiérrez	1.943	9.223	4.413	4.710	1.366	6.710	3.250	3.460
5	3	General Gutiérrez					1.206	5.403	2.624	2.779
5	4	Maipú: centro urbano y alrededores	3.094	14.721	7.091	7.330	1.341	5.808	2.874	2.934
5	5	Maipú: centro urbano y alrededores					1.618	6.093	3.352	2.741
5	6	Maipú: centro urbano y alrededores					667	3.456	1.748	1.708

Fuente: Elaboración propia a partir de datos obtenidos en la Dirección de Estadísticas y Censos, Mendoza

Población y viviendas censadas en 1960 y 1970 · Departamento de Maipú.

contornos rurales, ya que en esa década se incorporaron, al sur y al norte de la villa, 1.932 habitantes y 455 viviendas.

San Roque, zona rural con un pobre intento de agrupación lineal hasta 1960, prospera rápidamente; tanto al norte como al sur de la ruta nacional Nº 7, eje fundamental del asentamiento, se nota un rápido progreso; las viviendas han evolucionado en forma favorable: de 155 viviendas en 1960 se han censado 491 en 1970 y la población creció en 1.557 habitantes. En general, se deduce que la evolución de estos pueblos está vinculada especialmente a la distancia que los separa de la aglomeración del Gran Mendoza y se observan distintas situaciones.

Los más cercanos (caso Km 8) son rápidamente absorbidos y acoplan sus actividades a las modalidades urbanas, pero al servicio del centro principal.

Los que están en la zona intermedia (caso Rodeo del Medio) se hallan en una situación ambigua: la metrópoli gravita con fuerza pero incide en forma negativa ya que no contribuye a su prosperidad sino a su empobrecimiento restándole población. Es de suponer que cuando la urbanización avance y la circulación los acerque más todavía —situación que ya comienza a verse con el nuevo Acceso Este— la situación se agrave.

Los más alejados crecen, refuerzan su equipamiento y su gravitación local por el influjo de la ruta. De no mediar políticas de apoyo serán afectados como los anteriores en el mediano plazo.

Esto anuncia, en el largo plazo, una situación urbana sumamente anárquica, pues es de suponer la aparición de manchas de urbanización diseminadas, carentes de los servicios necesarios, mientras aquellos centros que ya los tienen perderán importancia. Esta situación afectaría a gran parte del departamento, sobre todo a la zona agrícola consolidada (horticultura dominante) y al sur de la ruta nacional Nº 7 (Colonia Santa Blanca).

En el sur del departamento, el proceso será más lento, siempre y cuando no se valoricen otras vías de circulación alternativas (caso ruta principal Nº 60) que provoquen la desaparición de la mediana y gran propiedad que todavía subsisten.

II. Proposición de alternativas de ordenamiento del territorio departamental y sus respectivos mecanismos de instrumentación general

La elaboración de una política de ordenamiento del territorio departamental deberá fundir, en una sola concepción, las posibilidades de la situación económica-social-espacial del departamento en el mo-

mento actual, situación que ha sido suficientemente analizada en el trabajo original, con las expectativas futuras de la población y la evolución virtual de la situación económica del espacio.

Esta concepción —basada en la realidad y las tendencias espacio-temporales— tendrá como finalidad crear situaciones nuevas que contribuyan al logro de un equilibrio dinámico en el corto y mediano plazo, con la suficiente elasticidad para admitir las correcciones necesarias que conducirán a las políticas de largo alcance. Se deberá, además, trabajar en la confluencia de una doble escala: el departamento de Maipú como una unidad territorial de administración independiente en busca de su equilibrio funcional; el departamento de Maipú como parte dinámica de una unidad mayor —el Gran Mendoza— en la que debe identificarse con funciones propias, pero armonizadas con el resto de los departamentos que constituyen esa unidad (Capital, Guaymallén, Godoy Cruz, Las Heras, Luján), con el objeto de crear una situación futura de metrópoli ordenada armónicamente.

1. Objetivos generales del ordenamiento territorial para el departamento de Maipú

a. Lograr la integración departamental

Este objetivo se alcanzará mediante un dominio efectivo del espacio territorial en la medida en que el gobierno comunal dote de servicios estructurantes al departamento:

- Servicios administrativos descentralizados, ágiles y estratégicamente ubicados.
- Servicios de salud que permitan limitar los desplazamientos directos hacia el Gran Mendoza.
- Servicios educativos próximos a las zonas rurales ricas.
- Servicios públicos mínimos orientados a las satisfacciones de las necesidades específicas de cada sector —urbanos, industriales, rurales— teniendo especial consideración con respecto a estos últimos, para contribuir a la fijación de la población y evitar el abandono del campo.

b. Corregir las tensiones provocadas por la circulación

Esto se podría lograr concretando una red vial jerarquizada que permita una vinculación rápida y segura entre los centros departamentales:

- Detectar las rutas prioritarias para el departamento.
- Crear nuevos sentidos de la circulación de personas y mercaderías especialmente de circunvalación de la zona urbanizada del Gran Mendoza.

c. Ordenar los usos que recibe desde el Gran Mendoza

Este objetivo se alcanzaría a través de una política del espacio que proponga un modelo armónico del uso del suelo:

