



UNIVERSIDAD DE ORIENTE
NÚCLEO DE SUCRE
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA

**INFERENCIAS SOCIO-ECONÓMICAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE
LA AUTOPISTA “ANTONIO JOSÉ DE SUCRE” EN HABITANTES
DEL SECTOR I DE LA POBLACIÓN “PLAN DE LA MESA”,
MUNICIPIO SUCRE, ESTADO SUCRE, AÑO 2010.**

**Trabajo de Grado presentado como requisito parcial para optar al título
de
Licenciada en Sociología**

Autora:

**Bra. Maicán M., Maricelys
C.I.: V-15.111.280.**

Tutora: Profa. Guillermina Ramírez (M.Sc.)

Cumaná, octubre de 2011

APROBADO POR:

	Pág.
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Lista de cuadros.....	vii
Lista de gráficos.....	x
Resumen.....	xiii
Introducción.....	14
Planteamiento del problema.....	15
Objetivos.....	17
Estrategias Metodológicas.....	18


Prof. Pedro Noguera
Jurado


Profa. Evelin Mago
Jurado

Capítulo I. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1. Antecedentes de la Investigación.....	21
2. Bases Teóricas.....	25
a) Realidad Rural de Venezuela.....	25
b) Análisis Económico y Social de la Población rural.....	29
c) Este trabajo fue evaluado con la categoría de:.....	31
3. Bases Legales.....	37

APROBADO

Capítulo II. POBLACIÓN DE "PLAN DE LA MESA" Y SU RELACIÓN CON LA AUTOPISTA "ANTONIO JOSÉ DE SUCRE"

1. Aspectos Generales de la Población.....	41
2. Contexto Histórico de la Autopista "Antonio José de Sucre".....	47

Cumaná, Octubre de 2011

INDICE

<u>DEDICATORIA.....</u>	<u>5</u>
<u>AGRADECIMIENTO.....</u>	<u>6</u>
<u>LISTA DE CUADROS.....</u>	<u>7</u>
<u>LISTA DE GRÁFICOS.....</u>	<u>8</u>
<u>RESUMEN.....</u>	<u>9</u>
<u>INTRODUCCIÓN.....</u>	<u>10</u>
<u>objetivos:.....</u>	<u>11</u>
<u>Objetivo General.....</u>	<u>11</u>
<u>Objetivos Específicos.....</u>	<u>11</u>
<u>CAPITULO I.....</u>	<u>13</u>
<u>MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.....</u>	<u>13</u>
<u>1.- Antecedentes de la Investigación.....</u>	<u>13</u>
<u>2.- Bases Teóricas.....</u>	<u>14</u>
<u>3.- Bases Legales.....</u>	<u>19</u>
<u>CAPITULO II.....</u>	<u>21</u>
<u>LA COMUNIDAD DE PLAN DE LA MESA Y SU RELACIÓN CON EL</u>	
<u>AUTOPISTA “ANTONIO JOSÉ DE SUCRE”.....</u>	<u>21</u>
<u>1.- Aspectos Generales de la Población.....</u>	<u>21</u>
<u>2.- Contexto Histórico de la Autopista “Antonio José de Sucre”.....</u>	<u>24</u>
<u>CAPÍTULO III.....</u>	<u>25</u>
<u>ANÁLISIS Y RESULTADOS.....</u>	<u>25</u>
<u>1.Caracterización Socio-demográfica de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I</u>	
<u>.....</u>	<u>25</u>
<u>2.- Características Económicas de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I.....</u>	<u>37</u>
<u>3.- Experiencia de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I con Respecto a la</u>	
<u>Construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”.....</u>	<u>41</u>
<u>4.- Expectativas de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I con Respecto a la</u>	
<u>Construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”.....</u>	<u>48</u>
<u>5.- Tipo de Participación de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I.....</u>	<u>49</u>
<u>6.- Planes y Proyectos abocados a la Población de “Plan de la Mesa” Sector I.....</u>	<u>51</u>
<u>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....</u>	<u>52</u>
<u>FUENTES BIBLIOGRÁFICAS.....</u>	<u>56</u>
<u>ANEXOS.....</u>	<u>61</u>
<u>HOJA DE METADATOS.....</u>	<u>76</u>

DEDICATORIA

A Dios

A mi hija Elibeth Andrea

A mi esposo Andrés

A la memoria de mi Padre Cesar Lorenzo Maicán

AGRADECIMIENTO

A Dios padre todo poderoso, por darme la fe y la esperanza para fortalecerme ante los obstáculos.

A mi esposo Andrés, por apoyarme siempre en los momentos difíciles de mi vida y mi carrera y ser paciente y comprensivo. Gracias infinitas.

A mi madre Elizabeth, por apoyarme en lo que estuvo y no al alcance de sus manos.

A mi asesora Prof. Guillermina Ramírez, por su tiempo y comprensión.

A mi suegro Sr. Efrén Brito.

Al Dr. Ramón Badaracco, Sr. Cesar Yegrez y al personal que labora en las oficinas del Archivo del estado sucre, al personal del MPPTC en especial a la Sra. Zuleima Vergara, y a los Ingenieros José Guerra y René Romero por su invaluable ayuda.

A mis estimados amigos de la Biblioteca General de la Universidad de Oriente, en especial a mi supervisora de ayudantía Sra. Joan Salazar, a: Yarelis Oca, Wilmen Jiménez, José Patricio Salazar, Carlos Amaiz, Evanny Tovar, Lenis González siempre tendrán un lugar en mi corazón.

A mis compañeros de la Universidad de Oriente por su apoyo, alegría y enseñanzas.

LISTA DE CUADROS

LISTA DE GRÁFICOS



UNIVERSIDAD DE ORIENTE
NÚCLEO DE SUCRE.
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

**INFERENCIAS SOCIO-ECONÓMICAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA
AUTOPISTA “ANTONIO JOSÉ DE SUCRE” EN HABITANTES DEL
SECTOR I DE LA POBLACIÓN “PLAN DE LA MESA”, MUNICIPIO
SUCRE, ESTADO SUCRE, AÑO 2010.**

Autora: Bra. Maicán M., Maricelys
Tutora: Profa. Guillermina Ramírez (M.Sc.)
2011

RESUMEN

Desde años muy remotos, las poblaciones mundiales han sometido a la naturaleza a fin de facilitar su traslado, mejorando las técnicas y materiales de construcción a través de los años. El fin siempre ha sido satisfacer las necesidades de las poblaciones y, por ello, los gobiernos se encargan de ejecutar este tipo de obras. El sistema de comunicación vial es uno de los medios para buscar la eficacia de la economía urbana mediante la integración social; pero esta acción produce cambios en los sectores aledaños a la construcción, en este sentido los espacios rurales han estado dirigidos a resolver problemas del medio urbano a nivel nacional. Al construir un bien nacional de gran envergadura como la autopista “Antonio José de Sucre”, se generan consecuencias y alteraciones considerables a nivel ambiental y social. Este estudio se centra en la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en la población de “Plan de la Mesa”, sector I y tuvo como objetivo determinar las inferencias socio-económicas de dicha construcción en los habitantes objeto de estudio. La investigación es de diseño de campo, de nivel descriptivo. La principal fuente de información fue recopilada por entrevistas estructuradas realizadas a habitantes del sector I de la población “Plan de la Mesa”. Los resultados describen una población con patrón de comportamiento de poblaciones urbanas, afectada por derrumbes, contaminaciones, desforestaciones en donde resalta con mayor significancia los cambios económicos y culturales. Al no existir en los entes competentes ningún programa para subsanar algunas de la problemáticas, se concluye que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” para el año 2010 ha afectado de forma negativa en los habitantes objetos de estudio.

Palabras clave: Autopista “Antonio José de sucre”, consecuencias socioeconómicas, población “Plan de la Mesa”

INTRODUCCIÓN

Desde años muy remotos, las poblaciones mundiales han sometido a la naturaleza a fin de facilitar el traslado de animales de cargas o vehículos de tracción animal, para así poder satisfacer sus necesidades de migración, comercio y transporte. Estas obras fueron evolucionando, cambiando los recursos y experiencias a través de los años, de igual forma se han mejorado las técnicas y materiales de construcción. Sin embargo, el fin siempre ha sido el mismo: satisfacer las necesidades de la población y, por ello, los gobiernos se encargan de ejecutar este tipo de obras, en relación con el contexto en el cual se encuentren.

La modernización de la infraestructura vial es algo necesario para cualquier país, esto en lo inmediato, al facilitar el desplazamiento del ser humano y contribuir con el desarrollo regional y nacional, posibilita la desconcentración poblacional. Entre otros efectos, genera el logro de mejoras socioeconómicas, de asistencia en educación, salud, seguridad, comunicación, de servicios sanitarios y avances generales en la calidad de vida de los grupos sociales en general y en específico los que habitan aledaños a estas vías comunicacionales.

El sistema de comunicación vial es uno de los medios para buscar la eficacia de la economía urbana, mediante su impulso se busca el desarrollo e integración social; pero esta acción tiene consecuencias en los sectores aledaños, bien a nivel social, económico o ambiental, los sistemas de transporte van a afectar a éstos de una manera u otra. En este sentido, y de manera histórica, el ámbito rural en Venezuela se ha encontrado muy desfavorecido por parte de

las políticas gubernamentales, ya que la mayoría de estos espacios han estado dirigidos a resolver problemas del medio urbano a nivel nacional.

Aunque los sistemas de comunicación terrestres procuran fomentar el desarrollo económico y la competitividad de los ciudadanos, en la mayoría de las situaciones también implican la utilización del suelo, produciendo cambios geográficos que, a su vez, generan alteración en el medio ambiente prevaleciente en las áreas involucradas. Bien a nivel social, económico o ambiental, los sistemas de transporte van a afectar a estos sectores de una manera u otra. Sus impactos generan efectos durante su construcción, reparación o funcionamiento; los mismos pueden ser directos o indirectos y tendrán importancia según el contexto y la severidad de sus efectos.

En la actualidad, el Estado venezolano lleva acciones de mejoras de los sistemas de comunicación vial, en particular la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”, la cual tiende a optimizar la vialidad de los estados Sucre y Anzoátegui. Es evidente que la construcción de la autopista significa mejoras directas en el acceso vial entre los dos estados orientales que repercutirán en todo el oriente venezolano y a nivel nacional, pero deben tomarse en consideración las repercusiones que dicha construcción ocasionó y sigue ocasionando a las poblaciones del tramo vial de la carretera “Cumaná - Puerto la Cruz” del Municipio Sucre, Parroquia Ayacucho del estado Sucre.

Esto es sinónimo de accesibilidad y productividad para promover el desarrollo regional y nacional. Pero, al construir un bien nacional de gran envergadura, se generan consecuencias diversas y, en algunos casos, considerables, las cuales, a su vez, casi de manera simultánea, producen diversas alteraciones en los estándares sociales y económicos de pobladores colindantes a la construcción, no previstos en la planificación correspondiente a la obra, los cuales son una realidad que trastoca aspectos fundamentales en los residentes del tramo vial de la carretera “Cumaná - Puerto la Cruz”.

En particular, la población de “Plan de la Mesa”, se encuentra susceptible a cambios en sus diversas actividades, tanto por su cercanía a la zona objeto de construcción como por poseer, como actividad económica predominante, la recolección, en dicha zona, de elementos naturales para la venta. A su vez, se realizan artesanías, las cuales se venden a lo largo de la antigua carretera Cumaná - Puerto la Cruz, significando esta actividad ingresos que se perciben en un alto porcentaje de familias; otros pobladores se dedican a la agricultura como labor principal o secundaria.

También es cierto que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha generado una serie de cambios ambientales y sociales que incluyen la pérdida de la cobertura vegetal en zonas extensas, perturbación de hábitat, modificación topográfica e hidrográfica, daños de índole geotectónico por detonaciones, como consecuencia del uso de materiales de carácter explosivo, contaminación y generación de gran cantidad de desechos.

Las poblaciones aledañas a la construcción, comprendidas desde “Barbacoa” hasta “Santa Fe”, estado Sucre, se caracterizan por sus actividades económicas tradicionales, basadas en la explotación de vegetaciones y cuerpos naturales, y sus actividades se han visto alteradas por la construcción antes mencionada, no sólo por la poca participación de la población en los planes y proyectos que nacen como consecuencia de la misma, sino por las consecuencias económicas y culturales que esta realidad le pueda generar. Más que el impulso turístico, económico y social, las modificaciones ecológicas se traducen en destrucción y expropiación de cosechas, bienhechurías, ocupación de áreas vecinas, etc.

Uno de los sectores afectados, de forma directa, es la población de “Plan de la Mesa”, en mayor significancia, el sector I de dicha población, por la cercanía a la autopista. Son evidentes los cambios antes mencionados, los cuales pudieran repercutir en la calidad de vida de los habitantes del sector en relación con la realización de sus actividades habituales, la agricultura, recolección, el uso de ríos y quebradas, etc. Si bien es cierto que una autopista es un beneficio social, pues se construye con el fin de dar bienestar social, es importante conocer el contexto geográfico y social que atañe a dicha construcción y su relación con las actividades económicas de la zona objeto de estudio.

En tal sentido se hizo pertinente esta investigación, a fin de establecer la relación existente entre la infraestructura vial y las consecuencias sociales y económicas que esta genera a la población objeto de estudio y la magnitud de los cambios, positivos y negativos, que ha tenido la construcción en la zona, para poder así responder a la interrogante de ¿cuáles son las inferencias socio-económicas que ha producido la

construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en los habitantes del sector I de la población “Plan de la Mesa” para el año 2010?

Es por ello que la presente Investigación se planteó los siguientes

objetivos:

Objetivo General

Determinar las inferencias socio-económicas de la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en habitantes del sector I de la población “Plan de la Mesa” para el año 2010.

Objetivos Específicos

- Caracterizar de forma socio-demográfica a pobladores del sector I de “Plan de la Mesa”.
- Indagar sobre las expectativas y experiencias de habitantes del sector I de la población “Plan de la Mesa” con la construcción de la autopista.
- Identificar los planes y proyectos alternativos de los entes gubernamentales encargados de la construcción de la autopista en relación con los cambios en la población.
- Precisar el nivel de participación de habitantes de la población objeto de estudio en los planes y proyectos.

Para el logro de dichos objetivos se trazó la siguiente **estrategia metodológica:**

La investigación fue de carácter descriptiva, lo cual permitió dar una visión general del problema, medir, caracterizar e Identificar las inferencias socio-económicas que ha tenido la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en habitantes del sector I de Plan de la Mesa, para el año 2010.

El diseño de investigación fue fundamentalmente de campo, debido a que se obtuvieron los datos, de manera directa de la población objeto de estudio y se observó la realidad estudiada.

El universo en estudio estuvo constituido por los habitantes del Sector I de la población de “Plan de la Mesa”, los cuales suman un total de 70 familias, que comprenden un total de 320 habitantes. La unidad de análisis, fue aquella población sujeta a entrevista, constituida por los jefes de familia, con los cuales se determinaron las características del núcleo familiar.

A efecto de obtener la información sobre la problemática a estudiar, se realizaron entrevistas aplicadas a los habitantes objeto de estudio. De igual forma, se efectuaron entrevistas a personas claves dentro de la comunidad de “Plan de la Mesa” como voceros de los consejos comunales de la población y entes gubernamentales responsables de forma directa o indirecta de la construcción de la obra, o recuperación de la zona.

El procesamiento de la información se realizó mediante la codificación de los resultados aportados por la aplicación del instrumento, utilizando el programa estadístico *Statistical Packagefor Social Sciences* (SPSS) n° 18; y la tabulación se realizó a través del cálculo de la frecuencia absoluta y porcentual; la información se presenta en forma de cuadros y gráficos

estadísticos que permitirán visualizar los resultados y así facilitar su interpretación.

Finalmente, el informe que se presenta quedó estructurado en tres capítulos complementarios:

El primer capítulo, recoge el marco teórico y referencial de la investigación, donde se presentan de forma resumida las bases teóricas y legales que sustentan el tema desarrollado.

El capítulo II describe algunas características de la comunidad de Plan de la Mesa, en sus aspectos geográficos, historia, actividades y población, así como del inicio y construcción del autopista “Antonio José de Sucre” para establecer la relación entre ambos y que permite determinar las inferencias socio económicas a investigar.

En el capítulo III se presentan los resultados de la investigación, describiendo a la población objeto de estudio por sus características: sociodemográficas y económicas, al igual que un conjunto de información necesaria para el desarrollo y comprensión del tema.

Por último se presentan las conclusiones que se generaron del estudio, y las recomendaciones formuladas.

Con la presente investigación, se pretende contribuir a la planificación y toma de decisiones de las autoridades y el personal involucrado en la

planificación de la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”, a fin de manejar, apoyar, prevenir o asesorar las acciones para resolver los problemas y necesidades que puedan surgir en el desarrollo y culminación de la construcción de la infraestructura vial. También servir como referencia metodológica para la realización de estudios especializados sobre los factores esenciales, variables e indicadores que definen y afectan las poblaciones aledañas a las construcciones de gran envergadura, bien sea a nivel nacional o regional.

CAPITULO I

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

1.- Antecedentes de la Investigación

La investigación tiene como reseña, diversos estudios previos relacionados con el tema estudiado, que fueron consultados para construir un marco referencial que proyecte el contexto estudiado.

Encontramos el trabajo investigativo realizado por Ágreda, K. (2004). Cuyo objetivo principal fue: Explicar la problemática de la tradición agrícola del casabe en la carretera Barbacoa-Santa Fe en el Municipio Sucre del Estado sucre, año: 2003. Donde se reconoce una investigación de campo de nivel explicativa, en donde la autora concluye, que la tradición de la labor del casabe se debe a transmisiones generacionales la cual, se ha desvalorizado al transcurrir de los años, por disminución de la transferencia, apatía o rechazo, desinterés y poca rentabilidad económica, esta ultima introduciendo otras actividades como: albañilería, venta de comidas y artesanía, que proporcionan mayor ingreso al venderse en la carretera. También plantea que existe falta de asistencia Institucional sobre la conservación de la tradición del casabe en la zona, aunado que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”, está incidiendo de forma negativa en la producción de casabe en el tramo vial “Barbacoa” - “Plan de la Mesa” debido a la disminución del tránsito de vehículos por dicho tramo de manera que paralelamente a la construcción de la autopista se suscita una decaída en las ventas de los productores artesanales, en específico el casabe. Esto a su vez conlleva a los habitantes de la zona a un proceso de cambio social, el cual significa alteración estructural y de la función social del individuo. Todo esto genera dificultades que impiden la

permanencia de la tradición del casabe tanto a nivel social, cultural y económico.

Espinosa, L. y Silva, J. (1987). Donde se presentan como objetivos generales: Explorar a través de la convivencia con los moradores de la zona, aspectos referentes al desarrollo histórico de Mochima.; Determinar las características ecológicas y socioeconómicas de la comunidad de Mochima así como la percepción de sus moradores, en torno a su inclusión dentro del Parque Nacional del mismo nombre.; Conocer aspectos relativos al Instituto Nacional de Parques y su vinculación con el centro poblado Mochima.; Elaborar en base a los resultados obtenidos, en relación a los objetivos anteriores, un conjunto de normas que rijan las actividades económicas y sociales, tanto de la comunidad de Mochima como de poblaciones que presenten características similares. Con una investigación mixta de campo y bibliográfica y de nivel descriptivo los autores sostienen que la comunidad de Mochima es joven con predominio de la población masculina y uniones legales, es una comunidad rural con bajo índice de analfabetismo, en donde existen arraigo nativo, a pesar de los intereses de los habitantes por ser un Parque Nacional poseen prohibiciones de construir y ampliar viviendas fuera de los intereses turísticos, y sus migraciones, en la mayoría de los casos, son temporales por razones laborales y pedagógicas, el sistema de salud es precario e insuficiente, poseen como actividad económica predominante la turística.

Márquez, N. y Villarroel, A. (1997). Realizan una investigación de campo de nivel exploratorio-descriptivo. Presentando como objetivo principal para el desarrollo de la misma: Analizar el impacto socioeconómico de la actividad turística en la población de Mochima para el periodo de 1993-1996. Donde afirman la existencia de una relación beneficiosa entre las actividades

turísticas con el desarrollo económico, social y cultural de la población objeto de estudio que ha desplazado las actividades pesquera, ganaderas y agrícolas, por otra parte plantean la una buena socialización entre los pobladores y visitantes, que a pesar de no contar de forma óptima y total de los servicios básicos y de infraestructura la reestructuración y mejoras de las vías de accesos, nuevas posadas y baños públicos han beneficiado a la comunidad, esto, conjuntamente con la creación de baños públicos, la construcción de posadas turísticas; generando a su vez más fuente de empleo y beneficios para la explotación turística de la zona.

Martínez, N. (2006).El objetivo principal de la investigación es: Determinar el impacto socioeconómico del Proyecto de Desarrollo Integral para la Faja del Orinoco ejecutado por Sincrudos de Oriente (SINCOR) en la 1era, 2da y 3era Fase, en la comunidad San Diego de Cabrutica, Municipio Monagas, Estado Anzoátegui. Con un diseño investigativo de campo de carácter analítico descriptivo. Concluye que las políticas implementadas en la comunidad produjeron significativos cambios de orden social, entre los que destacan el aumento demográfico de la población, las emigraciones y las construcciones habitacionales no planificadas; y de orden económico, como el desplazamiento de actividades agrícolas y ganaderas por rubros minero-energética. También especifica que los impactos no han sido del todo favorables para la zona, con respecto al desarrollo social y sostenible, y fortalecimiento de la comunidad, el proyecto no fue relevante para subsanar las problemáticas y necesidades de la comunidad en cuanto a analfabetismo, desempleo, calidad de vida y pobreza. A pesar de las expectativas en los habitantes de la comunidad por la ejecución de proyectos sociales por parte de la empresa no hubo constancias y aunado a la evasión de responsabilidad tanto de la empresa como del ejecutivo regional y el escaso control gubernamental se confirma el incumplimiento de las normativas

estatales y los efectos negativos en la comunidad, como decepción, descontento, necesidades básicas insatisfechas escasos de recursos y servicios básicos demostrando así, “que el desarrollo productivo de la zona no es sinónimo de desarrollo de la localidad donde se ejecuta la producción económica”.

