

## Atlas del sistema urbano de la provincia de Mendoza.

Mónica Cortellezzi; Nesrin Karake / Cartografía: Martín Rizzo

### Atlas Of the Urban System of the Province of Mendoza.

Mónica Cortellezzi; Nesrin Karake. Cartographer: Martín Rizzo.



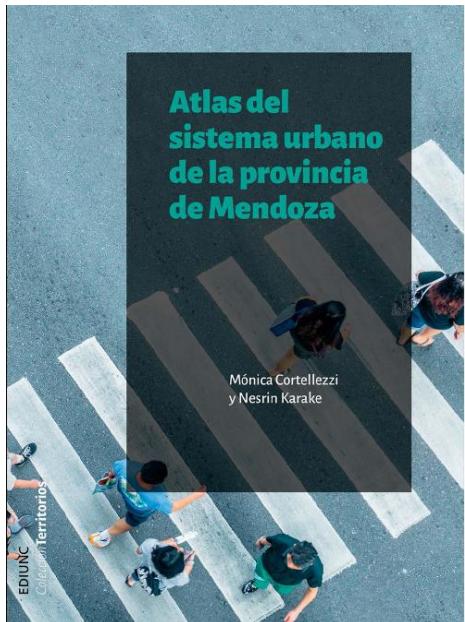
Pablo Rizzo

Universidad Nacional de Cuyo,  
Facultad de Filosofía y Letras,

Instituto de Geografía  
Mendoza, Argentina

rizzopabloar@gmail.com

rizzopabloar@yahoo.com.ar



*Colección Territorios*

Editorial de la Universidad Nacional de Cuyo

Primera edición digital, Mendoza 2023

ISBN 978-950-39-0408-4

¿Cómo evolucionaron las ciudades en la provincia de Mendoza? ¿Dónde se localizan los asentamientos humanos? ¿Está creciendo la población que vive en ciudades? ¿Qué actividades y servicios se realizan en ellas? ¿Cómo se vinculan los asentamientos urbanos en la provincia de Mendoza? ¿Qué rol tiene el Área Metropolitana de la ciudad de Mendoza en la provincia y en la región?

El *Atlas del sistema urbano de la provincia de Mendoza* busca responder estas preguntas a través de un análisis geográfico del fenómeno urbano en el territorio provincial.

Esta obra geográfica es una herramienta indispensable destinada a científicos, estudiantes y agentes públicos y privados, que indaga sobre la conformación y la complejidad de las aglomeraciones mendocinas, sus desafíos y singularidades. La obra parte de la certeza de que la población mendocina habita principalmente en ciudades (cerca del 90%), las cuales están interrelacionadas y constituyen un sistema complejo.

La aproximación teórica y metodológica se basa en la **Geografía urbana** y confirma la validez de conceptos como *sistema de ciudades* y *función urbana*. El texto postula que las ciudades de Mendoza están fuertemente vinculadas por múltiples redes de comunicación e intercambios, organizadas bajo una **jerarquía** que se rige inicialmente por el peso demográfico de las unidades urbanas, aunque también está ligada a las capacidades de intervención económica o política y la adaptación al cambio.

Concebido como un atlas, la obra gira sobre la representación cartográfica. Propone una colección de cartas sistematizadas de diferentes dimensiones del sistema urbano provincial con un breve análisis geográfico introductorio y acompañado con información estadística actualizada.

Se destaca la consistencia y la claridad de la cartografía, cuyo diseño ha sabido condensar una buena selección de variables visuales para representar información específica sobre los fenómenos urbanos, que facilita la comprensión de los datos y los procesos territoriales, evita la saturación de información y habilita una lectura cómoda y accesible al público en general.

Las cartas temáticas presentadas permiten el análisis y la visualización de datos espaciales que utilizan diversos recursos cartográficos. Así, el estudio expone mapas temáticos de distribución demográfica, usos del suelo, expansión urbana y múltiples servicios urbanos, entre los que sobresalen el uso de círculos proporcionales y sectoriales y las cartas de flujo para la representación de las variables analizadas. Las fuentes de información son actuales y el tratamiento de los datos es riguroso.

El contenido del libro se articula en 11 capítulos para examinar diferentes particularidades del fenómeno urbano en la provincia de Mendoza. Recorre desde los inicios de la **fundación de las primeras ciudades** hasta la conformación del sistema urbano provincial (**Capítulo 1**) señalando la evolución de la ciudad de Mendoza hacia una metrópoli regional, el **peso demográfico** de los asentamientos y la distribución de **servicios clave** —como educación superior, salud, finanzas, servicios a empresas, turismo, energía y transporte— dentro de la provincia.