- Concentrar los usos en espacios homogéneos para facilitar su funcionamiento y garantizar los servicios adecuados a cada tipo de demanda.
- Disminuir las tensiones por el uso del suelo entre actividades competitivas.
- Mantener el equilibrio ecológico del departamento mediante la protección de las zonas de cultivo y los espacios verdes para facilitar el equilibrio futuro de la aglomeración del Gran Mendoza.

d. Disponer de reservas de espacios para orientar el crecimiento futuro

- Reservar tierras para usos futuros.
- Limitar la especulación sobre el valor de la tierra.

e. Mantener la figura de departamento agrícola-industrial

- Aprovechar los recursos naturales del departamento: aguas abundantes y de buena calidad, suelos profundos y ricos, capitales sólidos, vocación tradicional por el cultivo de la tierra y mano de obra capacitada.
- Asegurar una zona de reserva agrícola destinada en el corto y mediano plazo al consumo inmediato de la aglomeración mendocina.
- Preservar los "pulmones" de la aglomeración mendocina y garantizar la existencia de espacios verdes en el largo plazo.

2. Lineamientos alternativos de ordenamiento

La característica de los asentamientos y la complejidad de la situación departamental hacen necesario considerar las distintas posibilidades de ordenamiento territorial para el departamento de Maipú.

Estos lineamientos varían entre dos hipótesis extremas de trabajo:

- La de acentuar las tendencias espontáneas del sistema actual con las consecuencias previsibles.
- La de llegar a establecer un sistema jerarquizado de centros en el ámbito del departamento que facilite la localización armónica de los usos nuevos y apoyo en su gestión a la aglomeración principal.

Entre estas dos posiciones hay una variedad de exigencias y esfuerzos a realizar por parte de la comuna. La evaluación de las propuestas y sobre todo la consideración de los tipos de inversión a realizar conferirá el grado de visibilidad del proyecto o política por seguir.

a. Mantenimiento de las tendencias espontáneas del espacio

Se mantienen los dos sistemas de centros dominantes: Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán, San Roque, Maipú, Russell y su zona de influencia, con las funciones que actualmente tienen. El crecimiento poblacional se absorbe y se orienta hacia las rutas de mayor circulación y hacia la ciudad de Mendoza favoreciendo el crecimiento del espacio urbano compacto.

La oferta de empleos se canaliza así hacia el centro dominante. Se intenta mejorar, sin embargo, la situación mediante la implementación de mejores servicios públicos en las áreas urbanas mencionadas.

Aparece con mejores posibilidades de inversión la zona de Rodeo del Medio debido a la localización industrial y a la convergencia de las rutas regionales en ella.

- Desventajas: No intervención en la zona norte del departamento. Dificultades para controlar el asentamiento industrial.
- Ventajas: Apoyo a las tendencias espontáneas de desarrollo departamental, basado en acciones ya comprometidas por la comuna en centros existentes.

En este caso se puede tener más seguridad en las predicciones a corto plazo; pero aparecerá el descontrol del crecimiento, en el mediano y largo plazo.

b. Llegar a establecer un subsistema jerarquizado de centros departamentales

Se trata de un subsistema de centros departamentales que complemente y armonice en el sistema mayor: el Gran Mendoza.

Esta alternativa se basa en el aprovechamiento de las tendencias

observadas y de la situación actual para la mayor parte de los centros, pero implica la concreción de nuevos asentamientos y un uso más racional del suelo. Exige, por lo tanto, medir las acciones e inversiones futuras para concretar esas aspiraciones. Responde a la necesidad de integración territorial, pues propone un subsistema jerarquizado de centros departamentales que resuelva el problema de oferta de servicios para usos varios (urbano-industrial, agrario) y de localización de empleos para la mayor cantidad de población, según áreas de influencia compatibles con la estructura territorial propuesta. Obedece, por ende, al principio de fijación de la población joven y reversión de las corrientes migratorias que afectan al departamento.

Las inversiones en servicios, vivienda y equipamiento, estarán dimensionadas de acuerdo con la responsabilidad que le cabe a cada centro en el subsistema, política que a la larga permitirá identificar con funciones dominantes a los centros que hoy se presentan con situaciones homogéneas. Permitirá además dimensionar las redes de infraestructura de circulación, así como prever las áreas necesarias para la localización de las diferentes actividades productivas.

El subsistema de centros jerarquizados se complementa, por lo tanto, con la propuesta de una red de comunicaciones futuras que intente atender a los objetivos de integración del territorio departamental, haciendo posible la conexión entre los diferentes centros, y la circulación de las mercaderías y los productos elaborados y semielaborados, en circuitos que no contribuyan a crear tensiones.

3. Estrategias

a. Promoción de un sistema urbano jerarquizado por servicios y funciones particulares

- *Subsistema de centros urbanos mayores.* Formado por los distritos de Maipú, General Gutiérrez-Luzuriaga, y su área de influencia, que abarca por el este hasta el carril Urquiza y por el sur engloba a Russell (Fig. 2).

Función: centro administrativo, centro financiero, centro comercial, centro de salud, centro aglutinador de la vida de relación (esparcimiento, espectáculos, etc.).