Rivas, M. (2005). Esta investigación tuvo como objetivo: Conocer las características socioeconómicas de las comunidades rurales afectadas por la construcción del tramo San Esteban _ Nurucual, de la autopista “Antonio José de Sucre”, en la parroquia Raúl Leoni del Estado Sucre. Año 2004. Se utilizó una metodología de nivel analítico – descriptivo y su carácter fue de campo. Sustenta que la población objeto de estudio es estable, joven, con necesidades insatisfechas razón por la que se caracteriza como pobres y con indicadores que la identifican como una población rural con un alto nivel de analfabetismo, uniones concubinas, cultivos familiares, a su vez no posee una cultura ambiental adecuada, el carácter organizativo es muy bajo y presentan dependencia de los centros urbanos colindantes: por ello, la construcción de la autopista es una necesidad para la comunidad, ya que ésta les facilitará la realización cotidiana de sus actividades y el traslado de los habitantes que trabajan o estudian fuera del sector, el número de afectados por la construcción es reducido y la construcción le permite realizar cualquier proyecto social. Mas los impactos sociales no han tenido el debido seguimiento y regulación de las autoridades competentes y la obra carece de un plan abocado a las familias afectadas contradiciendo los lineamientos del desarrollo sustentable.

2.- Bases Teóricas

Realidad Rural de Venezuela.

Partiendo de la premisa de que *“No es posible explicar el comportamiento campesino sin recurrir a la historia y a la estructura y a la cultura de la sociedad nacional...”* (Foster, cit. por Sevilla, 1983:58), y de que la *“identificación de la cultura y/o sociedad campesina con el conjunto de comunidades rurales que, como consecuencia de un proceso de configuración histórica común, poseen una estructura social y organización sociocultural propias”* (Stavenhagen, cit. por Sevilla, 1983:60), se realiza una caracterización de los puntos antes mencionados a fin facilitar la comprensión del área objeto de estudio.

Venezuela, a lo largo de su historia había sido un país, netamente rural, agrícola y ganadero; el comienzo de la agricultura tiene sus orígenes *“...sobre la base del maíz aborígen para satisfacer la inmediata necesidad del pan”* (Morón, 1974: 179). Luego, emerge *“la agricultura familiar, como podemos llamar a la que se usaba en conucos y huertas...”* (Ídem.). Es en la *“agricultura colonial”* donde empieza sus mayores ingresos por concepto de exportación; eran generados por el café, algodón, tabaco, añil y cacao.

Morón (1974: 180) sostiene que para *“...1761, la provincia de Cumaná, se sostenía con la siembra de maíz, plátano, raíces, cacao y caña de azúcar,...”* [Sic]. De igual manera, el autor establece que la ganadería fue introducida por los españoles en tiempos de conquista y colonización de Venezuela, y *“Según el informe que levantó el juez de comisos Pedro José Olavarriaga, en 1720, la utilización de los cueros era un renglón importante en la economía del país,...”* (Ídem.), al igual que el comercio de ganado y sus carnes.

Su problemática principal eran las precarias vías de acceso o de transporte, las cuales limitaban la capacidad del agrario de abastecerse de materia prima, producir y distribuir. Dicha realidad fue cambiando de forma periódica, en cada Gobierno, y de manera desigual de acuerdo con los programas e intereses implementados por los gobernantes de turno.

La influencia del crecimiento de las inversiones petroleras en 1920 da inicio a la época de industrialización en nuestro país, si bien es cierto que “... ya en años anteriores se habían instalado ciertos equipos industriales, por ejemplo en la industria textil.” [Sic]. (Melcher, s/a: 58). A mediados de los 30' la influencia de la Revolución Industrial “conduce a una sociedad desde una economía agrícola tradicional hasta otra caracterizada por procesos de producción mecanizados para fabricar bienes a gran escala” (Arquitectuba.com.) produciendo un gran cambio en el país agrario; en lo político y económico, a nivel productivo y en lo social suscitó las migraciones del campo hacia la ciudad. Morón dice que: “...la economía agraria desaparece como reglón importante” (Morón. 1974: 475).

Paralelo a la Segunda Guerra Mundial, el gobierno nacional crea una estrategia económica para buscar salida a la baja en las ventas petroleras. La sustitución de importaciones sería la alternativa a la problemática que, a su vez, le daría un segundo respiro a la agricultura.

Con la Ley de Reforma Agraria del año de 1960, bajo el mandato del Presidente Rómulo Betancourt, se promueve “la tercera Ley de Reforma Agraria que se ponía en práctica en el país: la primera había sido proclamada por el presidente Medina Angarita, en 1945, y la segunda por el presidente Gallegos en 1948.”, siendo esta “un conjunto de medidas políticas, económicas, sociales y legislativas cuyo fin era modificar la

estructura de propiedad y producción de la tierra.”. Esta Ley nació para dar respuestas a las diversas problemáticas que para el momento habían ocasionado “...la fuga de capitales, las deudas de la dictadura de Pérez Jiménez, la baja en los precios del petróleo y la disminución en los ingresos por concepto del Impuesto sobre la Renta.”, estableciendo de esta manera, “un sistema de dotación de tierras, al mismo tiempo que lo vinculó con una red financiera... siendo el proyecto de mayor importancia para las zonas rurales del país”. [Sic].(kalipedia.com).

A partir de 1979, empiezan a generarse graves dificultades económicas, unidas con la primera crisis cambiaria en 1983, lo cual hace necesario un ajuste de la economía.

Para los primeros años de la década de los 80, la política de fomento y sostenimiento de la agricultura por el Estado se ha agotado y no es capaz de mantener el crecimiento agrícola y detener el deterioro del sector de Reforma Agraria. Se requiere una nueva política donde la sociedad pague una parte mayor del costo del desarrollo agrícola y los recursos públicos sean más eficientes. Los elementos claves de la nueva política son los altos precios de sustentación, complementados por el control de importaciones y divisas, y el subsidio a insumos claves (Hernández, 2008:46).

A su vez, se da un papel importante a la banca y al desarrollo tecnológico.

Esta política centra su apoyo en los productores empresariales y baja la prioridad de la cuestión agraria campesina con lo cual se acelera el deterioro del sector de Reforma Agraria... la agricultura... sufre de manera particular los efectos negativos que esta política generó... esta política implicó la eliminación de subsidios y programas de apoyo, el debilitamiento de la intervención en los precios agrícolas;... y la eliminación de condiciones de crédito preferenciales. La política comercial se convierte en el único mecanismo de protección de la agricultura (Hernández. 2008:47). La disminución de apoyo a la agricultura, en el marco macroeconómico antes descrito, tiene efectos

muy negativos sobre la producción agrícola que sufre una caída de los precios reales, a los productores una disminución del financiamiento, con aumento de las tasas de interés, y una grave inseguridad de mercado para los productos básicos [Sic]. (Hernández. 2008:52).

Es por ello que Velázquez sostiene que el impacto petrolero “*lo transformó todo*”, ya que “*la explotación de esta fuente de riqueza hizo que la otra, la agrícola, permaneciera durante muchos años en un discreto segundo plano*” (Velázquez, 1985:826).

Cuando la explotación petrolera se empieza a realizar en nuestro país de forma comercial, su cotización en el exterior, en un principio, desplaza a las ventas agrícolas, situación que ha ido aumentando de manera continua y drástica al pasar de los años, consolidándose, de esta manera, las empresas petroleras como el elemento clave para la economía nacional.

Los circuitos agro exportadores se derrumban por efecto combinado de la sobrevaluación de la moneda, que provoca la expansión petrolera, y la caída de los precios de la exportación con la depresión de los años 30. Pinto Cohen plantea que ‘la agricultura de exportación no pudo recuperarse de la crisis económica de los años 30 porque la política monetaria del país, forzada por la nueva economía que surgía de la explotación del petróleo, era contraria a la expansión de las exportaciones agrícolas tradicionales y a la creación de nuevas exportaciones’ ” (Hernández, 2008:28). A partir del petróleo se genera un cambio fundamental en la distribución territorial del poder y la riqueza. En las ciudades está ahora el centro de la dinámica económica basada en la importación, el comercio y los servicios, la urbanización, la construcción y el sector público. Progresivamente, en las ciudades se concentra el ingreso y la riqueza mientras las áreas agrícolas permanecen estancadas o en franco deterioro. [Sic]. En este marco se genera una acelerada migración rural-urbana que se concentra en las zonas de expansión petrolera y los centros administrativos del Estado. (Hernández 2008:35).

La Ley de Reforma Agraria fue sustituida por la Ley de Tierras a partir del año 2001, bajo el gobierno del actual Presidente Hugo Chávez:

con el fin de erigir las bases de una estructura que permitiera el desarrollo sostenido de las actividades agrícolas, lo que garantiza la seguridad agroalimentaria del país y el mejoramiento de la calidad de vida en el campo. De allí que dicha ley establezca un replanteamiento de la tenencia y el uso de la tierra para contrarrestar el régimen latifundista, que se contrapone a algunos valores básicos y estratégicos del proceso bolivariano, como la solidaridad y justicia social. (Yague. 2005)

Con la cual se busca reimpulsar la economía agraria del país.

Análisis Económico y Social de la Población Rural.

Para estudiar y comprender la economía y sociedad rural se deben establecer parámetros diferentes a los que, de forma normal, usaríamos para analizar a la economía y sociedad en general.

Para Chayanov, los conceptos elaborados por la teoría económica tradicional no son aplicables al campesinado. Esto se debe a que aquella analiza todos los fenómenos económicos desde la perspectiva capitalista...La lógica económica del campesinado, por el contrario, se basa en la existencia de una fuerza de trabajo familiar y en la satisfacción de las demandas de la unidad económica familiar campesina, por lo que los mecanismos a través de los que operan son esencialmente diferentes a los de la economía capitalista (Chayanov, cit. por Sevilla, 1983:41).

A lo que el autor agrega:

“el volumen de la actividad económica familiar, tanto en la agricultura como en la artesanía y el comercio” no responde a la búsqueda de ganancias (no pretenden acumular), sino que está sujeto al producto total obtenido, tanto en la cosecha como de las actividades no agraria.

Así, “el producto neto del trabajo está determinado por el incremento anual de los valores materiales que llegan a la explotación y que son obtenidos como resultado de su trabajo anual”...El campesino –para Chayanov- mide subjetivamente los insumos de su trabajo: son las necesidades que hay que satisfacer las que originan la organización económica de la producción en el campesino. Así, ésta viene determinada por el tamaño y composición de la familia; el número de miembros activos de la misma, la fuerza de trabajo familiar y sobre todo por el grado de autoexplotación actual, es decir, por el esfuerzo y fatiga a que se ven sometidos sus miembros. El grado de autoexplotación de la fuerza de trabajo familiar es percibido por la unidad campesina desde una doble perspectiva. Por un lado, desde la de su significado para el consumo. Y por otro, desde la del esfuerzo y fatiga que produce cada incremento del producto. De esta forma, “la remuneración, expresada objetivamente, por unidad de trabajo será considerada ventajosa o desventajosa por la familia campesina según el estado de equilibrio básico entre la medida de la satisfacción de las necesidades de consumo y la fatiga y dureza del trabajo” [sic]. (Ídem.)

La familia campesina como unidad económica puede caracterizarse por los siguientes rasgos:

Es una unidad de producción y consumo basada en el trabajo familiar, siendo la actividad principal de su sustento el cultivo de la tierra y/o la cría de ganado. El que se defina como unidad de producción y consumo no quiere decir, en absoluto, que la satisfacción de las necesidades básicas familiares tenga un carácter de exclusivo autoconsumo. B) La explotación agraria familiar constituye el núcleo básico de su identificación personal, solidaridad social y cooperación económica. Ello determina que los individuos se encuentren más frecuentemente arraigados y subordinados a la familia. El hombre encabeza la familia, es el jefe del grupo doméstico y actúa también como administrador o director de la explotación. La división del trabajo está basada fundamentalmente en la estructura de la familia por la edad y sexo. Y los lazos que unen a la familia con la explotación agrícola dan a ésta una mayor estabilidad. En definitiva, existe una unidad esencial entre las estructuras económicas y estructura social del grupo...La unidad familiar determina la organización básica tanto de la vida económica como de la vida social del grupo. C) La colectividad social en que se realiza la agricultura familiar constituye una unidad de acción social económica. En efecto, la comunidad rural es un marco relacional en el que las dimensiones social y económica de la vida colectiva constituyen, en cierta forma, una prolongación del entorno

familiar. Existen formas de cooperación vecinal, tanto de tipo laboral como social, que permiten satisfacer determinadas necesidades de la unidad familiar agraria [sic]. (Galeski, cit. por Sevilla, 1983:44).

En lo social, partiendo de las apreciaciones de Boguslaw, (cit. por Sevilla, 1983:50). Se define a la comunidad campesina como:

La totalidad de los habitantes de un determinado territorio en la medida que... están unidos por un sistema de lazos y relaciones sociales; por intereses comunes, pautas compartidas de normas y valores aceptados; por la conciencia de ser distintos a los demás grupos definidos de acuerdo con el mismo principio' y cuyos miembros dedican la mayor parte de su fuerza de trabajo a la agricultura.

Se ha caracterizado a la comunidad rural mediante diferentes factores, que nos permitirán mayor comprensión de la misma, entre los cuales se encuentran:

Fuera de la familia, su medio social puede dividirse en dos partes distintas y disociadas: 1) una organización política y social en la que no juega un papel activo y en la que no se siente como miembro, y 2) una comunidad de la que es un miembro activo y que está constituida por un cierto número de grupos cuya unidad interna se debe al intercambio social y a una identidad de actitudes (Thomas y Znaniecki, cit. por Sevilla, 1983:46).

De la misma forma la comunidad campesina es definida por cuatro "*características básicas*" que nos permitirán complementar la percepción anterior:

a) la especificidad, que permite a un observador externo percibir dónde comienza y termina la comunidad, y que tiene su expresión en la conciencia de grupos de sus miembros; b) el tamaño reducido, que potencia la interacción social entre sus miembros, haciendo de la comunidad una unidad de observación personal; c) la autosuficiencia en el abastecimiento, por la que la comunidad satisface a sus miembros de cuantas necesidades éstos posean, y d) la homogeneidad, como

característica de un cierto equilibrio social en el que el sexo y la edad son los criterios básicos de diferenciación de las posiciones sociales de los miembros que se transmiten de una a otra generación [sic]. (Redfield, cit. por Sevilla, 1983:48).

Cabe destacar que, cuando el autor habla de “*homogeneidad*”, se refiere, en el grado de organización, a la fuente de producción socioeconómica; por lo tanto, dicho término no limita ni coacciona la importancia de los distintos grupos sociales que existen, o pueden existir, en sí mismos como comunidad.

Estado, Instituciones y Política Social

El Estado venezolano, a través de sus instituciones ministeriales, entes adscritos y políticas sociales, es el garante de la satisfacción de las necesidades básicas de las comunidades. Mediante sus entidades se facilita sus función; es por ello que se hace pertinente conocer e identificar cuáles son los organismos abocados a la materia agraria y de infraestructura en nuestro país, a fin de sustentar el papel del Estado en la comunidad rural de “Plan de la mesa” con respecto a los cambios generados por la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”. Entre esos organismos tenemos:

▣ Ministerio del Poder Popular para las Obras Públicas y Viviendas (MOPVI)

Fue el ente encargado de:

Ejercer la rectoría mediante la formulación, adopción, seguimiento, evaluación de las políticas, estrategias, programas y proyectos en los Sectores de Ordenación del Territorio Urbanístico y Transporte, apoyados en nuestro talento humano, garantizando servicios y el desarrollo equilibrado de la infraestructura física, para mejorar la calidad de vida del pueblo soberano, bajo un modelo socialista de participación e inclusión[Sic].
(<http://www.mopvi.gob.ve>).

Tuvo como objetivo principal “*Desarrollar como órgano rector, las políticas públicas en materia de: Ordenamiento Urbanístico, Transporte y Comunicaciones, con la finalidad de atender las necesidades de la población, en concordancia con los planes nacionales.*”[Sic]. (Ídem). Sus competencias son:

La regulación, formulación y seguimiento de políticas, la planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional, en coordinación con los Estados y Municipios cuando así corresponda, en materia de vialidad, de circulación, tránsito y transporte terrestre, acuático y aéreo;

Lo relativo a los puertos, muelles y demás obras, instalaciones y servicios conexos;

Lo relativo a los aeródromos, aeropuertos y obras conexas;

La formulación y seguimiento de la política del Sistema de Transporte Ferroviario Nacional;

Lo relativo a terminales de pasajeros en general;

La fijación de tarifas y fletes sobre los servicios especificados en este artículo;

El establecimiento de normas y procedimientos técnicos para obras de ingeniería, arquitectura y urbanismo, para el mantenimiento de construcciones para el desarrollo urbano y edificaciones;

La construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura vial, de equipamiento del territorio nacional y redes que conectan las distintas regiones y ciudades del país;

Las demás que le atribuyan las leyes y otros actos normativos. [Sic]. (ídem).

▣ Ministerio del Poder Popular para el Transporte Y Comunicaciones (MPPTC)

En Gaceta Oficial N° 39451 y por decreto presidencial N° 7513 se deroga, en el Artículo 1, el MOPVI y se crea el Ministerio del Poder Popular para el Transporte y Comunicaciones (MPPTC) el cual asume desde junio de 2010.

Según el Artículo 2 del Decreto N° 7.513 de la Gaceta Oficial N°

39.451 Tiene como atribuciones:

“La regulación, formulación y seguimiento de políticas, la planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional, en coordinación con los Estados y Municipios cuando así corresponda, en materia de vialidad, de circulación, tránsito y transporte terrestre, acuático y aéreo, y de las comunicaciones;

Ejercer la rectoría de las políticas públicas en materia de administración, regulación, ordenación y control del espectro radioeléctrico, recurso órbita-espectro y otros recursos limitados de telecomunicaciones, nombres de dominio, direcciones y numeración en materia de Internet, así como en el ámbito de las obligaciones de Servicio Universal;

Otorgar, revocar, renovar y suspender las habilitaciones administrativas y concesiones en materia de radiodifusión sonora y televisión abierta y de radiodifusión sonora y televisión abierta comunitarias de servicio público sin fines de lucro, de conformidad con la normativa que rija la materia;

Impulsar y ejecutar iniciativas, políticas y programas en el ámbito del desarrollo de infraestructuras en las telecomunicaciones, tendientes a garantizar el orden público, la seguridad y defensa integral de la Nación, en coordinación con el Ministerio del Poder Popular para Ciencia, Tecnología e Industrias Intermedias;

Lo relativo a los puertos, muelles y demás obras, instalaciones y servicios conexos;

Lo relativo a los aeródromos, aeropuertos y obras o servicios conexos;

La formulación y seguimiento de la política del Sistema de Transporte Ferroviario Nacional y medios de transporte similares;

Lo relativo a terminales de pasajeros en general;

La fijación de tarifas y fletes sobre los servicios especificados en este artículo, de conformidad con la normativa aplicable;

La construcción y mantenimiento de las obras de infraestructura vial, de equipamiento del territorio nacional y redes que conectan las distintas regiones y ciudades del país;

La formulación y ejecución de la política de inversión de los recursos públicos ordinarios y extraordinarios, y privados destinados a la atención de la materia de transporte y comunicaciones, a nivel nacional;

Regular, formular, dirigir, orientar, planificar, coordinar, supervisar y evaluar las políticas, estrategias y lineamientos del Estado en materia de promoción y desarrollo del sector de las comunicaciones, las

tecnologías de la información y los servicios de correo, en coordinación con los demás órganos y entes de la Administración Pública Nacional;

Promover, impulsar y consolidar la red de telecomunicaciones del Estado, mediante la coordinación e integración de las distintas redes operadas por sus órganos, con el apoyo o coordinación de los órganos y entes competentes;

Promover, conjuntamente con otros órganos y entes del Estado, el uso de Internet y de las tecnologías de telecomunicaciones e informática en los órganos y entes del Estado, a los fines de coadyuvar a la prestación de servicios más eficientes, reducir la burocracia, incrementar la transparencia y acercar el Estado a los ciudadanos;

La evaluación, supervisión y control de las actividades de los órganos y entes que le están adscritos;

Las demás que le atribuyan las leyes y otros actos normativos”. [Sic]. (<http://www.mtc.gob.ve/index.php/ministerio/atribuciones>).

▣ **Fundación Propatria 2000**

“...es una Institución cuyo objetivo principal es atender los requerimientos de las comunidades en función del mejoramiento de sus espacios físicos, contribuyendo a su bienestar, financiando y ejecutando proyectos, de carácter social, asistencial y vial.

Somos la Organización del Estado llamada a contribuir con el desarrollo sostenido de la comunidad. Planificando, administrando, financiando, ejecutando, controlando y promocionando proyectos de infraestructura que cumplan con los lineamientos del Plan Estratégico de la Nación, apoyados en nuestro talento humano, tecnología actualizada y estrictos”.

(<http://www.fundapropatria2000.gob.ve/web/view/quienesS.php>)

▣ **Servicio Autónomo de Vialidad Agrícola (SAVA)**

Es definido en el Artículo 29 del Reglamento Orgánico del Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura (MINFRA) como un ente que: “... *tiene carácter de servicio autónomo sin personalidad jurídica y dependerá jerárquicamente del Viceministro o Viceministra de Gestión de Infraestructura*” (MINFRA 2008: 7).

Tiene como funciones, según el artículo 28 de su Reglamento:

Ejecutar las políticas determinadas por el Consejo Nacional de Vialidad Agrícola y el Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura.

