



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
ESCUELA DE EDUCACIÓN
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES



**IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ARANZAZU (2009) EN
LA DINÁMICA SOCIAL DE UNA COMUNIDAD URBANA DE LA
PARROQUIA MIGUEL PEÑA, MUNICIPIO VALENCIA DEL
ESTADO CARABOBO – VENEZUELA**

Autor: Yulimar Hernández
Tutor: MSC. Felipe A Bastidas T

Bárbula, Julio de 2014



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
ESCUELA DE EDUCACIÓN
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES



**IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ARANZAZU (2009) EN
LA DINÁMICA SOCIAL DE UNA COMUNIDAD URBANA DE LA
PARROQUIA MIGUEL PEÑA, MUNICIPIO VALENCIA DEL
ESTADO CARABOBO – VENEZUELA**

Autor: Yulimar Hernández
Tutor: MSC. Felipe A Bastidas T

Bárbula, Julio de 2014

ACTA DE APROBACIÓN

En mi carácter de Tutor del trabajo Especial de Grado Titulado: **“IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ARANZAZU (2009) EN LA DINÁMICA SOCIAL DE UNA COMUNIDAD URBANA DE LA PARROQUIA MIGUEL PEÑA, MUNICIPIO VALENCIA DEL ESTADO CARABOBO – VENEZUELA”** presentado por la Bachiller **Yulimar Coromoto Hernández Marrero** para optar al Grado de Licenciada en **Educación** Mención **Ciencias Sociales**, se considera mediante la presentación pública y evaluación por parte del jurado examinador el siguiente veredicto: **APROBADO**.

En Bárbula, a los 16 días del mes de Julio de 2014

MSC. Felipe A Bastidas T

C.I 10.485.791

MSC. Eilyn Vicuña

C.I 14.216.667

Sello

DEDICATORIA

Les dedico este gran esfuerzo a mis hijos Noemi y Samuel, recuerden que la vida es dura y por eso deben de prepararse sin perder tiempo y con un horizonte bien definido, nunca olviden que los amo y quiero lo mejor para ambos y que siempre estaré allí cuando me necesiten...

Y sobre todo a ti te lo dedico, a ti que dejaste de vivir muchos de tus sueños por ver realizado los míos, a ti que me apoyaste en todo momento, por cuidar a mis hijos mientras yo iba a estudiar, por tus consejos tan sabios...eres única y extraordinaria, a ti te lo dedico Mamita!...Este logro no es solo mío, es tuyo también, es tuyo mamita Coromoto...No me alcanzará la vida para pagarte por todo lo que has hecho por mí, por eso ruego a Dios vida y salud para que sigamos compartiendo las miles de cosas que nos espera en el futuro.
! MIL GRACIAS MAMITA!

AGRADECIMIENTOS

A ti Jesús, a ti mi DIOS, gracias por la vida, gracias por haberme permitido culminar con esta anhelada meta...

A la Universidad de Carabobo, por haber permitido mi formación en tan prestigiosa casa de estudios, especialmente a la Facultad de Ciencias de la Educación, ¡Muchas gracias!

A todos los excelentes profesores que estuvieron impartiendo sus conocimientos a lo largo de mi carrera, es especial a los profesores: Eduardo Rivero, Jennifer Gutiérrez, María Ángel, Thomas Villaquirán, José Gregorio Hernández y demás profesores del departamento de Ciencias Sociales.

Al MSC. Felipe Bastidas, por su excelente tutoría, por haberme dado ánimo cuando más lo necesité, por haberme recalado que a pesar de los obstáculos si es posible alcanzar las metas... ¡Muchas gracias! ¡Dios le cuide y bendiga!

A mis compañeros de estudios, en especial mi amiga Daniela Turizo, por haberme acompañado en la realización de las entrevistas y a Alexander Fuentes, por su incondicional apoyo en todo momento, gracias por todo...

A mi esposo David Álvarez, gracias por haberme ayudado cuando lo necesite, tus conocimientos como profesional me sirvieron de mucho, ¡muchas gracias!

A ti mamita, sin tu apoyo constante hubiera resultado imposible realizar esta meta, no me alcanzará la vida para agradecerte tanto! MUCHAS GRACIAS

INDICE

	pp.
Acta de aprobación.....	III
Dedicatoria.....	I.V
Agradecimientos.....	V
Lista de matrices.....	VIII
Lista de infografías.....	IX
Lista de mapas.....	X
Resumen.....	XI
Introducción.....	1
 SUPUESTOS PRELIMINARES	
Contextualización de la investigación.....	3
Objetivos de la investigación.....	13
• General	
• Específicos	
Justificación.....	14
 MARCO REFERENCIAL	
Antecedentes de la investigación.....	16
Bases teóricas.....	19
 MARCO METODOLOGICO	
Tipo de investigación.....	32
Diseño de la Investigación.....	33
Escenarios y sujetos significantes.....	34
Técnicas y recolección de la información.....	35
Validez y confiabilidad.....	37

HALLAZGOS DE LA INVESTIGACION

Síntesis de la categorización de los comerciantes formales.....	46
Síntesis de la categorización de los comerciantes informales.....	54
Síntesis de la categorización de los habitantes transeúntes.....	62
Síntesis general de las categorización de las entrevistas.....	64
Hallazgos de los registros tecnológicos.....	68
Imágenes de la Avenida Aranzazu antes de la ampliación.....	69
Imágenes de la Avenida Aranzazu durante la ampliación.....	71
Imágenes de la Avenida Aranzazu luego de la ampliación.....	73
Diferencias encontradas en la Av. Aranzazu antes y después.....	75
Cambios en la dinámica socio-espacial de la Av. Aranzazu.....	77
Hallazgos de la observación participante.....	80
Síntesis general del capítulo.....	85

CIERRE TEMPORAL DE LA INVESTIGACION

Conclusiones.....	87
Limitaciones encontradas y superadas en el desarrollo de la investigación.....	91

REFERENCIAS.....	93
------------------	----

ANEXOS

A. Instrumento

B. Transcripciones de las entrevistas

C. Carta de solicitud de información sobre la investigación

LISTA DE MATRICES

Matriz		pp.
1	Categorización de los comerciantes formales.....	40
2	Categorización de los comerciantes informales.....	48
3	Categorización de los transeúntes.....	56

LISTA DE MAPAS

Mapa		pp.
1	Barrios adyacentes a la Avenida Aranzazu.....	7
2	Ubicación de la Avenida Aranzazu.....	8
3	Segunda ampliación de la Av. Aranzazu.....	10
4	Tercera ampliación de la Av. Aranzazu.....	11

LISTA DE INFOGRAFIAS

Infografía	pp.
1 Sinergias en la Dinámica Social de la Av. Aranzazu.....	28
2 Síntesis de las categorizaciones.....	67
3 Imágenes de la Av. Aranzazu antes de la ampliación 2009	70
4 Imágenes de la Av. Aranzazu durante la ampliación.....	72
5 La Av. Aranzazu actualmente.....	74
6 Diferencias encontradas en la Av. Aranzazu antes y después de la ampliación.....	76
7 Cambios físicos de la Av. Aranzazu frente al C.C Las Palmas.....	78
8 Cambios de la Av. Aranzazu a la altura de la bomba de gasolina.....	79



UNIVERSIDAD DE CARABOBO
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EDUCACIÓN
ESCUELA DE EDUCACIÓN
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES



IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DE LA AVENIDA ARANZAZU (2009) EN LA DINÁMICA SOCIAL DE UNA COMUNIDAD URBANA DE LA PARROQUIA MIGUEL PEÑA, MUNICIPIO VALENCIA DEL ESTADO CARABOBO – VENEZUELA

Autor: Yulimar Hernández
Tutor: MSC Felipe Bastidas
Año: 2014

RESUMEN

La presente investigación tuvo como objetivo general analizar el impacto de la tercera ampliación de la Avenida Aranzazu (2009) en la dinámica social de la comunidad ubicada desde el C.C Las Palmas hasta la Plaza Bolívar de Miguel Peña, Valencia, estado Carabobo de Venezuela, para el año 2014. Para alcanzar dicho objetivo se realizó una investigación tipo descriptiva con diseño de campo, se utilizaron las técnicas de la entrevista, la observación participante y para la recolección de información y en cuanto a la validez y confiabilidad de la investigación se utilizó la triangulación de la información y de las técnicas. Se utilizó a sujetos significantes para la recolección de datos que posteriormente fueron categorizadas así como de registros tecnológicos. Se evidenció que efectivamente hubo un impacto en la dinámica social, pero de manera significativa en la de tipo económico-comercial porque la ampliación tanto de la avenida y de las aceras (cambio socioespacial) provocó un mayor número de ventas y acceso a los establecimientos comerciales tanto formales como informales, incremento del valor de las viviendas y construcción de locales comerciales en la planta baja de las viviendas como una forma de ingreso financiero extra de las unidades domésticas. La dinámica sociocultural se vio afectada en el uso múltiple de las aceras que sirven de asiento al comercio informal, tránsito peatonal y espacio para estacionar motos; así como un ahorro de tiempo del tránsito vehicular colectivo y particular en esta importante arteria urbana.

Palabras clave: Dinámica social, enfoque estructural – funcional, crecimiento poblacional urbano, vialidad urbana, Valencia – Venezuela.

Línea de Investigación: Diagnostico geohistorico de los espacios. Temática: Uso del espacio geográfico. Subtemática: Dinámica ocupacional y ordenamiento territorial en el uso del espacio geográfico

INTRODUCCIÓN

Las vías de comunicación son de gran importancia, no solo por las mercancías que se trasladan a través de estas sino por la cantidad de personas que por ellas se movilizan, ya sea para trabajar, estudiar o realizar cualquier otra actividad. Sin embargo, en ciertas ocasiones ocurre que estas vías de comunicación van perdiendo su función, es decir, el tránsito se va convirtiendo en un problema de gran magnitud, afectando a muchas personas, comunidades y conductores.

Las razones por las cuales una vía de comunicación deja de cumplir su función de manera adecuada son variadas, en éste caso particular se debe al continuo crecimiento población de la zona sur de Valencia, capital del estado Carabobo en el centro norte de Venezuela, ocasionando que cada año fuera más difícil el circular por la avenida Aranzazu, creando un constante congestionamiento.

En este marco, la avenida Aranzazu es una de las más importantes vías de comunicación de la zona sur de Valencia, Edo. Carabobo, conocida como avenida 109, se ubica desde la intersección de la Av. Lara con la Av. Fernando Figueredo hasta la Urb. Lomas de Funval (de norte hacia el sur). Esta avenida hace mas de veinte años era una vía donde los vehículos podían circular sin ningún tipo de congestionamiento, era apenas de dos canales con viviendas en los laterales de la misma y con aceras en ciertos lugares, tan angostas, que apenas se podía caminar por ellas, pero con el pasar de los años habían mas vehículos, mas motos, mas transeúntes, hasta el punto de generar descontento en sus habitantes por la cantidad de inconvenientes que todo esto generaba.

En vista del congestionamiento constante de la avenida y de las continuas peticiones de la comunidad para que ésta situación fuera solventada, en

agosto del año 2009 el Gobernador del Estado Carabobo Enrique Fernando Salas dió inicio a la ampliación de la Av. Aranzazu, comenzando desde el sur de la avenida (Lomas de Funval) hasta la intersección de la Aranzazu con la Av. Sesquicentenario. Dicha ampliación una vez culminada trajo consigo una serie de cambios en la zona, desde el punto de vista económico, cultural y espacial, estos son los objetivos de la investigación, para lo cual se procede a indagar para dar respuesta a ellos.

Para dar comienzo a la investigación se presenta el Capítulo I, el cual se compone de la contextualización de la investigación, allí se establece en si cual es el problema de estudio, comenzando a explicar desde lo general a lo específico en qué radica la investigación. También se encuentran los objetivos, tanto generales como específicos y por ultimo está ubicada la justificación de la investigación, en donde se explica los diferentes aportes que ofrece el estudio.

El capítulo II se exponen los antecedentes de investigación y las bases teóricas, las cuales de alguna manera sustentan a la investigación. En el capítulo III encontramos El marco metodológico, el cual hace referencia al tipo de investigación el cual es este caso es de tipo descriptiva, con un diseño de campo considerado de campo, fueron sujetos significantes en esta investigación habitantes residentes de la zona (Comerciantes formales, informales y transeúntes) y entre las técnicas de recolección de información está la entrevista y la observación, y por ultimo la validez y confiabilidad.

El capítulo IV se refiere a los hallazgos encontrados por medio de las técnicas e instrumentos, se encuentran las categorizaciones de las entrevistas, fotografías e imágenes satelitales, todas las anteriores con sus síntesis y comentarios. Por último se ubica el Capítulo V donde están las conclusiones de la investigación y limitaciones de la investigación.

CAPITULO I

SUPUESTOS PRELIMINARES

Contextualización de la investigación

La planificación urbana nace por la necesidad de poder ubicar de manera adecuada, estratégicamente y asimétricamente a la población en zonas determinadas, es decir, zonas urbanas, ella busca una mejor calidad de vida de las comunidades, que exista armonía entre la población y el medio ambiente y sobre todo descartar las zonas de vulnerabilidad como habitables.

El autor Ornés (2009: Documento en línea), con respecto a la planificación urbana señala:

La planificación urbana surge como ese proceso de descripción, análisis y evaluación de las condiciones de funcionamiento de las ciudades para poder generar propuestas de diseño y formular proyectos que permitan regular la dinámica urbana y ambiental de toda la ciudad y atender las anomalías existentes entre sus condiciones del desarrollo económico, social y espacial, dentro de un plazo de tiempo que demanda una programación, seguimiento y control bien definido.

El mundo se comienza a urbanizar a partir del siglo XX, es decir, la población que era para ese momento del todo rural se comienza a trasladar a lugares urbanos por razones económicas, sociales, entre otras, dando comienzo al caos desde el punto de vista urbanístico y de ordenamiento del territorio, es decir, se comenzaron a dar los primeros pasos para que existiera una verdadera asimetría poblacional.

Latinoamérica no escapa del movimiento o éxodo de habitantes de zonas rurales a urbanas, producto del cambio industrial, tecnológico y capitalista, se

evidencia en muchos países, mejor conocidos como no industrializados. Es un fenómeno que comienza a escala mundial y se expande a los continentes y luego a los diferentes países, entre ellos el nuestro. Nuestro país al igual que muchos del continente Latinoamericano cuenta en su mayoría con población urbana y con ello una larga lista de problemas consecuencia de la aglomeración de habitantes en un mismo lugar.

Nuestro país apenas cuenta con tan solo 60 años con una visión de planificación urbana, tal y como lo plasma la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999), sin embargo la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística se hace tangible es a partir del año de 1987, el cual entre otras cosas fortalece la descentralización (Ornés, 2009)

La población de Venezuela, así como en muchos países del mundo se encuentra asimétricamente ubicada, trayendo como consecuencia problemas de diferentes índoles, sobre todo en las zonas urbanas, tales como: a)el congestionamiento de servicios: el agua es una necesidad para todo persona y cuando existe demasiada demanda de la misma en una misma zona se comienza a escasear y ser de poca calidad para el consumo humano, entre otras, b)el desempleo : al estar ubicados muchos habitantes en una misma zona se comienza a evidenciar personas desempleadas, ya que la demanda supera la oferta de empleos , c)la delincuencia: es una tarea difícil de poder controlar la delincuencia cuando existen zonas demasiadas pobladas, precisamente porque la cantidad de efectivos policiales no es suficiente para el número de habitantes y también por la forma en que están distribuidas las zonas, se prestan para que sirvan de refugios para ellos, entre muchas otras.

Las razones de tipo económica son de gran importancia para dar explicación de los fuertes movimientos de migración de la población que se dieron en el

pasado y que aún se observan en ciertos lugares. Venezuela vivió un éxodo rural en el siglo XX y con ello aumento el tamaño de las ciudades. La población siempre buscará satisfacer sus necesidades, estar más cerca de las empresas que les ofrecerán empleo, las escuelas para estudiar, los centros de salud, entre otras, pero el problema comienza cuando se concentra cada vez más la población en una misma zona y de manera no planificada.