Servicios: Servicios terciarios superiores (administración comunal, red bancaria diversificada, sede de las principales empresas industriales), desarrollo del nivel universitario.

Área de crecimiento futuro: (área de reserva urbana) (Fig. 3).

SUBSISTEMA URBANO JERARQUIZADO
Y PROPUESTA VIAL PARA EL DEPARTAMENTO DE MAIPU.

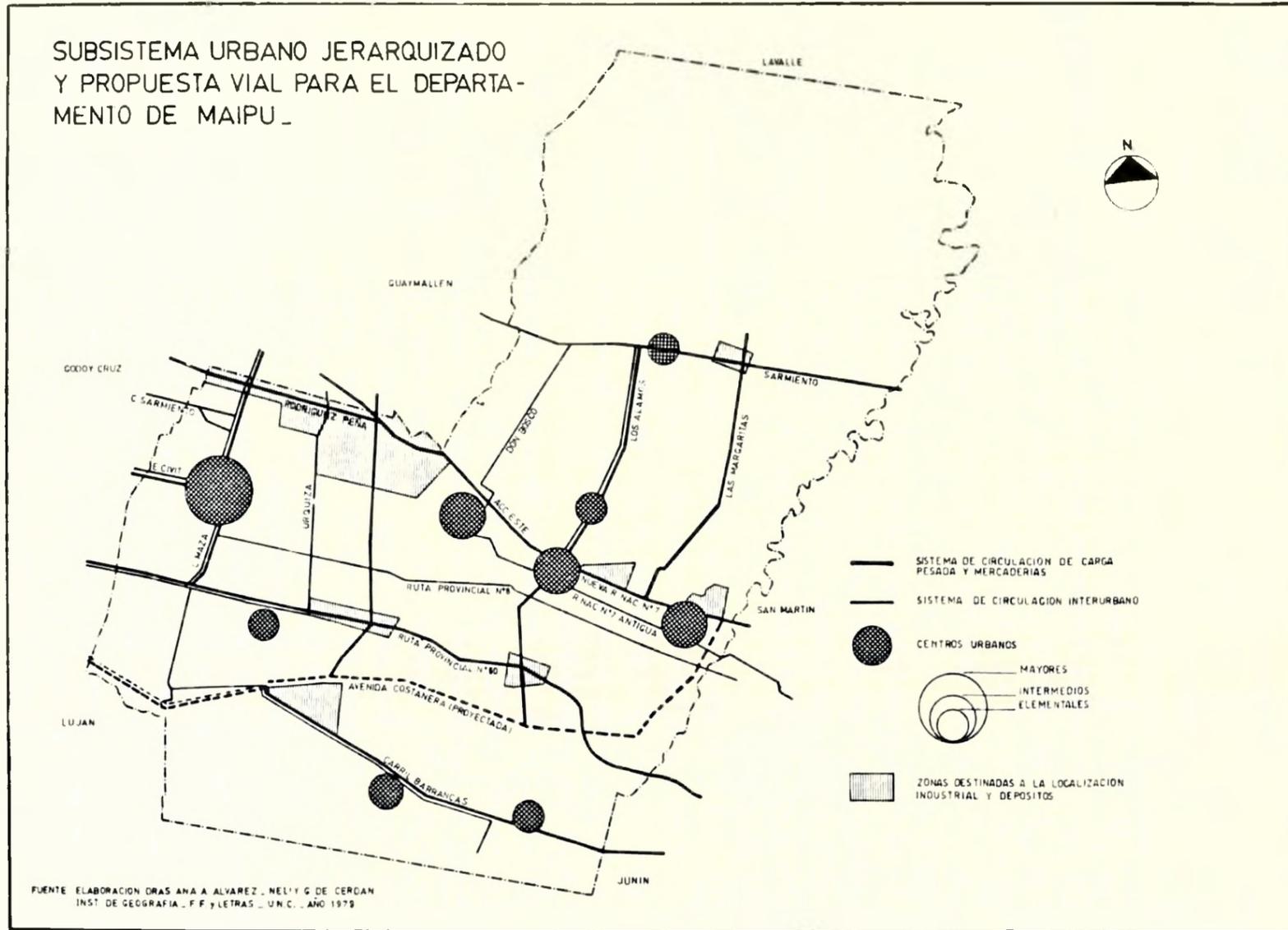


Fig. 2

Espacio comprendido entre Monteagudo y Morón por el norte, Castro Barros por el este, Cruz Videla, Azcuénaga y Videla Aranda por el sur, calle Terrada por el oeste.

- *Subsistema de centros urbanos intermedios.* Rodeo del Medio-Fray Luis Beltrán-San Roque. Se conciben como centros de apoyo de servicios terciarios que en cada caso, según las tendencias observadas y las previsiones futuras, son diferentes y tipifican cada centro.

Rodeo del Medio: área de servicio mixto orientado sobre todo a las necesidades de las zonas industriales y rurales próximas.

Función: centro comercial, centro financiero, centro universitario.

Servicios: servicios terciarios generales, servicios para la industria.