Mantener una estrecha vinculación interinstitucional con los órganos que rigen el sector agropecuario, las entidades federales y los Consejos y Comités de Vialidad Agrícola; así como, promover vínculos de relación con productores y comunidades, de manera de canalizar sus necesidades y promover su participación en la ejecución y mantenimiento de las vías agrícolas.

Velar por la ejecución de las obras de vialidad agrícola, según los planes y prioridades elaborados, en concordancia con las necesidades y planteamientos realizados por los Consejos y Comités correspondientes, y en armonía con los programas de desarrollo agropecuario de otros órganos.

Promover y gestionar la contratación con entes públicos y privados, para la ejecución de las obras a que se refiere el numeral anterior y para otros objetivos relacionados con la vialidad agrícola.

Administrar los recursos y equipos que se le asignen y los que obtenga en el desempeño de sus funciones.

Promover, coordinar y ejecutar programas de investigación en el área de vialidad agrícola.

Las demás atribuciones que le señalen las leyes, reglamentos y resoluciones [Sic]. (MINFRA 2008: 6).

▣ **Ministerio del Poder Popular para la Agricultura y Tierras (MAT)**

Es "...la instancia designada por el Poder Ejecutivo Nacional para llevar adelante los procesos de coordinación y concertación de las cadenas agroproductivas, a objeto de fomentar el desarrollo de un sector agrícola realmente fortalecido, diversificado y con altos niveles de eficiencia" (Mat: 2010.). Tiene como objetivos:

...reactivar la base agroproductiva del país, mediante la dinamización y fortalecimiento de los circuitos agroproductivos y sus componentes en los espacios rurales, además de la adecuación del sistema agroalimentario nacional a las nuevas tecnologías, propiciando el desarrollo de capacidades de autogestión, principalmente de los pequeños y medianos productores agrícolas; así como estimular el mayor rendimiento agroproductivo, en función de la satisfacción de

necesidades y el manejo sustentable de los recursos para garantizar eficientemente la seguridad alimentaria de la población. Todo ello a través de la formulación, direccionamiento y coordinación de la política agrícola, alimentaria y de desarrollo rural [Sic]. (Ídem).

Sus competencias son: *“Planificar, diseñar, coordinar y ejecutar políticas efectivas tendientes a la consolidación de un sistema agroproductivo diverso, de alto rendimiento y a tono con los avances tecnológicos en esta área”*(Ídem).

▣ **Servicio Autónomo de Vialidad del Estado Sucre (SAVES)**

Es definido en el Artículo 2 de su Reglamento Interno como: *“...un ente sin personalidad jurídica, adscrito a la Gobernación del Estado Sucre, quien ejercerá la competencia exclusiva sobre la conservación, administración y aprovechamiento de las carreteras, puentes, caminos, vías de penetración agrícolas y autopistas que se encuentran dentro del territorio del Estado Sucre”* (SAVES 2003: 4)

Es el ente encargado, según el artículo 2 del decreto de su Reglamento Interno, de:

1° Colaborar con el Ejecutivo Nacional en la planificación y establecimiento de normas y políticas en materia de vialidad para el Estado sucre; y celebrar convenios con el mismo a través del Ministerio de Infraestructura,” (actual MOPVI) “que conlleven al mejoramiento de los servicios de administración vial, para permitir el ingreso a las aéreas estadales de los recursos provenientes de la presentación de dichos servicios.

2° Celebrar con entes públicos o privados convenios técnicos, financieros, tarifarios, organizativos, económicos y sociales con miras a desarrollar el sistema de vialidad en el Estado.

3° Promover, gestionar, contratar y cancelar directamente con entidades públicos y privados para la ejecución de las obras de vialidad que se requieran, con la anuencia del Gobernador del Estado.

4° Mantener y fomentar una estrecha vinculación con los organismos regionales y nacionales que participen en la ejecución de la política de vialidad en el estado, con el fin de lograr una mejor prestación del servicio de asistencia, educación y seguridad vial en la región.

5° Velar por la ejecución de las obras que en materia de vialidad se adelanten en el Estado, según los planes y prioridades establecidas de acuerdo a las necesidades, en concordancia con los respectivos planes nacionales.

6° Manejar los recursos y equipos que se le asignen y los que se obtengan como resultado del funcionamiento del servicio, velando porque estos sean utilizados racional y eficientemente, permaneciendo en buen estado de conservación y funcionalidad.

7° Fomentar y participar en la formación de personal capacitado, mediante la implementación de talleres de mejoramiento.

8° Creación y revisión periódica de tarifas por concepto de peajes en las vías que así lo requieran.

9° Promover, coordinar, organizar y ejecutar programas de investigación en el área de vialidad, con miras de mejorar la infraestructura existente.

10° Cualquier otra potestad que le confieran las leyes relacionadas con la materia y el Gobernador del Estado Sucre [Sic]. (SAVES 2003: 1)

3.- Bases Legales

Si bien es cierto que la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999: 95) establece, en su Artículo 115, que el Estado venezolano:

... garantiza el derecho de propiedad. Toda persona tiene derecho al uso, goce, disfrute y disposición de sus bienes. La propiedad estará sometida a las contribuciones, restricciones y obligaciones que establezca la ley con fines de utilidad pública o de interés general. Sólo por causa de utilidad pública o interés social, mediante sentencia firme y pago oportuno de justa indemnización, podrá ser declarada la expropiación de cualquier clase de bienes.

Ese derecho de todos los ciudadanos se ve limitado por el concepto de utilidad pública o social; para ello se deberá indemnizar, por medio de sentencia, el pago oportuno a sus propietarios, sea cual sea el bien a expropiar, tomando en cuenta que, según Artículo 31 de la Ley de

Expropiación por Causa de Utilidad Pública o Social (2002: 12), *“El poseedor tiene derecho a hacerse parte en el juicio de expropiación, a fin de que saque del precio la cuota que le corresponda por el valor de sus mejoras y por los perjuicios que se le causen”*

Todo aquel ciudadano que se encuentre afectado por una medida de expropiación, está en su derecho legal de presenciar e intervenir en el juicio precedente a la expropiación, a fin de acordar el precio que le corresponda al valor del bien expropiado, que debe incluir los costos de mejoras y perjuicios que dicha acción genera o puedan generar.

Es importante conocer, según el Artículo 3 de la misma ley, que se considera como un bien de utilidad pública a todas aquellas obras:

...que tengan por objeto directo proporcionar a la Nación en general, a uno o más Estados o Territorios, a uno o más pueblos o regiones, cualesquiera usos o mejoras que cedan en beneficio común, bien sean ejecutadas por cuenta del Gobierno de la Unión, de los Estados, de las Municipalidades, los Institutos Autónomos, o de particulares, o empresas debidamente autorizados (Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública o Social 2002:3).

Es decir, todas aquellas obras realizadas por el Estado, gobernaciones, alcaldías, instituciones autónomas o empresas autorizadas que tengan como finalidad generar beneficios directos en la mayoría de las poblaciones involucradas, bien sea a nivel regional, estatal o nacional.

En la Ley Orgánica del Ambiente (2006: 18), Artículo 45, se introducen *“...las disposiciones que regirán el manejo, la conservación de los ecosistemas y sus funciones, los recursos naturales y de la diversidad biológica, para garantizar su permanencia y los beneficios sociales que se derivan de ellos como elementos indispensables para la vida y su*

contribución para el desarrollo sustentable". Con el propósito de garantizar a todos y a cada uno de los venezolanos la preservación, en sus acciones, del ecosistema, su funcionamiento y la diversidad biológica que en él subsista, el Estado venezolano tiene con el fin único, en materia ambiental, la conservación de la naturaleza y, por ende, duración de los beneficios sociales que esta pueda prestar a la vida misma, y en el sentido del desarrollo sustentable. Mas Los daños ambientales se justifican en el artículo 83 de la misma ley donde se establece que:

El Estado podrá permitir la realización de actividades capaces de degradar el ambiente, siempre y cuando su uso sea conforme a los planes de ordenación del territorio, sus efectos sean tolerables, generen beneficios socio-económicos y se cumplan las garantías, procedimientos y normas. En el instrumento de control previo se establecerán las condiciones, limitaciones y restricciones que sean pertinentes (Ley Orgánica del Ambiente 2006:35).

Todas aquellas actividades que se consideren indispensables para el desarrollo económico y social de un espacio determinado, serán permitidas mediante limitaciones y condiciones, siempre y cuando los perjuicios a nivel ambiental que se generen sean tolerables y garanticen beneficios económicos y sociales a la mayoría de la colectividad.

Es por ello que la carta magna, a fin de minimizar estos daños establece en el Artículo 128 que:

El Estado desarrollará una política de ordenación del territorio atendiendo a las realidades ecológicas, geográficas, poblacionales, sociales, culturales, económicas, políticas, de acuerdo con las premisas del desarrollo sustentable, que incluya la información, consulta y participación ciudadana. Una ley orgánica desarrollará los principios y criterios para este ordenamiento [Sic]. (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. 1999: 104).

El Estado venezolano deberá desarrollar toda política de reorganización territorial atendiendo las realidades ecológicas, geográficas, sociales, culturales, económicas y políticas, ajustándola a los estatutos que establecen el desarrollo sustentable y la inserción de la ciudadanía en la participación en las mismas. De igual modo, el Artículo 129 sostiene “*todas las actividades susceptibles de generar daños a los ecosistemas deben ser previamente acompañadas de estudios de impacto ambiental y sociocultural...*” [Sic]. (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela 1999: 104). Es decir, previo a toda acción susceptible de degradar el ambiente, se debe realizar un estudio especializado de impacto social, cultural y ambiental; a fin de prevenir, evaluar y subsanar los posibles perjuicios.

CAPITULO II

LA COMUNIDAD DE PLAN DE LA MESA Y SU RELACIÓN CON EL AUTOPISTA “ANTONIO JOSÉ DE SUCRE”

1.- Aspectos Generales de la Población

Plan de la Mesa se encuentra ubicada, de forma geográfica, dentro de lo que es hoy el Parque Nacional Mochima, ubicada a 17 Km. de la ciudad de Cumaná, Parroquia Ayacucho, Municipio Sucre. Según mapa del estado Sucre, su topografía se corresponde a la “fila de Guaranache” y sus coordenadas UTM son: “Norte = 1.160.050 mts. Y Este 327.042 mts”. En sus inicios, la población de “Plan de la Mesa” era una sabana plana llena de pasto, propicia para el descanso y comederos de animales.

“Esta comunidad nace como consecuencia de los asentamientos campesinos impulsados por la Ley de Reforma Agraria de 1960; en el año 1966, bajo la presidencia del Dr. Raúl Leoni, se construyen 20 viviendas que se sumaron a las cuatro ya existentes...” [Sic]. (Cortesía, 2006: 1) Esta inicia sin presentar ningún tipo de servicio, como: agua, electricidad, aseo urbano, entre otros.

En la actualidad el crecimiento de esta población ha alcanzado la cantidad de 187 viviendas y una población de más 920 habitantes aproximados; es por ello que se encuentra dividida en tres sectores: “Plan de la Mesa I”, Plan de la Mesa II” y Plan de la Mesa III”.

Esta comunidad limita por el Norte con la Serranía de Matacual, por el Sur limita con la Serranía de Guaranache, por el Este con los Caserío de Barbacoa y Valle Hondo y por el Oeste con los Caserío del Merey y El Naranja. El relieve de esta comunidad es de una meseta clavada entre dos Serranía, la de Matacual al Norte y Guaranache al Sures bordeada, por la parte Sur, por un riachuelo denominado: Quebrada de

Cotua a lo largo del cual se extiende un pequeño Valle. Predomina el suelo arcilloso y arcillo arenoso. El clima es de bosque tropical con dos épocas acentuadas, uno de sequía, que va desde Febrero a Junio y una de lluvia entre los meses de Julio y Enero. La temperatura varía poco durante el año siendo los meses más fríos Diciembre, Enero y Febrero, los más calurosos: Marzo, Junio y Julio. La vegetación de esta región hacia la Serranía de Matacual es de sabana, representado principalmente por hierbas y chaparros y hacia la Serranía de Guaranache es de Bosque Tropical y la presencia de Caobano, Zapatero y Araguaey. Además existe la presencia de algunas frutas como: El Merey, Mango, Pomalaca, Pomarrosa, Níspero, Jobito, Tamarindo, Ciruela, etc. Con la hidrografía existe un riachuelo alimentado por la Quebrada del Naranjo, Las Escaleras y El Níspero [Sic]. (Cortesía, 2006: 2)

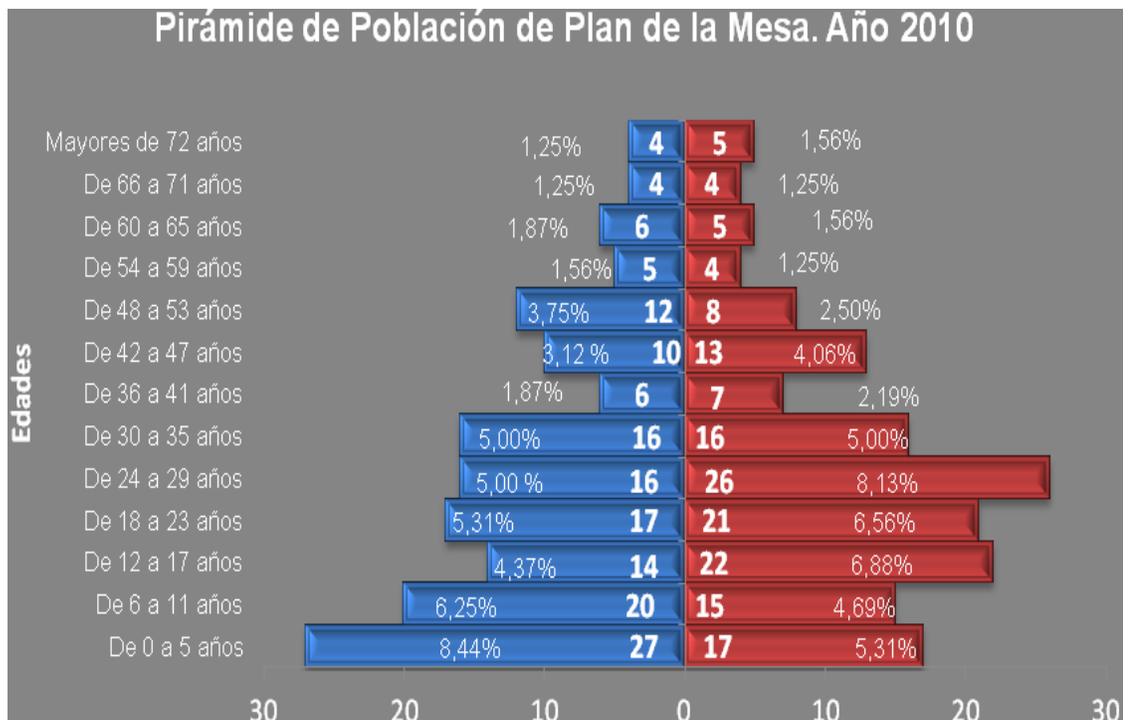
“Para el año 1971, se construye la red de tendido eléctrico” posterior a esto, se asfaltan sus calles. En la actualidad posee un acueducto construido en el año 2001, mas utiliza los servicios de camiones cisternas para el abastecimiento de agua; cuenta con una cancha deportiva, un ambulatorio tipo 1, y en el año 1999 la escuela pasa a ser Bolivariana, donde se forman *“260 alumnos”*; a la vez, se han implementado diferentes misiones, como: *Robinsón Rivas, Vuelvan Caras y Cultura”*. (Ídem).

Actualmente la actividad económica predominante es la artesanía desarrollada específicamente por las mujeres, las cuales se dedican a la elaboración y venta de muñecas de tela. En la mayoría de las viviendas de este caserío se promueve esta actividad expandiéndose luego a la venta, a lo largo de la carretera Cumaná - Puerto la Cruz, convirtiéndose en el mayor ingreso que perciben un alto porcentajes de familias. Estas tienen sus orígenes hace cincuenta (50) años. Otra fuente de ingresos es la extracción de lajas, situación está que le ha traído inconveniente con el instituto nacional de Parques y el Ministerio de Ambiente, por el contrario algunos hombres siguen dedicados a la agricultura. En tanto un pequeño porcentaje han logrado obtener sus títulos universitarios y, el otro restante trabajan en la industria de la Construcción como obreros casuales. En lo que respecta a sus manifestaciones culturales autóctonas la mayoría son estimuladas desde la escuela, conjuntamente con la asociación de padres,

representantes y comunidad en general, tales como el baile de joropo oriental, obras culturales como el Juego de la maluca, la elaboración de muñecas de trapos, la quema de judas, el palo encebado. Mitos y leyendas como: El cuento de la bóveda, el cuento del encantado y el de Martín pescador. Competencias deportivas. Todas estas actividades han puesto de manifiesto el nombre de la comunidad en alto a nivel local, estatal y nacional. [Sic]. (Cortesía, 2006: 3).

Cabe destacar que en el ámbito regional la población objeto de estudio representa el 0,33% de la población total del estado Sucre para el año 2011. (SISOV: 2011)

Gráfico 1 Distribución Absoluta y Porcentual de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Grupos de Edad y Género. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La población general del sector I de “Plan de la mesa”, se encuentra representada por 157 habitantes masculinos (49,06%) y 163 de sexo femenino (50,94%) discrepando del promedio de población rural nacional

arrojado por el censo nacional 2001, donde existe un predominio de la población rural masculina de 54,23% y 45,77% de la población rural femenina (INE: 2011). Sin embargo, sus cifras si guardan relación con el comportamiento estadístico de la población urbana y la población nacional en general, donde existe dominio de la población femenina. Entre las edades, el rango de 0 a 5 años representa la mayor cantidad de población general, con 13,75%; mientras que la mayor cantidad de población masculina está en este mismo rango con 8,44% discrepando de la edad promedio de la población rural establecida para este género en 26 años (Idem.); y el rango de 24 a 29 años pondera el mayor número de personas para la población femenina con 8,13%,correspondiéndose a la edad promedio de la población rural femenina acordada en 24 años (Idem.). En correspondencia, se caracteriza a la población como *adulta joven* ya que el 39,07%, se encuentra ubicada entre los rangos de 18 a 41 años; seguida de un 35,94% de la población comprendida por niñas, niños y adolescente; 16,25% corresponde a la población adulta intermedia, comprendida entre los rangos 42 a 59 años y un 8,75% de la población se describe como adulta tardías o adulto mayor, considerando a la población como económicamente activa, con un aproximado de 55,32%.

Cuadro1 Distribución Absoluta y Porcentual de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Género e Instrucción Académica. Año 2010

Grado Académico	Género					
	Masculino	%	Femenino	%	Total	Porcentaje (%)
Ninguno	7	2,19	8	2,50	15	4,69
Sin edad escolar	16	5	6	1,88	22	6,88
Pre- escolar	15	4,69	13	4,06	28	8,75
Básica incompleta	48	15,00	36	11,25	84	26,25
Básica	25	7,81	22	6,88	47	14,69
Diversificado	33	10,31	52	16,25	85	26,56

Técnico Medio	1	0,31	-	-	1	0,31
Universitario	12	3,75	26	8,13	38	11,88
Total	157	49,06	163	50,94	320	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

En cuanto a la población por género existe un porcentaje de niños que no poseen edad escolar y otros que se encuentran en nivel pre escolares, los cuales representan un 15,63% de la población; mientras que 26,25% manifiestan no haber terminado la educación básica, o encontrarse cursando la misma. De igual forma el 12,19% de los pobladores manifiestan haber alcanzado un grado de educación que les permite tener los conocimientos básicos para desempeñarse en algún tipo de trabajo remunerado; aunque también se representan con 4,69% los pobladores que manifiestan no haber logrado ningún tipo de estudios y por ende es más difícil integrarse al sector laboral.

Cuadro2 Distribución Absoluta y Porcentual de los Habitantes, con empleo, de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I de acuerdo a la ocupación que desempeñan por género. Año 2010

Ocupación	Género					
	Masculino	%	Femenino	%	Total	Porcentaje (%)
Agricultor	10	9,80	-	-	10	9,80
Artesano	-	-	4	3,92	4	3,92
Obrero(a)	17	16,67	10	9,80	27	26,47
Chofer	9	8,82	-	-	9	8,82
Educador	4	3,92	4	3,92	8	7,84
Trabajos Inestables	14	13,73	4	3,92	18	17,65
Otros	13	12,75	13	12,75	26	25,49
Total	67	65,69	35	34,31	102	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Entre los pobladores con empleo encontramos a 102 personas que representan el 31,87% de la población, siendo la población masculina la dominante en esta categoría. La mayor representación (26,47%) se ubica en la ocupación obrero, bien trabajando en el gasoducto o en la institución educativa de la zona. Mientras un 25,49% manifiesta poseer otro tipo de labor, como: vigilantes, policías, costureras, comerciantes, trabajos domésticos, pescadores, secretarias, hoteleros, recepcionistas, economía informal y ayudantes de chofer; y otro grupo representado por el 17,65%, calificados como trabajadores inestables, en tanto laboran por tiempo limitado no máximo de 6 meses y mínimo de 7 días.

2.- Contexto Histórico de la Autopista “Antonio José de Sucre”

La obra de construcción de la autopista “Antonio José de Sucre se desarrolla en tres etapas históricas. Su trazado original fue realizado por el ingeniero *Dr. Antonio Miguel Eterón*, inspirado en los seguimientos y observaciones de las vías de transporte de los animales de la época. Este trazado fue defendido por, el reconocido, arquitecto italiano *Ángel Bochini*, el cual sostenía *que no debían hacerse modificaciones* (Badaracco: 2011). Sin embargo el trazado original ha tenido diversos cambios por restricciones ambientales, económicas.

