

INSTITUTO DE FORMACIÓN DOCENTE Y TÉCNICA
N° 9-001 GENERAL JOSÉ DE SAN MARTÍN.

Seminario de Investigación en Geografía

“Diferencias espaciales en cuanto a indicadores de
calidad de vida en Lamadrid Norte. San Roque, Maipú.
Mendoza 2015”

Profesor: Ricardo Fernández.

Autor: Ezequiel Saez.

<u>Índice</u>	<u>Página</u>
Tema.	2
Problema.	2
Prólogo.	3
Introducción.	4
Cuadro metodológico.	5
Capítulo I: Marco teórico.	6
Calidad de vida.	7
Capítulo II: “Manifestación espacial de algunos indicadores que hacen a la calidad de vida en la zona de Lamadrid Norte”.	13
Conclusión.	26
Anexos.	29
Bibliografía.	32

TEMA

“Diferencias espaciales en cuanto a indicadores de calidad de vida”.

PROBLEMA

“Manifestación espacial de algunos indicadores que hacen a la calidad de vida en la zona de Lamadrid Norte”.

PRÓLOGO

San Roque, en el departamento de Maipú, Mendoza, se observa como un espacio con problemas de distinta magnitud para el acceso a una vivienda y servicio de transportes dignos.

Es una zona donde las personas no viven de buena manera y presentan algunas deficiencias en cuanto a los servicios de vivienda y transporte, lo que dificulta un buen desarrollo educativo.

Desde el punto de vista geográfico se plantea como una oportunidad para abordar la problemática y generar, además, un proyecto educativo de concientización y motor de propuestas para plantear soluciones a este problema, ya que la problemática tiene impactos negativos en el desarrollo educativo de los habitantes del lugar.

Conocer el “dónde” se dan las desigualdades es un primer paso para iniciar acciones de mejoras en la calidad de vida, para que los actores comiencen con el cambio.

Palabras Claves:

- Calidad de vida
- Servicios
- Vivienda
- Transporte
- Educación

INTRODUCCIÓN

En el proyecto a tratar, haré un enfoque en aquellos aspectos de la calidad de vida, como transporte y vivienda, los cuáles son los sugeridos para desarrollar el proyecto. Estos inciden en el desarrollo educativo de los habitantes de la zona de San Roque Norte. Es un lugar de fincas en donde no existe una gran población, hablaríamos más bien de una zona rural. Parece ser una zona olvidada por aquellos responsables de brindar los servicios básicos correspondientes a cada habitante del lugar.

La declaración universal de derechos humanos, artículo 25, párrafo 1 -que se verá más detenidamente en el desarrollo del trabajo- expresa de forma clara el derecho de toda persona al acceso de ciertos servicios básicos que hacen una buena calidad de vida. Sin embargo, en esa zona existe un déficit en algunos servicios que serán tratados.¹

En este tratado verificaré si existe relación directa entre los indicadores *vivienda y transporte* con el rendimiento educativo de los habitantes.

Por eso es que como objetivo general del proyecto se plantea encontrar el núcleo donde radican los problemas en cuanto a la satisfacción de una vivienda y transporte dignos que el Municipio debe brindar en esta zona.

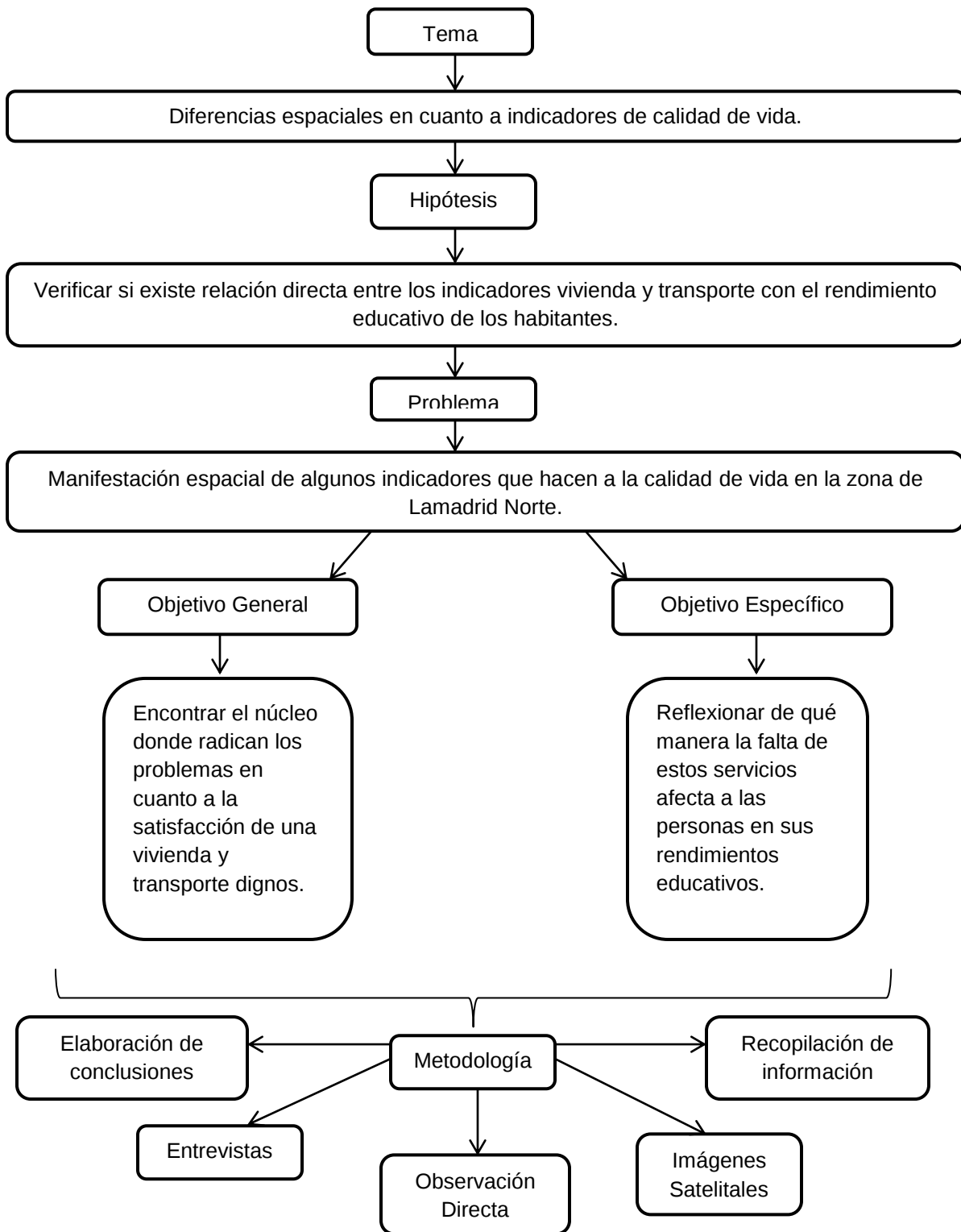
Mientras que como objetivo específico se busca reflexionar de qué manera la falta de estos servicios afecta a las personas en sus rendimientos educativos.