Área de crecimiento futuro: (área de reserva urbana). Espacio comprendido entre F.C. Gral. San Martín al norte, F.C. Gral. San Martín al sur, F.C. Gral. San Martín al oeste, Los Baños y carril nacional N° 7 al este.

En general, se estima que este centro está animado espontáneamente por fuerzas económicas positivas que exigirán de la comuna poco esfuerzo, ya que puede limitarse el control de la extensión de los usos urbanos y suministros adecuados de los servicios públicos de su incumbencia.

Fray Luis Beltrán: área de servicio mixto orientada sobre todo a servir de apoyo a la función comunal localizada en la ciudad de Maipú y a prestar los servicios generales al área de reserva rural especial.

Función: centro administrativo secundario a nivel departamental, centro de servicios generales.

Servicios: servicios terciarios generales; servicios administrativos descentralizados; servicios de esparcimiento.

Área de crecimiento futuro: (área de reserva urbana). Espacio comprendido entre Acceso Este (ruta nacional N° 7) al norte, F.C. Gral. San Martín al sur, calle Cervantes al oeste, calle Ortega al este.

San Roque: área de servicios terciarios generales orientada a la satisfacción de las necesidades del área rural circundante y de apoyo a la circulación, por su posición estratégica.

Función: centro de servicios terciarios generales y especiales.

Servicios: servicios de reparación para maquinarias agrícolas y de material rodante en general; servicios de paradores y áreas de abastecimiento de combustibles; servicios terciarios generales.

Área de crecimiento futuro: (área de reserva urbana). Espacio comprendido entre calle La Gata al norte, ruta provincial N° 8 al sur, avenida Rivadavia al oeste, río Mendoza al este.

- *Subsistema de centros elementales.* Comprende un grupo de unidades a desarrollar por parte de la comuna, para cumplir funciones específicas y para facilitar el dominio del espacio y la integración depar-

PROPUESTA GENERAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEPARTAMENTO DE MAIPU