En Venezuela la mayoría de la población vive en barrios no planificados y de alguna manera el Estado Venezolano colaboró para ello, por muchos años actuó reprimiendo dichos actos pero a la vez permitiéndolos, esto se evidenciaba cuando por una lado los oficiales (normalmente la Guardia Nacional) destruían las construcciones hechas con madera o lata y por otro lado las personas las volvían a construir. Esta situación se repetía muchas veces en un mismo lugar hasta que llegaba el momento en que los oficiales encargados de desalojarlos se cansaban y dejaban a las personas en esos lugares no aptos (de ningún servicio público).

En cuanto al Estado Carabobo, específicamente en la zona sur de Valencia, se caracterizó a partir de los años 70 por la toma de terrenos que estaban solos, aparentemente sin dueño y sin uso, era la única solución para las personas de más bajos recursos económicos que carecían de vivienda y esperaban con la toma ilegal de estos terrenos poder construir de acuerdo a sus posibilidades, es decir, se fue convirtiendo en una “zona de barrios”, sin ningún tipo de planificación urbana.

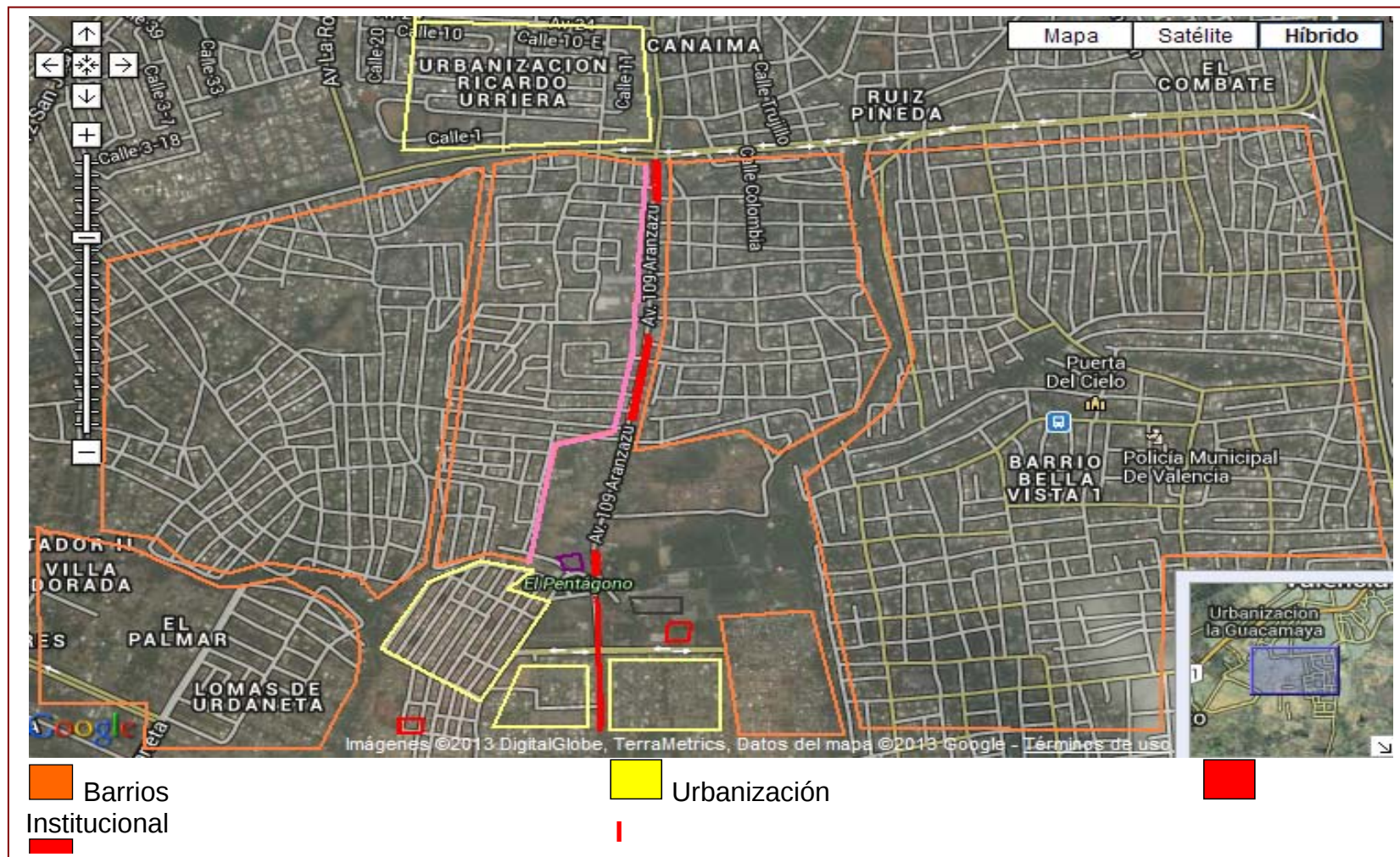
Así, para Wiesenfield (1997: 68) citado por Vallmitjana “las zonas de barrios”:

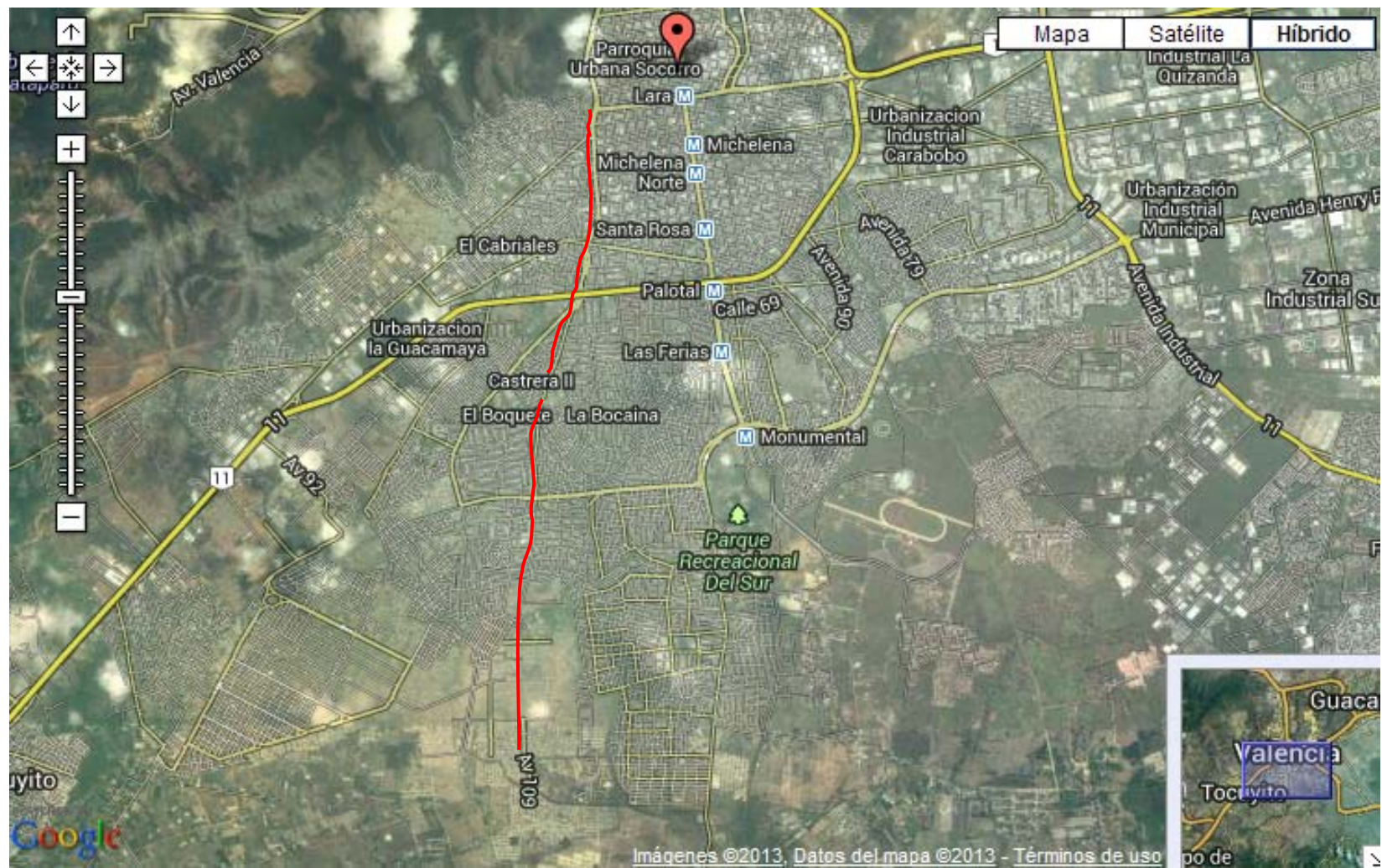
Es un sector o área geográfica segregado de los servicios urbanos, en el que un grupo de familias, cuyos ingresos son insuficientes para acceder al mercado inmobiliario formal, se apropian de un

terreno en el que se realizan actividades constructivas, y desarrollan procesos psicosociales, producto de las actividades e interacciones de los pobladores entre sí y con el entorno circundante, que conducen a transformaciones personales, sociales y ambientales. El barrio incluye, entonces, las personas, las viviendas, los servicios, los espacios comunes, las experiencias y relaciones de los pobladores entre sí y con otros agentes (proveedores: sector comercial; y reguladores: sector gubernamental) y las relaciones del sector con otros sectores de la ciudad.

Esta zona de barrios trae consigo problemas a futuro, de toda índole, entre ellas el congestionamiento de las vías de comunicación, tal es el caso de la Avenida Aranzazu que tiene mas de treinta años y que a lo largo y ancho de ella se fueron expandiendo barriadas, entre algunas de ellas: Barrio El Consejo, barrio La Bocaina, Barrio Bolívar, Ruiz Pineda I y II, Barrio los Jardines, negro primero, entre muchísimas otras, mientras que se encuentran solamente algunas urbanizaciones planificadas como Ricardo Urriera, Trapichito y Lomas de Funval (ver mapa 1, página siguiente). Cada día fue creciendo de manera sorprendente la zona sur de Valencia, convirtiéndose Miguel Peña en la parroquia mas poblada de Carabobo.

Todas estas barriadas y urbanizaciones han utilizado desde siempre la Avenida Aranzazu como la arteria principal para trasladarse de norte a sur y viceversa, ya que comienza frente al Palacio de Justicia del Estado Carabobo y culmina al final de la Urbanización Lomas de Funval (ver mapa 2), pero debido al crecimiento poblacional la avenida se fue congestionando cada día más y para sus habitantes comenzó a ser una agonía ir y venir del trabajo, a estudiar o hacer cualquier otra actividad.



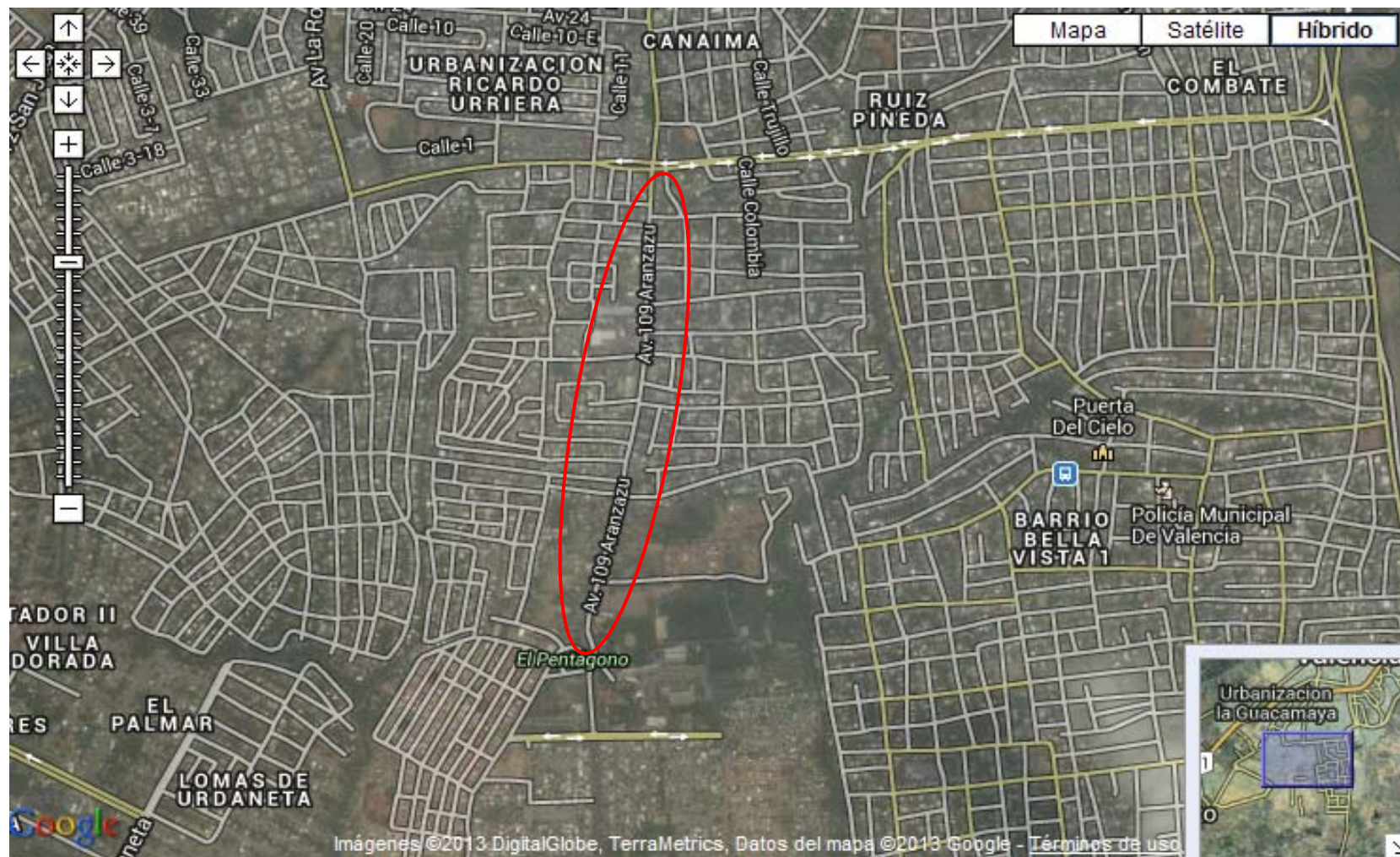


Debido al congestionamiento que se estaba presentando en dicha avenida, el Gobernador del Estado Carabobo Enrique Salas Feo dio inicio en el año de 1999 la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu, construyendo un distribuidor que llevaría el mismo nombre de la avenida, con una inversión de dos millardos de bolívares, según datos ofrecidos en la prensa de la Gobernación. Cubriría una extensión de 1 kilómetro en sentido norte sur, desde la avenida Enrique Tejera hasta un poco más allá del Puente el Boquete, con un ancho máximo de cincuenta metros. (Ver mapa 3)

A pesar del esfuerzo realizado por la Gobernación de descongestionar la avenida para que sus habitantes se trasladaran con mayor tranquilidad y hubiese mejor fluidez no se logró del todo, porque un “cuello de botella vial” se estaba presentando más al sur de la avenida, donde el congestionamiento era prolongado para la pequeña calle que servía para trasladarse en ambos sentidos.

Es por ello que el día sábado 22 de agosto de 2009, el Gobernador del Estado Carabobo Enrique Fernando Salas, en un acto público dio inicio a la tercera ampliación de la Avenida Aranzazu. Esta ampliación comenzaría desde la Urbanización Lomas de Funval(al sur de la avenida) hasta la intersección con la Avenida Sesquicentenario, conocida popularmente por sus habitantes como El Combate. (Ver mapa 4)

El diseño de la avenida se hizo de manera ambiciosa y pensando en el futuro de dicha zona, porque si para ese entonces la parroquia Miguel Peña era la mas habitada del Estado Carabobo entonces eso hizo pensar que cada día seguirá creciendo la población y por ende se necesitaría de buenas vías de comunicación.