La metodología que se utilizará para llevar a cabo el proyecto será mediante el trabajo de campo a través de entrevistas, encuestas, observación del lugar e imágenes satelitales.

A continuación la **Figura N°1** muestra el “Esquema metodológico de la Investigación Geográfica” en la cual se detallan los pasos a seguir con el propósito de confrontar la hipótesis planteada anteriormente.

¹ UNESCO, “Declaración universal de los derechos humanos”, Artículo 25, Párrafo 1, 10 de diciembre, 1948, Acceso 17 de Septiembre 2015.

Figura N°1: Esquema metodológico de la investigación geográfica.



Fuente: Elaboración propia para la estructuración del trabajo.

CAPÍTULO I:

“MARCO TEÓRICO”

“Calidad de vida”

El concepto que me invoca hablar en este marco teórico, como lo es la calidad de vida, es un tema muy amplio que abarca la vida de todas las personas a nivel mundial. En la actualidad, es una preocupación que incluye a todos los Estados del mundo, quienes deben proporcionar a su población correspondiente, el mayor bienestar.

Comenzaré describiendo el concepto de calidad de vida por distintas organizaciones a nivel mundial. Luego se verá brevemente cómo es la calidad de vida en Argentina en la actualidad. Para ir enfocando el trabajo que me incumbe, desarrollaré una visión sobre la calidad de vida en la provincia de Mendoza. Después, para adentrarme en el tema central analizaré cómo son los aspectos de calidad de vida, como **vivienda y transporte**, -los recomendados para el siguiente informe- en zonas rurales, en la provincia de Mendoza. Y por último, haré un relevamiento de datos, a través de entrevistas, en la zona de Lamadrid norte, San Roque, Maipú. Enfocando la mirada en la calidad de **transporte y vivienda**, que presenta la zona y su incidencia en el rendimiento **educativo** de los lugareños. Con estos tres indicadores, llegaré a conclusiones si la calidad de vida es baja, media o alta y de qué manera inciden estos servicios en el rendimiento educativo de los lugareños. Se ha definido la calidad de vida, de la siguiente manera:

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), ha definido la Calidad de vida como, ***“la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto que está influido por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con su entorno”.***²

² Dra. Montserrat, González Platas, “Neurodidacta”, Módulo 4. Calidad de vida, 2012, Acceso 11 de Agosto 2015.

El concepto está asociado al de bienestar, el cual ha sido objeto de una atención permanente en los temas de del desarrollo social, económico y cultural que busca un equilibrio entre la cantidad de seres humanos y los recursos disponibles y la protección del medio ambiente. Debe tener en cuenta al tomar decisiones los derechos del hombre y la sociedad, a reclamar una vida digna con libertad, equidad y felicidad.³

Según la Declaración universal de los derechos humanos, artículo 25, párrafo 1:

“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad”.⁴

En este derecho proporcionado por la Declaración universal de los derechos humanos, se puede observar claramente la gran cantidad de aspectos que abarca la calidad de vida. Es muy difícil para cualquier Estado poder brindar cada uno de estos aspectos a su sociedad, pero quien brinde la mayor cantidad de estos servicios va a generar mayor satisfacción en su población.

Luego de haber analizado lo que manifiestan tanto la Organización Mundial de la Salud como la Declaración universal de los derechos humanos, me adentraré a nuestro país en el que se vive una situación muy particular.

Calidad de vida en Argentina

Según la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Argentina cuenta con un "muy alto desarrollo", al que no todos pueden acceder.

³ Ídem Cita 2.

⁴ UNESCO, “Declaración universal de los derechos humanos”, Artículo 25, Párrafo 1, 10 de diciembre, 1948, Acceso 12 de Agosto 2015.

La Argentina mantuvo su puesto en el ranking de desarrollo humano, según el índice elaborado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). El país ocupa el lugar 49 entre 187 territorios evaluados en tres dimensiones básicas: expectativa de vida, acceso a la educación y nivel de vida digno.⁵

Con estos datos confeccionados por la ONU, podemos observar que Argentina mantiene un nivel de calidad de vida más o menos estable, en comparación con todos los países del mundo. Pero uno de los problemas que podemos observar es que a pesar del alto desarrollo que se está logrando, no todas las personas pueden acceder a éste y se hace necesario una mejor distribución de los servicios.

Esta inequidad que podemos observar en nuestro país, nos presenta provincias con muy alta calidad de vida y otras provincias con muy baja calidad de vida.

Así también lo declara un estudio realizado por el CONICET, donde se concluyó que en los últimos años hay “indudables logros respecto a las condiciones de vida de la población” al analizar temas como salud, educación y calidad ambiental, con un desarrollo especialmente importante en la región patagónica y Cuyo.⁶

Este desarrollo especialmente importante en la región patagónica y cuyo, me será de utilidad para estudiar la situación que se vive particularmente en la provincia de Mendoza.

Calidad de vida en Mendoza

Un estudio realizado por el CONICET determinó que Mendoza está a la delantera de otros distritos por su altísimo porcentaje de graduados universitarios, la baja tasa de mortalidad infantil y los recursos recreativos de base natural. El doctor en Geografía Guillermo Ángel Velázquez, determinó que, en estos últimos diez años,

⁵ La Nación, “La Argentina, bien en calidad de vida, pero no en equidad”, 25 de Julio, 2014, Acceso 12 de Agosto de 2015.

⁶ Télam sociedad, “La calidad de vida mejoró en la Argentina, según un estudio del Conicet”, 18 de Mayo, 2014, Acceso 12 de Agosto de 2015.

mejoró la calidad de vida en la Argentina y que Mendoza Capital es el distrito del país que lidera este progreso.

Para la realización del estudio, el doctor tuvo en cuenta algunos indicadores como medioambiente, educación, vivienda y salud. Fue realizado en unas 528 ciudades de toda la Argentina. Los censos, las categorías del Indec y las cifras oficiales de los ministerios fueron las principales fuentes de información.⁷

Luego de ver un panorama general breve de calidad de vida, a nivel mundial, país y provincial; me enfocaré en dos aspectos específicos de la calidad de vida en lo que se va a basar el trabajo: **transporte y vivienda**, en Mendoza, específicamente en zonas rurales.