Su inicio, y primera fase, comienza en la década de 1980 bajo el Gobierno Nacional de Luis Herrera Campins y el gobierno regional de Carmelo Ríos (1979). Se empieza con dos proyectos paralelos desarrollados por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones:

“El proyecto Daza Medina” con un trazado de 5 Km bajo la asignación del contrato, de carácter a la empresa, *Instalaciones Faroh c.a.* (MPTTC: 2011) responsabilidad y supervisión del Ing. *Gilberto Maniglia* de Ing. *Jesús Gonzales* respectivamente, comprendió el “Distribuidor El peñón” con trazado hacia la vía “San Juan de Macarapana”, intersección de la vía Cumaná-Cumanacoa. (Guerra y Romero: 2011)

Por su parte “el proyecto Avenida Circunvalación Sur” tuvo una longitud de 3,5 Km, fue realizado por la empresa ANDAME. C.A (MPTTC: 2011) desarrollado por el Ing. *Freddy Iriza* e inspeccionado por el Ing. *René Romero* comienza desde el “Distribuidor los Bordonos” hasta el “Distribuidor Panamericano”, inserción de los semáforos de Cumaná. (Guerra y Romero: 2011)

Bajo el Gobierno de Jaime Lusinchi (1983) y con mandados regionales de Fidel Alfonzo Ríos (1984), Emery Mata Millán (1987), Héctor Ortiz (1987) y Dr. Adolfo Fernández (1988) estas obras son paralizadas al no ser consideradas prioritarias para el estado Sucre.

Se realizaron diversas manifestaciones sociales y políticas, siendo las más emblemática y multitudinaria; que acaparó titulares regionales, nacionales e internacionales; la marcha realizada el 6 de Marzo de 1988 con trayecto de la ciudad de Cumaná hasta la ciudad de Puerto la Cruz, encabezada por el presidente, para la época, de la Cámara de Comercio del estado Sucre *Sr. Fernando Morgado Bossio* (Badaracco: 2011) y diversas organizaciones sociales y políticas, aunado a la participación de la Universidad de Oriente y colegios profesionales, entre otros.

Igual consideración fue asumida en los primeros años de gobierno del Presidente Carlos Andrés Pérez (1989) y del representante regional Dr. Adolfo Fernández (1988). Posteriormente, en el mandato del gobernador, por voto directo, Eduardo Morales Gil (1989) es retomada la obra. Esta primera fase estuvo comprendida por 26,5 km. lineales que abarcan "...desde el Distribuidor El Peñón hasta el sector Plan de la Mesa..." (MPPTC: 2011).

Cabe destacar que el sector Plan de la Mesa fue el nombre dado a la obra que llegaba hasta el poblado de "El Tacal" pero no incluye las posteriores construcciones aledañas al poblado "Plan de la Mesa" realizándose para tal fin "...los Distribuidores El Peñón, Cumanacoa; Panamericano y los Bordonos, además del Puente Tacal... y la pavimentación del tramo con 2 trocha, 2 canales...actualmente en servicio". [Sic]. (Ídem).

En el gobierno de Ramón Martínez (1992) se decreta, en Gaceta Oficial del estado Sucre (21 de Abril de 1995) N° 175 las competencias estatales de carreteras, puentes, autopistas y ley de aeropuerto, quedando asignada la obra de construcción de la autopista a la entidad regional. Bajo este periodo se realizan las expropiaciones de los terrenos de la población de Plan de la Mesa por considerarse de interés por causa de utilidad pública, siendo las expropiaciones más representativas los lotes de terrenos pertenecientes a la familia Boada y la familia Seitiffe (Badaracco: 2011), además de los pequeños lotes pertenecientes a los pobladores de la zona. Cabe destacar que los criterios de cálculos del justiprecio de viviendas y cultivos fueron establecidos bajo los estudios del ingeniero Elio Castañeda por el gobierno del estado Sucre e ingeniera Susana Romero por el MINFRA.

Es allí donde se comienza a construir la troncal 9 que corresponde a las poblaciones de El Tacal, Barbacoa, Plan de la Mesa y Bella Vista.

La segunda etapa se continúa construyendo, en el año 2002, bajo el Gobierno Estatal de Hugo Rafael Chávez (1998) y el mandato regional de Ramón Martínez (2000), quien, conjuntamente con Obras Públicas Estadales y SAVES (2003) fueron inicialmente los entes competentes y ejecutores del proyecto, donde se constituyeron 21 km. de vialidad (MPPTC: 2011) y donde se realizaron estudios especializados, con diagnóstico de teoría de “pilares laterales” (por una empresa francesa) para evitar los movimientos de masas que causaron el derrumbe, de los avances de construcción, en la población de Bella Vista (2005).

A partir del año 2008 bajo el gobierno estatal de Enrique Maestre (2008), el extinto MINFRA, a través de la Fundación Propatria 2000, asumió la responsabilidad de la ejecución del proyecto...” entre las construcciones

culminadas encontramos: "...Tramo Plan de la Mesa – Distribuidor Bella Vista,...Tramo el Márquez – Distribuidor Santa Fe". (Ídem).

La tercera etapa abarcará desde el "Distribuidor Santa Fe en el estado Sucre, hasta el Distribuidor Chorrerón en el estado Anzoátegui" actualmente en estudio.

En el capítulo siguiente abordaremos resultados del estudio para determinar las inferencias sociales y económicas que se desprenden de la construcción de la autopista en la comunidad Plan de la Mesa.

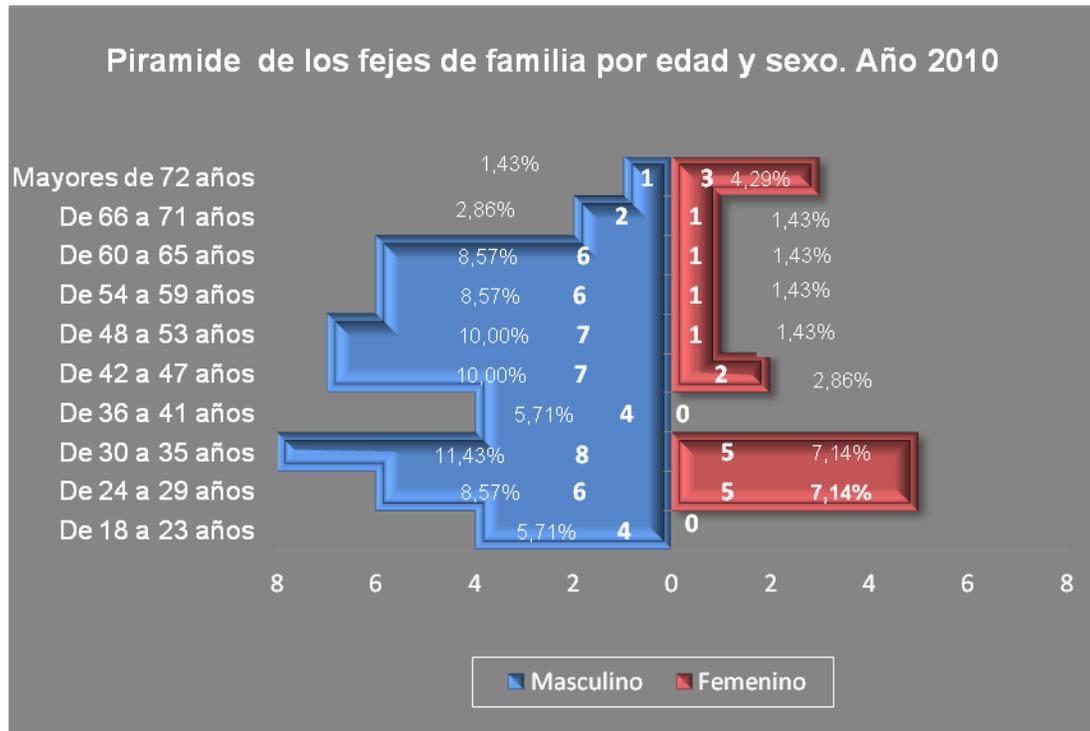
CAPÍTULO III ANÁLISIS Y RESULTADOS

A fin de establecer la relación existente entre la construcción y funcionamiento de la autopista “Antonio José de Sucre” y las consecuencias sociales y económicas que esta genera a la población del sector I de “Plan de la Mesa” y la magnitud de los beneficios y perjuicios que se han suscitado por la construcción en la zona se organizaron los análisis de los resultados obtenidos en correspondencia a los objetivos específicos que nos facilitarán la comprensión y logros de el objetivo general del presente trabajo investigativo.

1. Caracterización Socio-demográfica de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I

De acuerdo a los entrevistados, constituidos por 70 jefes de familia, del Sector I de la población “Plan de la Mesa” se pudo conocer que los mismos son en 100% personas venezolanas de nacimiento.

Gráfico 2 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Género y Edad. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Los jefes de familia de la población, se encuentran representados por 51 entrevistados masculinos (72,85%) y 19 entrevistados femeninos (27,15%). Estableciéndose como criterio para la determinación de jefes de familia, diversas razones sociales, tales como: sexo masculino, miembro de mayor edad, mayor aporte económico al hogar y mayor número de hijos. A su vez, los jefes de familia representados por la población femenina se caracterizan por ausencia de la figura masculina, entre las causas se encuentran: separación de la pareja, con o sin dependencia económica; viudez o madres solteras. Entre las edades de los jefes de familia, se encuentra el rango de edad comprendido entre de 30 a 35 años con el mayor porcentaje, caracterizando a la población por jefe de familia como adulta

joven (de acuerdo a los parámetros establecidos por el psicólogo Daniel Levinson) representado con un 18,57%, constituyendo la mayor cantidad para ambos géneros, discrepando con el rango de edad promedio manejado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) para el año 2011. En general, un total de 45,64% de la población es adulta joven, comprendida entre los rangos 18 a 41 años; un 34,29% de la población es adulta media, comprendida entre los rangos 42 a 59 años y un 20,00% a la población de adultez tardía, los que nos permite inferir que la población estudiada se encuentra entre los parámetros establecidos de población económicamente activa, con una representación de 79,93%.

Cuadro 3 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Estado Civil. Año 2010

Estado Civil	Frecuencia	Porcentaje (%)
Solteros	7	10,00
Casados	27	38,57
Unidos	31	44,29
Viudos	5	7,14
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Los jefes de familia por estado civil se encuentran distribuidos en un 82,86% de personas concubinas o casadas, lo cual representa a la mayoría de la población. Entendiendo que gran cantidad de los hogares están conformados por parejas estables. A su vez del sector poseen una composición sólida y grandes arraigos familiares y culturales entre sus miembros.

Cuadro 4 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Instrucción Académica. Año 2010

Nivel de Instrucción	Frecuencia	Porcentaje (%)
Ninguno	7	10,00
Básica incompleta	20	28,57
Básica	12	17,14
Diversificado	23	32,86
Técnico medio	1	1,43
Universitario	7	10,00
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La población con mayor posibilidad de conseguir una labor remunerada se representa con un 11,43% de los entrevistados que manifestaron haber alcanzado un nivel académico universitario, lo que nos indica que poseen los conocimientos mínimos requeridos para tal fin, mientras que 32,86% sostuvieron haber alcanzado estudios diversificados; 17,14% manifestaron poseer nivel académico básico; aquellos que poseen educación básica incompleta se encuentran representados con 28,57% y 10,00% manifestaron no haber logrado ningún tipo de estudios.

Cuadro 5 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Lugar de Origen. Año 2010

Procedencia	Frecuencia	Porcentaje (%)
Cumaná	37	52,86
Otras ciudades del estado sucre	7	10,00
Comunidad	23	32,86
Otros estados	3	4,29
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Los jefes de familias entrevistados manifestaron, en su mayoría proceder de la ciudad aledaña de Cumaná, con un 52,86%; mientras que los

oriundos de la comunidad se establecen con un 32,86%. Entre el 10,00% que sostiene provenir de otras localidades del estado Sucre encontramos, personas de: Carúpano y las zonas aledañas como: Mochima, Barbacoa, El Tacal, Santa fe y Bella vista; por último se encuentra un 4,29% que manifestaron proceder de otras ciudades del territorio nacional, como: Anzoátegui, Guárico y Ciudad Bolívar; demostrando disposición de permanencia en el sector.

Por la procedencia se puede inferir que la comunidad luce atractiva para establecerse y vivir, situación que se confirma cuando observamos el tiempo de permanencia.

Cuadro 6 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I por Tiempo de Permanencia en la Comunidad. Año 2010

Tiempo	Frecuencia	Porcentaje (%)
Menor o igual a 5 años	2	2,86
6 a 11 años	7	10,00
12 a 17 años	5	7,14
18 a 23 años	6	8,57
24 a 29 años	13	18,57
30 a 35 años	9	12,86
36 a 41 años	6	8,57
Más de 42 años	22	31,43
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

El 87,14% de los jefes de familia de la población manifestaron poseer entre 12 años hasta más de 42 años viviendo en la población, condición ésta vinculada a su nacimiento, fundación del poblado, lugar oriundo de conyugue, cercanía a población natal, etc., lo cual determina el gran arraigo

e identificación cultural que se presenta por parte de los pobladores del sector.

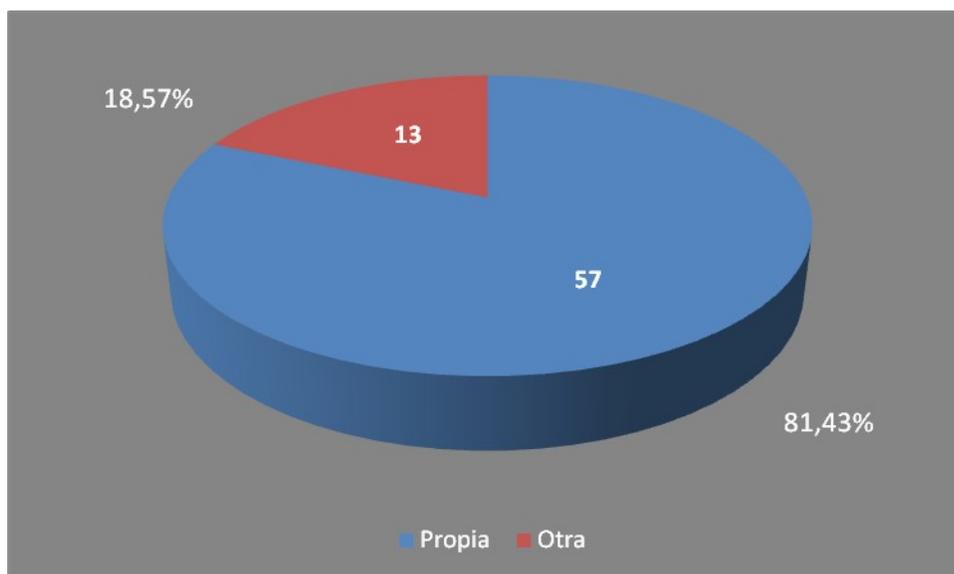
Cuadro 7 Distribución Absoluta y Porcentual del Número de Miembros por Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010

Número de personas	Frecuencia	Porcentaje (%)
De 2 a 4	28	40,00
De 5 a 7	22	31,43
De 8 a 10	19	27,14
Más de 11	1	1,43
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

En el 40,00% de las viviendas habitan grupos familiares constituidos por 2 a 4 personas lo cual se corresponde con el promedio estadístico manejado por el Instituto Nacional de Estadística (INE 2011); seguida por familias de 5 a 7 miembros, el cual representa 31,43%. Estas dos series representan la mayoría de la población, mediante lo cual podemos concluir que las familias se encuentran bien distribuidas, con respecto al número de ambientes en el cual se desenvuelven (ver *cuadro 8*). Mas en correlación al ingreso que perciben (ver *cuadro 13 y 15*) la posibilidad de satisfacer las necesidades de sus miembros es limitada. Posteriormente con un 28,57% encontramos a familias de 8 o más miembros constituidas en su mayoría por dos o tres familias que residen en un mismo hogar y en condiciones de hacinamiento.

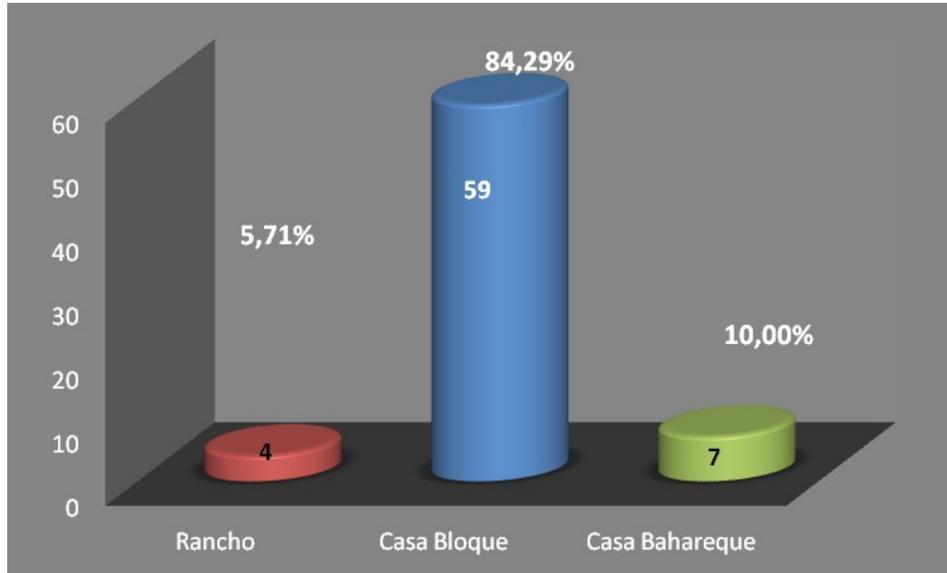
Gráfico 3 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, según la tenencia de vivienda. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Las viviendas en donde cohabitan los entrevistados, son en un 81,43% de su propiedad, mientras 18,57% se encuentran en condición de: préstamo, invasión o compartidas entre 2 y hasta 3 familias en condiciones de hacinamiento.

Gráfico 4 Distribución Absoluta y Porcentual según Tipo de Vivienda de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Las viviendas de la población son en un 84,29% construidas de bloques frisados, con suelo de cemento o cerámicas, con variantes de techos de zinc o platabanda, caracterizando así, las viviendas con condiciones dignas para el desenvolvimiento de sus habitantes; encontrando también 15,71% de viviendas de bahareque, palos, barro o de bloque sin frisar con características de piso de cemento en su mayoría o tierra tratada y compactada, carentes de techos consistentes, las cuales son inadecuadas para los que en ellas residen.

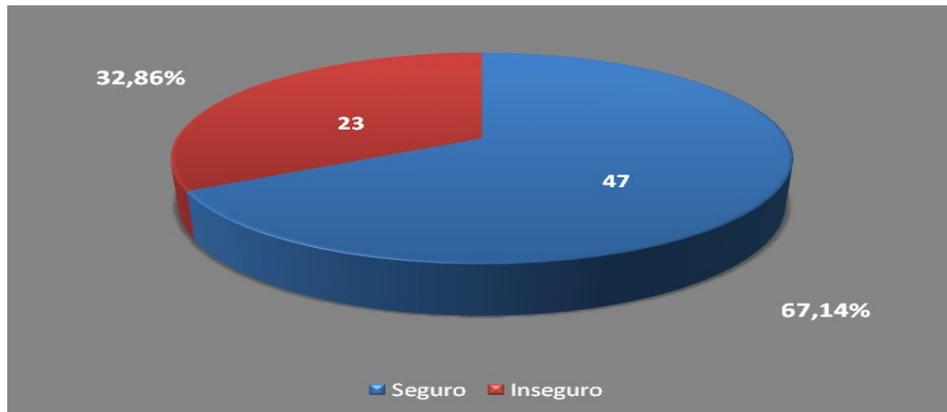
Cuadro 8 Distribución Absoluta y Porcentual de la Cantidad de Ambientes de las Viviendas de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010

Número de Ambientes	Frecuencia	Porcentaje (%)
3 a 4	8	11,43
5 a 6	10	14,28
7 a 8	10	14,28
9 a 10	34	48,58
Más de 11	8	11,43
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys.

El número de ambientes de las viviendas se encuentran representado en su mayoría con 60,01%, por hogares que suplen la demanda de sus miembros, por ello pueden ser catalogadas como adecuadas para el grupo familiar; al igual encontramos viviendas con 5 hasta 8 ambientes (28,56%) las cuales, discretamente satisfacen las demandas mínimas de domicilio. En menor porcentaje (11,43%) se encuentran las viviendas con 3 a 4 ambientes, los cuales son insuficientes para el desenvolvimiento de sus miembros, lo que las clasifica como viviendas deficientes. Caracterizando a las viviendas con constantes en cocina, sala, porche; y variables en existencia de comedor, estacionamiento y patio, también por el número de baños y dormitorios, estos últimos con una mayor frecuencia de 2 a 3 habitaciones por vivienda y una menor frecuencia de 4 a 5 dormitorios.

Gráfico 5 Distribución Absoluta y Porcentual de la Condición de Seguridad de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

El 100% de la población manifestaron no contar con puestos de seguridad ciudadana en la comunidad, razón por la cual deben acudir a otros sectores aledaños a plantear los sucesos e inquietudes que se les presenten respecto a este tema. No obstante, los encuestados plantearon en un 67,14% sentirse seguros en la comunidad, mientras 32,86% sostuvieron considerarse inseguro en la misma población, lo que indica que la población es, relativamente, segura. Sin embargo al preguntarles los criterios de su condición de seguridad 34 de ellos (48,57%) manifestaron que la población es tranquila; mientras que 23 (32,86%) sostuvieron que existe auge de delincuentes en la zona y 13 de los jefes de familia entrevistados (18,57%) plantearon que en la población sí existe importante cantidad de delincuentes, mas estos no irrumpen a los habitantes del sector. Aumentando así, el número de entrevistados (51,43%) que sustentan que existe delincuencia en el poblado.