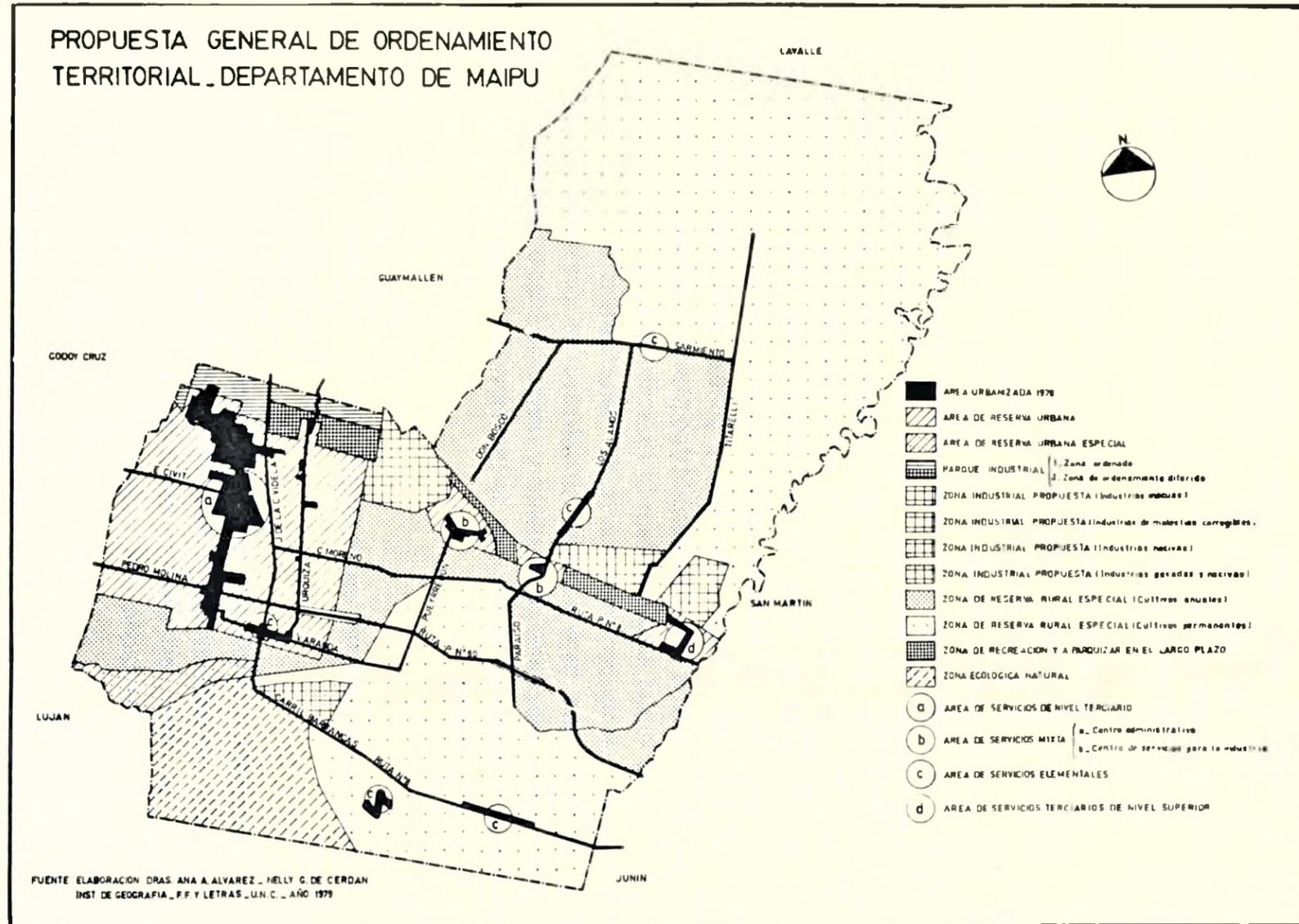


Fig. 3

tamental: Cruz de Piedra, Barrancas, carril Los Alamos (entre 25 de Mayo y Rodríguez), calles San Martín y Sarmiento (Los Alamos).

Cruz de Piedra y Barrancas: con niveles de equipamiento muy diversos, presentan sin embargo las mismas posibilidades de desarrollo, tanto por su posición dentro del sistema como por sus conexiones con el rico medio rural del departamento. Son concebidos en la propuesta como centros de abastecimiento rural de la zona sur del departamento. El centro tradicional de Barrancas deberá revitalizarse para cumplir con este cometido.

Los otros dos centros deberán ser promovidos a partir de asentamientos diversos pero que presentan condiciones de asimilación a la vida urbana. El primero –carril de Los Alamos entre 25 de Mayo y Rodríguez– puede servir como sector de servicios primarios y sobre todo de vida de relación para la nueva población que se localiza en esta zona de crecimiento. El segundo –calles San Martín y Sarmiento– se concibe con un nivel más elevado de equipamientos, para forjar en el largo plazo un centro intermedio de servicios terciarios generales. Su área de influencia actual, sobre todo mediante los comercios de abastecimiento inmediato y la escuela, se extiende sobre todo hacia el norte del carril Sarmiento y Paso Angosto, y por el este hasta la calle Las Margaritas. Reforzando sus equipamientos puede evolucionar junto con su entorno rural hacia equipamientos más complejos que contribuyan a crear un punto de apoyo en el norte del departamento.

En general, con este sistema propuesto se pretende lograr una cobertura urbana adecuada en el corto y mediano plazo, y áreas urbanas funcionalmente especializadas que se inserten sin tensiones en el Gran Mendoza, a largo plazo.

b. Promoción de un sistema vial jerarquizado para el departamento de Maipú

La propuesta contempla la posibilidad de crear una trama vial, compuesta por corredores de circulación prioritarios ordenados en forma reticular, es decir, en sentido norte-sur y este-oeste, que permitan circular en el departamento con independencia del paso por la ciudad de Mendoza.

Las encrucijadas dinámicas de la trama vial, señalan los futuros sectores de competencia por el uso del suelo. Esta perspectiva sugiere la reserva de estos espacios para la localización de las actividades productivas puntuales que necesitarán en el futuro: centros urbanos equipados y accesibles, espacio disponible para sus operaciones a bajo precio,

posibilidades de circulación por rutas no congestionadas, sistemas de promoción impositiva, servicios especiales.

La trama vial es el soporte fundamental de las áreas de reserva y promoción industrial y de depósitos. Aparecen como posibles en la dinámica futura los espacios indicados en la Fig. 3.

En general, esta trama vial tiende a crear cinturones industriales en sentido norte-sur; activar en el corto plazo la ruta provincial Nº 60, de vinculación regional; solucionar los problemas de contaminación y fricción del espacio en la aglomeración futura.

c. Proteger las zonas de reservas rurales que aún existen en el departamento

La propuesta se apoya en el juego armónico de zonas ocupadas en forma densa, por localizaciones urbanas e industriales, intercaladas y separadas por espacios verdes que facilitan la apertura necesaria del tejido departamental en el mediano plazo y del tejido urbano del Gran Mendoza en el largo plazo.

Los espacios verdes departamentales se conciben como espacios funcionales que responderán en la proyección temporal a distintas necesidades: suministro de productos de consumo inmediato para el Gran Mendoza y subsistemas de centros de apoyo (hortícola, avícola, etc.); suministros de materias primas agrícolas básicas para la industria tradicional (vinícola, olivícola, frutícola); espacios acondicionados para la recreación y el contacto con la naturaleza. Se destacan en el conjunto el sector costanero de Lunlunta (antiguos baños de Lunlunta) como zona destinada a recreación de fin de semana y a la localización de residencias de verano (área de reserva urbana especial). Los espacios intermedios entre las reservas urbanas de los centros Rodeo del Medio –F.L. Beltrán– San Roque, presionados por la circulación, tienden a hacer retroceder la agricultura; favorecen las operaciones de forestación destinadas a albergue, paradores, paradores ocasionales, zonas de estacionamiento de camiones, zonas de instalación de campamentos, moteles, hoteles y hostales. En la zona de reserva rural especial, se localizarán, sobre todo, los cultivos anuales, como consecuencia del fraccionamiento progresivo de la tierra y la cercanía a los principales centros de consumo. Habría una zona de reserva rural de cultivos permanentes (especialmente vid y olivos, verdaderos soportes económicos del departamento).