Transporte Público

Una de las formas de evitar la permanente emigración desde el campo a las ciudades pasa por otorgar mejores condiciones en la calidad de vida de quienes residen en las zonas rurales. Entre ellas, las de un conveniente servicio público de pasajeros, hoy una materia pendiente.

Tiempo atrás, durante un simposio organizado por entidades del sector vitivinícola, se realizó una consulta a los residentes en zonas rurales, destinada a conocer cuáles son sus problemas y cómo alcanzar posibles soluciones, con el objetivo preciso de evitar el ya muy grave problema que significa la permanente emigración de gente del campo hacia las ciudades.

Los consultados hicieron hincapié en la desigualdad de oportunidades entre quienes residen en sectores rurales y aquellos que viven en zonas densamente pobladas, planteando -no obstante- que su intención es permanecer en sus lugares de origen.

Pudo conocerse, entonces, que la mayor preocupación se centraba en la educación, en razón de que consideraban que sus hijos no contaban con las

⁷ Los Andes, “Mendoza, la ciudad con mejor calidad de vida”, 4 de Junio, 2014. Acceso 13 de Agosto de 2015.

mismas posibilidades de alcanzar estudios superiores que los de la ciudad; en orden decreciente le seguían el acceso a los centros de salud, la carencia en los medios de transporte y el mal estado de las rutas, además de las dificultades de acceso a la vivienda propia en esos sectores o la incorporación de servicios básicos, como agua, luz y gas.

Como ejemplo tenemos lo que sucede en Medrano, se encuentra ubicado a 15 kilómetros de Junín y a 20 de Rivadavia y, según el informe, la escasez de colectivos condiciona la vida, el estudio y el trabajo de una gran parte de la población, porque en la gran mayoría de los casos los horarios de los colectivos no coinciden con las necesidades de los habitantes para dirigirse a sus lugares de estudio o de trabajo.⁸

Algo similar es lo que sucede en Lamadrid Norte, donde los colectivos pasar solamente dos veces al día, una en la mañana y otra en la noche. Claro está que esto dificulta el acceso de los jóvenes a los establecimientos escolares y también a la población adulta a sus lugares de trabajo.

Acceso a viviendas

A parte de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC) de 1966, Artículo 11, párrafo 1; también declara el derecho de toda persona a una vivienda digna.

Artículo 11, párrafo 1: ***“Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia.”***⁹

⁸ Los Andes, “El transporte público en zonas rurales”, 20 de Junio, 2012, Acceso 13 de Agosto de 2015.

⁹ Alegre, Federico; Pérez, Martín Alberto, "Situación y condiciones de las viviendas de Mendoza", Publicado en la Plataforma de información para políticas públicas de la Universidad Nacional de Cuyo, 25 de Abril, 2015. Acceso 14 de Agosto de 2015.

De ésta manera se reconoce que el derecho humano a una vivienda adecuada tiene una importancia fundamental.

El Comité DESC de Naciones Unidas considera que, independientemente del contexto, hay algunos elementos que hay que tener para que la vivienda se pueda considerar adecuada: a) seguridad jurídica de la tenencia; b) disponibilidad de servicios materiales e infraestructura; c) gastos soportables; d) habitabilidad; e) accesibilidad; f) lugar y, g) adecuación cultural.¹⁰

Algunos de estos indicadores tendré en cuenta a la hora de analizar la calidad de las viviendas en Lamadrid norte.

Luego de analizar los aspectos de una vivienda digna y los tratados que obligan a los Estados poder brindarla, lo que más me interesa en este trabajo, es cómo incide una vivienda inadecuada en el rendimiento educativo en los jóvenes de Lamadrid norte.

La mayoría de los estudiantes a la hora de sentarnos a estudiar preferimos tener las mayores comodidades posibles, ya que si esto no es así, hay una mayor distracción y falta de concentración, requisitos indispensables para estudiar.

Mediante la realización del trabajo de investigación específico en Lamadrid norte, los temas serán ampliados y serán tratados con mayores detalles.

¹⁰ Observatorio DESC, “Derecho a una vivienda adecuada”, Barcelona, 1998. Acceso 14 de Agosto de 2015.

CAPÍTULO II:

**“Manifestación espacial de
algunos indicadores que hacen a
la calidad de vida en la zona de
Lamadrid Norte”.**

El siguiente capítulo se caracteriza por el análisis de los aspectos de *vivienda* y *transporte* y la manera en que éstos se relacionan con el rendimiento *educativo* de los habitantes de Lamadrid norte. No obstante, cabe aclarar que se han tenido en cuenta estos tres indicadores siendo los sugeridos para dicho análisis.

El aspecto educativo es un tema muy amplio en donde pueden existir múltiples factores que incidan favorable o negativamente en este. Pero para la realización de éste trabajo tuve en cuenta solamente los indicadores de vivienda y transporte.

Se toman estos tres indicadores para medir el grado de calidad de vida que presenta la zona. Se analizan las características del transporte brindado, tanto como las viviendas en las que viven y por último el rendimiento educativo que presentan los habitantes.

Mediante el trabajo de campo, a través de entrevistas, encuestas y observación, obtendré la información necesaria para la representación cartográfica que como geógrafos nos incumbe y así obtener mayor información de la problemática y plantear soluciones posibles.

De esta manera podré responder a la hipótesis que planteaba en la introducción de este documento, si esta es verdadera, es refutada o da para un mayor análisis.

Departamento de Maipú

El departamento de Maipú está ubicado a 15 Km al sureste de la Ciudad de Mendoza, alberga en sus 717 Km² a 140.000 habitantes, aproximadamente, los que se concentran en mayor medida en los distritos cercanos a la Ciudad.¹¹ Actualmente es uno de los dieciocho municipios que conforman la Provincia de Mendoza; y junto a Capital, Las Heras, Guaymallén, Godoy Cruz y Luján, integra el Gran Mendoza.

Su morfología forma parte de la gran cuenca sedimentaria del este mendocino, es decir que la llanura lo caracteriza en su mayor extensión. Este rasgo en su relieve

¹¹ Municipalidad de Maipú, "Historia de Maipú", 2015. Acceso 30 de Octubre de 2015.