Al respecto, el Diario la Costa(en línea) reseña el día 23 de agosto de 2009, que la avenida contaría con cuatro canales de circulación de aproximadamente 3.6 metros de ancho cada uno, dos de ida y dos de vuelta, contando además de un hombrillo de 3.2 metros de ancho, posiblemente incluirían ciclovías de 1.5 metros para ser usada por motos y bicicletas y la avenida tendrá aceras amplias de tres metros y medio de ancho para que las personas puedan caminar y pasear.

Según las proyecciones la avenida debía estar lista para finales del año 2010 o el primer semestre del 2011 y generó aproximadamente 5000 mil empleos de manera directa e indirecta (Diario La Costa 2013). Esta segunda ampliación era todo un reto para Ángel Barreto (el cual era el secretario de infraestructura para ese entonces) y todo el personal encargado de dicho proyecto, porque implicaría todo un plan de logística para evitar perturbar lo menos posible a sus habitantes y sobre todo evitar molestias a todo el colectivo que transita en carros particulares y transporte público, no era una ampliación fácil, estaba la pequeña avenida por donde se desplazaban los vehículos de sur a norte y viceversa, además la avenida Aranzazu se caracterizaba por sus largas colas a toda hora del día, era toda una agonía en las horas del medio día y antes de que anocheciera, pero sobre todo los días viernes en donde el tráfico se colapsaba por completo desde la intersección de la avenida Aranzazu con la sesquicentenario hasta la Urb. Lomas de Funval, por lo tanto si se pensaba ampliar la avenida debía hacerse de manera tal que no empeorara la situación antes descrita.

Lo primero que comenzaron a ejecutar fue el derrumbe de las casas y pequeños locales que se encontraban en la parte oeste de la avenida (si se observa la avenida de sur a norte), pero obviamente a todas esos habitantes les fue cancelada su casa o local a un valor justo para luego proceder a derrumbarlas. Algunos de los habitantes de la avenida luego de haber

recibido el dinero por el derrumbe de sus propiedades procedieron a construir de nuevo sus casas en el mismo lugar, pero esta vez de menos dimensiones porque ya les habían restado terreno para la ampliación de la avenida, es decir, los terrenos en donde estaban estas casas y pequeños locales eran tan espaciosos que aun después de usar parte de estas para la avenida les quedó todavía terreno para construir una pequeña y nueva casa.

Algunos quizás se fueron a otras zonas con el dinero dado por sus propiedades, pero la gran mayoría de sus habitantes (indemnizados) en cambio pensaron y actuaron de otra manera, no solo construyeron de nuevo sus viviendas en lo que les quedó de terreno, sino que las hicieron de dos plantas, de manera tal que en la parte inferior colocaron un local comercial para alquilarlo o trabajarlo ellos mismos y en la parte superior estaría la parte habitable. Por todo lo anterior expuesto cabe preguntarse, ¿Cuál ha sido el impacto de la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu (2009) en la dinámica social de la comunidad ubicada desde el C.C Las Palmas hasta Plaza Bolívar de Miguel Peña para el año 2013?

Objetivo General

Analizar el impacto de la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu (2009) en la dinámica social de la comunidad ubicada desde el C.C Las Palmas hasta Plaza Bolívar de Miguel Peña para el año 2014.

Objetivos Específicos

1. Describir la dinámica económica-comercial de los habitantes de Ruiz Pineda a raíz de la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu.

2. Caracterizar la dinámica sociocultural de los habitantes de Ruiz Pineda a raíz de la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu.
3. Identificar la dinámica socio espacial de los habitantes de Ruiz Pineda a raíz de la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu.

Justificación

Las casas, edificios, autos y hasta las calles y avenidas por donde las personas transitan día a día han sufrido cambios con el correr del tiempo y la Avenida Aranzazu no escapa de ello. Ubicada al sur de la ciudad de Valencia, la Av. Aranzazu se convirtió con el correr de los años en una de las principales arterias viales, usada para que sus habitantes cercanos a ella se trasladen de sur a norte y viceversa pero como la cantidad de habitantes fue incrementándose cada vez mas, entonces la avenida se comenzó a congestionar, convirtiéndose en un caos urbano.

En vista de lo anterior expuesto el gobernador Enrique Salas Feo, en el año 1999, realizó la primera ampliación de la avenida desde la Av. Enrique Tejera hasta un poco más allá del Puente El Boquete (Distribuidor Aranzazu), en sentido norte-sur, sin embargo el verdadero problema se estaba presentando más al sur de la avenida. Es entonces cuando en el año 2009 el Gobernador Enrique Fernando Salas, inicia la segunda ampliación de la Avenida Aranzazu en sentido sur-norte, desde la entrada de la Urb. Lomas de Funval (Plaza Bolívar de Miguel Peña) hasta la intersección con la Av. Sesquicentenario (mejor conocida como El Combate).

A pesar que ésta segunda ampliación de la Avenida Aranzazu está incompleta, se pueden observar diferentes cambios en sus habitantes a raíz de dicha ampliación, su calidad de vida parece haber mejorado en algunos

aspectos (llegan mas rápido y temprano a sus sitios de trabajo), parece que existe mayor dinamismo económico, entre otros cambios. Estas son las razones que motivan a desarrollar dicha investigación, ya que busca describir, caracterizar e identificar la dinámica económica, sociocultural y socio espacial de la comunidad que se encuentra ubicada desde el C.C Las Palmas hasta la Plaza Bolívar de Miguel Peña.

Además el desarrollo de esta investigación ayudará y aportará a:

- ✓ Establecer la relación que existe entre la infraestructura vial y el impacto en la dinámica social que ésta genera a la población objeto de estudio.
- ✓ Orientaciones para políticas públicas de planificación urbana y de infraestructura vial
- ✓ Llenar el vacío bibliográfico y documental relacionado con la Parroquia Miguel Peña, en especial la Avenida Aranzazu, muy nombrada y poco estudiada, sirviendo así de ayuda para docentes y estudiantes que deseen indagar sobre Historia y Geografía regional.

CAPITULO II

MARCO REFERENCIAL

Antecedentes de la Investigación

El contenido de este capítulo tiene como propósito la argumentación y sustentación teórica de la investigación mediante la descripción de los antecedentes de investigaciones y estudios relacionados con la temática tratada.

Maicán, M. (2011), realizó la investigación titulada: “Inferencias socio-económicas de la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” en habitantes del sector I de la población “Plan de Mesa”, municipio Sucre, Estado Sucre, año 2010”. El objetivo general fue 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. La investigación fue 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, afectadas 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 las problemáticas, se concluye que la construcción de la autopista “Antonio José de Sucre” para el año 2010 ha afectado de manera negativa en los habitantes objeto de estudio.

Villegas Flores, N. (2009), realizó la investigación titulada: “Análisis de valor en la toma de decisiones aplicado a carreteras”. La tesis doctoral tuvo como objetivo general ahondar en la metodología de toma de decisiones MIVES,

basada en análisis de valor, a través de dos casos de estudio. En este sentido, el objetivo principal consistió por un lado, aplicar dicha metodología a un caso de estudio de una sección transversal de una carretera y por otro, verificar la versatilidad de la misma mediante un caso de estudio en el entorno universitario, clasificando y evaluando los departamentos universitarios.

Para llevar a cabo esta valoración, la metodología establece varias etapas: la construcción del árbol de requerimientos (análisis previo), calificación de la respuesta de alternativa con respecto a un indicador, construcción de la función de valor, ponderación(pesos) en cada nivel jerárquico, calculo del valor de la alternativa y el análisis de sensibilidad. Para potenciar la propuesta primeramente se examina un caso práctico para la construcción de una carretera. Además, con el objetivo de verificar la versatilidad de la herramienta metodológica en otros ámbitos, se ha desarrollado un caso práctico en el entorno universitario. De los resultados obtenidos en el caso práctico cabe destacar, pese al esfuerzo de obtener un índice de valor en la evaluación final, los resultados no son absolutos.

García Hernández, A.. (2006), desarrolló la investigación titulada: "Carreteras, trenes y automóviles: Una aproximación a la evolución histórica del transporte terrestre y su impacto económico en Carabobo durante el periodo 1850-1950". El objetivo general fue describir el impacto en la economía del Estado Carabobo a través de la evolución histórica del transporte terrestre para el periodo 1850-1950. El estudio se ubicó en el marco de la investigación de tipo documental y se realizó dentro de la línea de investigación de la historia local y microhistoria. En la investigación se utilizaron las técnicas de contenido; por lo que respecta a los instrumentos de recolección de datos, se utilizaron, principalmente las fichas en sus distintas modalidades y tipos. Sobre la base del análisis de las fuentes de

conocimiento histórica presenta una serie de conclusiones relacionadas con la injerencia de los medios de transporte en el desarrollo del Estado Carabobo.

Vergara, F. y Méndez. (2004), desarrollaron la investigación: "Evaluación del impacto ambiental del proyecto de vialidad: Prolongación de la Avenida Casanova Godoy, estado Aragua-Venezuela". El objetivo general fue aplicar un procedimiento metodológico desarrollado y adaptado para analizar los impactos ambientales del proyecto de vialidad, a fin de determinar la magnitud de sus implicaciones físico-naturales y socioeconómicas. En la figura 2 se presenta el procedimiento metodológico desarrollado para el estudio de impacto ambiental del proyecto vial "Prolongación de la avenida José Casanova Godoy, III etapa, Tramo Distribuidor Metropolitano-Universidad Bicentenaria".

La investigación arrojó como resultado que con el desarrollo del proyecto vial, en su fase de operación, es de esperarse que se genere un crecimiento del desarrollo económico local y en consecuencia, mejoren las condiciones socioeconómicas del área de estudio. Además se espera que se presenten impactos derivados a la movilización de personas desde el sitio de emplazamiento del proyecto, así como también impactos sobre el paisaje, cambiando la vegetación y morfología del lugar, se observaran impactos sobre el microclima, sobre la potenciación de actividades socioeconómicas, entre otras. Se concluyó que los impactos ambientales producidos por el proyecto de ampliación generaran impactos negativos sobre el parque Henry Pittier y el paisaje natural, con una clasificación de alto impacto.

Los impactos positivos que se producirán en el área de estudio con una clasificación de bajo impacto, estarán referidos exclusivamente al entorno socioeconómico y asociados fundamentalmente a la mejora de la seguridad

social y condiciones de vida de la población desplazada del sitio, donde se emplazaran las obras, al igual que en la oferta de empleo y potenciación de la economía local y regional.

Bases Teóricas

Al estudiar un espacio geográfico determinado es imposible no tomar en cuenta otros aspectos de importancia, como lo es la historia. Ambas sirven de explicación a muchos fenómenos específicos, pero no de manera aislada sino unificadas. Ese estudio va de manera paralela porque el espacio se modifica con el correr del tiempo, no es estático sino dinámico, y es la historia la que da respuestas a dichos cambios. A este tipo de estudio o enfoque se le denomina Geohistoria. Al respecto Tovar (1996: 52) señala:

El se desprende de la propia concepción geográfica que entiende al espacio como un producto concreto o síntesis de la acción de los grupos humanos sobre su medio ambiente para su necesaria conservación y reproducción sujeto a condiciones históricas determinadas.

La Geohistoria es la sumatoria de dos métodos, de dos ciencias: La Geografía y la Historia, actúan de manera conjunta, es decir, el espacio y el tiempo para entender el ahora a partir del ayer.

Algunos autores han utilizado este enfoque en sus estudios (sobre Venezuela) entre los cuales están: Beatriz Ceballos, Ramón Tovar, Armando Rojas, entre otros. Estos estudios plantean conceptos y enunciados sobre la Geohistoria.

Aponte (2005) citado por Aponte y Morales (Documento en línea):

La Geohistoria al tener por objeto de estudio los fenómenos sociales en su dimensión temporo-espacial, evidencia el manejo de la unidad dialéctica tiempo- espacio, la Historia (el tiempo, lo diacrónico), permite seguir la pista a las relaciones, contribuye a descubrir cómo se produce el fenómeno; la geografía (el espacio, lo sincrónico) demuestra cómo la sociedad actúa sobre su medio; por lo tanto constituye el análisis y la síntesis de la organización y estructura del espacio.

Según Tovar (1995: 63) citado por Aponte y Morales (Documento en línea), menciona:

La Geohistoria es en términos del conocimiento, una representación de la realidad a la cual tratamos de dar respuesta...donde se integran, por una parte el espacio y por la otra el tiempo: las dos grandes variables del conocimiento científico social.

Lo antes expuesto se hace con la finalidad de explicar y orientar esta investigación: El impacto de la ampliación de la Avenida Aranzazu(2009) en la dinámica social de la comunidad ubicada desde el C.C Las Palmas hasta la plaza Bolívar de Miguel Peña para el año 2013, la cual comienza su explicación con el crecimiento poblacional mundial.

El crecimiento poblacional es un fenómeno mundial e inevitable, existen zonas en las cuales ese crecimiento es más acentuado que en otras y las razones son de variadas. A este respecto Viana (2012:13) señala:

Diversos son los factores que influyen los patrones espaciales de doblamiento de una nación o una región. Entre ellos podemos enumerar el clima, el paisaje, la disponibilidad de recursos como el agua, posibilidades de acceso in situ o cercanía al empleo, vivienda o servicios como los de la salud y la educación.

En la ciudad de Valencia se mantuvo durante muchos años el crecimiento demográfico, el cual era relativamente lento, sin embargo con nuevas

empresas textiles instaladas en el siglo XX (en especial Telares Branger) en la ciudad trajo consigo cambios significativos. Según Martines (2003:5):

En primer lugar hay que destacar la condición de Valencia como un centro de atracción demográfica, una parte importante de los trabajadores de la empresa procedían de San Blas y de La Candelaria las cuales eran parroquias donde se asentaron pobladores de la periferia de la ciudad; en segundo lugar, el auge de esta empresa estimuló movimientos internos de la población, es decir, dentro de la misma ciudad comenzó un proceso de ocupación de espacios vacíos que se mantuvo en las décadas siguientes; y, en tercer lugar, ocurrió un incremento de la población local por el atractivo que ejercía esta empresa sobre las localidades cercanas.

Luego en todo el país se comenzaron a observar movimientos migratorios que se daban a causa de la explotación petrolera, sin embargo, en Valencia el aumento de la población se daba por el crecimiento de la industrialización. La ciudad comenzó a crecer y con ella la realización de trabajos de vialidad hacia el Este de la misma. Esta apertura hacia el Este estimuló la construcción de viviendas en la zona que fueron abandonadas por sus propietarios debido al aislamiento que aun predominaba en el sitio. (Martines, Ob Cit.: 7).

Para los años 50, el casco central de Valencia se mantenía sin mucho desarrollo de arquitectura, una que otra edificación de dos o tres pisos que significaba sinónimo de desarrollo y modernidad, mientras que en la zona norte de la ciudad se comienzan a observar urbanizaciones planificadas, que se expandieron con el transcurrir del tiempo.

Martines (2003:6) explica que:

Apareció así una arquitectura que respondía al modelo norteamericano de vivienda unifamiliar de boga en estos años, y el cual expresaba un aspecto esencial, y era que ya existían sectores sociales en capacidad de pagar la renta derivada de la propiedad

del suelo, antes de esta fecha estos sectores no estaban presentes en la estructura social regional.