III. Mecanismos particulares de instrumentación

Lo expuesto anteriormente constituye, en alguna medida, un elemento prospectivo de organización socio-económica-espacial, que puede adecuarse a una proyección de 20 años como máximo en forma global. Su objetivo es el de definir las grandes líneas de la evolución deseada para el departamento. Pero este tipo de documento no tiene fuerza jurídica si no está apoyado en un cuerpo de leyes comunales que fijen las conductas de la colectividad y la comuna. Para llegar a cumplirlo, por lo tanto, es necesario la formulación de documentos de detalle que respondan de forma precisa a tres preguntas: ¿Qué puede hacerse sobre un terreno? ¿Cómo puede hacerse? ¿En qué proporciones? Estos documentos (P.O.S.), a diferencia de los anteriores, son documentos reglamentarios que fijan una política de ocupación del suelo con la finalidad de proteger los recursos naturales y los intereses sociales, tanto individuales como colectivos.

1. Plan de ocupación del suelo para el área P₁

a. Zonas urbanas

El activo y descontrolado crecimiento espacial del Gran Mendoza exige un inmediato ordenamiento general del espacio para mantener el equilibrio regional. Maipú, como parte integrante del sistema, evidencia, por lo tanto, la necesidad de tomar medidas para su ordenamiento en función de las tendencias observadas. De ahí que las grandes operaciones que se imponen son las de orientar la extensión urbana, y ordenar y categorizar los usos del suelo urbano. El territorio que corresponde al plan de ocupación del suelo para el área P₁ ha sido dividido en diferentes sectores de prioridad en relación con, lógicamente, la utilización del suelo urbano. A partir de las tendencias y/o conveniencias de la ocupación espacial se delimitaron los sectores de extensión urbana en el corto, mediano y largo plazo, elaborándose las recomendaciones especiales en cada caso.

El esquema de subzonificación del sector urbano se basa fundamentalmente en el principio de ordenar y racionalizar el uso del suelo a través de su organización funcional.

Desde el punto de vista operacional la idea básica fue la de agrupar las áreas con características de homogeneidad, que permitieran la aplicación de programas y proyectos para el desarrollo integral de las mismas. Se definieron las siguientes zonas: comercial, comercial mixta, residen-

cial, residencial especial, espacios verdes y de recreación. Determinados los objetivos, se señalan las acciones prioritarias a emprender según las zonas.

b. Zona industrial

La necesidad de lograr una ocupación progresiva y equilibrada del suelo, en función de su enorme extensión y la importante participación de la agricultura en el uso actual del espacio destinado a zona industrial de Maipú, lleva a proponer un ordenamiento general del mismo.

- *Subzona de ordenamiento inmediato.* Las particularidades de la ocupación del espacio ponen claramente de relieve cuál es el sector que debe ser ordenado inmediatamente en relación a las exigencias inherentes al desarrollo industrial y la preservación del medio ambiente. La subzona de ordenamiento inmediato será la que se encuentra comprendida al norte por la calle San Francisco del Monte; al sur, por Monteagudo hasta Sarratea, prolongación de Montecaseros hasta canal Pescara y Dorrego, y entre éste y Belgrano; al oeste por calles Laprida y 9 de Julio; al este, por Belgrano entre San Francisco del Monte y Dorrego.

- *Subzona de ordenamiento diferido.* Se sugiere dejar por un lapso no menor a 10 años, es decir, hasta que se alcance una densidad racional de ocupación, un espacio de reserva industrial dentro del parque. Este estaría delimitado al norte por la calle Dorrego entre canal Pescara y Belgrano; al sur, por Morón; al oeste por canal Pescara; al este, por Belgrano.

Esta subzonificación de ordenamiento diferido se adapta a la política de preservación de terrenos a planificar a mediano término por la comuna. Aquella permitirá fijar los tipos de usos en forma racional, respetando los intereses actuales vigentes, sobre todo de los propietarios agrícolas, orientando los intereses hacia los usos previstos, a la vez que reservando un espacio verde ante el avance de la urbanización.

- *Propuesta de subzonificación del espacio industrial.* El armónico funcionamiento de este espacio y la protección de las áreas residenciales circundantes exigió delimitar subzonas según tipos de industrias por su grado de peligrosidad y/o nocividad permitido. Se fijaron las acciones prioritarias en cuanto a trama vial, dotación de agua y desagüe de líquidos servidos y servicios. Se señalaron los aspectos de una promoción industrial y de ordenamiento del espacio, entre otros.

2. Plan de ocupación del suelo para el área P₂

Esta zona de conflicto deberá ser orientada en tres sentidos fundamentales: proteger la zona agrícola, ordenar y equipar las zonas urbanizadas y a urbanizar, localizar la industria según los flujos de circulación dominantes.

a. Proteger la zona de reserva agrícola

Otorgar permisos de construcción solamente a residencias familiares y a instalaciones especializadas que demanden la explotación agrícola de cada propiedad (galpón, depósito, tinglado, etc.). No permitir loteos para barrios. Facilitar los medios de comunicación y transporte con los centros naturales de abastecimiento inmediato mediante: pavimentación del carril Los Alamos y Sarmiento; solicitar recorridos del transporte automotor sobre estas dos rutas prioritarias.

b. Ordenar y equipar las zonas urbanizadas y por urbanizar

Fray Luis Beltrán: Comprende la zona urbanizada actual y la zona de reserva urbana.