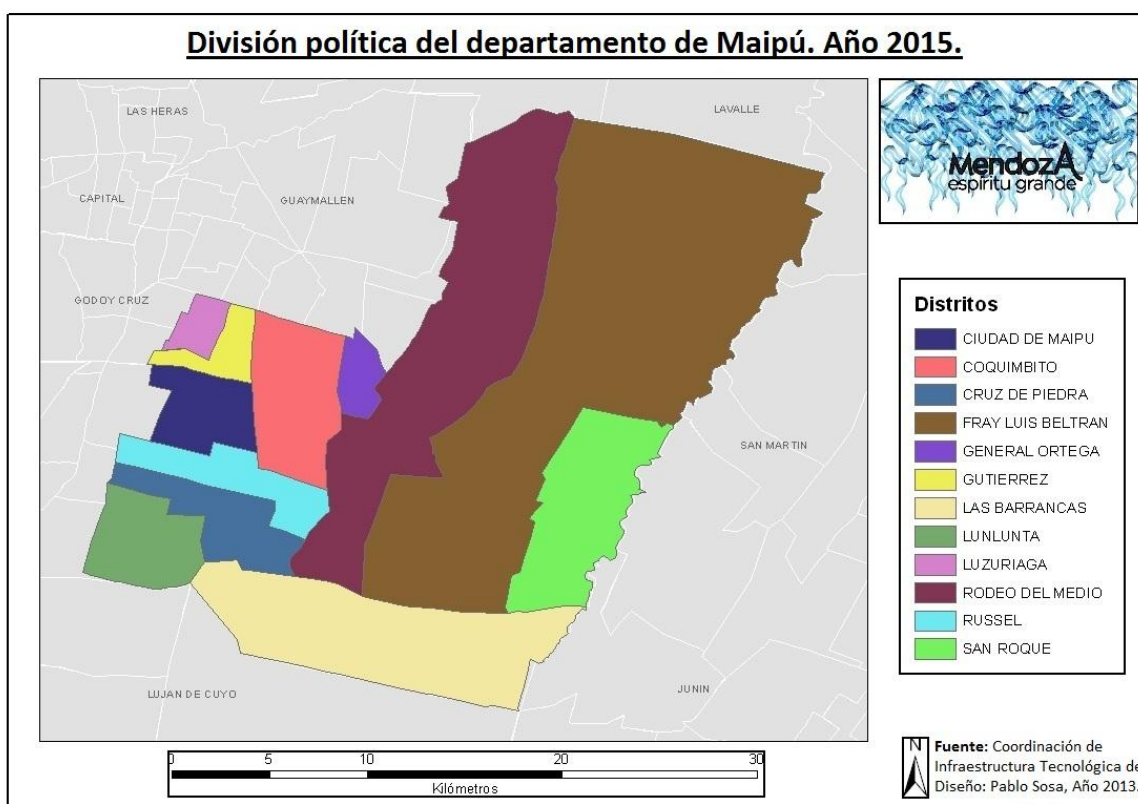
y las aguas del Río Mendoza que atraviesan su territorio, han permitido el óptimo desarrollo de la agricultura, especialmente la vid, los olivos, frutas y hortalizas.

Cerca de 450 establecimientos industriales participan del desarrollo económico del departamento; 167 de ellos corresponden a bodegas, mientras que el resto están dedicados a la rama de productos alimenticios, bebidas, metalmecánica, industria del vidrio, textil, cuero, madera y muebles.¹²

División Política de Maipú

Luego de caracterizar el departamento de Maipú, localizaré el distrito de San Roque, para ir adentrándonos en la localización de “Lamadrid norte”.

Figura N°2: División política del departamento de Maipú, año 2015.



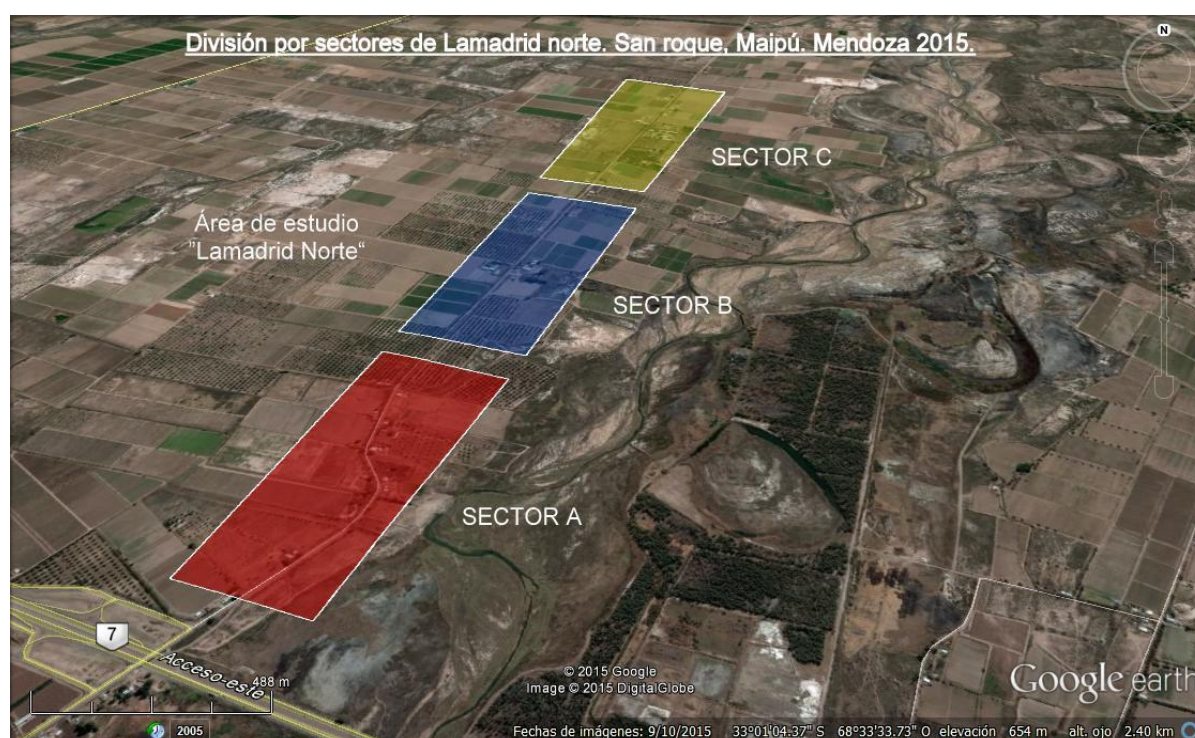
Fuente: Sosa, Pablo, Coordinación de Infraestructura Tecnológica Diseño, 2013. Acceso 14 de Agosto de 2015.

¹² Ídem anterior.

En las referencias mostradas en el mapa se puede observar, hacia la zona centro este se encuentra el distrito de San Roque, que limita con el distrito de Palmira (San Martín) al este. Al sur limita con el distrito “Las Barrancas” y tanto al oeste como al norte con el distrito de “Fray Luis Beltrán”. San Roque cuenta con una población de 6.165 habitantes.¹³

Por consiguiente una vez localizado el distrito de San Roque en el departamento de Maipú, haré un pantallazo del lugar a analizar, “Lamadrid norte” a través de una imagen satelital proporcionada por Google Earth.