La revisión bibliográfica inicial del *Atlas* incluye referentes históricos como Mariano Zamorano y Martha Kollman, quienes, durante las décadas de 1960 y 1970, analizaron la ley

rango-tamaño en el sistema urbano argentino y propusieron clasificaciones basadas en criterios funcionales. Asimismo, se incorporan los aportes de Furlani de Civit y Molina de Buono (2001) sobre las áreas de influencia de las aglomeraciones urbanas.

El análisis del sistema urbano mendocino requiere definir tres conceptos centrales abordados en el **Capítulo 2 (De la Ciudad a la Metrópoli)**:

1. **Ciudad:** Un hecho geográfico caracterizado por la densidad (copresencia) y la diversidad, vista como un sistema complejo y evolutivo.
2. **Aglomeración urbana:** Configuración geográfica con una ciudad centro, un suburbio y un área periurbana, marcada por la continuidad edificada y lógicas de aglomeración de población y actividades.
3. **Metrópoli:** Un lugar central, núcleo de toma de decisiones que articula redes regionales y mundiales. El *Atlas* designa a la aglomeración Gran Mendoza como la **metrópoli regional**.

Para establecer la jerarquización del sistema, las autoras seleccionan una serie de variables complementarias al **peso demográfico (Capítulo 3):** servicios comunes (educación superior e investigación científica), servicios sanitarios, financieros, servicios a empresas, turismo y ocio, calidad de la distribución eléctrica, y transporte.

Dentro del Capítulo 3, se aborda el análisis demográfico que ratifica la jerarquía, destacando la **transición urbana** en Mendoza, donde el porcentaje de población urbana se ha estabilizado cerca del 90%.

El Gran Mendoza concentra el **predominio demográfico** (53.80% en 2010, 62.30% en 2022), un fenómeno que se replica a escala nacional, comparándose con la "cabeza de Goliath" de Martínez Estrada (1983). Le siguen en importancia los Centros Regionales (San Rafael y San Martín), y luego los Centros Principales y Menores.

Históricamente, Mendoza consolidó su rol como cabecera desde su fundación (1561), reforzándose como capital de la Intendencia de Cuyo (1813) y, actualmente, ocupando el cuarto lugar en el sistema de ciudades argentinas.

"La transición urbana confirma la concentración de la población en los centros urbanos, especialmente en los de mayor jerarquía, tal como se ha mostrado en este Atlas, ya que solo el 10 % de la población mendocina vive en zonas rurales. El hábitat es cada vez más urbano y lo será todavía más en los próximos años." (pág. 82)

Los capítulos 4 a 9 demuestran cómo la provisión de servicios acentúa la jerarquía, con una **concentración aplastante** en el Gran Mendoza, seguido por San Rafael y San Martín, estableciendo un claro gradiente negativo desde este gran núcleo urbano hacia el resto de los centros principales.

- **Servicios de Educación Superior (Capítulo 4):** La metrópoli regional alberga el 65% de los establecimientos terciarios no universitarios y el 54% de los alumnos. La Universidad Nacional de Cuyo (UNCuyo), con sede principal en el Gran Mendoza, atrae al 79.6% de sus alumnos desde la propia metrópoli. Además, la concentración se ve reforzada por la oferta de universidades privadas e instituciones de investigación científica y tecnológica como el CCT-Conicet, INTA, INA.
- **Servicios Sanitarios y de Salud (Capítulo 5):** El Gran Mendoza concentra el 46% de los hospitales públicos y el 80% de los privados, incluyendo la mayoría de las clínicas. Es crucial la concentración de hospitales de mayor complejidad, como el **Hospital Central**, que funge como el principal nosocomio de alta complejidad y hospital escuela del centro oeste argentino.
- **Servicios Financieros y Empresariales (Capítulos 6 y 7):** El Gran Mendoza concentra el 64.03% de los establecimientos bancarios y el 71.02% de las compañías de seguros. La banca y el sector financiero se apoyan fundamentalmente en la metrópoli, donde se localizan las oficinas de gestión empresarial. Respecto a los servicios profesionales a empresas, la metrópoli presenta valores superiores al 75%. La presencia de la Bolsa de Comercio de Mendoza en la ciudad capital subraya su papel dinamizador económico regional.
- **Turismo, Ocio y Esparcimiento (Capítulos 8 y 9):** La ciudad de Mendoza, como Capital Mundial del Vino, centraliza la actividad hotelera; el Gran Mendoza posee el 85% de los hoteles de 1 a 5 estrellas. La oferta de ocio (teatros, cines, centros de congresos, museos y casinos) es también mayor en la metrópoli, destacando espacios emblemáticos como el Parque General San Martín.