A partir de los años 60, en Valencia se comienzan a evidenciar la presencia de empresas trasnacionales, lo cual es causa significativa de cambios en el uso del espacio y de continuo crecimiento poblacional. Valencia llegaría a ocupar, con la construcción de la zona industrial, una extensión de 8 millones de metros cuadrados, comenzando así una ruptura decisiva con el esquema espacial que impulso el modelo agroexportador. Martínez, (2003:9)

El crecimiento poblacional trae consigo consecuencias negativas, al respecto Cohen (2000:144) señala:

El rápido crecimiento poblacional puede generar numerosos y graves problemas sociales y ecológicos. Entre los problemas que pueden resultar, están las altas tasas de desempleo, una baja en el suministro de alimentos y de otros recursos naturales vitales, vivienda inadecuada y tensiones y conflictos que a su vez pueden originar dificultades emocionales graves.

Lo ideal para toda ciudad y sobre todo para un país es que exista una eficiente ejecución de ordenamiento territorial, que organice el uso de los espacios de acuerdo a su función y necesidad. Al respecto Santana (2004:97) menciona:

Bajo la premisa que el ordenamiento territorial busca en el largo plazo configurar una organización del espacio con la amplia intervención de la sociedad y para que el futuro no sorprenda a los ocupantes de determinado espacio geográfico, es necesario entender y (sobre todo) poner en practica las directrices que en la materia se han venido esclareciendo y cimentando en diversas partes del mundo con visión de sustentabilidad ambiental.

Existe tanto espacio disponible y apto en Venezuela y la mayoría de la población insiste en estar en el centro del país y de manera aglomerada, al respecto Rial (2013:27) señala:

A pesar de que el espacio físico del país es muy amplio y despoblado, 65% de los venezolanos insiste en habitar en ciudades congestionadas, inseguras y con una calidad de vida de franco deterioro. Si bien es cierto que los conglomerados urbanos cuentan con mas servicios y oportunidades de trabajo que las planicies del interior o las montañas de los Andes, este hecho, por si solo, no explica que millones de personas sigan abarrotando los cinturones de miseria de Caracas, Valencia o Maracaibo, donde la pobreza critica y la violencia deberían ser suficientes para persuadir a cualquier cristiano de que en el campo, a pesar del aislamiento y la soledad, se vive mejor.

La Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela, vigente desde el año 1999, en su capítulo IX, artículo 128, señala:

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 desarrollara los principios y criterios para este ordenamiento.

El crecimiento poblacional en Valencia trajo como consecuencia que muchas personas se establecieran cerca de las zonas de trabajo y en terrenos abiertos para así resolver su problema habitacional. Eran en su mayoría clase trabajadora, los cuales no contaban con el suficiente ingreso para costear un alquiler, mucho menos adquirir una vivienda propia, lo cual da inicio a la aparición de barrios populares en la ciudad.

A pesar que desde el punto de vista urbano los barrios son muy diferentes entre si, dependiendo de cómo se haya dado el proceso de ocupación, existe un hecho de suma importancia que es común para todos ellos: su vulnerabilidad y el hecho de estar sujetos a

diversos tipos de imprevistos (desalojos, derrumbes). (Vallmitjana 2002:120)

En Valencia nacieron zonas de barrios, así como también en otros muchos estados del país, como consecuencia de la escasa planificación y supervisión por parte de los organismos competentes, o sino simplemente dejaron que se multiplicaran para luego solucionar los problemas que a futuro estos barrios se les presentaría. Al respecto Ornés (2009:1) señala:

Venezuela cuenta con una tradición de planificación urbana de, aproximadamente, 60 años, ratificada en su texto constitucional, pero es a partir del año 1987 cuando se cuenta específicamente con la Ley Orgánica de Ordenación Urbanística, que propone un sistema jerarquizado de planes y busca facilitar la coordinación interinstitucional para una adecuada toma de decisiones en torno a la ciudad, fortaleciendo así el poder local y, por consiguiente, el proceso de descentralización.

Por su parte Tovar (1996:46) señala sobre la planificación urbana:

Las oficinas de planeamiento urbano son instituciones obligadas en casi todos los estados avanzados como en determinadas áreas de algunos ámbitos subdesarrollados. El urbanista es un cuadro altamente calificado, especie de arquitecto armado de planificador.

Así como también es importante el señalamiento que hace Pérez (2011:35):

Es necesario comprender que los asentamientos urbanos precarios surgen imponiéndose a las "normativas oficiales vigentes" que no comprenden o mas bien ignoran, ante la dificultad que se les presenta a la mayoría de los estratos poblacionales urbanos para acceder a un terreno urbanizable. Crecen bajo la negligencia de los organismos del Estado, que no intervienen de acuerdo a la lógica de proteger y orientar su desarrollo, sino que, por lo contrario, lo hacen a posteriori presionados por las circunstancias coyunturales (presión pública, elecciones, desastres, etc.)

Las invasiones traen consigo un conjunto de problemas para la comunidad ilegalmente establecida, precisamente por su pronta

ocupación sin ningún tipo de estudio del sitio o planificación. Pérez (2011:8), al respecto menciona:

La falta previa de planificación debido a la forma de ocupación ilegal del suelo (invasión), han incidido directamente sobre la carencia de espacios públicos y servicios de equipamientos urbanos, donde la mayoría de las actividades se realizan en las calles y al interior de las parcelas, por lo tanto, planificar considerando el entorno de la vivienda debe significar también, obtener y construir espacios de tal forma que den al individuo la oportunidad de intercambio y distracción...

Son muchos los barrios que existen en Valencia y demás estados del país, acompañándoles un sin fin de problemas, los cuales serán resueltos en el largo plazo, así lo afirman Castellano y Pérez (2003:2):

Las manifestaciones y problemas urbanísticos en asentamientos urbanos precarios, han sido reiteradamente planteados, pero al momento de diseñar o ejecutar programas de rehabilitación y consolidación de barrios, las acciones nacionales, que en su inicio plantearon la erradicación, se han limitado por lo general, a la dotación de "servicios de infraestructura, asfaltado y construcción de aceras" bajo las intervenciones denominadas "maquillaje", sin prever las posibles medidas y acciones que, a corto o largo plazo, permitan una mejor estructuración y organización de estas áreas.

Uno de los problemas que trae consigo las invasiones y zonas de barrios es la falta de planificación de las avenidas, las cuales se caracterizan por ser angostas, pensadas para ese momento específico, sin pensar por un momento en el continuo crecimiento poblacional y obviamente vehicular, por lo tanto una comunidad con un buen sistema de comunicación, trae en el fondo beneficios y bien colectivo. Con el correr del tiempo estas avenidas han tenido que ser ampliadas para superar así los problemas que trae su improvisada construcción, beneficiando a la comunidad en general. Así lo señala la Ley de Expropiación por Causa de Utilidad Pública o Social (2002), en su artículo 3, que es un bien de utilidad pública:

...que tengan por objeto directo proporcionar a la Nación en general, a uno o mas Estados o Territorios, a uno o mas 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.

Los distintos problemas que se encuentran en las zonas de barrios de alguna manera generan malestar e insatisfacción permanente de sus habitantes. Al respecto Rangel (2009:7), señala:

Una ciudad o sector urbano puede, por sus características espaciales, funcionales, estéticas o ambientales, influir sobre el sentimiento del ciudadano, en términos de satisfacción o disatisfacción. En primer caso lo constituyen aquellos lugares urbanos donde tanto la estructura urbana (en su configuración estético-formal) como la infraestructura de servicios, tienden a satisfacer los requerimientos ciudadanos al constituirse en “quantum” de retroalimentación positiva ciudad-habitante (respuestas positivas a requerimientos “normales” de demanda). Estos espacios urbanos, signados por un alto nivel cualitativo de sus condiciones espaciales y funcionales, constituyen un fundamental agente causal de bienestar psico-físico de los habitantes, condición básica para la calificación en calidad ambiental. El segundo caso (incidencia negativa) lo constituye la situación inversa, ausencia o deficiencia en las variables mencionadas como causales de “discomfort”.

Las calles y avenidas son de suma importancia y utilidad, de relaciones humanas y comerciales, así como un lugar de encuentro espontáneo. Krier (1976:2), establece que la calle y la plaza son los dos elementos básicos de la estructura urbana. En ellas se pueden generar cambios importantes en la sociedad y el espacio físico.

El presente trabajo de investigación se orienta hacia el enfoque estructural-funcionalismo, en donde los diferentes elementos de una estructura social son interdependientes entre si, y si existe alguna variación en alguno de

estos de alguna manera afecta o repercute en los otros, al respecto Jeffrey (1997:40) señala que en este enfoque:

El nivel del sistema social alude a la interacción entre diversas personalidades o, en términos más comunes, a la interdependencia de las personas. Pero recordemos que es este punto es presuposicional, no directamente empírico. Aunque el sistema social es el nivel de interacción, la interacción puede ser de cooperación o de antagonismo.

También el positivismo se hace presente (Augusto Comte), cuando la búsqueda de conocimiento esta relacionada con la historia y la sociedad. En cuanto a la sociedad se refiere, Mejia (2008: Documento en línea), expresa:

La sociedad es un sistema muy complejo, es una dialéctica de interrelaciones entre los individuos con la totalidad social y la totalidad social con los individuos, y a medida que pasa el tiempo, la constante es la emergencia de nuevas realidades.

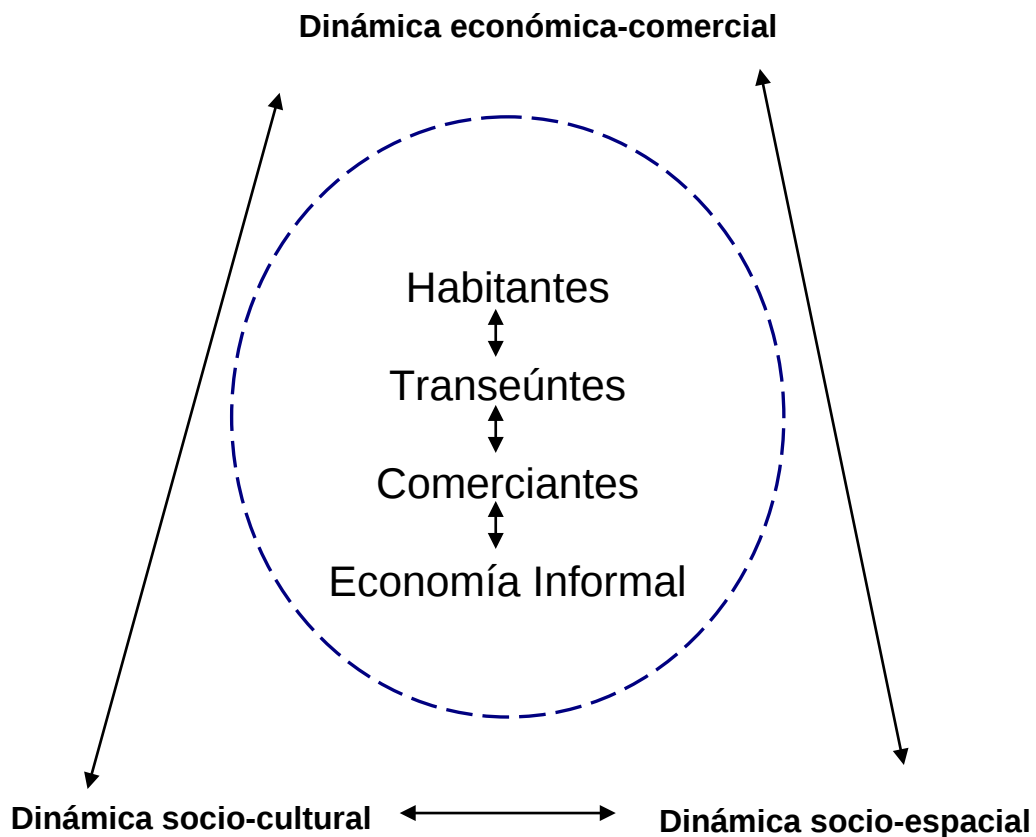
En las calles se pueden encontrar distintos elementos que se relacionan, que interactúan entre si, estando así en presencia de la dinámica social. El término “dinámica social” se le atribuye a Augusto Comte, así lo expresa Popescu (1963: 20): “Considérese o no a Comte como fundador de la sociología, acéptese o no su sistema de filosofía positivista, lo cierto es que la ciencia moderna le debe no solo el nombre de “sociología” sino también el de dinámica social”.

Para Comte (1907) citado por Popescu (1963:20) la dinámica social:

...debe tener por objeto el estudio positivo, a la vez experimental y racional, de las acciones y reacciones mutuas que se ejercen continuamente, las unas sobre las otras, todas las partes del sistema social, haciendo en lo posible, abstracción provisoria del movimiento fundamental que las modifican gradualmente...

La dinámica social, es la unión, sumatoria de todas las dinámicas encontradas en una sociedad, en donde se relacionan mutuamente y cuando ocurren cambios en una de estas puede generar a su vez cambios en las otras.

DINAMICA SOCIAL



Infografía 1. Sinergias de la Dinámica Social de la Avenida Aranzazu
Fuente: Elaboración propia

En este caso particular de estudio se está en presencia de la dinámica económica-comercial, dinámica socio-cultural y dinámica socio-espacial. Todas ellas se evidencian dentro de la comunidad cercana a la Avenida

Aranzazu luego de la ampliación realizada y en donde se ven involucrados los habitantes, transeúntes y comerciantes.

Para Popescu (1963: 28) dinámica social es “En la mecánica el término dinámica se refiere a la idea de movimiento, mientras en la sociología de Comte, se aparta de la idea de movimiento, para tomar el sentido de transformación, o mas directamente el de evolución”.

Según Giner (1979:166) “el cambio social puede definirse como la diferencia observada entre el estado anterior y el posterior en una zona de la realidad social”. Todo es dinámico, cambia con el transcurrir del tiempo, es inevitable para las sociedades los cambios y lo anterior puede evidenciarse en cualquier sociedad actual con respecto a la de hace algunas décadas.

Cohen (2000:224) señala con respecto a los cambios sociales:

El cambio social es una transformación en la estructura de una sociedad o en su organización social. Comprende cambios en la tecnología, las creencias, las pautas de comportamiento o los sistemas de normas y valores. Se entiende el cambio en su relación con un número significativamente alto de individuos, en una sociedad dada.

Por su parte Campos (2007: Documento en línea), define al cambio social como “Proceso recurrente en las sociedades humanas, sobre cuya existencia todos los sociólogos coinciden, aunque jamás lleguen a ponerse de acuerdo sobre su ocurrencia empírica. Posse la extraña particularidad de aumentar su visibilidad conforme aumenta su distancia”.

En algunos casos el cambio no es tan fácil, al respecto Rial (2013:63), menciona:

...la resistencia a cambiar es un fenómeno humano y ocurre en todas las sociedades del mundo, desde las comunidades tribales hasta los países desarrollados, pero Venezuela, en función de sus crisis económicas, de la pobre gestión de sus gobernantes y del descenso que ha sufrido la población en su nivel de vida, debió haber cambiado, radicalmente, hace mucho tiempo.

En cuanto a los agentes o factores que actúan en los cambios sociales se puede señalar que son diversos y variados, entre los cuales están los factores culturales, la organización política, cambios tecnológicos, cambios físicos, entre otras. Así lo señala Yackow (2010):

El medio físico suele influir en el desarrollo de las organizaciones sociales humanas. Donde mejor se aprecia este factor es en las circunstancias medioambientales más extremas, donde las personas deben organizar su forma de vida en función de las condiciones climatológicas.

Según lo anterior, se está en presencia de la dinámica social, en donde los cambios ocurridos en la dinámica socio espacial se relacionan directamente con los de la dinámica socio-cultural.

Al respecto Cohen (2000:29) señala que:

Los cambios abruptos en el medio físico son poco frecuentes, pero cuando ocurren no dan espera. La mayoría de los cambios en el medio físico se producen con tanta lentitud que los cambios correspondientes en la vida social pueden pasar casi desapercibidos.