Figura N°3: División por sectores de Lamadrid norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos de Google Earth.

La zona está dividida en tres sectores al norte el Sector C, al centro el Sector B y al sur el Sector A. Cada sector está representando las viviendas que se encuentran alrededor de la calle “Lamadrid norte”. El área al norte limita con una

¹³ DEIE, Maipú 2001. Acceso 30 de Octubre de 2015.

ruta vieja, al este limita con el Río Mendoza, al sur limita con la ruta 7 (Acceso este) y al este con fincas pertenecientes a la zona.

Tal división es la sugerida y se debe a la concentración de viviendas en cada sector como muestra la carta.

Características de “Lamadrid norte”

Este lugar se caracteriza por ser una zona de pocos habitantes, con una gran cantidad de espacios ocupados por fincas con plantaciones de ajos, cebollas, zapallos, vides, lechugas, zanahorias, etc.

Esta producción no sólo es vendida sino que también es de consumo personal. Algunos están en situación de contratistas, es decir, le trabajan al dueño de la finca con la prestación de la vivienda y un porcentaje de la cosecha.

La mayoría de las viviendas están ocupadas por familias numerosas, en donde conviven con sus abuelos u otros familiares. Estas son familias que provienen, mayoritariamente de la provincia de Jujuy y otras, del país de Bolivia.

La entrada está caracterizada por el cruce de la Ruta 7, en dirección hacia el norte. La calle no está pavimentada, por lo que en días de lluvias se hace muy difícil poder transitar por el lugar.

Hasta hace unos meses la calle no contaba con postes de luz y era un lugar inseguro en horas de la noche, pero gracias al reclamo de los vecinos ya cuentan con luz.

Antes de seguir avanzando con dicho análisis, cabe aclarar que los resultados de las encuestas fueron ordenados en una matriz de datos a partir de la cual se hizo la cartografía correspondiente:

Figura N° 4: Matriz de datos geográfica: Manifestación espacial de algunos indicadores que hacen a la calidad de vida en la zona de Lamadrid Norte. San Roque 2015.

Sectores	Encuesta	¿Te llevas materias?		¿Has repetido algún año?		¿Llegas tarde a la escuela por demoras del transporte?		¿Has desaprobado algún examen por llegar tarde a la escuela?		¿Puedes estudiar cómodamente en tu vivienda?	
		SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO
Sector A (sur)	N°1	X		X		X		X		X	
	N°2	X			X	X			X	X	
	N°3		X		X	X			X	X	
	N°4	X			X	X			X	X	
	N°5	X			X	X		X			X
	Porcentajes	80%	20%	20%	80%	100%	0%	40%	60%	80%	20%
Sector B (centro)	N°1	X			X	X		X		X	
	N°2		X		X	X		X		X	
	N°3	X			X	X			X	X	
	N°4	X			X	X			X		X
	N°5		X		X	X		X			X
	Porcentajes	60%	40%	0%	100%	100%	0%	60%	40%	60%	40%
Sector C (norte)	N°1		X		X	X			X	X	
	N°2		X		X	X			X	X	
	N°3		X		X	X			X	X	
	N°4		X		X	X			X	X	
	N°5		X		X	X		X		X	
	Porcentajes	0%	100%	0%	100%	100%	0%	20%	80%	100%	0%

Fuente: Elaboración propia en base a datos obtenidos del terreno. Año 2015

Para la realización de las cartas solamente se tuvieron en cuenta aquellas variables que me servirían para la confrontación de la hipótesis.

Servicio de Transporte

Existe un servicio de transporte que pasa en distintos horarios los cuales no son de utilidad para todos los habitantes. Pasa una sola vez en la mañana a las 08:00hs, luego a las 13:00hs, otro a las 15:00hs y el último a las 18hs. Dichos horarios no son de utilidad para todos. El horario de las 08:00 perjudica a los adolescente que van a la escuela secundaria ya que llegan con media hora de retraso todos los días al establecimiento educativo.

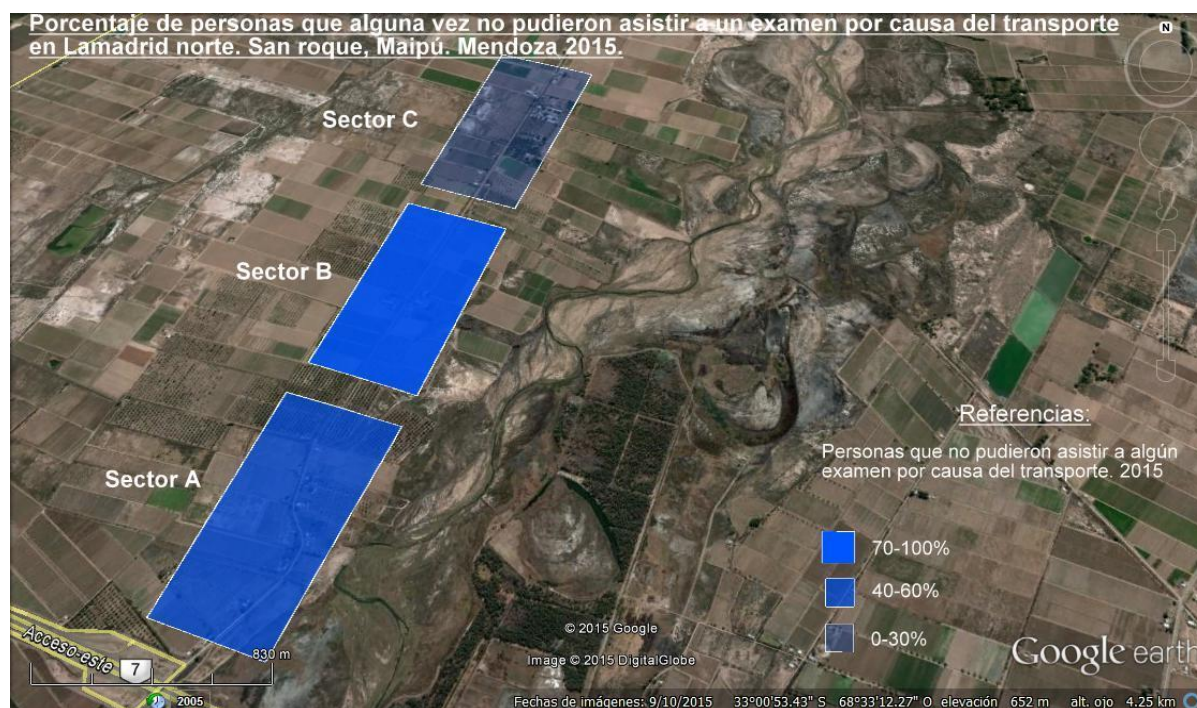
El resultado de las encuestas muestra que están disconformes con estos horarios ya que preferirían un servicio más temprano en la mañana y otro en el horario nocturno, ya que no todos cuentan con vehículos particulares. El estado de los

colectivos es bastante bueno, muy pocas veces han tenido problemas técnicos y cada vez que esto sucedió, han enviado un colectivo de refuerzo para cumplir con el recorrido y satisfacer la necesidad.