Cuadro 9 Distribución Absoluta y Porcentual de los Puestos de Seguridad Ciudadana a Donde Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, acuden en distintas circunstancias. Año 2010

Puestos de Seguridad	Frecuencia	Porcentaje (%)
Bella vista	31	44,29
Barbacoa	13	18,57
Policía de Cumaná	22	31,43
Otras	4	5,71
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

De acuerdo a los puestos donde con mayor frecuencia acuden los habitantes al momento de presentar una eventualidad de seguridad, la población en un 62,57% acude a los sectores aledaños a la alcabala de Bella Vista o se trasladan a barbacoa, donde reside un comisario que atiende sus denuncias y establecen alcabalas estacionales; mientras el 31,43% se dirigen a los puestos policiales de la ciudad de Cumaná; y 5,71% perteneciente a la opción otros, plantearon sus inquietudes a familiares con cargos policiales o por tramites propios cuando los jefes de familia pertenecen a estos entes de seguridad nacional.

Gráfico 6 Distribución Absoluta y Porcentual de la Condición de Salud de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Los entrevistados manifestaron en 82,86% ser personas sanas, mientras 17,14% plantearon poseer enfermedades que ameritan tratamiento de vigilancia continua. Entre las enfermedades más recurrentes de los enfermos crónicos se encuentran con una representación de 33,33% la opción otros, que corresponde a: leucemia, hernia discal, Alzheimer y artritis; de igual forma se exponen los problemas de tensión (hipertensión e hipotensión) y diabetes con 25,00% respectivamente; enfermedades que no se pudo precisar si alguna de ellas tenía relación directa o indirecta con la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”. Por último, con un 16,67% aparece el Asma bronquial, la cual pudiera tener relación directa o indirecta con la construcción debido a los grandes movimientos de tierra y detonaciones en las zonas aledañas a las viviendas, mas su representación no es significativa.

Por otro lado las enfermedades que se presentan en la población, como crónicas, se han mantenido estable en un 66,67% mientras un 33,33% manifiesta haber agravado en los últimos años y no se pudo demostrar si existen correlación directa entre el agravamiento de las enfermedades con la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”.

Cuadro 10 Distribución Absoluta y Porcentual de los Centros de Salud a donde Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, acuden en distintas circunstancias. Año 2010

Centros de Salud	Frecuencia	Porcentaje (%)
Dispensario de la Comunidad	33	47,14
Hospital de Cumaná	20	28,58
Ambulatorios de Cumaná	11	15,70
Clínicas Privadas	4	5,72
Otros	2	2,86
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Entre los centros asistenciales de salud donde acuden la mayor cantidad de los entrevistados al momento de presentar algún problema de salud, encontramos al Dispensario de la comunidad (47,14%); mientras que el 44,28% se dirige a la ciudad de Cumaná a instituciones públicas como: hospital “Antonio Patricio de Alcalá” o ambulatorios de la ciudad. Sólo el 8,58% asiste a clínicas privadas o a centros establecidos por las aseguradoras de su sitio de trabajo. Manifestándose una gran afluencia al sistema de salud pública por parte de la población, con un total de 91,42% de los entrevistados. Mas el 50,00% se traslada a la ciudad de Cumaná a recibir dicha atención medica.

Cuadro 11 Distribución Absoluta y Porcentual de los Servicios Básicos que Presenta la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010

Servicios	Condición de servicio	Frecuencia	Porcentaje (%)
Agua	Acueducto	70	100
Electricidad	Tomada	58	82,86
	Regulada	12	17,14
Eliminación de desechos	Aseo Urbano	43	61,43
	Quema	26	37,14
	Fosa	1	1,43

Eliminación de excretas	Pozo séptico	66	94,29
	Ninguno	4	5,71
Transporte	Público	60	85,71
	Propio	9	12,86
	Otro	1	1,43

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Los entrevistados manifestaron en su totalidad obtener el servicio de agua potable mediante el sistema de acueducto; mientras que el servicio eléctrico es, en un 82,86% tomado ilegalmente; 17,14% sostuvieron cancelar una colaboración por el uso del servicio, establecida por la empresa de suministro eléctrico. Por otro lado, un 61,43% de los entrevistados informaron eliminar sus desperdicios domésticos con asistencia de aseo urbano, mientras que 37,14% los eliminan mediante quema y 1,43% plantearon que verte los desechos en fosas. La eliminación de excretas se realiza en 94,29% mediante pozo sépticos, ya que el poblado carece en su totalidad del servicio de cloacas; 5,71 % manifestó no poseer pozo séptico ni baños y desechan las excretas por medios más rudimentarios. El transporte público representa, como medio de traslado, al 85,71% de los entrevistados, 12,86% reconoció conducirse con vehículo propio y 1,43% sostuvo ser trasladado por familiares cercanos, como: hijos y nietos.

Cuadro 12 Distribución Absoluta y Porcentual de Establecimientos de Adquisición de Alimentos de los habitantes de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010

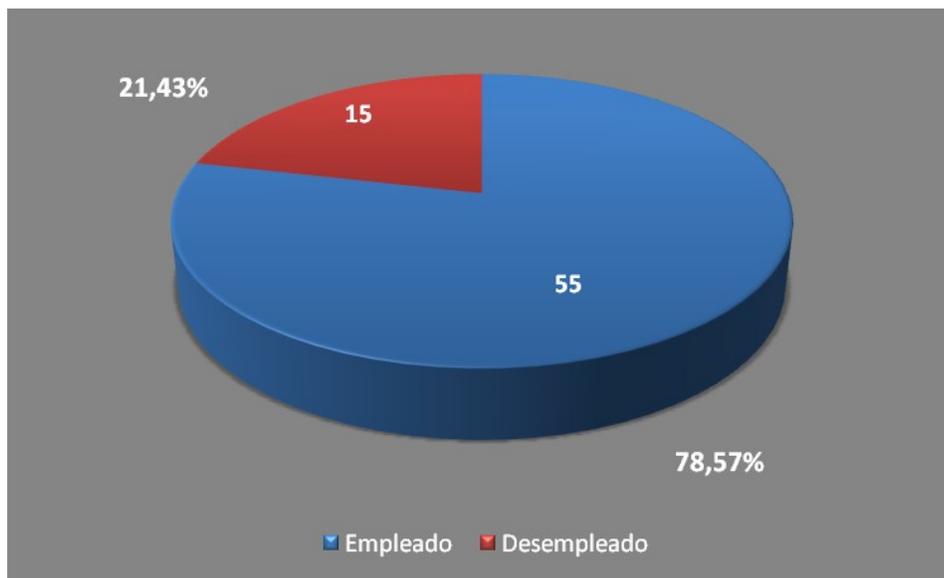
Establecimientos	Frecuencia	Porcentaje (%)
Mercal de Poblaciones Vecinas	13	18,57
Locales de la Población	7	10,00
Operativos en la Población	4	5,71
Mercado Municipal	45	64,29
Otro	1	1,43
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La adquisición de alimentos se encuentra distribuida en: un 64,29% de compras en el mercado municipal de la ciudad de Cumaná, lo que manifiesta la gran dependencia hacia el centro urbano; mientras que 34,28% sostuvieron comprar en los mercales que funcionan en las poblaciones vecinas y locales que se encuentran en la población, o mediante operativos de Mercal y PDVAL que se realizan sucesivamente en la población y 1,43% que manifestaron recibir los alimentos mediante asistencia de familiares, como: hijos, nietos o sobrinos.

2.- Características Económicas de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I

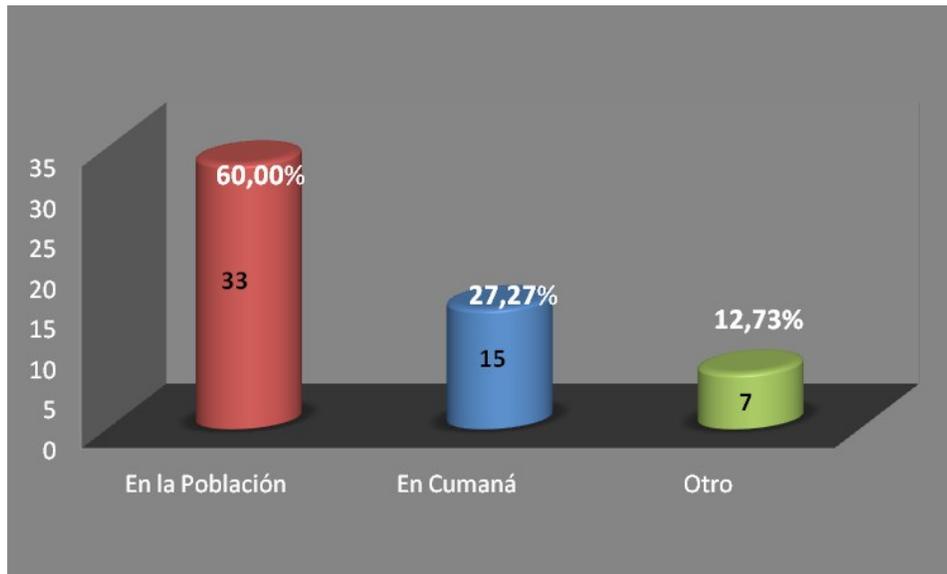
Gráfico 7 Distribución Absoluta y Porcentual según la condición de Empleo y Desempleo de los Jefes de Familia de la Población de “Plan de la Mesa”, Sector I Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Existen 55 jefes de familias (78,57%) empleados y 15 (21,43%) desempleados. El porcentaje de los jefes de familias desempleados supera a las estadísticas nacionales que señalan un índice de desempleo de 8,00% aproximadamente para marzo del presente año a nivel nacional (INE: 2011). Los jefes de familias empleados se desempeñan en su mayoría en condición de obrero, Agricultores, choferes, educadores, vigilantes, policías, pescadores y comerciantes. Sin embargo existen gran número de los jefes de familia con trabajos inestables.

Gráfico 8 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia, con empleo, de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, según sitio de trabajo. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

El lugar de trabajo de los jefes de familia en un 60,00% se encuentra en la misma comunidad, por lo que el sistema vial no representa ningún impedimento o beneficio a la hora de acudir a su sitio de trabajo y posteriormente retornar a sus hogares. El 27,27% respondió trabajar en la ciudad de Cumaná y un 12,73% sostuvo trabajar en las zonas aledañas a la población y en la ciudad de Barcelona estado Anzoátegui, lo que representa un 40,00% de la población que si tiene que utilizar la autopista y otras vialidades para trasladarse a su trabajo, lo que implica además de tiempo, pago por transporte (Viáticos).

Cuadro 13 Distribución Absoluta y Porcentual del Ingreso de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010

Monto en Bs.	Frecuencia	Porcentaje (%)
No posee ingreso Propios	5	7,14
Igual a 1224	41	58,57
De 1225 hasta 1525	4	5,71
De 1526 hasta 1826	3	4,29
De 1827 hasta 2127	3	4,29
De 2128 hasta 2428	6	8,57
Más de 2429	8	11,43
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Los ingresos de los jefes de familia en un 71,42% son muy deficientes en virtud del bajo poder adquisitivo que ellos representan y la imposibilidad de adquirir la canasta alimentaria normativa que según el INE tenía un costo en marzo del año 2011 de Bs. 1452 aproximados (INE: 2011 on line) con tendencia constante a sufrir variaciones y según el Centro de Estudio y Análisis de los Trabajadores (CENDA) para marzo del año 2011 se ubicaba el costo de la canasta alimentaria en Bs. 2633,64 y la canasta básica, para la misma fecha, en Bs. 5206,15, así como un déficit de 54,56% en el poder adquisitivo del salario para la compra de alimentos y 76,51% para adquirir los bienes de la canasta básica (CENDA: 2011). Situación esta que relacionada con el salario mínimo de Bs. 1223, 89 y la alta inflación, permite ubicar a estas familias en pobreza extrema. Cabe señalar que del total general, 7,14% de los jefes de familia sostuvieron no poseer ingresos, dependiendo su manutención de terceras personas como: ex parejas, hijos, pensión por viudez y manutención familiar.

Los jefes de familia con ingresos superiores a Bs 1526 hasta Bs 2429 (17,15%) podrían tener acceso a la canasta alimentaria mas no a la canasta básica que incluye servicios y bienes inmuebles, lo que tampoco los exime

de su posición de pobreza crítica. Un 11,43% de los jefes de familias manifestaron obtener ingresos mensuales que superan los 3.000, 4.000 y hasta 6.000 bolívares, en su mayoría representada por las personas con ocupación de chofer y comerciantes. Así mismo, existen 23 jefes de familia que manifestaron poseer una ocupación secundaria que le genera ingresos, representados por 32,86% de la población encuestada, mientras que un 67,14% manifiesta no poseer ocupación complementaria a su ingreso mensual. Entre la ocupación complementaria de los jefes de familia encontramos: artesanos que manifestaron que la ocupación se desplazó a ser de principal a secundaria debido a la falta de tráfico por el sector, ya que los mismos manifiesta haber vendido los artículos de artesanía en especies de tarantines que colocaban permanentemente en la puerta de su casa y eran vendidos a los conductores que transitaban la zona; la elaboración de casabe, la costura, pesca, venta de losa, vendedores de comida y agricultores que al igual, que la categoría artesano, manifestaron el impedimento de esta actividad como principal, debido a la expropiación y deterioro de las tierras más fértiles y útiles para la siembra, aunado a la lejanía del río de las nuevas opciones de lugares para siembras, la posibilidad de riego y rentabilidad del suelo, lo cual dificulta la labor del agricultor.

Cuadro 14 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia, con trabajos ocasionales, de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, según género y ocupación que Desempeñan. Año 2010

Ocupación adicional	Género					
	Masculino	%	Femenino	%	Total	Porcentaje (%)
Agricultor	2	8,70	-	-	2	8,70
Artesano	8	34,78	-	-	8	34,78
Vendedor de Losa	4	17,39	-	-	4	17,39

Vendedor de Comidas	2	8,70	1	4,35	3	13,04
Otros	4	17,39	2	8,70	6	26,09
Total	20	86,96	3	13,04	23	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La ocupación adicional de los jefes de familia por género se encuentra dividida en 86,96% de población masculina y 13,04% de la población femenina, la ocupación artesano ocupa sólo a la población masculina con 34,78%, cabe destacar que los encuestados manifestaron la realización de dicha actividad en unión con sus miembros familiares; seguida de la opción otros, con 26,09%, distribuida en 17,39% en hombres y 8,70% en mujeres; luego continua la venta de losa con 17,39%, que en su totalidad son personificados por hombre; posteriormente encontramos con 13,04% la categoría vendedores de comida, con 8,70% hombre y 4,35% mujeres y por último los agricultores, con fines comerciales o de subsistencia con 8,70% correspondiendo en su totalidad a la población masculina. Labores que no generan una entrada económica sólida y a su vez son condicionadas.

Cuadro 15 Distribución Absoluta y Porcentual del Ingreso Familiar de la Población "Plan de la Mesa", Sector I. Año 2010

Monto en Bs.	Frecuencia	Porcentaje (%)
Igual a 1224	23	32,86
De 1225 hasta 2449	17	24,29
De 2450 hasta 3674	11	15,70
De 3675 hasta 4899	6	8,57
De 4900 hasta 6124	10	14,29
Más de 6125	3	4,29
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

El nivel de ingreso de la población se expresó en un 32,86% de familias que se mantienen con el sueldo mínimo establecido de Bs. 1223,89 y no posee los recursos necesarios para satisfacer las necesidades básicas

como: canasta alimentaria y la canasta normativa, catalogándolas así como población en pobreza extrema; mientras 24,29% de las familia sostuvieron poseer ingresos entre 1225 a Bs. 2449, los cuales pueden satisfacer precariamente sus necesidades. Los rangos de 2450 hasta Bs. 4899 que pondera 24,27% de los entrevistados manifestaron obtener ingresos mensuales alrededor de estos montos y satisfacer medianamente sus necesidades; los rangos de 4900 hasta más de Bs. 6125 pondera 18,58% en su mayoría representados por las personas con ocupación de chofer y familias donde trabajan más de un miembros y perciben salarios, los cuales cubren sus necesidades básicas, lo que nos indica que 42,85% de las familias cubren de manera moderada sus necesidades básicas y alimentarias

Cuadro 16 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, según su dependencia económica. Año 2010

Dependencia	Frecuencia	Porcentaje (%)
Padres	2	2,86
Manutención por hijos	2	2,86
Hijos	6	8,57
Recursos Propios	55	78,57
Otros familiares	5	7,14
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La mayoría de los jefes de familia, con un 78,57%, dependen económicamente de su salario, mientras que 8,57% dijeron depender de sus hijos; seguidos de 7,14% de entrevistados que indicaron ser mantenidos por otros familiares, entre los que encontramos: tíos, conyugue, cuñados, hermanos o sobrinos. Con igual ponderación se encuentran los jefes de familia que dependen de padres o de ingresos correspondientes a manutención por hijos con 2,86% respectivamente.

Cuadro 17 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, según su carga familiar. Año 2010

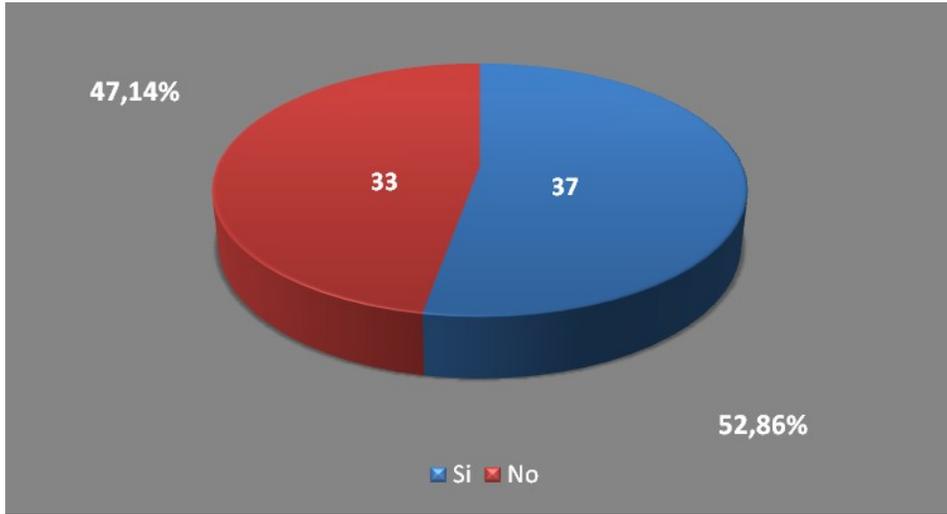
Cantidad de persona	Frecuencia	Porcentaje (%)
Ninguno	6	8,57
1	4	5,71
De 2 a 3	30	42,86
De 4 a 5	19	27,14
De 6 a 7	8	11,43
De 8 a 9	3	4,29
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La carga familiar que depende económicamente del encuestado se representó en: 42,86% que comprende de 2 a 3 personas. Relacionadas con las estadísticas arrojadas, indicadas en *el Cuadro 15*, puede decirse que la familia cubre, discretamente, con el abastecimiento de los productos de primera necesidad; el rango de 4 a 5 personas posee 27,14%; mientras 15,72% sostiene de 6 hasta 9 personas; 14,28% manifestaron poseer sólo un miembro familiar a su cargo o no poseer carga familiar.

3.- Experiencia de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I con Respecto a la Construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”

Gráfico 9 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo al Impedimento de alguna actividad económica por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

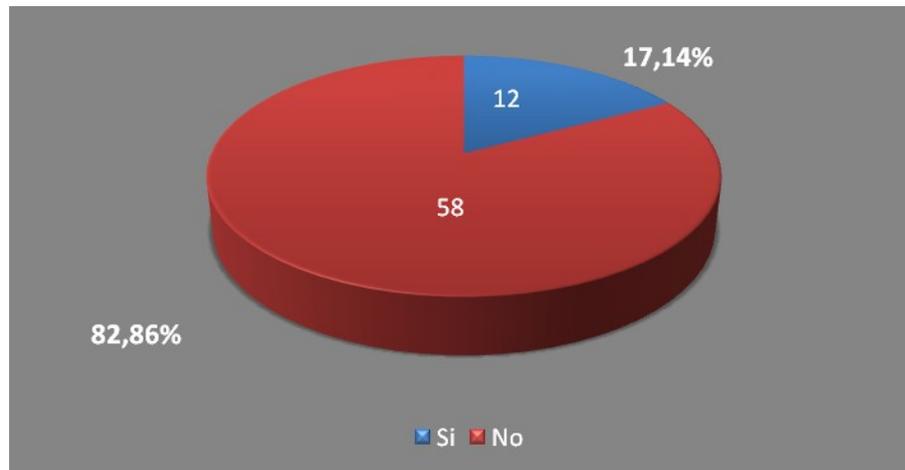
Cuadro 18 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, que manifestaron que la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre” ha impedido la realización de alguna actividad económica. Año 2010

Labor Impedida	Frecuencia	Porcentaje (%)
Venta de Artesanía	28	75,68
Venta agrícola	6	16,22
Venta de losa	2	5,40
Venta de frutas o derivados	1	2,70
Total	37	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Existe un 52,86% de la población que manifestó que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha impedido la realización de por lo menos una actividad económica; mientras 47,14% sostuvo no haber presentado ningún tipo de obstáculo en su actividades económicas. Entre las actividades impedidas encontramos con 75,68% la venta de artesanía, por la merma de tránsito vehicular en la carretera de la población, aunado a las malas condiciones de los kioscos establecidos en las adyacencias de la autopista por los entes gubernamentales; posteriormente encontramos las ventas agrícolas con 16,22%, los que manifestaron, de igual forma, los motivos anteriores aunados a la carencia de tierras aptas para la siembra y dificultad de riego por lejanía del río; mientras que 5,40% plantearon que no es rentable vender losa y 2,70% expusieron que se ha dificultado la comercialización de frutas y sus derivados por la ausencia de tránsito vehicular por la carretera del sector.