- Creación de una oficina descentralizada de la municipalidad de Maipú para información general, pago de tasas municipales y prestación local de servicios. Su área de influencia y actividades deberá ser convenida por la autoridad comunal.
- No otorgar permisos de construcción para instalaciones industriales en el área urbana actual ni en el área de reserva urbana.
- No permitir la ampliación de las instalaciones industriales existentes, excepto de aquellas construcciones que sean indispensables para el mantenimiento del nivel de producción alcanzado.
- Gestionar ante las autoridades del ministerio de Bienestar Social la diversificación de los servicios que actualmente presta el hospital Metraux.
- Reservar un terreno en el espacio de reserva urbana para la creación de un centro de deportes en el mediano plazo.
- Promover la creación de una "Asociación de Fomento" de Fray Luis Beltrán, que aglutine los diferentes sectores de la zona y atienda sólo a los pedidos que se canalicen a través de la misma.

San Roque:

- Promover y facilitar las gestiones de instalación de paradores,

hoteles, moteles, áreas de servicio para la circulación (estaciones de servicios, estacionamiento para camiones, etc.) para facilitar el rodeo del Gran Mendoza para la carga pesada que se dirige a otros mercados.

- No otorgar permisos de construcción para instalaciones industriales ni para ampliar los existentes en el área urbanizada y de reserva urbana.
- Mejorar la prestación de los servicios municipales.
- Gestionar el mejoramiento de los servicios del centro asistencial para ampliar su área de influencia.
- Fomentar la creación de uniones vecinales para receptar las inquietudes y necesidades del área.

Carril Sarmiento y San Martín:

- Dotarlo de equipamientos estructurantes para crear en el mediano plazo un centro de servicios para el área rural.
- Crear una zona de esparcimiento para niños (plaza dotada de juegos infantiles).
- Construir una sala para reuniones sociales y deportivas asociada a la anterior.
- Gestionar la instalación de una estafeta postal (trámite ya iniciado por los pobladores del lugar).
- Gestionar la instalación de una sala de primeros auxilios para el corto plazo. Será la base de un centro de salud más complejo en el mediano plazo.
- Gestionar la ampliación de la escuela primaria y proponer la creación de una escuela técnica de nivel medio.
- Propiciar la localización de un destacamento policial.
- Fomentar la prestación de servicios religiosos.

c. Localizar la industria según los flujos de circulación dominantes

- Reglamentar las instalaciones industriales y permitir las sólo en las áreas fijadas para tal uso.
- Dotar a las áreas de promoción industrial de las exenciones impositivas y prerrogativas vigentes.
- Seleccionar la localización industrial según las propuestas del esquema de ordenamiento territorial.

3. Diagrama de conexidad (Propuesta P₃)

Las posibilidades de accesibilidad a las áreas urbanas propuestas, como así también la conexión fluida y ágil entre las zonas de promo-

ción industrial, requieren de parte de la comuna una serie de gestiones ante organismos sectoriales para concertar con ellos la forma de llevar adelante el mejoramiento de la trama vial.

El principio que anima a nivel departamental la propuesta, es el de diferenciar los corredores de carga pesada de aquéllos que usa la población para llegar a los servicios, con la finalidad expresa de limitar las fricciones en el espacio y sobre todo de proteger a las zonas agrícolas de los embates de la circulación (Fig. 2). Las acciones prioritarias a realizar se especifican por etapas.

IV. Etapas a cumplir y formas de intervención del gobierno comunal

Para finalizar este estudio sobre el ordenamiento territorial del departamento de Maipú es necesario esbozar el aspecto operativo en el tiempo y el espacio para asegurar la concreción del mismo.

En primer lugar, se señalan las prioridades de ordenamiento indispensables en este momento para lograr el equilibrio del sistema urbano, de cada uno de los sectores y, por ende, la unidad e integridad departamental.

En segundo lugar, se indican los medios de instrumentación más adecuados, según nuestro criterio, para la puesta en marcha de la propuesta general.

1. Etapas de instrumentación

Las acciones prioritarias sugeridas, a emprender en etapas sucesivas, son las que se detallan a continuación:

a. Primera etapa

- *Pavimentación de rutas*

Los Alamos (tramo ruta nacional Nº 7 - carril Sarmiento)

Calle Nazar (calle Las Polvaredas o Paraíso hasta su confluencia con la ruta provincial Nº 60).

Ruta provincial Nº 60.

- *Centros urbanos*

Equipamiento de Pueblo Nuevo: creación de la plaza, gestión de sala de primeros auxilios, estafeta postal, teléfono, incrementación de frecuencias del transporte colectivo automotor.

Fray Luis Beltrán: creación de la oficina municipal; gestionar el mejoramiento de los servicios urbanos y escuela secundaria técnico-agraria.