Es necesario destacar que al ser una calle sin pavimentación, en los días de lluvias la llegada a esta parada se hace complicada y es un malestar para cada padre, ya que sus hijos deben caminar por un lugar completamente con barro, lo que implica la suciedad de los mismos y el mojarse la ropa, lo que puede traer enfermedades. No sólo para ellos, sino también por los colectivos ya que si hay mucho barro, no pueden ingresar al lugar, lo que lleva a la pérdida de un día de clases.

Luego de tener un mayor conocimiento sobre las características que presenta el transporte en esta zona, realizaré una carta de análisis sobre el porcentaje de personas que no pudieron asistir a algún examen por causa del transporte.

Figura N° 5: Porcentaje de personas que alguna vez no pudieron asistir a un examen por causa del transporte en Lamadrid norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a la cuantificación de las encuestas realizadas en el lugar. Año 2015.

Teniendo en cuenta lo anteriormente dicho, la carta expresa el porcentaje de personas que alguna vez no pudieron asistir a un examen por causa del transporte en Lamadrid Norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015. La elaboración de la misma se realizó en base a la cuantificación de las encuestas realizadas en el lugar.

Como unidades de análisis en este caso se ha trabajado por sectores, Sector A (sur), Sector B (centro) y Sector C (norte).

El nivel de medición utilizado es el ordinal, porque establece un orden con respecto a qué sector tiene más o menos porcentaje de personas afectadas por el transporte y de razón, porque cuantifica a partir del 0 que es ausencia del fenómeno. La forma de implantación es areal.

Las variables visuales utilizadas son la localización, color (sus propiedades), intensidad medida en mayor o menor proporción de luz aplicada a la tonalidad azul.

En cuanto al panorama de las unidades de análisis cabe decir que el Sector A representa el porcentaje de personas que se vieron afectadas al rendir un examen por causa del transporte en un 40-60%, es decir, un porcentaje medio. No así, en el Sector B donde las personas que fueron afectadas representan el mayor porcentaje de 70-100%. Por último, el Sector menos afectado es el C, donde las personas afectadas no pasan del 0-30%.

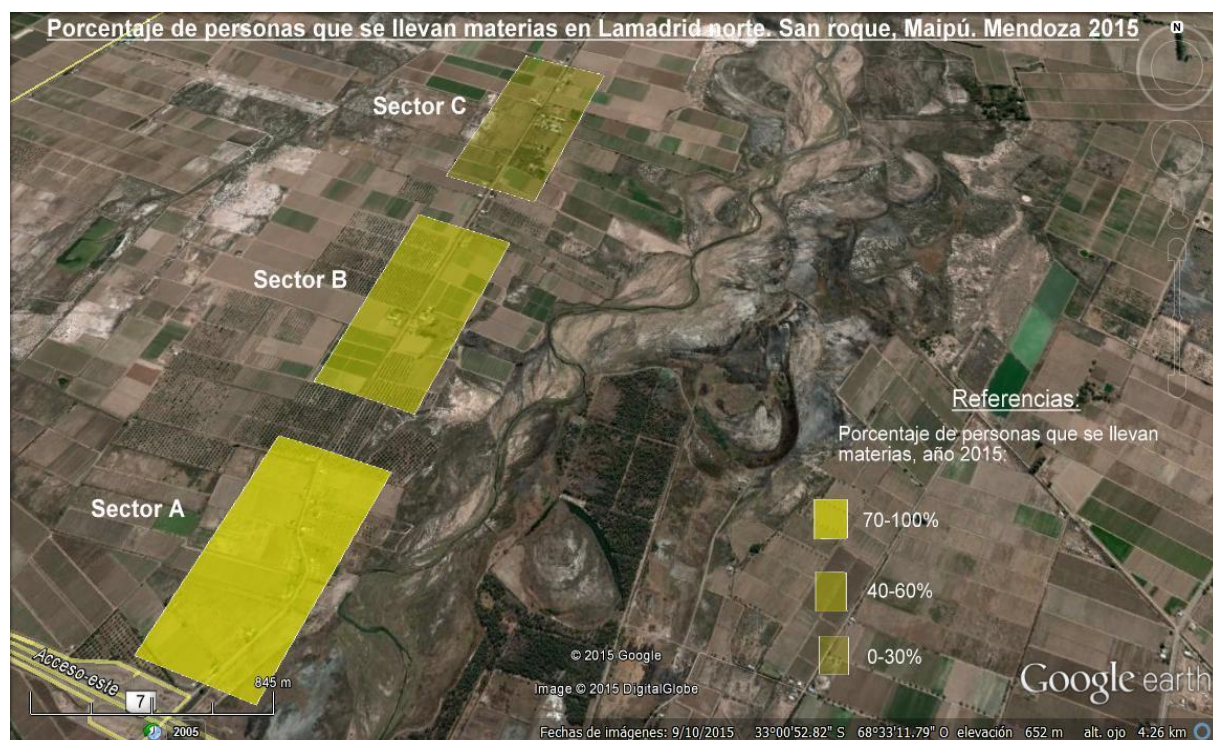
En comparación entre los sectores que tienen mayores diferencias en cuanto al fenómeno, el sector con mayor porcentaje de personas que fueron afectadas en exámenes educativos por causas del transporte es el B, mientras que el sector menos afectado por dicho factor es el C.

En síntesis se puede decir que los sectores mayormente afectados son el B y A. Siendo el sector B el más afectado. Por lo tanto, el transporte está afectando el desarrollo educativo de las personas. Más allá que los tres sectores no son afectados por igual, se puede afirmar que existe cierta relación directa entre el

transporte y la educación en cuanto han sido afectados a la hora de rendir algún examen.

Para seguir con el análisis del presente trabajo, otra de las cartas elaboradas tiene que ver con la cantidad de personas que se llevan materias por sectores y así poder establecer una relación con la carta anteriormente analizada.

Figura N° 6: Porcentaje de personas que se llevan materias en Lamadrid norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a la cuantificación de las encuestas realizadas en el lugar. Año 2015.