Las avenidas en buen estado, amplias y bien elaboradas e incluso aquellas que son ampliadas o mejoradas generan bienestar al ciudadano, los trabajadores y estudiantes, además pueden ir y venir con mayor prontitud a sus lugares de actividades, también influye notoriamente en el desarrollo social de la comunidad, estimula el surgimiento de locales comerciales así como también en algunos casos la estadía de la economía informal, la cual es tan natural y aceptada

como los comercios que se pueden desarrollar a lo largo de una avenida. Este factor, tiene también la particularidad de realizar cambios al nivel cultural en la sociedad, ya que de alguna manera éstas comienzan a interiorizar la importancia que generan las avenidas para su bienestar e incluso mas modernizadas.

Las vías de comunicación no son simples conectores entre centros poblados, ellas poseen el poder de modelar el paisaje al provocar cambios en el uso de la tierra, la economía, los patrones de doblamiento, y por tanto son catalizadoras de modificaciones en el medio social y la historia de una región. Viana (2012:11)

CAPITULO III

MARCO METODOLOGICO

Para desarrollar una investigación, es necesario definir la metodología o procedimiento que se desarrolla. Dentro de la metodología está incluido el tipo de investigación, diseño de la investigación, así como también la población y muestra que en este caso particular se le definirá como sujetos significantes. Todas las anteriores en conjunto permiten de alguna manera alcanzar los objetivos planteados y propuestos en su momento. En tal sentido Balestrini (2001) citada por Quijije (2011:63) señala:

El marco metodológico está referido al momento que alude al conjunto de procedimientos lógicos, tecno-operacionales implícitos en todo proceso de investigación, con el objeto de ponerlos de manifiesto y sistematizarlos; a propósito de permitir descubrir y analizar los supuestos del estudio y de reconstruir los datos a partir de conceptos teóricos.

Según lo anteriormente citado, el marco metodológico no es más que el desarrollo de un plan de acción que se traza el investigador y estará conformado por procedimientos, métodos y estrategias que se consideran necesarios para alcanzar los objetivos propuestos en algún momento, para así a la final llegar a conclusiones claras y efectivas.

Tipo de Investigación

El tipo de investigación que en este caso se desarrolló es de tipo descriptiva, ya que los estudios de tipo descriptivos buscan de alguna manera especificar las propiedades de más relevancia en comunidades, personas, grupos, entre otros. Además, se recolectaron datos de diferentes aspectos que de alguna manera sirvieron para el desarrollo de los objetivos

planteados en la investigación. Al respecto Hurtado (2010:413) señala que “La investigación descriptiva tiene como objeto lograr la precisión y caracterización del evento de estudio dentro de un contexto particular”. Así como también Hernández (2007:60) señala que la investigación descriptiva “Es recolectar datos sobre diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno a investigar”.

Hurtado (2010:414) señala en cuanto a la investigación descriptiva que:

Quando se hace una investigación descriptiva es porque el investigador no sabe lo que está ocurriendo, o como se manifiesta, o como es un evento, por tanto no tiene sentido afirmar que tal evento se manifiesta de una o de otra manera, en un intento de formular algo parecido a una hipótesis, pues esa afirmación es una especulación que no contribuye a orientar la investigación o a lograr resultados mas efectivos.

Según ésta autora, la investigación descriptiva busca llegar lo más cerca posible de la realidad de algún fenómeno, a través de la búsqueda de datos para así a la final tener conclusiones certeras sin especulación alguna. La finalidad de la investigación descriptiva es llegar a conocer las diferentes costumbres, actividades y situaciones de las unidades de estudio, para luego llegar a conclusiones específicas, sin suposiciones, por el contrario con afirmaciones reales surgidas de la investigación en cuestión.

Diseño de la Investigación

En cuanto al diseño de investigación se considera de campo. La investigación de campo es un proceso que en el ámbito de la realidad social permite de alguna manera obtener nuevos conocimientos mediante el método científico. En ocasiones la investigación de campo es también nombrada como investigación in situ, ya que esta se lleva a cabo en el mismo lugar donde se encuentra el objeto a estudiar. Al respecto Hernández

(2006:144) señala que “los diseños de investigación de campo permiten establecer una interacción entre los objetivos y la realidad de la situación de campo, observar y recolectar los datos directamente de la realidad en su situación natural”.

Se considera investigación de campo porque los diferentes datos fueron obtenidos de manera directa de la realidad, es decir, el investigador tuvo contacto directo con los sujetos significantes y además la recolección de datos fue en el mismo lugar donde se presenta la dinámica de estos, los datos recogidos se obtuvieron en la Av. Aranzazu. En este sentido, se trata de una investigación a partir de datos absolutamente originales.

Las fuentes primarias fueron las que se utilizaron en la recolección de la información, fue adquirida de manera directa de los individuos que intervienen en la misma, en este caso de los comerciantes formales, comerciantes informales, transeúntes y habitantes de la comunidad ubicada en la Av. Aranzazu, desde el C.C Las Palmas hasta la Plaza Bolívar de Miguel Peña. Al respecto Arias (2006: 31) señala que “la investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos”

Escenario y sujetos significantes

Esta investigación se desarrolló en la Av. Aranzazu, una de las principales arterias viales de la zona sur de Valencia, ubicada en la Parroquia Miguel Peña (la más poblada del Estado Carabobo), avenida también conocida con el número 109. La misma comienza (ubicándose de norte a sur) desde la intercepción de la Av. Fernando Figueredo con la Av. Lara y termina a unos pocos metros del final de la Urbanización “Lomas de Funval”. En la investigación solamente se tomó como escenario de estudio a parte de la

Avenida, es decir, desde el C.C Las Palmas hasta la Plaza Bolívar de Miguel Peña y no a toda la Avenida en su tercera ampliación.

Rojas (2007:66) expresa sobre la muestra, que en “la investigación cualitativa no obedece a criterios de representación numérica. Es mas bien un muestreo intencional cuyo propósito es seleccionar sujetos que puedan aportar información relevante para un estudio en profundidad.” Las unidades de estudio estuvieron representadas, en este caso por: Tres habitantes residentes comerciantes formales, tres habitantes residentes comerciantes informales y a cuatro habitantes residentes. A este tipo de fuentes se le conoce como sujetos significantes.

Cuadro 1. Sujetos significantes de la investigación

Cantidad	Descripción	Justificación y características
3	Habitantes residentes comerciales formales	7 años (mínimo) de residencia en la zona y poseer comercio formal en la misma.
3	Habitantes residentes comerciales informales	7 años (mínimo) de residencia en la zona y desempeñarse como comerciante informal en la misma.
4	Habitantes residentes	7 años (mínimo) de residencia en la zona
10 en total		

Técnicas e instrumentos de recolección de la información

En cuanto a las técnicas para recolectar información se puede decir que estas son las distintas formas usadas para recolectar datos que se necesitan para el desarrollo del trabajo de investigación. Estas técnicas son: La entrevista y la observación. En el trabajo de investigación se utilizó la técnica de observación directa con la finalidad de visualizar y evidenciar lo más cerca

posible a los sujetos significantes. La observación es una técnica eficiente para la recolección de datos. Al respecto Rojas (2007:73) expresa que:

La observación tiene una larga historia como forma de abordar el estudio de proceso e interacciones sociales. Ocupó un espacio en la evolución de las ciencias antropológicas a principios del siglo XX, cuando fue utilizada para aprehender la cultura de las comunidades en forma sistemática.

Según lo expresado por Rojas (2007), la observación no es una técnica nueva, por el contrario tiene una vigencia de más de un siglo y su fin no es más que captar de manera directa fenómenos en estudio para así llegar a conclusiones específicas sin especulaciones.

La finalidad de la observación participante realizada por el investigador fue poder comprender y organizar las distintas circunstancias dadas in situ, tales como: culturales, económicas, comerciales, entre otras. Con la observación participante se evidenció como es actualmente su dinámica económica-comercial, además de su dinámica sociocultural. En tal sentido, la observación participante se puede considerar, según Hurtado y Toro (1998) citado por Urrego (1999: Documento en línea), como "...un método interactivo de recogida de información que requiere de la implicación del observador en los acontecimientos o fenómenos que está observando (...) supone participar en vida social y compartir las actividades fundamentales que realizan las personas..."

En relación a la entrevista ésta no es más que una conversación entre dos personas, ha una se le conoce como entrevistador y a la otra como entrevistado, la cual se realiza con un fin bien definido. En esa conversación se recolecta información de gran importancia y el entrevistador responde a preguntas o cuestiones que fueron diseñadas con anticipación por el

entrevistador, en este caso el investigador. Según Elliot (1997:33), la entrevista "...constituye una forma apta para descubrir la sensación que produce la situación desde otros puntos de vista."

Cuando se realiza una entrevista se comienza desde lo particular a lo general, desde lo más simple hasta lo más complejo, llevar una secuencia de los hechos y ser así más sencilla su posterior interpretación. Según Rusque (2003) citado por Urrego (1999: Documento en línea) sobre el guión de entrevista señala que "en algunos casos se instrumenta un guión de entrevista con preguntas generales que sirven para orientar la realización de la misma". En este caso particular se buscó que el guión de entrevista se vinculara directamente con los objetivos específicos planteados en su momento (ver anexo a).

La observación de mapas, fotos, entre otros (información documental) también fue una técnica usada en la investigación para su posterior análisis y así dar respuesta al objetivo relacionado con la identificación de la dinámica socio-espacial planteado en su momento en la investigación. La observación de mapas fue de gran importancia ya que permitió la comparación del espacio geográfico antes y después de la ampliación, en relación a ello Fallas (2003:1) señala que "el mapa es un instrumento analógico diseñado para el registro, cálculo, exposición, análisis y, en general, la comprensión de los hechos geográficos y de sus relaciones espaciales."

Validez y confiabilidad

Una vez recogida la información el investigador procedió al análisis desde distintos ángulos para poder compararlos y contrastarlos entre si, a esto se le conoce como triangulación de la información, que según Martínez, M

(1999:200), señala que “consiste en el uso de múltiples métodos y técnicas para estudiar un problema determinado...”.

La triangulación de datos según Rodríguez, C., Pozo, T & Gutiérrez, J (s.f.: Documento en línea) “está referida a la confrontación de diferentes fuentes de datos en un estudio. La triangulación se produce cuando existe concordancia o discrepancia entre estas fuentes. Además, se pueden triangular informantes/personas, tiempos y espacios/contextos”. Fueron usadas matrices para las entrevistas a profundidad, mapas conceptuales y mapas para el análisis espacial

CAPÍTULO IV

HALLAZGOS DE LA INVESTIGACIÓN

El contenido de este capítulo tiene como propósito mostrar los hallazgos encontrados referentes a la Av. Aranzazu a través de las técnicas e instrumentos descritos en el capítulo anterior (guión de entrevistas, observación participante, mapas y fotos).

En primer lugar se encuentran las categorizaciones, pero para llegar a éstas se debió transcribir textualmente las entrevistas (ver anexo a). Las categorizaciones resaltan las palabras claves encontradas en las entrevistas para su posterior análisis y así ver las coincidencias o no de las palabras claves, estas categorizaciones se realizaron a las entrevistas de los comerciantes formales, informales y transeúntes.

También se muestran registros tecnológicos, de gran importancia para su análisis y posterior conclusión relacionada con los objetivos. Fotografías de la Avenida Aranzazu antes de su ampliación son el punto de partida para el contraste de la avenida en la actualidad, muestran los cambios en cuanto a las aceras, locales, comerciantes, entre otros.

Las imágenes satelitales captadas a través de Google Earth también ayudaron a mostrar diferencias en el tiempo con relación a la avenida. A partir de la tecnología de este programa se pudieron encontrar imágenes de la avenida en años anteriores a la ampliación y compararlas con otras de años posteriores a la ampliación mencionada. Por último se encuentra el aporte de la observación participante realizada por el investigador sobre el tema en cuestión, haciendo un recorrido del pasado para luego ubicarse en la actualidad de la Avenida Aranzazu.

Matriz 1. Categorización de los Comerciantes Formales

Tópicos de la entrevista	Categorías (Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Tiempo estimado en trasladarse por la Avenida Aranzazu antes de la ampliación	*Entre 10 y 15 minutos.	*30 minutos aproximadamente.	*45 minutos aproximadamente. *Congestionamiento *Crecimiento poblacional.
Descripción de la movilidad vehicular antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Congestionamiento.	*Congestionamiento	*Mucho volumen vehicular. *Crecimiento poblacional.
Dificultad para llegar temprano a la escuela o trabajo antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Problemas para llegar temprano.	*Salidas del hogar con antelación. *Congestionamiento.	*Salidas del hogar con antelación. *Congestionamiento.

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Las aceras en la Avenida Aranzazu antes de la 2da ampliación	*Aceras muy pequeñas. *Actualmente los C.Informales ocupan parte de las aceras.	*Ausencia de aceras. *Actualmente los C.Informales ocupan parte de las aceras. .	*Ausencia de aceras. *Incomodidad.
Ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Buenas ventas.	*Buena venta. *Los comerciantes informales arrebatan las ventas de los locales.	*Buenas ventas. *Actualmente con la situación económica las ventas han mermado.
Ventas de los comerciantes informales antes de la 2da Ampliación de la Avenida Aranzazu	*Poseen clientela fija.	*Buena venta. *No poseían espacio para poder vender. .	*Poseen clientela. *Actualmente por la situación económica se discuten las ventas.

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Cómodo, adecuado y estratégico de la avenida antes de la 2da ampliación	*No encuentra cambios en la avenida ni antes ni ahora.	*Estratégica para todos los comerciantes. *Mayor numero de locales comerciales.	*No era cómoda ni adecuada para las ventas. *Reorganizar a los comerciantes informales en el C.C Las Palmas.
Facilidad de trasladarse por la avenida en bus una vez culminada	*Seria fácil si la ampliación fuera hasta el puente El Boquete. *Continúa el congestionamiento.	*Es mas fácil actualmente *En ocasiones se observan colas.	*Es más fácil actualmente. *Rapidez para llegar al sitio establecido.
Tiempo en llegar a la escuela o trabajo una vez hecha la ampliación	*Tarda lo mismo que antes. *Aumento en el número de vehículos y motos.	*Tarda menos tiempo ahora. *Ya no sale de su casa con antelación. .	*Tarda menos tiempo ahora. *Sale de su vivienda sin estrés alguno.

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Perdida o toma de valor de viviendas cercanas a la Avenida Aranzazu luego de la ampliación	*No cree que tomen mucho valor por estar ubicadas en el sur de la ciudad	*Se revalorizaron. *La ampliación favorece el precio de ventas.	*Tomaron valor las viviendas al igual que los locales.
Manera en que ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales la ampliación de la avenida	*Existe la posibilidad que los compradores se estacionen al frente del local.	* Existe la posibilidad que los compradores se estacionen al frente del local.	*Mayor número de transeúntes en la avenida.
Manera en que ha favorecido a las ventas de los comerciantes informales la ampliación de la avenida	*Poseen buena venta. *Ventas más económicas por ausencia en el pago de alquiler y servicios públicos.	*Existe una acera amplia donde colocar su mercancía. *Los negocios en ocasiones se presta para otras actividades ilícitas.	*También los ha favorecido.

Continúa...

Matriz 1. (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías (Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Facilidad de los transeúntes en trasladarse por la avenida luego de la ampliación	*Los transeúntes tienen aceras para caminar. *Comercio informal utiliza la acera para sus ventas.	*Los transeúntes tienen aceras para caminar. *Aumento en la cantidad de comercio informal	*Los transeúntes poseen aceras espaciosas.
Modernización de Miguel Peña y zona sur a raíz de la ampliación	* No considera que se haya modernizado.	*Mayor movilidad vehicular. *Considera que la ampliación total de la avenida se toma como bandera política.	*Algo de modernización. *Petición de isla que divida la avenida.
Como se favorece la comunidad con la ampliación	*Los comerciantes informales con aceras más amplias.	*Aumento en las ventas de los comerciantes. *Disminución en el congestionamiento.	*Si ha favorecido.

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías (Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Ampliación de la Avenida Aranzazu vs. cantidad de transeúntes	*No es suficiente. *Culminación de la avenida para que exista real descongestionamiento. *Educación vial para los transportistas en general.	*No es suficiente. *Considera que tienen preferencia por los proyectos de construcción en la zona norte que el sur.	*No es suficiente. *Desorganización entre los comerciante informales.