Maipú: Promover reuniones en el sector del comercio minorista para jerarquizar el centro de la ciudad; solicitar circuitos de transporte colectivo automotor que unan a Fray Luis Beltrán con la zona del parque industrial y centro de Maipú.

Controlar, registrar y actualizar en forma permanente la instalación de los diferentes usos.

b. Segunda etapa

- *Pavimentación de rutas*

Calle Sarmiento (tramo entre Las Margaritas y Don Bosco).

Apertura de la avenida Costanera.

Calles Dorrego, Monteagudo, Montecaseros y Morón, que sirven al parque industrial.

- *Centros urbanos*

Maipú: creación de una escuela secundaria técnico-agraria.

Fray Luis Beltrán: gestionar ante las autoridades del ministerio de Bienestar Social la diversificación del hospital Metraux; reservar un terreno en el espacio de reserva urbana para la creación de un centro de deportes.

San Roque: mejorar la prestación de servicios municipales.

Pueblo Nuevo: creación de una sala para reuniones sociales y deportivas asociadas a la plaza; instalación de un destacamento policial; gestionar la prestación de servicios religiosos.

Barrancas: proponer la creación de una escuela técnica de nivel medio.

- *Equipamiento de la zona industrial (área según Ordenanza Nº 53 del 1 de noviembre de 1977, Dirección de Municipalidades)*

Gestionar: red de agua potable, cloacas, servicios de transporte colectivo automotor, teléfono y télex, estafeta postal, servicios de seguridad y sanidad.

Controlar, registrar y actualizar en forma permanente la instalación de los diferentes usos.

c. Tercera etapa

- *Pavimentación de rutas*

Calle Belgrano (tramo carril nacional Nº 7 - avenida Costanera).

Pavimentación de calle Las Polvaredas (tramo ruta provincial Nº 60 - avenida Costanera).

- *Centros urbanos*

Incrementar servicios y equipamientos de los centros urbanos de Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán y San Roque.

Proponer la creación de una escuela técnica de nivel medio en Pueblo Nuevo.

Crear asociaciones de fomento de las áreas de Rodeo del Medio, Fray Luis Beltrán, Pueblo Nuevo, San Roque, Cruz de Piedra (Tres Esquinas) y Barrancas.

Efectuar cada cinco años una revisión y evaluación global del departamento para realizar los ajustes necesarios en el ordenamiento territorial, que garanticen el logro de los objetivos propuestos.

Conclusión

La compleja y dinámica realidad del departamento de Maipú, condujo a una serie de desajustes a nivel socioeconómico y espacial que exigieron un estudio cuya finalidad debía ser sugerir formas de intervención para la puesta en marcha del ordenamiento territorial. La síntesis presentada permite conocer los principales lineamientos del trabajo realizado para encarar, tanto en el inmediato como en el largo plazo, acciones para atenuar las marcadas disparidades que desarticulan el cuerpo territorial.

La organización del espacio significa prever los lugares adecuados para la distribución de las actividades de modo de optimizar las inversiones, articular el departamento, crear las condiciones que coadyuven a un desarrollo sostenido y al mejoramiento de la calidad de vida de la población.

Las propuestas fundamentales se están instrumentando en forma paulatina, siendo la participación del geógrafo permanente en los equipos interdisciplinarios, ya sea a nivel departamental o interdepartamental. El desenvolvimiento profesional en el proceso del planeamiento adquiere la vigencia que está implícita en la geografía.

Un elemento que aparece como estructurador permanente es el río Mendoza, pues señala claramente el límite útil del avance del departamento por el este y el sur (a excepción de Barrancas) como así también la organización del sistema de riego que valoriza el espacio.

2. ¿Cómo se presenta el departamento?

Como consecuencia de lo expuesto y como se puede observar en la Fig. 1, el departamento presenta.

a. Una urbanización fragmentada, sobre dos líneas dominantes: Maipú-Carril Barrancas, Rodeo del Medio-San Roque. Estas dos líneas están desvinculadas entre sí, y relacionadas activamente con la ciudad de Mendoza.

b. Un sector rural al norte de la ruta nacional Nº 7

El sector rural que se halla al norte de la ruta nacional Nº 7, presenta las siguientes características: debilidad y/o carencia de servicios básicos (salud, educación, etc.); falta de una infraestructura de circulación adecuada; inexistencia de centros de abastecimiento *in situ*; orientación hacia la satisfacción de la demanda del Gran Mendoza (actividad hortícola dominante); abandono de parcelas útiles; pérdida de población que emigra hacia los centros urbanos en busca de mejores servicios o fuentes de trabajo permanentes; crecimiento del espacio utilizado por la agricultura.

c. Un sector mixto, que se ubica entre las rutas nacional Nº 7 y la ruta nacional Nº 40

En este sector se verifican dos fenómenos bien definidos. Uno es el de la extensión del área residencial del Gran Mendoza. Este proceso se ve acompañado de constante especulación sobre los terrenos, frecuencia de espacios vacíos, expectativas por los servicios públicos que pueden o no estar alentados por los proyectos de la comuna.

En segundo lugar, asentamientos industriales que se presentan en el espacio en forma indiscriminada pero con síntomas de ordenarse en distintos sentidos. Se nuclea espontáneamente sobre ciertos sectores