La presente carta trata sobre la cantidad de personas que se llevan materias en Lamadrid norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015. Ha sido una elaboración propia en base a la cuantificación de las encuestas realizadas en el lugar.

Las respectivas unidades de análisis son el sector A, sector B y sector C.

Los niveles de medición que presenta la carta uno de ellos es el ordinal, porque establece un orden con respecto a qué sector tiene más o menos cantidad de

personas que se llevan materias y de razón, porque cuantifica a partir del 0 que es ausencia del fenómeno. La forma de implantación se caracteriza por ser areal.

En cuanto a las variables visuales se encuentra la localización, color (sus propiedades), intensidad medida en mayor o menor proporción de luz aplicada a la tonalidad amarilla.

Analizando a través de la observación de la carta se puede decir que el sector A presenta la mayor cantidad de personas que se llevan materias. Por otro lado el sector B le sigue con un porcentaje medio, mientras que el sector C es el porcentaje más bajo.

En comparación entre los sectores que presentan mayores diferencias el sector con mayor cantidad de personas que se llevan materias es el A y el sector donde las personas se llevan menor cantidad de materias es el C.

Para ir sintetizando en la carta anterior analizaba a través de los mismos sectores los porcentajes de personas que habían sido afectadas por el transporte en algún examen. Los sectores más afectados eran el B y A. En esta carta analizando la cantidad de personas que se llevan materias, los sectores con mayor cantidad de personas son el A y B. Mientras que el sector C es el menos afectado en las dos cartas. Se puede sintetizar que en los sectores donde el desarrollo educativo de las personas está siendo afectado son el A y B, por las causas ya trabajadas.

Las mismas personas que se llevan materias, son las que alguna vez fueron afectadas a la hora de rendir algún examen por causa del transporte. Se puede decir que una cosa lleva a la otra. Ya que cuando no se puede rendir un examen o se llega tarde al rendir un examen, lo más probable es que se desaprobe la materia.

Servicio Vivienda

Las encuestas estuvieron orientadas a saber si las viviendas en las que habitan son consideradas cómodas para estudiar. Primeramente haré una recopilación de datos sobre los materiales en que están construidas las viviendas, volcando la información en gráficos y luego en cartas de análisis.

La mayoría de los habitantes están en una situación de contratistas, es decir, que las viviendas no son propias, sino que tienen un dueño. En todo el año se realizan distintas plantaciones, mencionadas en el apartado anterior, donde trabajan al 30 por 70%.

Y también entra en el contrato la prestación de las viviendas, por lo que las personas pueden realizar su trabajo y vivir en las mismas durante todo el año, mientras dure el contrato.

Las viviendas no están construidas todas de los mismos materiales. Algunas de ellas están construidas de adobe, otras son de adobe pero han realizado alguna ampliación con material, cuando hablo de material, me refiero a ladrillo y cemento. También existen otras viviendas más modernas construidas de material localizadas principalmente a la entrada del lugar.

Cabe agregar como otro dato característico de las viviendas es que todas cuentan con los servicios de agua potable y luz, pero no cuentan con los servicios de gas natural, sino más bien que éste lo consiguen mediante garrafas en la ciudad más cercana (San Roque o Palmira).

Una de las preguntas realizadas en la encuesta estaba orientada a la consideración personal de cada habitante, sobre la comodidad que presentaban sus viviendas en cuanto debían sentarse a estudiar. Las respuestas que obtuve las trasladé a una carta donde se presentan los porcentajes por sectores.

Figura N° 7: Porcentaje de personas que perciben a sus viviendas como adecuadas para estudiar en Lamadrid norte. San roque, Maipú. Mendoza 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a la cuantificación de las encuestas realizadas en el lugar. Año 2015.

Esta carta nos muestra los porcentajes de las personas que perciben a sus viviendas como adecuadas para estudiar en Lamadrid norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015. La misma es elaboración propia en base a la cuantificación de las encuestas realizadas en el lugar.

Las unidades de análisis son los distintos sectores marcados en el mapa sector A, sector B y sector C.

Los niveles de medición utilizados al realizar la carta son el ordinal, ya que establece un orden con respecto a qué sector tiene mayor o menor porcentaje de personas que perciben a sus viviendas como adecuadas para estudiar y de razón, porque cuantifica a partir del 0 que es ausencia del fenómeno. La forma de implantación se caracteriza por ser areal.

Las variables visuales utilizadas son la localización, color (sus propiedades), intensidad medida en mayor o menor proporción de luz aplicada a la tonalidad rojo.

Enfocándome en el análisis de la carta se puede observar que en el sector A la mayoría de las personas consideran sus viviendas adecuadas para estudiar. Lo mismo sucede con el sector C en donde toma la misma intensidad de color al del sector A. Por último el sector B tiene un porcentaje medio, no alcanzando el porcentaje más bajo ninguno de los tres sectores.

Comparando los sectores el A y C presentan los mayores porcentajes, mientras que el sector B un porcentaje medio.

Por tanto se puede decir que los sectores A y C no presentan diferencias espaciales, mientras que en comparación con el sector B si existen diferencias espaciales.

En síntesis se puede ver que ningún sector tiene el porcentaje más bajo. Por consiguiente hay que considerar que se consideran las viviendas cómodas para estudiar, más allá, que como veíamos al comienzo de este tema, las viviendas no están todas construidas con los mejores materiales y no presentan con los servicios de gas natural.

CONCLUSIÓN

Trayendo nuevamente la hipótesis en donde planteaba si existía relación entre los indicadores de *vivienda y transporte* en cuanto al rendimiento *educativo* de los habitantes en el caso de “Lamadrid norte”, se puede decir que las conclusiones son muchas.

Se realizaron distintas encuestas en el lugar para la obtención de la información. La misma la ordené en una matriz de datos con las variables y unidades de análisis correspondientes, con la consiguiente cartografía de las variables que servirían para confrontar la hipótesis.

Primeramente hay que recordar que en el presente trabajo se toman los indicadores de vivienda y transporte ya que son los sugeridos para la realización del mismo. Pero no quiere decir que son los únicos dos factores que pueden tener relación directa con el rendimiento educativo, sino que existen múltiples factores que pueden tener relación directa con lo educativo. De ahí en más, este trabajo puede ser ampliado y ser retomado para un mayor y mejor análisis.

En fin, en el trabajo queda demostrado que estos dos factores si tienen relación directa con el rendimiento educativo de los habitantes del lugar. Más allá que uno no afecta de la misma manera que el otro.