Gráfico 10 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo a la facilidad de alguna actividad económica por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Cuadro19 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, que manifestaron que la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre” ha facilitado la realización de alguna actividad económica. Año 2010

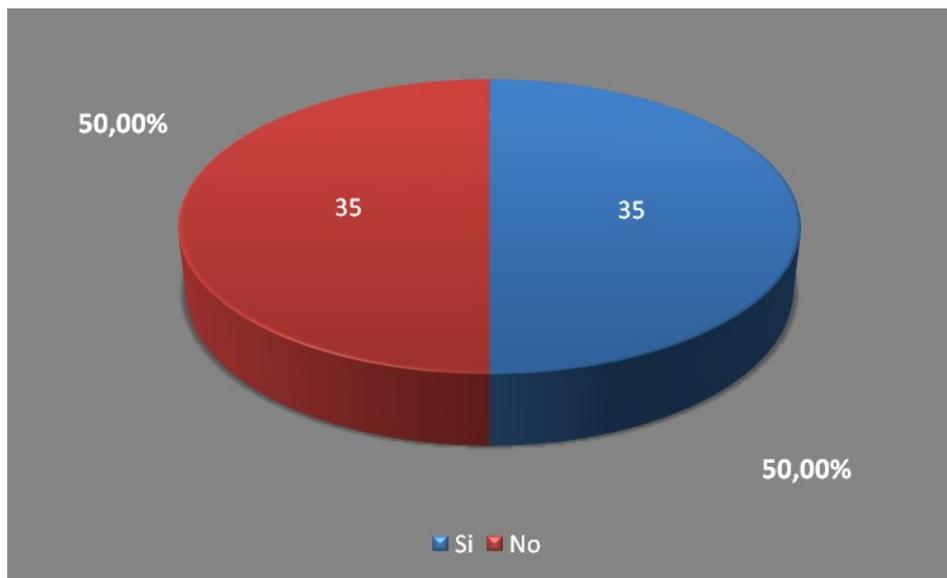
Labor Facilitada	Frecuencia	Porcentaje (%)
Venta de Artesanía	1	8,33
Trabajar como obrero en dicha construcción	9	75,00
Venta de comida	2	16,67
Total	12	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Entre los pobladores que declararon que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha facilitado la realización de por lo menos una actividad económica, se encuentra un grupo representado con 17,14%; mientras el 82,86% sostuvieron no haber realizado ningún tipo de actividad económica gracias a la construcción de la autopista. Entre las actividades facilitadas encontramos con 75,00% trabajar como obrero en la construcción

de la autopista “Antonio José de Sucre”, situación que fue transitoria; posteriormente encontramos las ventas de comidas a los obreros de dicha construcción, con igual transitoriedad (16,67%) y un 8,33% que plantearon que se le ha hecho más fácil la venta de artesanía, estos últimos por poseer gran cercanía de su lugar de domicilio con la autopista.

Gráfico 11 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo a la disminución de ingresos por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Cuadro 20 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, y la forma como la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre ha impactado en el plano microeconómico. Año 2010

Impacto Microeconómico	Frecuencia	Porcentaje (%)
Pérdida de trabajo	3	8,57
Disminución de ventas artesanales	26	74,29
Disminución de ventas agrícolas	3	8,57
Otros	3	8,57
Total	35	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

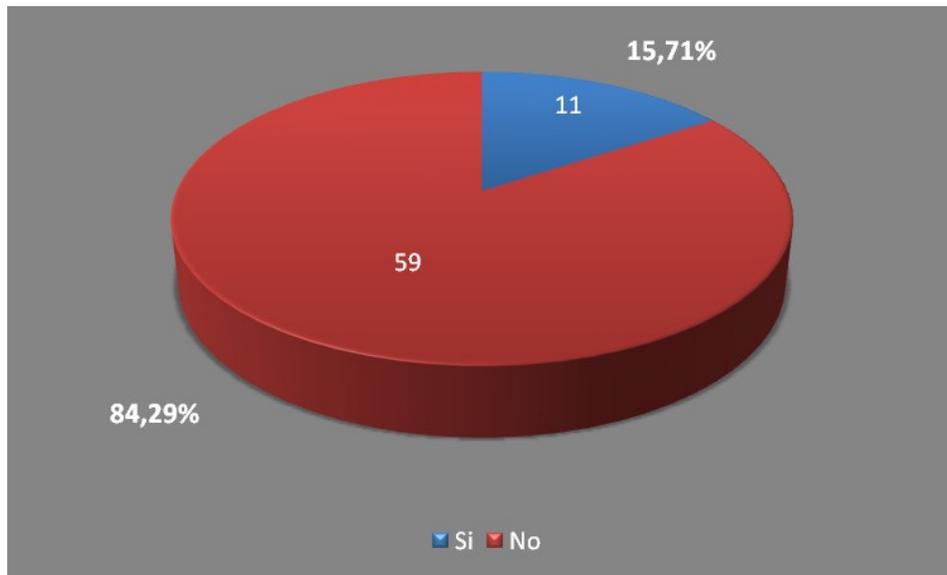
La mitad de los jefes de familias expresaron la disminución de sus ingresos por causas de la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” mientras que el otro 50,00% manifestaron poseer sus mismos ingresos económicos. Entre las principales consecuencias se exponen la disminución de las ventas artesanales (74,29%); mientras que a las indicaciones de pérdida de trabajo (8,57%) se vinculó a los pobladores que sufrieron expropiaciones de conucos y sembradíos o perdieron sus tarantines de ventas. Con igual cantidad de porcentaje se encuentra la disminución de ventas agrícolas y la opción otros, que comprende aquellas personas que manifestaron la disminución de ventas frutales o derivados, disminución de ventas de losa y ventas de casabe como causante de la disminución de sus ingresos económicos.

Cuadro 21 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo a sus actividades cotidianas. Año 2010

Ocupación	Frecuencia	Porcentaje (%)
Agricultura	6	8,57
Artesanía	2	2,86
Labores Domesticas	25	35,71
Trabajar	29	41,43
Otras	8	11,43
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Gráfico 12 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo a la inferencia de alguna actividad diaria por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010

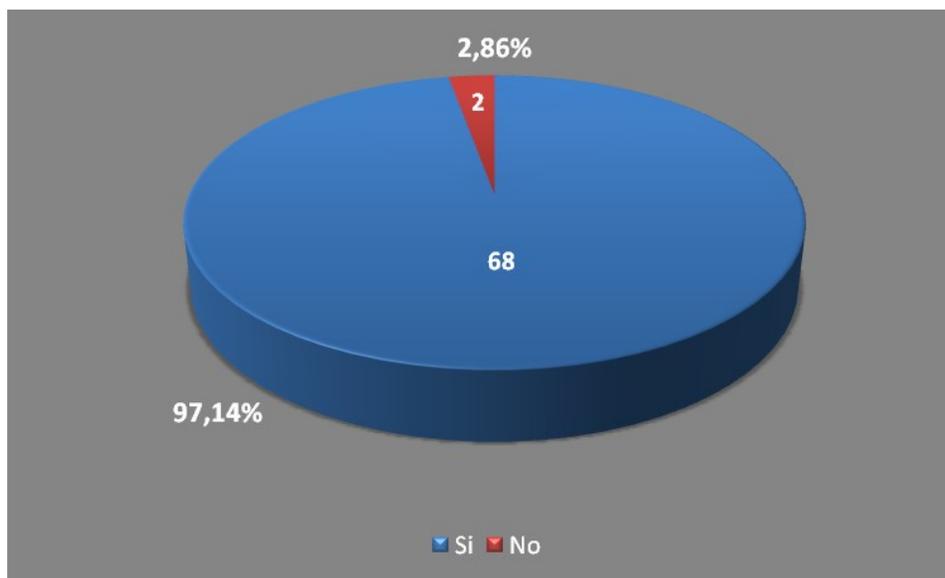


Datos recopilados por: Maicán Maricelys

De acuerdo a la merma o disminución de alguna actividad que realizaran diariamente los jefes de familias, en una representación de 15,71% sostuvieron que la construcción de la autopista si ha perjudicado la realización de sus actividades cotidianas, mientras que 82,29% dijo no poseer ningún tipo de obstáculos al momento de realizar su rutina diaria. Las actividades que describe la población entrevistada como rutinas diarias encontramos: realizar las responsabilidades de trabajos, labores domesticas, y algunos plantearon realizar otro tipo de actividades como: estudiar, pescar, agricultura, trabajos artesanales, actividades turísticas y carpintería. Entre las actividades afectadas por la construcción de la autopista están las relacionadas con labores domesticas, agrícolas y artesanales al momento de utilizar el agua, bien sea riego, limpieza y aseo personal, la cual se ha

tornado deficiente desde la remodelación del acueducto por parte de los entes encargados de la construcción de la autopista, aunado a que en periodos de lluvias se contamina considerablemente dicho acueducto por causa de filtraciones. Mientras otros plantearon que se les ha dificultado las vías de accesos que los trasladan al lugar de trabajo, o a sitios naturales de interés, aumento de inseguridad y disminución de las líneas de transportes que prestaban los servicios a la zona.

Gráfico 13 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo al daño de los recursos naturales de la zona por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

En cuanto a los recursos naturales de la zona casi el total de la población (97,14%) planteó que los mismos han sido seriamente dañados por la construcción, mientras que 2,86% manifestó que no se ha producido ningún daño natural de importancia. Entre los daños expuestos por los entrevistados; se presentan con más frecuencia los daños ocasionados a

ríos, quebradas y manantiales; también los jefes de familias reconocieron daños en los caminos de tierras hacia zonas naturales de interés; al igual de los sembradíos y conucos; y otros sostuvieron daños a infraestructuras como el acueducto y vías pavimentadas.

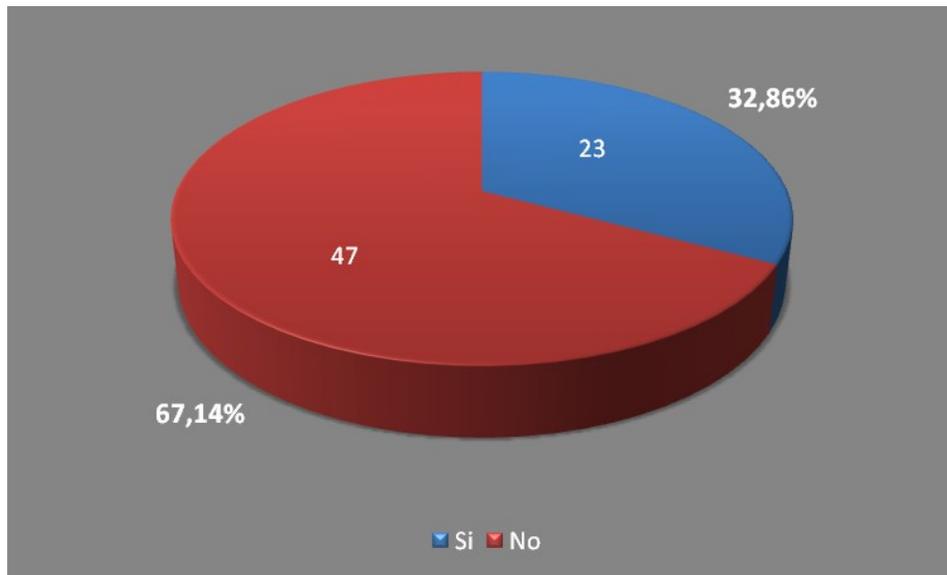
Cuadro 22 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, respecto a la experiencia que les ha significado la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010

Calificación	Frecuencia	Porcentaje (%)
Bueno	2	2,86
Regular	17	24,28
Malo	20	28,57
Muy Malo	22	31,43
Pésimo	9	12,86
Total	70	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Entre la significación de la experiencia que les ha generado la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”, la mayoría de los entrevistados manifestaron que las experiencias han sido negativas, con una representación de 72,86%, debido a la pérdida de recursos naturales, pérdida de actividades cotidianas y económicas ó pérdida de propiedades; mas sin embargo, existe un 24,28% que sostiene que sus experiencias han sido regulares y 2,86% expresa haber experimentados cambios positivos después de la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”, por razón de disminución del riesgo vial, o por aumento de sus ingresos económicos.

Gráfico 14 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo al daño de alguna propiedad por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010



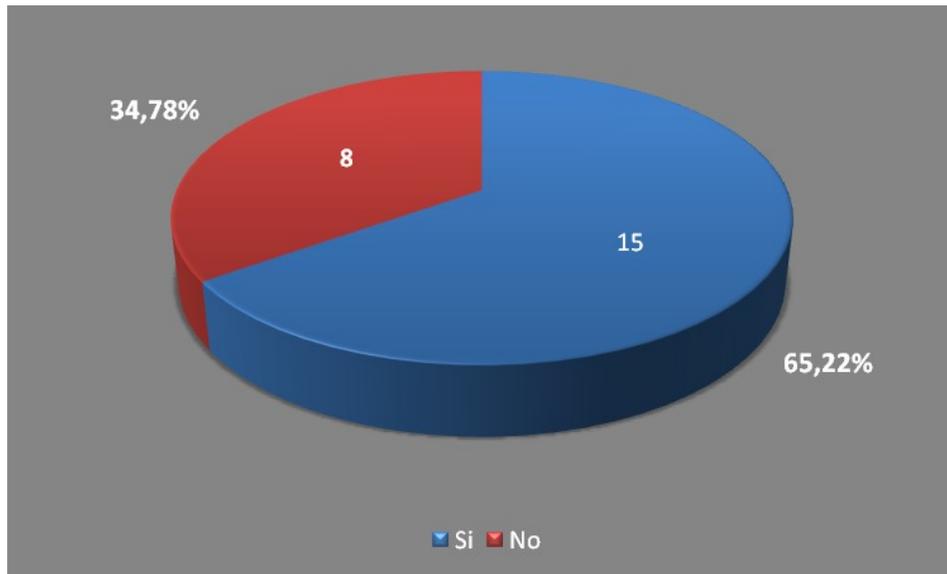
Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Cuadro 23 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, que manifestaron haber sufrido daños en alguna propiedad por causa de la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre. Año 2010

Tipo de daños	Frecuencia	Porcentaje (%)
Expropiación de Conucos ó Sembradíos	7	30,43
Expropiación de Vivienda	10	43,48
Daños a Vivienda	6	26,09
Total	23	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Gráfico 15 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de acuerdo a la Cancelación de Propiedad Dañada. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

En cuanto a los entrevistados que manifestaron haber sufrido daños en alguna de sus propiedades encontramos un 32,86%; mientras que 67,14% no percibió ningún tipo de daños en sus bienes materiales. Entre la definición de daños encontramos: expropiaciones de viviendas (43,48%), expropiaciones de conucos o sembradíos (30,43%) y otros manifestaron haber sufrido daños en sus viviendas como: agrietamientos de suelos y paredes (26,09%). Mientras que la mayoría de los afectados por daños materiales manifestaron haber recibido la cancelación por los mismos en cuotas establecidas por los entes gubernamentales. 34,78% sostuvo no haber recibido pago alguno; entre este renglón se encuentran todos los entrevistados con daños a las viviendas y propietarios de conucos y sembradíos que no poseían documentación de los mismos.

4.- Expectativas de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I con Respecto a la Construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”

Cuadro 24 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, de las expectativas generadas respecto a la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”. Año 2010

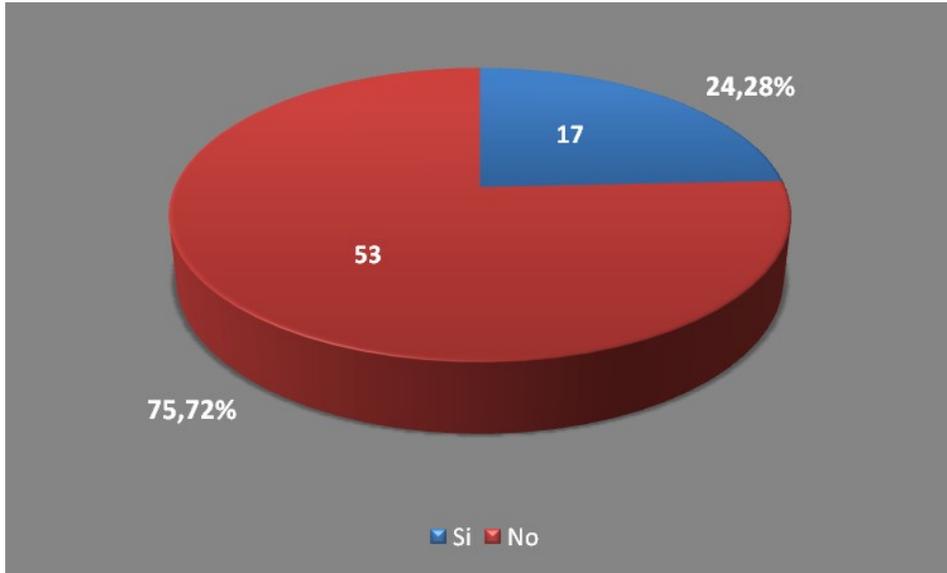
Calificación	Frecuencia	Porcentaje (%)
Buena	29	41,43
Regular	17	24,28
Mala	11	15,72
Muy Mala	6	8,57
Pésima	7	10,00
Total	70	100

Entre la calificación de la expectativa que les ha generado la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” a los entrevistados y a su familia, un 41,43% manifestaron poseer buena expectativa con la construcción de la autopista; mientras, un 24,28% sostiene que sus esperanzas son regulares y 34,29% expresa tener muy pocas o nulas esperanzas de algún cambio después de la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre. Como puede observarse la mayoría de los entrevistados (58,57%) no tienen buenas expectativas a futuro. No obstante 51,43% de los entrevistados desean que se mejore, para él y sus familiares,

la calidad de servicios de salud, los servicios básicos, sus viviendas e instituciones educativas; lo que nos indica gran expectativa por parte de la población ante los entes competentes. 48,57% de los jefes de familia no espera ningún cambio por parte de los entes encargados de la construcción, debido a la gran cantidad de incumplimiento de promesas y propuestas de proyectos sin respuesta. Por otra parte existe 41,42% de los entrevistados que no guardan esperanzas en ningún cambio que se pueda generar en su comunidad. Mas el 58,58% manifiesta esperanza de mejoras de seguridad en la zona y mejoras ambientales, es decir, que se realicen jornadas de reforestación de la zona, mejoras viales, tanto de las vías pavimentadas como las vías de tierras a fin de trasladarse de mejor manera a los sembradíos, ríos y manantiales que quedaron obstruidos por escombros de la construcción; esperan mayores proyectos comunales y desean mejoras de la salubridad del poblado.

5.- Tipo de Participación de la Población de “Plan de la Mesa” Sector I

Gráfico 16 Distribución Absoluta y Porcentual de la Participación de Algún Miembro Familiar de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, en el diseño y construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre” en su Comunidad. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

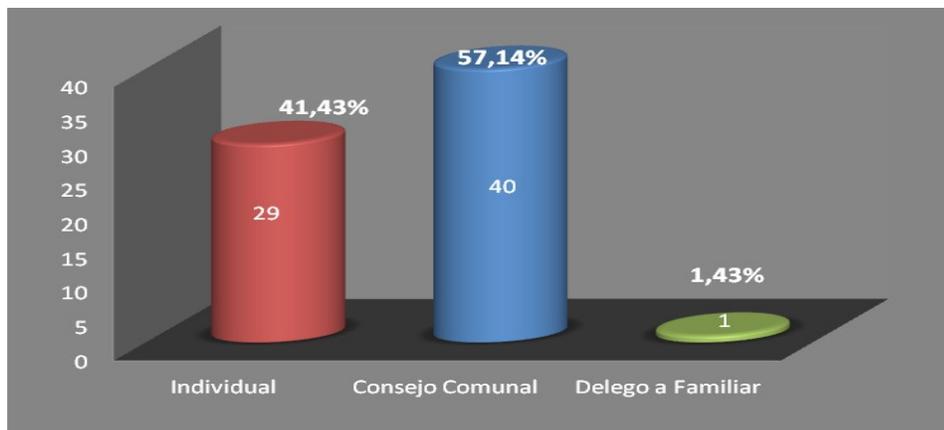
Cuadro 25 Distribución Absoluta y Porcentual del Carácter de Participación de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, en la construcción de la Autopista “Antonio José de Sucre”. Año 2010

Tipo de Participación	Frecuencia	Porcentaje (%)
Trabajador	8	47,06
Reuniones Informativas	7	41,18
Reuniones Consultivas	2	11,76
Total	17	100

Datos recopilados por: Maicán Maricelys

La gran masa entrevistada manifestó no haber tenido algún tipo de participación en la construcción de la autopista; sin embargo 24,28% planteó haber tenido algún tipo de participación, directa o indirecta, en dicha construcción. El carácter de participación de los entrevistados se reduce en su gran mayoría a trabajadores en carácter de obreros, ya retirados de la obra; mientras que otros manifestaron haber asistido a reuniones informativas y a reuniones consultivas, de protocolo, para hacer saber a la comunidad lo que en ella se iba a realizar y para medir opinión sobre las actividades a realizar.