Síntesis de la categorización de las entrevistas aplicada a los comerciantes formales

En las entrevistas realizadas a los comerciantes formales se encontró que dos de ellos afirman que el tiempo estimado para trasladarse por la Avenida Aranzazu antes de la ampliación de la misma es de aproximadamente 30 a 45 minutos debido al congestionamiento vehicular (todos los entrevistados coinciden que antes de la ampliación existía congestionamiento vehicular), mientras que solo uno de ellos comenta que se tardaba entre 10 y 15 minutos. Actualmente dos de los mismos entrevistados señalan que tardan menos tiempo en comparación a años anteriores y han dejado de salir con un tiempo de anterioridad de sus viviendas, sin embargo observan, en ocasiones colas vehiculares, algo de congestionamiento, mientras que solo uno de ellos señala que continúa el congestionamiento.

Todos coinciden que las aceras en la Avenida Aranzazu antes de la ampliación estaban ausentes por lo que generaba incomodidad en sus habitantes y actualmente los transeúntes poseen aceras espaciosas para caminar pero el comercio informal usa parte de la acera restando así espacio de la misma. Coinciden en señalar que las ventas de los comerciantes formales antes de la ampliación eran buenas, sin embargo, los comerciantes informales de alguna manera les arrebatan las ventas. Actualmente, luego de la ampliación de la avenida, las ventas han mejorado porque dicha ampliación permite que los vehículos se estacionen al frente de sus negocios para comprar.

En cuanto a los comerciantes informales señalan y coinciden que antes de la ampliación sus ventas eran buenas y que poseían su clientela, 1 entrevistado señala que trabajaban muy incómodos por la falta de espacio de la avenida. Hoy día, coinciden en señalar que los comerciantes informales mejoraron no

solo sus ventas sino las condiciones para las mismas y 2 de ellos señalan que utilizan las aceras hechas en la ampliación para colocar sus negocios y además sus mercancías son más económicas por no pagar local ni servicios. Antes de la ampliación consideran que la avenida era estratégica para sus ventas, precisamente por estar en la avenida, pero no era cómodo para los comerciantes informales y mucho menos adecuado.

Dos de los entrevistados señala que la ampliación de la avenida ha hecho que las viviendas hayan tomado valor; también permitió mayor movilidad vehicular y 1 señaló que se evidencia algo de modernización en la zona, mientras que 2 opina que no. La ampliación ha favorecido a todos los comerciantes por igual, tanto en el aumento de las ventas como en lo estratégico de las ventas del descongestionamiento. Los comerciantes formales consideran que dicha ampliación no es suficiente para la cantidad de transeúntes y habitantes, 1 considera que los proyectos del sur no son tomados con seriedad y son bandera política.

Matriz 2 / Categorización de Comerciantes Informales

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Tiempo estimado en trasladarse por la Avenida Aranzazu antes de la ampliación	*45 minutos aproximadamente. *Embotellamiento.	*5 minutos por ser desde la sede de camionetas hasta la cancha.	*40 minutos aproximados. *Congestionamiento.
Descripción de la movilidad vehicular antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Congestionamiento.	*Antes era más rápido que ahora. *Actualmente lentitud en el tráfico por parte de los camioneteros.	*Gran volumen de vehículos. *Avenida muy estrecha. *Congestionamiento.
Dificultad para llegar temprano a la escuela o trabajo antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Salida del hogar con antelación. *Gran volumen de vehículos.	*En la medida que se habita más al sur se debía pasar por todo el congestionamiento.	*Gran volumen de vehículos. *Salida del hogar con antelación.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Las aceras en la Avenida Aranzazu antes de la 2da ampliación	*Aceras muy pequeñas. *Aceras inadecuadas. *Lo pequeño de las aceras colocaba a los transeúntes en riesgo con los vehículos.	*Ausencia de aceras.	*Espacio inadecuado. *Ausencia de aceras.
Ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Buenas ventas. *Ocupan parte de la acera.	*Buenas ventas.	*Buenas ventas. *Muchos compradores en la zona.
Ventas de los comerciantes informales antes de la 2da Ampliación de la Avenida Aranzazu	*Buenas ventas para todos los comerciantes por igual.	*Buenas ventas. *Trabajaban muy incómodos.	*Buenas ventas.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Cómodo, adecuado y estratégico de la avenida antes de la 2da ampliación	*Incomodo trabajar *Aceras angostas. *Buenas ventas.	*Incomodo trabajar. *Poco espacio para colocar la mercancía. *Solamente en el C.C Las Palmas había el espacio para los C.Informales.	*Incomoda para trabajar *Aceras angostas y de tierra.
Facilidad de trasladarse por la avenida en bus una vez culminada	*Facilidad para trasladarse. *Incumplimiento de normas de tránsito por parte de los camioneros. *Cambio significativo.	*Facilidad para trasladarse. *Poco congestionamiento.	*Facilidad para trasladarse. *Poco congestionamiento.
Tiempo en llegar a la escuela o trabajo una vez hecha la ampliación	*Se tarda menos tiempo que antes.	*Tarda la mitad del tiempo que usaba antes. *Poco congestionamiento.	*Se tarda menos tiempo que antes.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Perdida o toma de valor de viviendas cercanas a la Avenida Aranzazu luego de la ampliación	*Han tomado valor. *La cercanía a la avenida les da más valor.	*Han tomado valor. * La cercanía a la avenida les da más valor.	*Han tomado valor. * La cercanía a la avenida les da más valor.
Manera en que ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales la ampliación de la avenida	*Ha favorecido mucho a las ventas. *En el C.C Las Palmas se han incrementado.	*Ha favorecido mucho a las ventas. *Los vehículos se pueden estacionar al frente de los locales.	*Ha favorecido mucho a las ventas. *La acera hace mas atractivo los negocios o locales.
Manera en que ha favorecido a las ventas de los comerciantes informales la ampliación de la avenida	*La acera les brinda espacio para colocar su mercancía. *Mayor comodidad para trabajar.	*La acera les brinda espacio para colocar su mercancía. *Les restan espacio a los transeúntes.	*Mayor comodidad para trabajar. * La acera les brinda espacio para colocar su mercancía.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Facilidad de los transeúntes en trasladarse por la avenida luego de la ampliación	*Facilidad de trasladarse por lo amplio de las aceras. *Les restan espacio a los transeúntes. *En ocasiones los vehículos se estacionan en las aceras.	*Mayor comodidad. *Les restan espacio a los transeúntes	*Mayor comodidad. *Les restan espacio a los transeúntes.
Modernización de Miguel Peña y zona sur a raíz de la ampliación	*Un poco de modernización. *Muchos años esperando para que culminen la avenida. *Aumento en el número de locales comerciales.	*Un poco de modernización. *Discriminación por los habitantes de la zona sur.	*Un poco de modernización. *Para que se modernice la zona sur debería de estar como las avenidas de la zona norte. *Muchos años esperando para que culminen la avenida.
Como se favorece la comunidad con la ampliación	*Aumento en las ventas de todos los comerciantes. *Descongestionamiento.	*Aumento en las ventas e los comerciantes informales. *Descongestionamiento. *Espacio para los transeúntes.	*La acera les brinda espacio para colocar su mercancía.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)		
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3
Ampliación de la Avenida Aranzazu vs. cantidad de transeúntes	*La ampliación no es suficiente. *Falta que la terminen para ver mejores resultados. *Muchos accidentes por no estar la avenida culminada.	*La ampliación no es suficiente.	*La ampliación no es suficiente. *Aumento en el número de vehículos y motos.

Síntesis de la categorización de las entrevistas aplicadas a los comerciantes informales

Una vez realizada la categorización de las entrevistas a los comerciantes informales se llega a la siguiente síntesis: 2 de los comerciantes informales tardaban en trasladarse por la Avenida Aranzazu un aproximado de 40 minutos (antes de la ampliación) causado por el continuo congestionamiento en la vía, en la avenida existía gran volumen de vehículos, no apto para la estrecha avenida. Coinciden los comerciantes informales que debían de salir con antelación de sus hogares en caso que decidieran salir a hacer alguna diligencia, precisamente por el mismo congestionamiento.

Todos señalan que antes de la ampliación de la avenida en la zona carecían de aceras, el espacio que usaban para caminar era por la orilla de la estrecha avenida lo cual lo hacía un espacio inadecuado para transitar. Actualmente existe mayor comodidad para los transeúntes por lo amplio de las aceras aunque los comerciantes informales les restan espacio a las mismas. Uno de los entrevistados señala que son tan amplias las aceras en la actualidad que hasta las motos transitan por allí y en ocasiones los vehículos suben a las mismas para estacionarse.

En cuanto a las ventas de los comerciantes formales los entrevistados comentan y coinciden en decir que eran buenas por lo transitado de la avenida y que hoy día la ampliación les ha favorecido en las ventas por lo accesible a sus locales. En cuanto a los comerciantes informales antes de la ampliación señalan que también eran buenas las ventas pero que trabajaban demasiados incómodos por no poseer el espacio para trabajar; actualmente la acera les brinda el espacio necesario para poder vender con comodidad.

Los entrevistados consideran que la zona se ha modernizado un poco con dicha ampliación, sin embargo no existe satisfacción completa por estar incompleta la ampliación, señalan que dicha ampliación se ha esperado por muchos años y que cada día crece la población y con ella la cantidad de vehículos y motos. A raíz de la ampliación las viviendas cercanas han tomado valor, precisamente por estar cerca de la avenida. La comunidad se ha favorecido en varios aspectos, menos congestionamiento, aumento de las ventas en los comerciantes y las aceras amplias para los transeúntes.

Matriz 3 / Categorización de Transeúntes

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)			
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4
Tiempo estimado en trasladarse por la Avenida Aranzazu antes de la ampliación	*30 minutos aproximadamente *Mucho tráfico *Tardanza en llegar a los a los lugares.	*45 minutos *Mal estado de las calles. *Transporte público incumpliendo las leyes de tránsito. *Accidentes de tránsito	*30 minutos. *Congestionamiento	*45 minutos a 1 hora *Desviación del transporte *Congestionamiento
Descripción de la movilidad vehicular antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Congestionamiento *Transporte público incumpliendo con las normas. *Falta de comunicación entre transportistas al extremo de ofensas.	*Mejoría en la actualidad, calles más amplias. *Incumplimiento de las leyes de tránsito.	*Exceso en la cantidad de vehículos. *Congestionamiento	*Congestionamiento.
Dificultad para llegar temprano a la escuela o trabajo antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	* Muy difícil llegar temprano. *Congestionamiento. *Salida con antelación del hogar.	*Muy difícil llegar temprano. * Dificultad al salir.	* Muy difícil llegar temprano. * Salida con antelación del hogar.	*Demasiado difícil. *La mayoría trabaja fuera de la parroquia.

Continúa...

Matriz 3 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)			
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4
Las aceras en la Avenida Aranzazu antes de la 2da ampliación	*Ausencia de aceras. *Uso de calles para caminar. *Incomodidad para el transeúnte.	*Ausencia de aceras. *Actualmente existe mayor posibilidad de movilidad. *Uso de calles para caminar.	*Ausencia de aceras para caminar. *Espacio inadecuado para caminar.	*Ausencia de aceras. *Espacio inadecuado para caminar. *Empeoramiento del lugar en época de lluvia.
Ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu	*Eran menos que ahora. *En la actualidad existen muchos más comercios.	*Existencia de ventas en menor cantidad que ahora. *Actualmente los negocios se han ampliado.	*Interferencia de los comerciantes informales en sus ventas.	*Buenas ventas. *Mucho movimiento de compradores.
Ventas de los comerciantes informales antes de la 2da Ampliación de la Avenida Aranzazu	*Ventas difíciles. *Mal ubicación *Incomodidad	*Ausencia del espacio para sus ventas. *Contribuían al caos vehicular	*Eran buenas. *Más cantidad de transeúntes a causa de las colas.	*Se afectaban en muchos aspectos. *Contribuían al caos vehicular. *Incomodidad para trabajar sin aceras.

Continúa...

Matriz 3 / (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)			
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4
Cómodo, adecuado y estratégico de la avenida antes de la 2da ampliación	*Incómoda. *Ausencia de aceras. *Utilización del espacio de los transeúntes y de los vehículos por los comerciantes informales. *Estratégica para las ventas de todos los comerciantes.	*Incómoda. *Obstrucción del paso para los que caminaban. *Contribuían al caos vehicular y peatonal.	*Cómodo los ubicados frente al C.C Las Palmas.	*Incómodo. *Ausencia de aceras.
Facilidad de trasladarse por la avenida en bus una vez culminada	*Facilidad por la amplitud actual. *Mayor facilidad.	*Facilidad por la amplitud de la avenida. *Incremento en el número de camionetas de pasajeros.	*Menos tiempo en trasladarse por la avenida.	*Más facilidad para trasladarse. *Camionetas de pasajeros obstruyendo la fluidez vehicular. *Falta concluirlo para obtener fluidez total de los vehículos.
Tiempo en llegar a la escuela o trabajo una vez hecha la ampliación	*Menos tiempo trasladándose por la avenida. *Rapidez y fluidez vehicular. *Ausencia de isla divisora de canales.	*Depende de la fluidez vehicular. *Camionetas incumplen leyes de tránsito. *Semáforos dañados colaboran al congestionamiento.	*Mayor fluidez vehicular.	*Menos tiempo que antes. *Horas pico mas congestionadas.

Continúa...

Matriz 3 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)			
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4
Perdida o toma de valor de viviendas cercanas a la Avenida Aranzazu luego de la ampliación	*Toda obra de ampliación y mejora a alguna avenida valoriza las viviendas. *La cercanía a la avenida le genera más valor.	*Tomaron valor por estar cerca de una vía principal. *Las viviendas que tienen locales comerciales tienen más valor.	*Adquirieron mayor valor. *Muchas viviendas poseen locales comerciales.	*Revalorización de las viviendas a causa de la ampliación.
Manera en que ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales la ampliación de la avenida	*Mayor accesibilidad a los locales. *Los compradores en vehículo se pueden estacionar en el hombrillo.	*Si les ha favorecido. *Actualmente han bajado las ventas por escasez de productos.	*Si les ha favorecido. *Con el dinero dado por indemnización (derrumbe por ampliación) construyeron locales.	*Ha favorecido en un alto porcentaje. *Reubicación de los comerciantes informales.
Manera en que ha favorecido a las ventas de los comerciantes informales la ampliación de la avenida	*Ha favorecido a comerciantes formales e informales. *Mayor accesibilidad para los compradores.	*Aumento de las ventas. *Favorecidos por no pagar servicios públicos ni locales.	*Muchos de los C.Informales ya tienen local a raíz de la indemnización. *Pocos Comerciantes informales en las aceras.	*Ausencia en el pago de impuestos. *Mayores ingresos.

Continúa...

Matriz 3 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)			
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4
Facilidad de los transeúntes en trasladarse por la avenida luego de la ampliación	*Aceras espaciosas para caminar. *Continua concentración de C.Informales frente al C.C Las Palmas. *Presencia de motos en las aceras a alta velocidad.	*Aceras anchas y espaciosas. *Mayor comodidad para los C.informales por tener más espacio.	*Facilidad para caminar. *Mas transeúntes por la seguridad de las mismas. *Aceras más amplias. *Presencia de bicicletas en las aceras.	*Humanización del ciudadano. *Aceras anchas.
Modernización de Miguel Peña y zona sur a raíz de la ampliación	*Favorece y moderniza. *Aun falta completar la ampliación. *Ausencia de semáforos e isla divisoria.	*Si se moderniza. *Calle mas ancha. *Posee alumbrado y rayado. *Da la impresión de modernización.	*La zona se ve más moderna. *El mejoramiento de la avenida se esperaba desde hace años.	*Mas modernizada. *Se conecta con mayor facilidad a la ciudad.
Como se favorece la comunidad con la ampliación	*Mejoramiento en el tiempo de trasladarse. *Mejora en la calidad de vida.	*Visitas de familiares y amigos por el fácil acceso y fluidez de la avenida.	*Rapidez para trasladarse a los sitios de trabajo. *Fluidez del tránsito.	*A las ventas de los comerciantes formales e informales.