El *Atlas* incluye un análisis de la calidad de la distribución de la **energía eléctrica (Capítulo 10)**, utilizando indicadores como la frecuencia y tiempo de interrupción (FEU y TEU). Se evidencia que la calidad es más satisfactoria en la Capital y en la zona Este (Junín, Rivadavia y San Martín), mientras que es más deficiente en el Sur (General Alvear, San Rafael) y San Carlos.

El **transporte (Capítulo 11)** es vital y se considera la "columna vertebral de la trama urbana". El sistema intraurbano del Gran Mendoza (Mendotran, trolebuses, metrotranvía) facilita la movilidad. Para mostrar esta conectividad se tomó la intensidad de los flujos del transporte

de pasajeros, expresado en frecuencia de viaje entre los núcleos urbanos. Se pudo observar que la conectividad interurbana es más intensa hacia el Este.

En cuanto al transporte nacional e internacional, el Aeropuerto Francisco Gabrielli refuerza la vinculación de la metrópoli con las principales ciudades del país y del exterior (Chile, Perú, Panamá, Brasil), y la reciente renovación del Aeropuerto Santiago Germanó de San Rafael merece una mención en la conectividad del sur mendocino.

Según las autoras, si bien el transporte aéreo como el terrestre refuerzan las comunicaciones a distintos niveles (local, provincial, nacional e internacional), en la mayoría de los casos no se complementan, sino que contribuyen a acentuar los desequilibrios espaciales, puesto que se diferencian las áreas bien servidas y las que tienen déficit de servicios de este tipo.

El *Atlas del sistema urbano de la provincia de Mendoza* es una valiosa contribución a la Geografía urbana y regional. La obra cumple su objetivo de describir y analizar la jerarquía urbana mendocina, **privilegiada** por su proyección nacional (cuarto lugar en aglomeraciones argentinas) e internacional (conexión Mercosur/Pacífico). Las evidencias recolectadas a través de variables demográficas y de servicios confirman que esta jerarquización se acentúa con las tendencias actuales de crecimiento del Gran Mendoza.

Respecto a la **extensión del Área Metropolitana de Mendoza (AMM)**, el *Atlas* la concibe como la zona de **extensión de las relaciones cotidianas** de la gran ciudad, incluyendo la ciudad central y los distritos o departamentos adyacentes. Esta área metropolitana o aglomeración mendocina (que la denomina Gran Mendoza), comprende la **ciudad de Mendoza** (Capital) y los espacios urbanizados de los departamentos vecinos: **Las Heras, Guaymallén, Godoy Cruz, Luján de Cuyo y Maipú**. La delimitación se basa en la continuidad edificada y lógicas de aglomeración, y específicamente en el criterio de que el 15% de la población activa de los distritos adyacentes efectúa movimientos domicilio-trabajo hacia el centro metropolitano.

Aquí es pertinente introducir una discusión aún no zanjada sobre los alcances del AMM, su definición operativa para el análisis, planificación y desarrollo integrado del territorio. Gran Mendoza y Unicipo son conceptualizaciones que han aparecido en los últimos tiempos, pero no logran integrar toda la dinámica metropolitana ni proponen parámetros claros que permitan trazabilidad analítica en el tiempo. Incluso, desde 2020, hay evidencia que ha quedado estrechos en su alcance territorial.

El avance de las áreas urbanizadas a lo largo del eje de la ruta nacional 7 (Colección 2 MapBiomás), los estudios de movilidad y los resultados de las encuestas provinciales de origen destino de 2010 y 2021 (EMOP, 2023), la cartografía de flujos de este Atlas, la reciente licitación de la extensión del Metrotranvía hacia los departamentos del este, la inauguración de la autopista Variante Palmira–Agrelo, las mejoras de la ruta provincial 60 y su conexión

con la Doble vía del Este, son materialidades que están estructurando la funcionalidad y organización del territorio metropolitano, convirtiéndose en indicios claros de que ya el Gran Mendoza y el Municipio deben cruzar el río Mendoza, para comenzar a repensar al Área Metropolitana de Mendoza como un aglomerado urbano más amplio e integrado hacia las ciudades del este.