Gráfico 17 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I según Instancia de Participación al momento de Presentar Alguna Inquietud Personal ó con Respecto a la Población. Año 2010

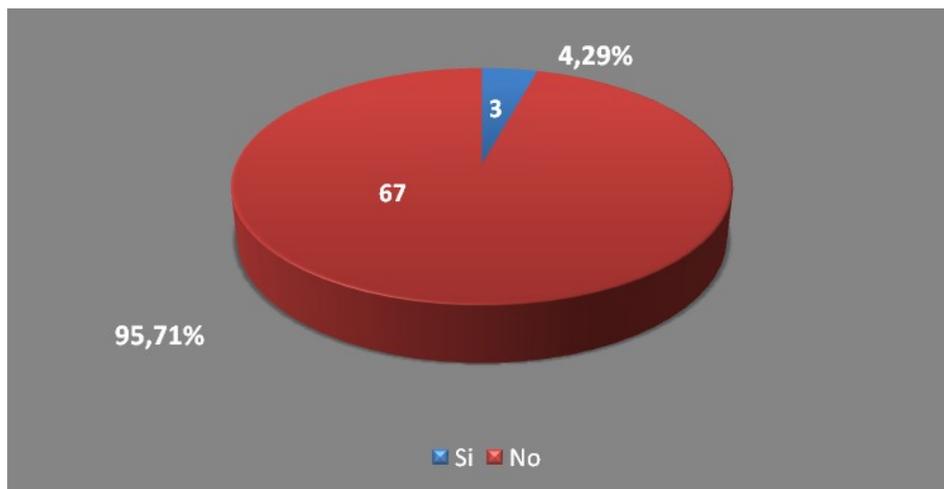


Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Más de la mitad de los jefes de familias (57,14%) expresaron que le plantean sus inquietudes particulares y sociales al consejo comunal a fin de recibir respuesta y soluciones oportunas; mientras que 41,43% solventa sus inquietudes de forma individual y 1,43% delega la solución a familiares cercanos. Demostrando que existe una buena participación de la comunidad en la instancia comunal establecida, aunque paradójicamente el consejo comunal, del sector en estudio, no está legalmente constituido, tal situación se explica por conflictos de liderazgo, incumplimiento de trámites y requisitos establecidos y en parte por falta de voluntad e interés para la conformación del consejo comunal.

6.- Planes y Proyectos abocados a la Población de “Plan de la Mesa” Sector I

Gráfico 18 Distribución Absoluta y Porcentual de los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, sobre el conocimiento de algún plan o proyecto abocado a la comunidad. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

Gráfico 19 Distribución Absoluta y Porcentual del Ente que reconocen los Jefes de Familia de la Población “Plan de la Mesa”, Sector I, como Ejecutor de algún plan o proyecto por parte de los Jefes de Familia de la Población de “Plan de la Mesa”, Sector I. Año 2010



Datos recopilados por: Maicán Maricelys

El 95,71% de la población desconoce la existencia de algún plan o proyecto gubernamental, o alternativo, abocado a la comunidad; mas 4,29% planteó que si se han realizados proyectos en el sector pero de igual manera no se han concretado y desconocen planes a futuro. Demostrando así la falta de información y desidia de la población por conocer los programas sociales abocados a su comunidad. Entre los entes que reconocieron los entrevistados como ejecutores de proyectos se encuentran los consejos comunales de población y la institución de Servicio Autónomo de Vialidad del Estado Sucre (SAVES) como encargado de algunas obras.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

En la población del sector I de “Plan de la Mesa” hay predominio del sexo femenino; se caracteriza como una población adulta joven, comprendida entre los rangos de 18 a 41 años, lo que indica que la población se encuentra entre los parámetros de población económicamente activa.

Los resultados obtenidos, indican que la población del sector I de “Plan de la Mesa” tiene un patrón de comportamiento de poblaciones urbanas; que tiene su mayor significancia en el alto porcentaje de los jefes de familia provenientes de centros urbanos, los cuales se ponderan en 57,15%. De los mismos, la mayoría son oriundos de la ciudad de Cumaná y otros provienen de ciudades como: Carúpano, Ciudad Bolívar y otras ciudades de los estados Anzoátegui y Guárico.

El nivel de instrucción de la población del sector I es bajo, con pobladores que manifiestan en un 12,19% poseer estudios completos en educación universitaria, el registro de los jefes de familia se comporta de manera similar, pues los mismos manifiestan en un 11,43% poseer conocimientos mínimos requeridos para optar por un trabajo, razón por la cual se ven obligados a desempeñarse en alguna labor remunerada, teniendo como limitación el nivel de conocimiento que se tenga para tal fin.

La mayoría de los jefes de familia sostienen uniones matrimoniales o concubinas estables, determinando el alto grado de las uniones sólidas y arraigo familiar entre sus miembros; esto considerando su tiempo de permanencia en la comunidad de entre 12 y hasta más de 42 años residiendo en la misma, bien sea por nacimiento o fundación del poblado, sumado a los habitantes que son de sectores aledaños como Mochima, Barbacoa, El Tacal y Santa Fe; los cuales poseen gran identificación cultural con el sector por la cercanía a su población natal. Otros, de distintas localidades, se mantienen en la comunidad por ser el lugar oriundo del conyugue. En su mayoría poseen vivienda propia y sólo 18,57% se encuentran en viviendas prestadas, invadidas, o compartidas. La mayoría de las viviendas son, en su mayoría cómodas, de bloques frisados con piso de cemento o cerámica, techo de zinc o platabanda. Se demuestra así el alto nivel de arraigo que poseen sus habitantes, a pesar de su dependencia en un 64,29% de la ciudad de Cumaná a la hora de adquirir alimentos y de 27,27% que allí radican sus puestos de trabajo.

El 40,00 % de los entrevistados poseen un grupo familiar entre 2 a 4 miembros, lo cual se corresponde con los indicadores sociales establecidos por el INE para centros urbanos y difiere de las características de poblaciones rurales (INE: 2011). El 60,01% de los hogares poseen de 9 y hasta más de 11 ambientes lo cual clasifica a las viviendas como adecuadas para el hábitat, característica poco común en las viviendas rurales. Entre los servicios básicos con los cuales cuentan estas viviendas, está el sistema de acueducto en el 100% de los hogares, el servicio eléctrico, que en un 82,86% es

tomado ilegalmente, y sólo el 17,14% paga tarifa mínima de colaboración, 61,43% se sirve del aseo urbano para eliminar sus desechos, 94,29% posee pozo séptico y 5,71% carece del mismo por no poseer baños en sus hogares: 85,71% se sirve del sistema de transporte público de la zona. Este servicio ha desmejorado con la construcción de la autopista, debido al cambio de ruta de algunas líneas de conductores de la zona hacia la autopista “Antonio José de Sucre”.

Cabe destacar que una de las principales razones que manifiestan los conductores del cambio de ruta de algunas líneas de transporte es el alto nivel de delincuencia que existe en la zona, situación ratificada por el 51,43% de los pobladores al afirmar que existe delincuencia. Otros pobladores representados por el 32,86% manifestaron sentirse inseguros por esta condición.

Entre los problemas de salud no se pudo determinar ninguna relación entre las enfermedades existentes y el agravamiento de las mismas por la construcción de la infraestructura vial objeto de estudio.

En cuanto a la situación económica, se pudo conocer que los jefes de familias en su mayoría manifestaron tener empleo (78,57 %), el desempleo abarcó el 21,43 %, muy superior a la cifra de desempleo nacional. Más sin embargo existe entre los empleados gran número de los jefes de familia con trabajos inestables.

En un 60,00% los jefes de familia empleados manifestaron trabajar en la misma población, por lo que el sistema vial no representa ningún beneficio o impedimento económico o social, a la hora de acudir a su sitio de trabajo y posteriormente retornar a sus hogares.

En cuanto al nivel de ingreso de los jefes de familia, 71,42% percibe sueldos con los que no puede mantener a su grupo familiar, algunos de ellos manifiestan poseer una ocupación secundaria que le genera ingresos adicionales y transitorios, pero que no generan una entrada económica sólida para cubrir sus necesidades. De igual modo, el nivel de ingreso familiar en un 57,15% es deficiente para cubrir las necesidades, si lo relacionamos con una carga familiar que se comprende entre 2 a 3 personas. Puede señalarse entonces que los habitantes de la población “Plan de la mesa” no pueden satisfacer las necesidades alimentarias ni todo lo que implican los productos y servicios de la canasta básica, por lo que representa a una población en pobreza extrema.

En lo que respecta a las consecuencias directas e indirectas generadas por la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” y que bien asoman impactos, la mayoría de la población manifestó que dicha construcción ha impedido la realización de por lo menos una actividad económica. Entre las actividades impedidas encontramos las ventas de artesanía, de productos agrícolas, de losa, la comercialización de frutas y sus derivados, por la merma de tránsito vehicular en la carretera de la población, aunado a las malas condiciones de los kioscos establecidos en las adyacencias de la autopista por los entes gubernamentales y la carencia de tierras aptas para la siembra y las dificultades de riego por lejanía del río. Por otro lado, existe una minoría de habitantes que sostiene que dicha

construcción facilitó alguna actividad entre las cuales se encuentra trabajar como obrero, situación que fue transitoria, así como las ventas de comida a los obreros de dicha construcción, con igual transitoriedad y la venta de artesanía.

50,00 % de los jefes de familia expresaron haber mantenido sus mismos ingresos económicos, mientras que el otro 50,00% expresa la disminución de sus ingresos debido a la baja de las ventas artesanales. Mientras que a las indicaciones de pérdida de trabajo se vincula: la disminución de ventas agrícolas, pobladores que sufrieron expropiaciones de conucos y sembradíos o perdieron sus tarantines de ventas frutales o derivados y casabe, así como la disminución de ventas de losa.

Las experiencias generadas por la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”, ha sido, de forma mayoritaria, negativa, debido a la pérdida de recursos naturales, afectación de las actividades cotidianas, pérdidas económicas y la pérdida de propiedades. Adicionalmente, en cuanto a las expectativas creadas por dicha construcción, la mayoría de los entrevistados, representados por un 58,57% manifestaron no tener buenas expectativas, tanto a nivel individual como colectivo.

La mayoría de los entrevistados (75,72%) manifestaron no haber tenido algún tipo de participación en la construcción de la autopista. El 24,28% planteo haber tenido algún tipo de participación directa o indirecta en dicha construcción como: trabajadores en carácter de obreros (47,06%) ya retirados de la obra; participación en reuniones informativas (41,18%) o consultivas (11,76%) de carácter protocolar. Lo que se corresponde con el desconocimiento, de casi la totalidad (95,71%), de la población de algún plan o proyecto anterior, actual o a futuro en la comunidad, dejando al

descubierto la falta de información de la misma al no conocer los programas sociales abocados a su comunidad.

El carácter ilegal del Consejo Comunal del sector I de la población de “Plan de la Mesa” excluye al mismo y a sus habitantes en las instancias correspondientes, así como en la búsqueda de soluciones a las problemáticas comunitarias.

En resumen, la población de Plan de la Mesa, sector I, ha sido afectada por derrumbes, contaminaciones, deforestaciones, pérdida de actividad económica y expropiaciones. Cambios estos, que han afectado de manera considerable sus condiciones sociales y económicas, en donde resalta con mayor significancia la merma de ingresos económicos y culturales generados por la pérdida de la actividad artesanal, la cual dejó de ser una actividad económica principal y pasó a ser una actividad secundaria u opcional. Otros pobladores se dedican a la agricultura como medio de manutención familiar debido a que la actividad dejó de ser rentable en forma de comercio ya que, los costos por causa de suelos poco productivos y la dificultad de riego por la lejanía de ríos, quebradas y manantiales imposibilitan la rentabilidad de los cultivos.

Paralelo a la construcción de la carretera nacional mencionada, los niveles de seguridad en la población han disminuido considerablemente en dicha zona, debido a que no existe un adecuado sistema de alumbrado eléctrico. Por esta razón los puestos de ventas artesanales y gastronómicos construidos por el SAVES a orillas de la autopista se encuentran, casi en su totalidad, en estado de abandono. Por otra parte la distancia que

existe entre los puestos de venta y sus hogares, así como su escasez y malas condiciones, dificulta la permanencia en ellos y el traslado personal y de mercancía hacia los Kioscos desde los hogares. Todo esto, asociado a la ausencia de cualquier tipo de señalización, demarcación vial e identificación de las zonas aledañas a la autopista.

Como resultado de las entrevistas realizadas a funcionarios de distintos entes gubernamentales con competencia directa e indirecta en la construcción de la autopista, podemos concluir que no hubo una óptima planificación pre-construcción de la autopista y no se tomaron las precauciones mínimas con respecto a las consecuencias o impactos que dicha construcción ocasionaría a las poblaciones aledañas a dicha construcción.

No se ha realizado asistencia en educación vial para adecuar a la población a la convivencia con una infraestructura de carácter nacional, no se han cumplido con la promesas de mejoras en competencia de: salud, educación, seguridad, deporte y servicios sanitarios.

No existen unidades de trabajo para fortalecer la cultura económica y social de los habitantes de la población objeto de estudio. Tampoco planes y proyectos en el presente ni a futuro que estén dirigidos a coadyuvar en el mantenimiento de los valores, costumbres y actividades económicas propias de la zona, y satisfacción de necesidades.

Entonces, y a manera de resumen, se produjeron diversos cambios, entre los cuales encontramos:

Cambios en la Base Poblacional.

Con respecto a la base poblacional de la población “plan de la Mesa”, sector I, esta ha presentado un aumento de 289 a 320 habitantes, lo que representa un aumento de 10% de su población.

Cambios en la Infraestructura.

Las viviendas en la población se encuentran en su mayoría bien edificadas, con mejores condiciones o construidas con el pago por causa de expropiación de residencias anteriores; sin embargo, también se produjo en menor porcentaje, hogares con daños serios en su infraestructura debido a detonaciones y movimientos de tierra. Las instituciones educativas son adecuadas, mientras que el centro de salud y las instalaciones deportivas se encuentran en estado de abandono, al igual que los kioscos construidos en los alrededores de la autopista “Antonio José de Sucre”, los cuales no cuentan con ninguno de los servicios básico.

Cambios en la Calidad de Vida.

La calidad de vida de los habitantes del sector se ha visto afectada, con alteraciones en sus actividades cotidianas, perjuicios en los servicios básicos como acueducto y transporte público. A esto se suma el aumento de la inseguridad.

Cambios en la Economía.

Los cambios en la economía autóctona de la zona son de consideración. Cambio en las actividades económicas como la artesanía,

agricultura, elaboración y venta de casabe, comida y recolección de elementos naturales, de actividades principales de ingreso familiar a actividades secundarias, opcionales o de consumo familiar. En el peor de los casos su desaparición total. Razón por la cual el índice de desempleo representa 21,43% de los jefes de familia, lo cual es elevado si se compara con las estadísticas del INE para el año 2011.

Afectación Medioambiental.

Los cambios ambientales son diversos, se contaminó considerablemente el río de la comunidad, se desviaron manantiales y quebradas, se obstruyeron pasos a sitios naturales de interés, se utilizaron, para la construcción, las tierras más fértiles y con mayor facilidad de riego, se realizaron diversos movimientos de tierras que ocasionaron derrumbes, y pérdidas de extensas aéreas vegetales.

Cambios en Valores y Costumbres.

Los pobladores han perdido entre sus costumbres la realización, en familia, del casabe, la cría de animales destinados al consumo humano, la elaboración de artesanía, los traslados al río o quebradas para el uso en sus actividades domésticas y manantiales para el consumo humano. Por medidas de seguridad deben permanecer con las puertas cerradas y dentro de sus hogares.

Esto nos permite afirmar que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” no proporciona a la comunidad mejoras socioeconómicas sustantivas en la calidad de vida de los grupos sociales que habitan aledaños a dicha construcción. Al no existir en los entes competentes ningún programa

a futuro para subsanar algunas de la problemáticas expuestas en los párrafos anteriores, se concluye que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” para el año 2010 ha afectado de forma negativa a los habitantes objetos de estudio.

Recomendaciones

A los fines de corregir o minimizar efectos negativos en poblaciones aledañas a la construcción de obras como la autopista, se recomienda;

- Efectuar, a la brevedad posible, estudios especializados de identificación de: impacto social, cultural y ambiental, a fin de prevenir en futuras construcciones los daños y perjuicios que alteren el carácter cultural, ecológico y autónomo de cada población.
- Generar proyectos y programas con la finalidad de subsanar los daños causados por la construcción de la autopista a las poblaciones aledañas a la misma, al igual que ayuden al mantenimiento de los valores, costumbres y actividades económicas propias de la zona, y satisfacción de necesidades.
- Realizar las debidas demarcaciones pavimentarías y señalizaciones viales; tanto de advertencia, orientación, y normativa; a lo largo de la autopista “Antonio José de Sucre” a fin de informar y prevenir a los transeúntes.
- Resaltar el atractivo turístico, artesanal y gastronómico de las poblaciones aledañas a la arteria vial.

- Educar a la población sobre la convivencia, riesgos, ventajas y desventajas de ser una población aledaña a una construcción de carácter nacional como la autopista “Antonio José de Sucre”; así como desarrollar procesos educativos ambientales y de desarrollo sostenible y sustentable.
 - Promover y fortalecer la participación ciudadana y comunitaria, en los ámbitos legales que les corresponda a fin de: elevar los niveles de participación, legalizar el Consejo Comunal del sector objeto de estudio, empoderar a la población como organización social capaz de proponer y generar la solución de sus problemáticas.
- Legalizar el Consejo Comunal del sector I de la población de “Plan de la Mesa” a fin de incluir al mismo y sus habitantes en las instancias correspondientes y procurar la búsqueda efectiva de soluciones a las problemáticas comunitarias.
- Mejorar las condiciones de seguridad, de los puestos establecidos, aumentar su cantidad, mejorar sus vías de accesos y establecer casas comunales con baños, cocinas, talleres artesanales y gastronómicos donde las amas de casa puedan asistir a ofrecer sus productos a los puestos establecidos y de igual modo realizar sus actividades cotidianas y del hogar.

- Mejorar las vías de acceso al río del sector las cuales son precarias post construcción para así poder recuperar la asistencia de la población al mismo con fines recreacionales y domésticos y acondicionar el fácil acceso de sus pobladores a tierras aptas para la producción agrícola.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

ÁGREDA, K. (2004, Junio). Problemática de la Tradición Agrícola del Casabe en el Municipio Sucre, Carretera Barbacoa – Santa Fe. Año 2003. *Tesis de Licenciatura en Sociología*, Escuela de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente. Cumaná, Venezuela.

ARIAS, F. (2006). *El Proyecto De Investigación Introducción a la metodología científica*. Caracas: Editorial Episteme, c.a.

ARQUITECTUBA.COM. (s/a) *Informe de Historia de Venezuela*. Venezuela. Consultado el 13 de febrero de 2009, en: **¡Error! Referencia de hipervínculo no válida.**

BADARACCO, R. (2011, Mayo 05). Cronista de la Ciudad de Cumaná. (Entrevista).

CENTRO DE ESTUDIO Y ANÁLISIS DE LOS TRABAJADORES (CENDA) *Indicadores Sociales y Demográficos* (2011). Consultado el 05 de Mayo de 2011, en: <http://www.cenda.org.ve/>

CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA (1999, Marzo 24). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 5453 (Extraordinaria). Caracas.

CORTESÍA, N. (2006). Historia de Plan de la Mesa. Junta de Vecinos del Sector I. Plan de la Mesa, estado Sucre, Venezuela. (Mimeo).

CUNILL, N. (1991). *Participación Ciudadana*. Caracas: Centro Latinoamericano de Administración para el Desarrollo CLAD.

ENCICLOPEDIA METÓDICA LAROUSSE (1996). *Ciencias de la Vida* Tomo III. Caracas: LAROUSSE.

ENCICLOPEDIA METÓDICA LAROUSSE (1996). *La Sociedad* Tomo VI. Caracas: LAROUSSE.

FUNDACIÓN PROPATRA 2000. (2011). *Quienes somos*. Consultado el 11 de Febrero de 2011, en:
<http://www.fundapropatria2000.gob.ve/web/view/quienesS.php>

GUERRA J. Y ROMERO R. (2011). *Reseña Histórica de la Construcción de la Autopista Gran Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre.* Cumaná estado Sucre, Venezuela. . (Mimeo).

HERNÁNDEZ, L. (2008). *Elementos claves para la discusión sobre la problemática agraria venezolana.* Consultado el 22 de mayo de 2009, en:
<http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/14170/1/elementos.pdf>

INEINFO 2.0. (2010). *Indicadores Sociales.* Consultado el 16 de Enero de 2011, en: <http://www.ineinfo.ine.gob.ve/>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS DE VENEZUELA (INE). *Indicadores Sociales y Demográficos* (2010). Consultado el 03 de Junio de 2010, en: <http://www.ine.gov.ve>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS DE VENEZUELA (INE). *Indicadores Sociales y Demográficos* (2011). Consultado el 05 de Mayo de 2011, en: <http://www.ine.gov.ve>

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS DE VENEZUELA (INE). *Indicadores Sociales* (2011). Datos Estadístico Nacionales. Cumaná estado Sucre, Venezuela. (Mimeo).

KALIPEDIA.COM. (2008,01 de Agosto). *Reforma Agraria.* Venezuela. Consultado el 22 de mayo de 2009, en: <http://ve.kalipedia.com/>

[geografiavenezuela/tema/reformaagraria.html?
x=20080801klpgeogve20.Kes&x1=20080801klpgeogve_18.Kes](http://geografiavenezuela/tema/reformaagraria.html?x=20080801klpgeogve20.Kes&x1=20080801klpgeogve_18.Kes)

LEY DE EXPROPIACIÓN POR CAUSA DE UTILIDAD PÚBLICA O SOCIAL (2002, Julio 01) Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 37.475, Caracas.

LEY DE LOS CONSEJOS COMUNALES (2009, Diciembre 28) Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 39.335, (Extraordinaria). Caracas.

LEY ORGÁNICA DEL AMBIENTE (2006, Diciembre 22). Gaceta Oficial de ... República Bolivariana de Venezuela, N° 5.833, (Extraordinaria). Caracas.

ESPIÑOZA, L. y SILVA, J. (1987, Enero). Normativas Propuestas en función del Estudio Socio-económico, Realizado en el Centro Poblado Mochima (comunidad perteneciente a la parroquia del mismo nombre) durante el año 1987. *Tesis de Licenciatura en Trabajo Social*, Escuela de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente. Cumaná, Venezuela.

MÁRQUEZ, N. y VILLARROEL, A. (1997, Abril). Impacto Socio-económico de la Actividad Turística en la Población de Mochima. Municipio Sucre. Estado Sucre. Periodo 1993 – 1996. *Tesis de Licenciatura en Sociología*, Escuela de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente. Cumaná, Venezuela.