Continúa...

Matriz 3 (Continuación)

Tópicos de la entrevista	Categorías(Palabras claves)			
	Entrevistado 1	Entrevistado 2	Entrevistado 3	Entrevistado 4
Ampliación de la Avenida Aranzazu vs. cantidad de transeúntes	*No es suficiente. *Falta la ampliación completa. *No existe satisfacción total con la ampliación.	*Debería existir una vía alterna. *Colocación de semáforos.	*No es suficiente. *Hace falta la otra parte de la ampliación. *Sobre población en dicha avenida.	*No es suficiente. *Debe de terminarse la avenida. *Es responsabilidad del Gobierno Nacional y Regional que terminen dicha avenida.

Síntesis de la categorización de las entrevistas aplicadas a los habitantes transeúntes

Una vez que se transcribieron las entrevistas realizadas a los habitantes transeúntes se procedió a la categorización de todas y cada una de ellas llegando así a la síntesis de la misma, es una especie de resumen referente a la ampliación de la Avenida Aranzazu.

Los entrevistados señalaron que el tiempo estimado para trasladarse por la Avenida Aranzazu es de aproximadamente 30 a 45 minutos, motivado por la cantidad de vehículos, el congestionamiento y por el mal estado de las calles. Hacen especial mención al congestionamiento existente antes de la ampliación de la Avenida y que el incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de todos en especial de los transportistas de camionetas son causantes del mismo congestionamiento. Antes era muy difícil llegar a sus trabajos o llevar a sus hijos a las escuelas por el mismo congestionamiento en dicha avenida y debían salir de sus hogares con un tiempo de anticipación para así poder llegar a tiempo a donde se dirigían.

Las aceras antes de la ampliación no existían, es decir, había un pequeño espacio para que los transeúntes caminaran por la avenida, un espacio de tierra, totalmente inadecuado para transitar y debían usar en ocasiones las calles para caminar. Actualmente poseen aceras espaciosas para caminar pero sienten que el espacio es tomado por los comerciantes informales para sus ventas en dichas aceras restando así espacio para los transeúntes.

En cuanto a las ventas de los comerciantes tanto formales señalaron 3 de ellos que antes de la ampliación eran menos que ahora, sobre todo los comerciantes informales que carecían de espacio para poder colocar sus negocios improvisados, al no existir aceras era mayor la incomodidad para

estos. Los comerciantes informales interferían en las ventas de los comerciantes formales, ya que colocaban sus negocios en frente de sus negocios.

Una vez culminada la ampliación de la Avenida Aranzazu opinan todos que es mucho más fácil trasladarse por la misma, existen colas pero que no generan el caos vehicular que existía antes de la ampliación, además tardan menos tiempo en llegar a sus trabajos y sitios de estudio. Además señalaron que sería mucho más rápido todo y existiera mayor fluidez vehicular si la avenida estuviera construida en su totalidad.

Los transeúntes señalan y coinciden que la ampliación ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales, ya que actualmente los vehículos se pueden estacionar al frente de los locales comerciales para realizar sus compras. Ha aumentado el número de comercios informales a raíz de la ampliación de la avenida. En cuanto a las ventas de los comerciantes informales señalan que siempre van a estar favorecidos por no pagar ningún tipo de servicio y alquiler de local; sus ventas han aumentado porque ahora existe mayor accesibilidad a comprarles la mercancía.

Todos los entrevistados coinciden en que la ampliación ha revalorizado las viviendas cercanas a dicha avenida por ser precisamente una avenida muy comercial y que si estuviese terminada se sentirían más modernizados que en la actualidad, era un mejoramiento esperado desde hace décadas.

La comunidad se siente favorecida con dicha ampliación, ya que disminuyó el tiempo para trasladarse por la avenida (2 entrevistados), mejoró la calidad de vida de la comunidad (1 entrevistado), aumentó las ventas de los comerciantes formales e informales (1 entrevistado) así como también se

aprecia la presencia de visitas de familiares a sus habitantes por el descongestionamiento vehicular de la zona (1 entrevistado).

Síntesis general de las categorizaciones de las entrevistas

Una vez realizada las síntesis de las categorizaciones de los comerciantes formales, de los comerciantes informales y de los transeúntes se procedió a realizar la síntesis general de las mismas.

Los entrevistados en general coinciden en que el lapso en trasladarse por la Avenida Aranzazu antes de la ampliación era de aproximadamente 40-45 minutos, motivado al congestionamiento continuo en la misma, a lo estrecho de la avenida, al crecimiento poblacional de la zona porque cada día son mas las barriadas hacia al sur y al incumplimiento de las leyes de tránsito no solo de los conductores de unidades de transporte público (Cutp's) sino también de los que manejan carros particulares. Actualmente es mucho mas fácil trasladarse por dicha avenida porque existe menos congestionamiento vehicular, se forman en ocasiones colas de vehículos pero fluyen sin llevar al congestionamiento que existía antes de la ampliación.

Por haber actualmente menos congestionamiento vehicular los entrevistados señalan que es mas fácil llegar a sus sitios de trabajo o llevar a sus hijos a sus centros de estudio; ya no salen con un tiempo adicional de sus hogares para hacer sus diligencias porque no existe tanto congestionamiento, salen con mas calma, eso les ha generado un poco de bienestar y a mermado el estrés diario.

Las aceras antes de la ampliación eran ausentes en su totalidad, los transeúntes tenían que caminar por la orilla de la avenida y en ocasiones caminaban por la calle, como había congestionamiento vehicular podían tomar la calle por espacios cortos para avanzar mas rápido. En épocas de

lluvia se empeoraba la situación para los transeúntes porque el poco espacio para los mismos era de tierra y como consecuencia tenían que caminar sobre barro y charcos de agua. Actualmente, la ampliación realizada generó cambios para los transeúntes de manera significativa por lo espacioso de las aceras, pueden caminar con mayor comodidad. Sin embargo las aceras tienen usos variados de espacio: es usada por los transeúntes, también por los comerciantes informales, por las motos y hasta por los vehículos para estacionarse.

Las ventas de los comerciantes formales antes de la ampliación eran consideradas buenas, sin embargo, los comerciantes informales en algunas zonas les arrebataban las ventas por lo relativamente económico de sus mercancías, precisamente por no pagar ningún tipo de servicios públicos y mucho menos alquiler de locales. Las ventas luego de la ampliación de la avenida Aranzazu de los comerciantes formales han mejorado significativamente, actualmente los compradores que tienen sus vehículos pueden estacionarse frente al local comercial y realizar sus compras con mayor comodidad en comparación con 7 años atrás. La ampliación no solo ha mejorado las ventas de los comerciantes formales sino que aceleró el comercio formal, los entrevistados señalaron que luego de la ampliación y del derrumbe de las casas muchos han sido los locales comerciales que han surgido.

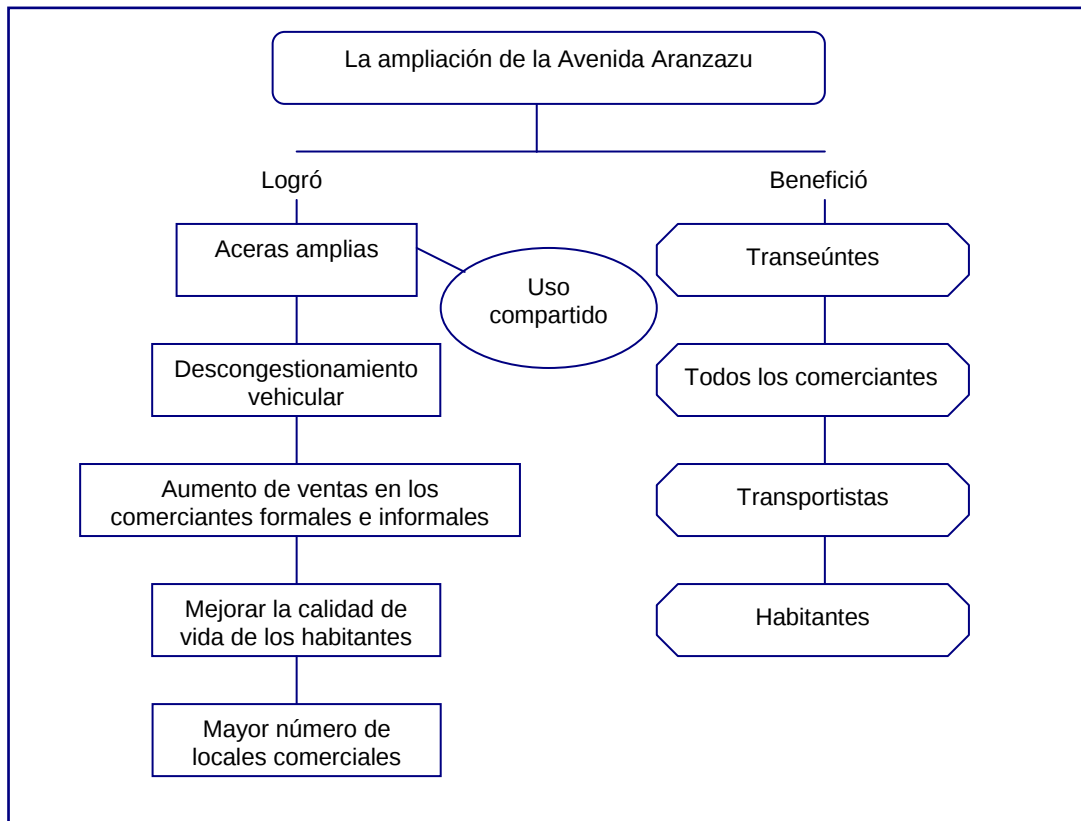
Las ventas de los comerciantes informales antes de la ampliación eran buenas y atractivas al público por sus precios más económicos, precisamente por no pagar ningún tipo de servicios públicos y tampoco pagan alquiler de local comercial. Trabajaban muy incómodos, las aceras de tierra eran muy pequeñas para acomodar su mercancía, solamente a la altura del C.C las Palmas era adecuada para tales fines porque allí el mismo centro comercial hizo sus mismas aceras cuando se construyó el centro

comercial. Actualmente y luego de la ampliación las ventas han mejorado, existen aceras amplias las cuales son aprovechadas por los comerciantes informales para colocar con total comodidad su mercancía, sin embargo, la presencia de éstos incomoda a los transeúntes por el espacio que les resta a las aceras.

Los entrevistados señalaron que la ampliación de la Avenida Aranzazu ha favorecido a la comunidad en general en diferentes aspectos, a los transeúntes con las amplias aceras y esas mismas aceras a los comerciantes informales para colocar su mercancía para la venta, los motorizados usan también la acera para estacionar y trasladarse; existe menos congestionamiento vehicular lo que facilita el transitar por dicha avenida y ocasiona que se llegue temprano a los trabajos y sitios de estudio sin salir con anticipación de los hogares; a los comerciantes en general les ha favorecido en sus ventas por la comodidad que la ampliación ha generado; señalan que están tomando en cuenta la zona sur para proyectos de vialidad pero que no los desarrollan como los de la zona norte, de alguna manera sienten que son menospreciados por los gobiernos de turno y que la Avenida Aranzazu espera por la ampliación desde hace décadas y aun no se culmina; ha favorecido a la toma de valor de las viviendas cercanas a ella y al bienestar general de la comunidad.

Consideran que la ampliación no fue suficiente para la cantidad de habitantes y transeúntes de la zona, esperan que pronto la culminen para así poder observar grandes cambios en la zona y en sus habitantes.

Todo lo anterior se expone en la siguiente infografía:



Infografía 2. Síntesis de las Categorizaciones

Hallazgos de los registros tecnológicos

Existen diversas maneras de evidenciar los cambios en la dinámica social, que ocurren con el transcurrir del tiempo en las personas, cosas, lugares, entre otros, ya sea a través de videos o las fotografías. Una no es mejor que la otra, ambas son útiles para destacar cambios físicos en lugares, que es lo que se pretende señalar de la avenida (cambios en el tamaño de la avenida y aceras), es decir, los cambios en la dinámica socio-espacial.

En el caso de la Av. Aranzazu solamente se logró hacer evidentes los cambios en la dinámica socio-espacial por medio de fotos, las cuales fueron posible obtener congelando o dejando estáticos los videos relacionados con la Avenida Aranzazu (micros del gobierno de Enrique Fernando Salas) encontrados en youtube. Estos micros de gobierno muestran imágenes muy rápidas de la avenida antes y durante la ampliación y fueron usados para obtener de ellos imágenes que sirvieron para hacer contrastes del pasado con el presente.

Es importante resaltar que hubo un fuerte hermetismo relacionado con la recolección y búsqueda de imágenes, videos o cualquier otro que sirviera para hacer los contraste señalados de la Av. Aranzazu. Ni la Alcaldía de Valencia, Gobernación de Carabobo, Coopocentro, entre otros pudieron ofrecer algo que contribuyera a la continuidad de la investigación, solamente la Secretaria de Infraestructura tuvo la gentileza de ofrecer una presentación en Power Point del año 2008 referente al tema (ver anexo b). En ninguna de las instituciones señaladas cuentan con un archivo histórico disponible, que mostrara el pasado de la Avenida Aranzazu, la misma fue ampliada y no se cuenta con registros para ser usados como información al público en general.

Imágenes de la Av. Aranzazu antes de la ampliación

Las siguientes imágenes superpuestas en un mapa satelital donde se muestra la Av. Aranzazu en el año 2013 (ver infografía 3), muestran claramente como era dicha avenida antes de la ampliación que se comenzó a desarrollar en el año 2009. Como se mencionó anteriormente, no hubo organismo que facilitara ningún tipo de documento que ayudara a mostrar como era antiguamente la avenida, por tal motivo y gracias a la tecnología se procedió a congelar videos encontrados en youtube.com (2012a y 2012b). Luego de congelar el video se procedió a captar la imagen (Botón Impr pant del teclado) y pegarla en el programa paint, allí se recortó, obteniendo así las imágenes que siguen.

La imagen(a) que se encuentra en el lado superior izquierdo corresponde a la antigua avenida, con un espacio de solamente dos canales y con unas aceras que apenas se puede caminar por lo angosto de las mismas (Esta imagen corresponde a la avenida a la altura donde se ubican las sedes de camionetas de Unión Bolívar y Matadero).

La imagen (b) que se encuentra en el lado inferior derecho muestra como era la avenida a la altura de los comercios cercanos al C.C Las Palmas, allí se muestra como los comerciantes informales aun con una acera angosta se ubicaban en la orilla de la avenida, e igual a la otra imagen, muestra la existencia de solamente dos canales, uno para ir al norte y otro para ir hacia el sur.