En cuanto al transporte, en este caso está afectando de manera negativa el rendimiento educativo. Mayormente las personas que viven en los sectores A y B donde no han podido asistir -en algún momento que rendían un examen-, en tiempo y forma. Las personas de los mismos sectores (A y B) son los que tienen los mayores porcentajes de personas que se llevan materias. Es decir, que no todos son afectados de la misma manera, ya que el sector C es el menos afectado, pero es la minoría. En cambio, la mayoría se ve afectada negativamente por el transporte.

La vivienda también tiene relación directa con el rendimiento educativo de los habitantes. Pero en este caso no afecta de manera negativa el rendimiento

mencionado, sino que la mayoría de las personas perciben a sus viviendas como adecuadas para estudiar. De hecho en el mapa realizado quedó evidenciado que ninguno de los tres sectores tenía un porcentaje bajo, sino más bien el A y C, tenían el porcentaje más alto y el B un porcentaje medio, siendo el sector B el más perjudicado por los dos indicadores.

Así y todo, terminando la conclusión que me compete, el bajo rendimiento educativo se da mayormente en los sectores A y B, mientras que no es así en el sector C. En última instancia sintetizando de manera cartográfica el trabajo y confrontando la hipótesis, se llega a una carta síntesis mediante todos los datos que se fueron tratando durante el trabajo. La carta síntesis a la que llego es la siguiente:

Figura N° 8: Porcentaje de personas que son afectadas en cuanto a sus rendimientos educativos por causa del transporte y la vivienda en Lamadrid norte. San Roque, Maipú. Mendoza 2015.



Fuente: Elaboración propia en base a la cuantificación de los datos obtenidos durante todo el trabajo. Año 2015.

El mayor porcentaje de personas afectadas por el transporte y la vivienda en cuanto al rendimiento educativo es el Sector B. Seguido como afectado de manera media el Sector A y el menos afectado es el Sector C.

De existir relación directa entre el transporte, la vivienda y la educación, es correcto. Aunque el transporte está teniendo un efecto negativo y la vivienda en menor medida, la relación existe entre estos dos factores y el rendimiento educativo.

Como propuesta didáctica se plantea la confección de un proyecto en forma conjunta con los alumnos de la Escuela Intendente “Juan Kairuz” 4-064 en donde se ha visto la problemática y la idea es la concientización de los alumnos sobre la problemática, y plantearles la iniciativa de ser una comunidad escolar activa, en donde se le imponga al municipio de Maipú la necesidad de mejoras en el servicio de transporte.

Los alumnos serán divididos por grupos los cuales tendrán distintas tareas a realizar, como la búsqueda y recopilación de información sobre la temática, obtención de datos en el trabajo de campo, ordenamiento de dicha información, realización de tablas, gráficos y cartografía.

Como objetivo principal del proyecto es lograr que el municipio sea consciente de la situación y haga algo al respecto.

La propuesta consistiría en pedir un servicio de colectivos, que satisfaga la necesidad de los jóvenes que estudian en escuelas secundarias. Ya que los mismos no pueden asistir en tiempo y forma al establecimiento educativo. Lo que provoca efectos negativos en el rendimiento escolar de los estudiantes.

El proyecto será realizado bajo la previa autorización y revisión por parte de las autoridades de la escuela.

El proyecto será presentado de manera escrita, en formato de informe con la firma correspondiente de cada alumno, el profesor a cargo y los directivos de la escuela.

ANEXOS

ENCUESTA:

1. ¿Existen servicios de transporte en este lugar? Sí ☐ No ☐
2. ¿Caminan muchos kilómetros para tomar el colectivo? Sí ☐ No ☐
3. ¿El colectivo pasa siempre al mismo horario? Sí ☐ No ☐
4. ¿Los colectivos están en buen estado? Sí ☐ No ☐
5. ¿Llegan tarde a la escuela por tardanza del colectivo? Sí ☐ No ☐ A veces ☐
6. ¿Cree que debería mejorar el servicio de transporte? Sí ☐ No ☐
7. En cuanto a su vivienda: ¿Cuenta con los servicios de:
☐ Luz ☐ Agua potable ☐ Gas
8. ¿Su vivienda está construida de material? Sí ☐ No ☐
9. En cuanto a lo educativo, ¿Tienen las comodidades que se necesitan para estudiar en sus viviendas? Sí ☐ No ☐
10. ¿Estudian todos sus hijos? Sí ☐ No ☐
11. ¿Han repetido algún año? Sí ☐ No ☐
12. ¿Se llevan materias? Sí ☐ No ☐
13. ¿Han desaprobado algún examen por llegar tarde a la escuela? Sí ☐ No ☐

INDICE DE FIGURAS.

FIGURA N° 1: Esquema metodológico de la investigación geográfica.	5
FIGURA N° 2: División política del departamento de Maipú.	15
FIGURA N° 3: División por sectores de Lamadrid norte.	16
FIGURA N° 4: Matriz de datos geográfica.	18
FIGURA N° 5: Porcentaje de personas que alguna vez no pudieron asistir a un examen por causa del transporte en Lamadrid norte.	19
FIGURA N° 6: Cantidad de personas que se llevan materias en Lamadrid norte.	21
FIGURA N° 7: Porcentaje de personas que perciben a sus viviendas como adecuadas para estudiar en Lamadrid norte.	24
FIGURA N° 8: Porcentaje de personas que son afectadas en cuanto a sus rendimientos educativos por causa del transporte y la vivienda en Lamadrid norte.	27

Bibliografía

- UNESCO, “Declaración universal de los derechos humanos”, Artículo 25, Párrafo 1, 10 de diciembre, 1948.
- Dra. Montserrat, González Platas, “Neurodidacta”, Módulo 4. Calidad de vida, 2012.
- La Nación, “La Argentina, bien en calidad de vida, pero no en equidad”, 25 de Julio, 2014.
- Télam sociedad, “La calidad de vida mejoró en la Argentina, según un estudio del Conicet”, 18 de Mayo, 2014.
- Los Andes, “Mendoza, la ciudad con mejor calidad de vida”, 4 de Junio, 2014.
- Los Andes, “El transporte público en zonas rurales”, 20 de Junio, 2012.
- Alegre, Federico; Pérez, Martín Alberto, "Situación y condiciones de las viviendas de Mendoza", Publicado en la Plataforma de información para políticas públicas de la Universidad Nacional de Cuyo, 25 de Abril, 2015.
- Observatorio DESC, “Derecho a una vivienda adecuada”, Barcelona, 1998.
- Municipalidad de Maipú, “Historia de Maipú”, 2015.
- Wikipedia, División administrativa. Año 2010.
- Sosa, Pablo, Coordinación de Infraestructura Tecnológica Diseño, 2013.
- DEIE, Maipú 2001.