MARTÍNEZ, N. (2006, Junio). Algunas Consecuencias Socioeconómicas de la Ejecución del Proyecto de Desarrollo Social Integral de Sincrudos de Oriente (SINCOR) en la Comunidad de San Diego de Cabrutica, Municipio Monagas, Estado Anzoátegui, Periodo 2000 – 2003. *Tesis de Licenciatura en Sociología*, Escuela de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente. Cumaná, Venezuela.

MELCHER, D. (s/a). *La Industrialización de Venezuela.* Revista Economía. N° 10. Mérida: Universidad de los Andes. Consultado el 21 de abril de 2009, en http://iies.faces.ula.ve/Revista/Articulos/Revista_10/Pdf/Rev10Melcher.pdf.

MICROSOFT ® ENCARTA ® (2007). © 1993-2006 Microsoft Corporation.

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA AGRICULTURA Y TIERRA
Quiénes somos. (2010). Consultado el 03 de Marzo de 2010, en: <http://www.mat.gob.ve>.

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA AGRICULTURA Y TIER
(2009) *Mapa del estado Sucre 1963 N° de hoja 7347/ISO.* 1:100.000 de Cartografía Nacional. Departamento de Cartografía Rural. Cumaná, Venezuela. (2 mapas de 70x 55cm., blanco y negro)

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LA INFRAESTRUCTURA
(2008, Junio 30). Gaceta oficial de la República Bolivariana de Venezuela, 38962 (extraordinaria). Caracas.

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA LAS OBRAS PÚBLICAS Y VIVIENDA. *Quiénes somos.* Consultado el 03 de Marzo de 2010. En: <http://www.mopvi.gob.ve>.

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y COMUNICACIONES (MPPTC) DIRECCIÓN ESTADAL SUCRE.
(2011) Proyecto de Construcción de la Autopista Gran Mariscal de Ayacucho Antonio José de Sucre. Cumaná estado Sucre, Venezuela. (Mimeo).

MINISTERIO DEL PODER POPULAR PARA TRANSPORTE Y COMUNICACIONES (MPPTC) ATRIBUCIONES. Consultado el 11 de Febrero de 2011. En: <http://www.mtc.gob.ve/index.php/ministerio/atribuciones>

MORÓN, G. (1974). *Historia de Venezuela*. Caracas: Italgráfica, S.R.L.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA (2010, Junio 22). Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, N° 39451(Sumario de decretos). Caracas.

RIVAS, M. (2005, Octubre). Estudio Socioeconómico de las Comunidades Rurales Afectadas por la Construcción del Tramo San Esteban-Nurucual, de la Autopista “Antonio José de Sucre”, en la Parroquia Raúl Leoni del Estado Sucre. Año 2004. *Tesis de Licenciatura en Sociología*, Escuela de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente. Cumaná, Venezuela.

SALAZAR, E. (1974, Noviembre). Situación de la Reforma agraria en los asentamientos campesinos: El Tacal, Barbacoa y Nurucual (análisis de los aspectos: demográficos, sociales y económicos). *Tesis de Licenciatura en Sociología*, Escuela de Ciencias Sociales, Universidad de Oriente. Cumaná, Venezuela.

SERVICIO AUTÓNOMO DE VIALIDAD DEL ESTADO SUCRE (SAVES) (2003, Junio 27). Gaceta Oficial del Estado Sucre N° 4016 (Extraordinaria). Sucre.

SEVILLA, G. (1983). *El campesinado: elementos para su reconstrucción teórica en el pensamiento social*. [Documento en pdf].Ministerio del Medio Ambiente y Medio Rural Marino. España, Consultado el 21 de abril de 2009, en:http://www.mapa.es/ministerio/pags/biblioteca/revistas/pdf_ays%2Fa02702.pdf

SISTEMA INTEGRADO DE INDICADORES SOCIALES DE Venezuela (SIVOV) (2011). Consultado el 16 de Enero de 2011, en: <http://www.sisov.mpd.gob.ve>

VELÁSQUEZ, J. (1985). *Conocer a Venezuela*, tomo VII: *Historia, Época Contemporánea*. Caracas: SALVAT editores venezolana S.A.

YAGUE, E. (2005, 02, 25) *Ley de Tierras y Desarrollo Agrario*. Consultado el 22 de mayo de 2009, en http://www.lapatriagrande.net/01_venezuela/venezuela_notizie/archivio_venezuela/sicariato_en_venezuela.htm

ANEXOS



UNIVERSIDAD DE ORIENTE
NÚCLEO DE SUCRE.
ESCUELA DE CIENCIAS SOCIALES
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

ENTREVISTA DIRIGIDA A HABITANTES DE LA COMUNIDAD DE “PLAN DE LA MESA” SECTOR I, MUNICIPIO SUCRE DEL ESTADO SUCRE

Respetados jefes de familia del sector I de la comunidad de “Plan de la Mesa” actualmente me encuentro desarrollando el trabajo de grado intitulado “Inferencias Socio-económicas de la Construcción de la Autopista 'Antonio José de Sucre' en Habitantes del Sector I de la Población 'Plan de la Mesa', Municipio Sucre, Estado Sucre, año 2010.” en la Universidad de Oriente, núcleo Sucre de la ciudad de Cumaná, razón por la cual requiero de ustedes cualquier información oportuna sobre el tema anteriormente mencionado, para poder así satisfacer las demandas académicas para el enriquecimiento del trabajo investigativo a fin de optar al título de Licenciada en Sociología. De ante mano agradezco su colaboración.

Los datos proporcionados serán manejados de forma confidencial

Sin otro particular

Bra. Maricelys Maicán



UNIVERSIDAD DE ORIENTE
NÚCLEO DE SUCRE.
HABITANTES DE “PLAN DE LA MESA” SECTOR I

Fecha. ____/____/2010

Nº _____

ENTREVISTA

1. Nacionalidad:

V. ____ E. ____

2. Sexo:

F. ____ M. ____

3. Edad:

18 a 22 años. ____ 23 a 27 años ____ 28 a 32 años ____ 33 a 37 años ____
38 a 42 años ____ 43 a 47 años ____ 48 a 52 años ____ 53 años y más de. ____

4. Estado Civil:

Soltero ____ Casado ____ Divorciado ____ Viudo ____ Unido ____

5. Grado de Instrucción alcanzado:

Básica ____ Básica incompleta ____ Diversificado ____ Técnico ____
Universitario ____ Ninguna ____ Otro: _____

6. Lugar de origen:

7. Tiempo de permanencia en la comunidad:

Menor o igual a 4 años ___ 5 a 9 años ___ 10 a 14 años ___ 15 a 19 años ___
20 a 24 años ___ 25 a 29 años ___ 30 a 34 años ___ mayor o igual a 35 años ___

8. ¿Trabaja UD Actualmente?

Si. ___ No. ___

De ser negativa la respuesta anterior para la pregunta 11

9. ¿Cuál es su tipo de Trabajo?

10. ¿Dónde labora?

11. ¿Posee UD algún tipo de ocupación eventual que le genere ingresos?

Si. ___ No. ___

De ser negativa la respuesta anterior para la pregunta 13

12. ¿Cuál?

13. ¿Cuál es su ingreso económico?

14. Miembros de Familia, que viven con usted:

parentesco	edad	sexo	Estado civil	estudios alcanzados	Trabajo que realiza	Cantidad de ingresos que ofrece al hogar
------------	------	------	--------------	---------------------	---------------------	--

22. ¿UD o algún miembro familiar poseen algún tipo de enfermedad crónica o que amerite tratamiento y vigilancia continua?

Si. ___ No. ___

De ser negativa la respuesta anterior para la pregunta 25

23. ¿Especifique?

24. ¿algunas de estas enfermedades se ha agravado en los últimos años?

Si. ___ No. ___

25. ¿A dónde acude UD Al presentar algún problema de salud?

26. ¿Por qué medio(s) se abastece usted del servicio de agua?

Acueductos ___ Pila de agua ___ Camión cisterna ___ Ríos ___
Otras _____

27. ¿Por qué medio(s) se provee usted del servicio eléctrico?

Regulada ___ Tomada ___ Otras _____

28. ¿Cómo se elimina usted los desechos?

Aseo Urbano ___ Quema ___ Fosas ___ Otros ___

29. ¿Posee usted?

Cloacas___ Pozo Séptico___ Otros___

30. Tipo de Transporte que utiliza con frecuencia:

Propio___ Públicos___ Otros___

31. ¿En donde adquiere usted los alimentos de su consumo Familiar?

32. ¿Cuál es su Ingreso familiar Mensual aproximado?

Igual a 1224 Bs. ___ de 1225 hasta 2449 Bs. ___ de 2450 hasta 3674 Bs. ___
de 3675 hasta 4899 Bs. ___ 4900 Bs. Hasta 6124 Bs. ___
Otros. _____

33. Depende usted económicamente de:

Padres___ Institución___ Propia___ Ninguno___
Otras _____

34. Personas que dependen de Usted económicamente:

Padres___ Hijos ___ Conyugue__ Hermanos___ Ninguno ___
Otros _____

35. ¿La construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha impedido la realización de algún tipo de actividad económica de UD o algún miembro de su familia?

Si. ___ No. ___

De ser negativa la respuesta anterior para la pregunta 37

36. ¿Cuál?

37. ¿La construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha facilitado la realización de algún tipo de actividad económica de UD o algún miembro de su familia?

Si.____ No. ____

De ser negativa la respuesta anterior paras a la pregunta 39

38. ¿Cuál(es)?

39. ¿La construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha disminuido el ingreso familiar de UD o algún miembro de su familia?

Si.____ No. ____

De ser negativa la respuesta anterior paras a la pregunta 41

40. ¿De qué forma?

41. ¿Cuáles son las actividades que realizan diariamente?

42. ¿La construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” ha inferido en la realización de una de ellas?

Si.____ No. ____

De ser negativa la respuesta anterior paras a la pregunta44

43. ¿Por qué?

44. ¿Ha Afectado la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” recursos naturales de la zona?

Si.____ No. ____

De ser negativa la respuesta anterior paras a la pregunta 46

45. ¿Cuál(es)?

46. ¿Qué experiencia ha generado la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en su vida y la de sus familiares?

Excelente____ Muy Bueno____ Bueno____ Regular ____
Malo ____ Muy malo ____ Pésimo _____

47. ¿Le fue afectada alguna propiedad?

Si.____ No. ____

De ser negativa la respuesta anterior paras a la pregunta 50

48. ¿Cuál(es) y de qué modo fue(ron) afectada(s) la(s) propiedad(es)?

49. ¿Le(s) fue(ron) cancelada(s) dicha(s) propiedad(es)?

Si.____ No. ____

50. ¿Cómo catalogaría UD Las expectativas que posee con respecto a la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”?

Excelente____ Muy Bueno____ Bueno____ Regular ____
Malo ____ Muy malo ____ Pésimo _____

51. ¿Qué cambios cree usted que deba generar la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en UD y su familia?

Mejoras educativas____ mejoras de viviendas____
mejoras de servicios básicos____ mejoras del servicio de salud____
más fuente de empleo ____ Otros _____

52. ¿Qué cambios cree usted que deba generar la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en su población?

Mejoras ambientales____ mejoras de vías de acceso____
mejoras de seguridad____ mejoras de salubridad ____
más proyectos comunales____ Otros _____

53. ¿Ha tenido usted algún tipo de participación en la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre”?

Si. ____ No. ____

De ser negativa la respuesta anterior para la pregunta 55

54. Indique su carácter de participación:

Trabajador____ Reuniones informativas____ Reuniones consultivas____
Otra _____

55. ¿Conoce usted un plan o proyecto, alternativo, gubernamental que este abocado a sus” población?

Si. ____ No. ____

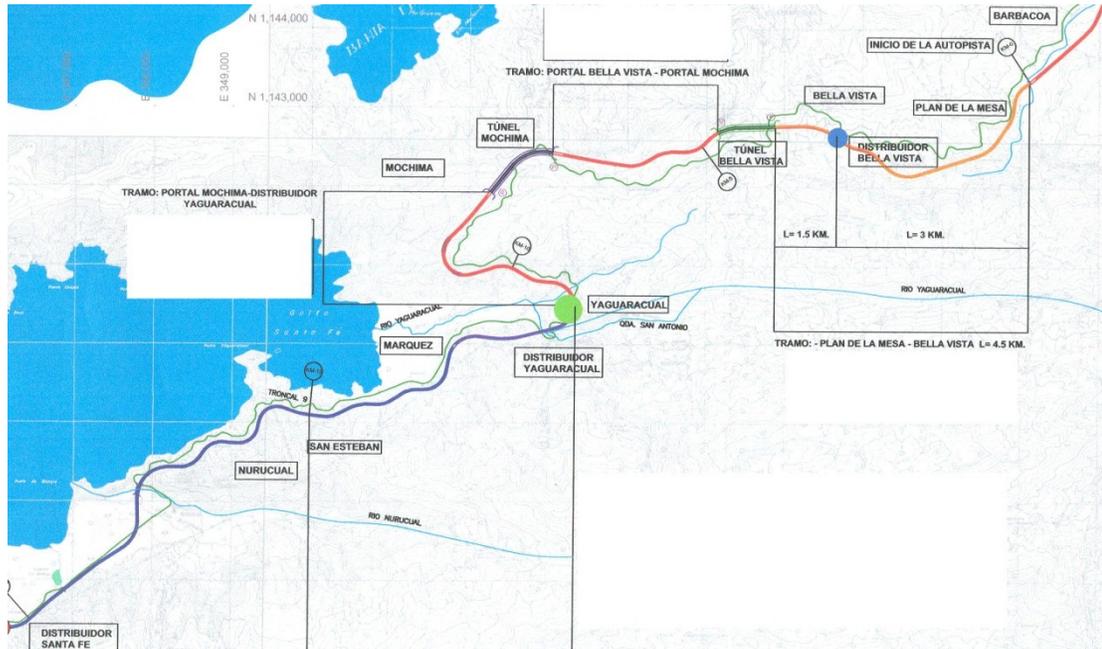
De ser negativa la respuesta anterior para la pregunta 57

56. De ser positiva la respuesta anterior indique cual ente reconoce usted como el responsable de la ejecución de dicho plan o proyecto:

MOPVI___ MAT___ SAVES___ SAVA___ Concejo Comunal___
Otros_____

57. ¿A través de que instancia participa usted al momento presentar inquietud personal o sobre la población?

Individual___ Concejo Comunal___ Otros_____



Trazado Original del Proyecto: Autopista Antonio José de Sucre

Población de “Plan de la Mesa” sector I





Chanca deportiva



Escuela "Plan de la Mesa"



Dispensario de la Comunidad

Preescolar "Plan de la Mesa"

**Condición de las vías de acceso de la población “Plan de la Mesa”
hacia la autopista “Antonio José de Sucre”**



**Condición de las vías de acceso al río y acueducto de la comunidad de
“Plan de la Mesa”**



**Condición de los Kioscos establecidos en los alrededores de la
autopista “Antonio José de Sucre”**



HOJA DE METADATOS

Hoja de Metadatos para Tesis y Trabajos de Ascenso – 1/6

Título	INFERENCIAS SOCIO-ECONÓMICAS DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOPISTA "ANTONIO JOSÉ DE SUCRE" EN HABITANTES DEL SECTOR I DE LA POBLACIÓN "PLAN DE LA MESA", MUNICIPIO SUCRE, ESTADO SUCRE, AÑO 2010.	
Subtítulo		
Apellidos y Nombres	Código CVLAC / e-mail	
Maricelys Maicán Micet	CVLAC	15.111.280
	e-mail	maricelysmaican@gmail.com
	e-mail	
	CVLAC	
	e-mail	
	e-mail	
	CVLAC	
	e-mail	
	e-mail	
	CVLAC	
	e-mail	
	e-mail	

Autor(es)

Palabras o frases claves:

Autopista "Antonio José de sucre", consecuencias socioeconómicas, población "Plan de la Mesa"

Hoja de Metadatos para Tesis y Trabajos de Ascenso – 2/6

Líneas y sublíneas de investigación:

Área	Subárea
Ciencias sociales	Sociología

Resumen (abstract):

Desde años muy remotos, las poblaciones mundiales han sometido a la naturaleza a fin de facilitar su traslado, mejorando las técnicas y materiales de construcción a través de los años. El fin siempre ha sido satisfacer las necesidades de las poblaciones y, por ello, los gobiernos se encargan de ejecutar este tipo de obras. El sistema de comunicación vial es uno de los medios para buscar la eficacia de la economía urbana mediante la integración social; pero esta acción produce cambios en los sectores aledaños a la construcción, en este sentido los espacios rurales han estado dirigidos a resolver problemas del medio urbano a nivel nacional. Al construir un bien nacional de gran envergadura como la autopista “Antonio José de Sucre, se generan consecuencias y alteraciones considerables a nivel ambiental y social. Este estudio se centra en la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en la población de “Plan de la Mesa”, sector I y tuvo como objetivo determinar las inferencias socio-económicas de dicha construcción en los habitantes objeto de estudio. La investigación es de diseño de campo, de nivel descriptivo. La principal fuente de información fue recopilada por entrevistas estructuradas realizadas a habitantes del sector I de la población “Plan de la Mesa”. Los resultados describen una población con patrón de comportamiento de poblaciones urbanas, afectada por derrumbes, contaminaciones, deforestaciones en donde resalta con mayor significancia los cambios económicos y culturales. Al no existir en los entes competentes ningún programa para subsanar algunas de la problemáticas, se concluye que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” para el año 2010 ha afectado de forma negativa en los habitantes objetos de estudio.

Hoja de Metadatos para Tesis y Trabajos de Ascenso – 3/6

Contribuidores:

Apellidos y Nombres	ROL / Código CVLAC / e-mail								
Ramírez Guillermina	ROL	CA	<input type="checkbox"/>	AS	<input checked="" type="checkbox"/>	TU	<input type="checkbox"/>	JU	<input type="checkbox"/>
		CVLAC		3.870.130					
		e-mail		Guillermina.ramirez@gmail.com					
		e-mail							
Magó Evelin	ROL	CA	<input type="checkbox"/>	AS	<input type="checkbox"/>	TU	<input type="checkbox"/>	JU	<input checked="" type="checkbox"/>
		CVLAC		9.978.432					
		e-mail		Evelinmag2@hotmail.com					
		e-mail							
Noguera Pedro	ROL	CA	<input type="checkbox"/>	AS	<input type="checkbox"/>	TU	<input type="checkbox"/>	JU	<input checked="" type="checkbox"/>
		CVLAC		3.700.170					
		e-mail		pnoguerab@gmail.com					
		e-mail							

Fecha de discusión y aprobación:

Año Mes Día

2011	10	13
-------------	-----------	-----------

Lenguaje: spa

Hoja de Metadatos para Tesis y Trabajos de Ascenso – 4/6

Archivo(s):

Nombre de archivo	Tipo MIME
Tesis-maicam.doc	Application/Word

Alcance:

Espacial: Nacional (Opcional)

Temporal: Temporal (Opcional)

Título o Grado asociado con el trabajo: Licenciada en Sociología

Nivel Asociado con el Trabajo: Licenciada

Área de Estudio: Sociología

Institución(es) que garantiza(n) el Título o grado:

Universidad de Oriente

Hoja de Metadatos para Tesis y Trabajos de Ascenso – 5/6



UNIVERSIDAD DE ORIENTE
CONSEJO UNIVERSITARIO
RECTORADO

CUN°0975

Cumaná, 04 AGO 2009

Ciudadano
Prof. JESÚS MARTÍNEZ YÉPEZ
Vicerrector Académico
Universidad de Oriente
Su Despacho

Estimado Profesor Martínez:

Cumplo en notificarle que el Consejo Universitario, en Reunión Ordinaria celebrada en Centro de Convenciones de Cantaura, los días 28 y 29 de julio de 2009, conoció el punto de agenda **"SOLICITUD DE AUTORIZACIÓN PARA PUBLICAR TODA LA PRODUCCIÓN INTELECTUAL DE LA UNIVERSIDAD DE ORIENTE EN EL REPOSITORIO INSTITUCIONAL DE LA UDO, SEGÚN VRAC N° 696/2009"**.

Letdo el oficio SIBI – 139/2009 de fecha 09-07-2009, suscrita por el Dr. Abul K. Bashirullah, Director de Bibliotecas, este Cuerpo Colegiado decidió, por unanimidad, autorizar la publicación de toda la producción intelectual de la Universidad de Oriente en el Repositorio en cuestión.

Comunicación que hago a usted a los fines consiguientes.

UNIVERSIDAD DE ORIENTE SISTEMA DE BIBLIOTECA	Confidencialmente,	
RECIBIDO POR <i>[Signature]</i>	<i>[Signature]</i>	
FECHA 5/8/09 HORA 5:30	JUAN A. BOLANOS CUNVELO	Secretario

C.C: Rectora, Vicerrectora Administrativa, Decanos de los Núcleos, Coordinador General de Administración, Director de Personal, Dirección de Finanzas, Dirección de Presupuesto, Contraloría Interna, Consultoría Jurídica, Director de Bibliotecas, Dirección de Publicaciones, Dirección de Computación, Coordinación de Teleinformática, Coordinación General de Postgrado.

JABC/YGC/marujá

Apartado Correos 094 / Telfs: 4008042 - 4008044 / 8008045 Telefax: 4008043 / Cumaná - Venezuela

Hoja de Metadatos para Tesis y Trabajos de Ascenso – 6/6

Artículo 41 del REGLAMENTO DE TRABAJO DE PREGRADO (vigente a partir del II Semestre 2009, según comunicación CU-034-2009): “Los trabajos de grados son de la exclusiva propiedad de la Universidad de Oriente, y solo podrá ser utilizados para otros fines con el consentimiento del Concejo de Núcleo respectivo, quien deberá participarlo previamente al Concejo Universitario, para su autorización”.



Maicán Maricelys

Autor 1



Ramírez Guillermina

Asesor