Finalmente, el *Atlas* plantea la pregunta fundamental sobre la sostenibilidad del crecimiento urbano: ¿cómo lograr una *ciudad durable* que gestione el consumo de espacio y recursos, y minimice las desigualdades socioespaciales?

“El funcionamiento actual de la ciudad aparece como una realidad esencialmente predadora. Consumo espacio y recursos en detrimento de lo rural o de los que no son aptos para urbanizar, elimina desechos como consecuencia de su metabolismo y hay en su seno pobreza y desigualdades socioespaciales. La respuesta es una ciudad durable, que satisfaga las necesidades de sus habitantes actuales y también las de las futuras generaciones preservando el ambiente (...) La progresiva urbanización provincial crea organizaciones urbanas sin límites claros con el medio rural y donde este modo de vida se impone sin discusión alguna.” (pág. 82)

Pensar integrado el territorio tiene el desafío de incluir las variables ambientales y productivas de los oasis, junto al cinturón verde, lo que aportaría un cuadro más completo de análisis del sistema urbano provincial.

Esta conclusión final del libro, lleva directamente a reflexionar sobre las políticas territoriales y sus resultados concretos. A 16 años de la LOTYUS (Ley de Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo, 2009), los resultados se perciben poco alentadores. Como expresamos, la concepción de área metropolitana incluida en la LOTYS está quedando muy acotada y desactualizada, frente al ritmo de la urbanización, las actividades y los flujos territoriales. Inclusive la ampliación de la infraestructura de transporte y comunicaciones hacia el este demanda la redefinición de las políticas territoriales que integran el aglomerado. Este ritmo y el contexto actual de retracción de inversión pública, esboza ciertas incertidumbres sobre las políticas públicas de planificación territorial.

## Referencias

Civit, M. E. y Molina de Buono, G. (2001). *Aclaraciones sobre áreas de influencia frente a efímeros territorios organizacionales*. Mendoza: Facultad de Filosofía y Letras, Universidad Nacional de Cuyo.

Ente de la Movilidad Provincial (2023) *Informe estadístico: Encuesta de Movilidad Origen Destino Mendoza 2021*. Recuperado de <https://emop.com.ar/>

Gobierno de Mendoza (2009) Ley N°8051 Ordenamiento Territorial y Usos del Suelo. [Publicado en Boletín Oficial de Provincia de Mendoza, 22/05/2009]. Recuperado de <https://www.mendoza.gov.ar/wp-content/uploads/sites/67/2022/09/LEY-8051-Ordenamiento-Territorial.pdf>

Instituto Nacional de Estadística y Censos (2025) *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2022. República Argentina: Síntesis de resultados*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Instituto Nacional de Estadística y Censos.

MapBiomas (30 de octubre de 2025) *Colección 2 de la Serie Anual de Mapas de Cobertura y Uso del Suelo*. Recuperado de <https://argentina.mapbiomas.org/>

Martínez Estrada, E. (1983). *La cabeza de Goliat: microscopía de Buenos Aires*. Buenos Aires: Losada.

Ministerio del Interior y Transporte (2012) *Encuesta origen-destino 2010: Movilidad en el Área Metropolitana de Mendoza*. Buenos Aires: Proyecto de Transporte Urbano de Buenos Aires. Recuperado de <https://ingenieria.uncuyo.edu.ar/catedras/eodmendoza2010.pdf>

## **SOBRE EL AUTOR**

**Pablo Andrés Rizzo.** Pertenece al Instituto de Geografía, FFYL, UNCUYO. Doctor en Geografía por la Universidad Nacional de Cuyo (UNCuyo). Es miembro de la Comisión Directiva del Instituto de Geografía “Martín Pérez” (FFYL-UNCuyo) y de la Comisión Directiva del Instituto Multidisciplinario de Ciencias Ambientales (ICA-UNCuyo). Actualmente es Profesor Investigador de la Universidad Nacional de Cuyo, responsable de las cátedras Geografía Urbana; Teledetección de la Carrera de Geografía; y Sistemas de Información Geográfica de la Carrera de Logística. Sus principales líneas de Investigación son: 1) estudios socio-espaciales, territoriales y urbanos; 2) espacio público y mercado de suelo; 3) geotecnologías y cartografía digital. Participa de la red global y multiinstitucional MapBiomas, que monitorea con imágenes satelitales las áreas urbanas, los cambios en la cobertura y el uso del suelo en los territorios y sus impactos.