Infografía 3. Imágenes de la Avenida Aranzazu antes de la ampliación de 2009

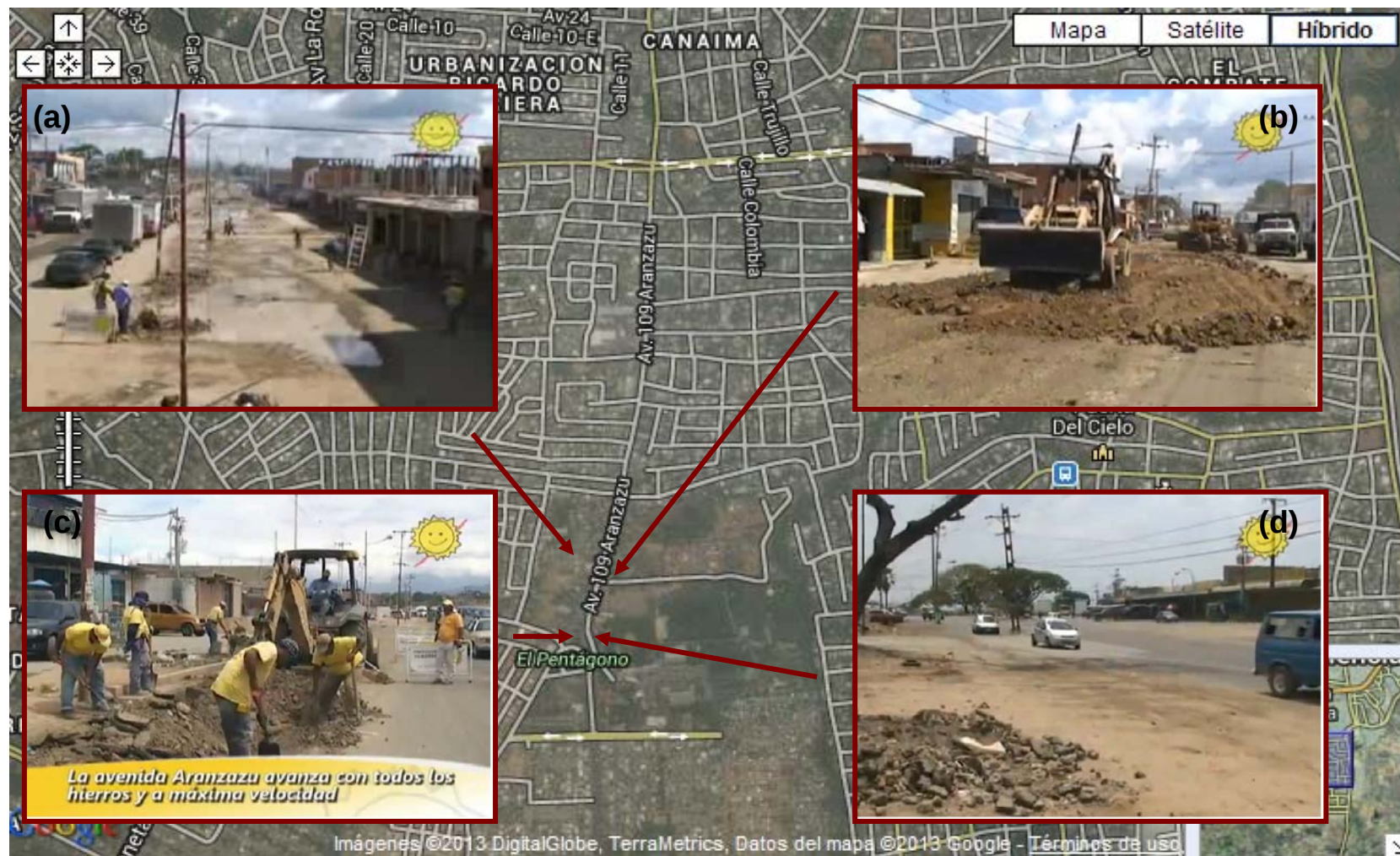
Fuentes: Google Earth 2013(Mapa); Youtube (Fotos)

Imágenes de la Avenida Aranzazu durante la ampliación

El siguiente grupo de imágenes, al igual que las mostradas Anteriormente (antes de la ampliación), fueron posibles usando la misma técnica de congelar los videos encontrados en youtube. Tampoco hubo organismo o persona que nos facilitara ningún tipo de documento, fotos, entre otros, relacionado con al avenida

Las imágenes muestran los diferentes trabajos realizados en la avenida(ver infografía 4), obreros trabajando en la zona (c), maquinarias nivelando el terreno(b), el espacio destinado para la avenida luego de las indemnizaciones(a y d), todas estas en diferentes lugares de la avenida. Las flechas muestran el lugar aproximado en donde se localizan dichas imágenes.

Estas ampliaciones se realizaban en horas del día, por lo que de alguna manera empeoraban la situación de congestionamiento existente en la zona. Ya no solo era el congestionamiento sino los obreros y maquinarias en la avenida, además la cantidad de polvo en el aire generaba total descontento en los habitantes que debían pasar para trasladarse.



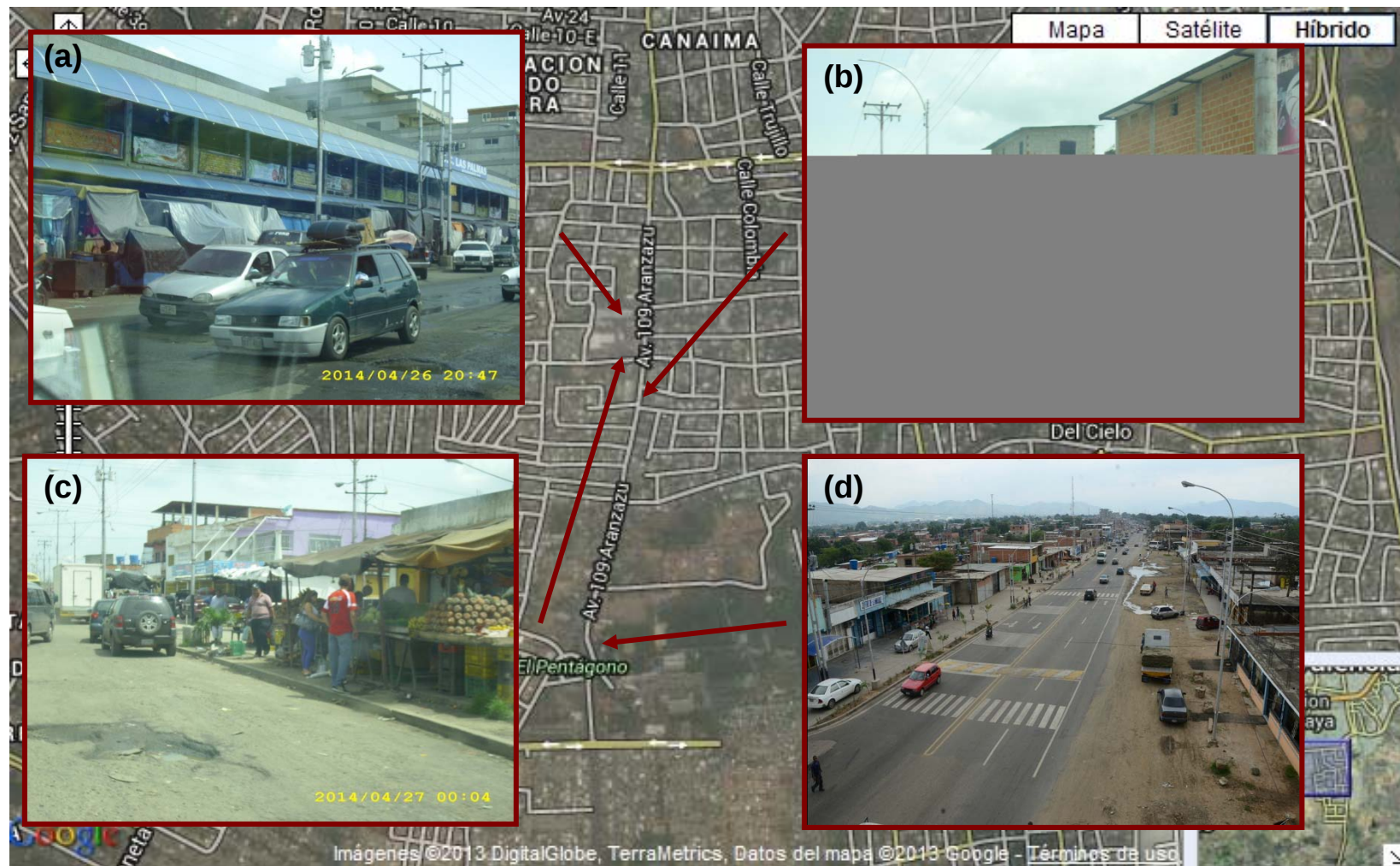
Infografía 4. Imágenes de la Avenida Aranzazu durante la ampliación
Fuentes: Google Earth 2013(Mapa); Youtube (Fotos)

Imágenes de la Avenida Aranzazu luego de la ampliación.

Estas imágenes que siguen a continuación fueron tomadas por el investigador en mayo del año 2014 en la Avenida Aranzazu, ellas muestran los diferentes cambios que se generaron en dicha avenida a partir de la ampliación. (Ver infografía 5)

Se muestra en primer lugar lo amplio de las aceras para que los transeúntes puedan caminar por ellas cómodamente, pero también muestra como las aceras son usadas por los comerciantes informales para laborar, en especial al frente del C.C Las Palmas, donde los comerciantes ocupan gran espacio de las aceras.

También se muestra la cantidad de comercios y con ellos obviamente la cantidad de comerciantes formales a lo largo de la avenida, se observa de manera clara como creció la economía a partir de la ampliación, pasó de ser un lugar con muchas casas de familias adyacentes a la avenida a ser una zona de locales uno al lado del otro, algunos con su familia en la parte de arriba del local comercial.



Infografía 5. La Avenida Aranzazu actualmente

Fuentes: Google Earth 2013(Mapa); a, b y c fueron tomadas por el investigador, d en línea

Diferencias encontradas en la Avenida Aranzazu antes y después de la ampliación.

En las imágenes de la Av. Aranzazu (diferencias encontradas en la Avenida Aranzazu antes y después de la ampliación) ubicadas en una línea de tiempo, se muestra una foto(a) de la Aranzazu antes de ser ampliada y dos imágenes actuales (b y c), con la finalidad de contrastarlas, hacer notar las diferencias que se encuentran entre ellas, es decir, el cambio en la dinámica socio-espacial. (Ver infografía 6)

La imagen (a) muestra a la avenida antes de ser ampliada, con una angosta acera de aproximadamente 1 metro, corresponde a uno de los pocos lugares de esa zona donde había acera. La imagen b, muestran como lo amplio de la acera actual permite ser usada con libertad y comodidad por los comerciantes informales, abarcan con su negocio prácticamente toda la acera. La imagen c, muestra la cantidad de locales comerciales, uno al lado del otro, que existen actualmente en la zona, es decir, muestran la dinámica comercial.



Año 2009

Infografía 6. Diferencias encontradas en la Avenida Aranzazu antes y después de la ampliación.

Cambios en la dinámica socio-espacial de la Av. Aranzazu

Las siguientes imágenes son posibles gracias a la tecnología (Google Earth), en donde se muestran imágenes de años anteriores a la ampliación de la avenida, luego las mismas imágenes pero de años posteriores a la ampliación.

La infografía 7, corresponden a la avenida Aranzazu a la altura del C.C Las palmas, la imagen superior (a) corresponde al año 2004, mientras que la imagen inferior (b) corresponde al año 2013. Se observa como se dieron cambios notables a partir de la ampliación de la avenida.

Las imágenes a y b corresponden a la Av. Aranzazu, cerca de la Plaza Bolívar de Miguel Peña, específicamente en donde está la bomba de gasolina (Ver infografía 8), la imagen superior (c) es del año 2005 mientras que la imagen inferior (d) es del año 2013. También se observa claramente como la avenida pasó de tener solamente dos canales para la circulación de los vehículos a tener luego de la ampliación un espacio considerable para ello.

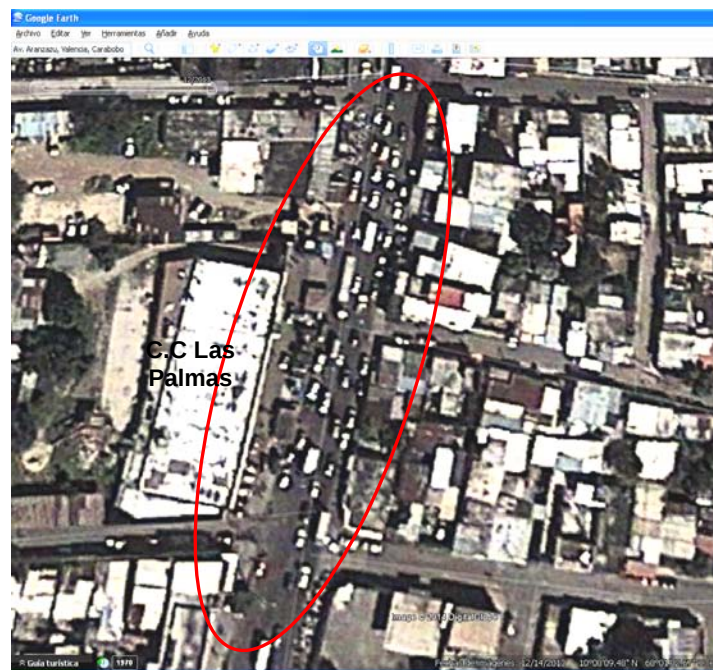
Los cambios en la dinámica socio-espacial se ven en las aceras, pasaron a ser de 1 metro en algunos casos, inexistentes en otros tramos de la avenida a las que existen actualmente de aproximadamente 3 metros, la transformación es evidente y notoria, cambiando de alguna manera la dinámica sociocultural en cuanto al uso de las aceras.

La avenida mas amplia, descongestionada, mayor rapidez para trasladarse por ella son uno de los cambios a partir de la ampliación se evidencian y aunque aun le falta el lado opuesto de donde se dió la ampliación el cambio es notorio.



Fuente: Google Earth (2014)

2
0
0
4



Fuente: Google Earth (2014)

2
0
1
3

Infografía 7. Cambios físicos de la Avenida Aranzazu frente al C.C Las Palmas



2
0
0
5

Fuente: Google Earth (2014)



2
0
1
3

Fuente: Google Earth (2014)

Infografía 8. Cambios de la Av. Aranzazu a la altura de la bomba de gasolina

Hallazgos en la observación participante

La observación participante, ya mencionada en el capítulo anterior como una técnica eficiente para recoger información dió como resultados los siguientes hallazgos: La Avenida Aranzazu, es una arteria vial de suma importancia para todos los que habitan y transitan en el sur, específicamente la Parroquia Miguel Peña, la usan para ir hacia el norte de la ciudad y viceversa, pero jamás los habitantes se imaginaron que con el correr de los años sería un total caos transitar por la misma.

A los laterales de la Avenida Aranzazu se encuentran numerosas comunidades y cada día fueron creciendo hacia el sur, este y oeste, fue así como la Avenida cada vez se hizo más transitada y congestionada. El congestionamiento en la zona se empeoraba los días viernes y sábado, había ocasiones en que la tranca vehicular era tal que muchos optaban por bajarse de las camionetas de pasajeros y seguir su recorrido a pie, sobre todo del C.C Las Palmas hacia el sur. La Avenida solamente contaba con dos canales de circulación, pero cuando todo se congestionaba era porque se formaban hasta cuatro canales en la angosta avenida. En periodos de lluvia el congestionamiento era descomunal y no había ningún organismo o fiscales de tránsito que se apersonaran al lugar para ayudar a que fluyera el tránsito.

Las personas estaban muy descontentas y estresadas con tanto congestionamiento, salir de casa con la idea de encontrarse con la cola desde temprano no era nada agradable y de regreso peor aun, las personas venían cansadas de su jornada laboral o de estudiar y se encontraban que desde la cancha hasta Lomas de Funval había un congestionamiento enorme, se tardaban alrededor de 45 minutos(los fines de semana se tardaba mas) en ese tramo nada mas. Había que salir con antelación, por lo

mínimo con 40 minutos si se quería llegar a tiempo al lugar donde se deseaba llegar, de lo contrario era muy probable que se llegaría con retraso, eso de alguna manera afectaba a la calidad de vida de todos los que tenían que transitar por dicha avenida. Los taxis no hacían carreras por el hecho de pasar por la Avenida Aranzazu y los pocos que accedían cobraban sobreprecio. Los que poseían carros particulares muchas veces recurrían a vías alternas o a los mejores conocidos “camino verdes”, normalmente eran las calles de los barrios paralelos a la avenida, esta técnica de alguna manera disminuía el tiempo para salir o llegar a los hogares, sin embargo sólo se podía recurrir a dicha técnica hasta las 7 de la noche como máximo por lo peligroso de la zona.

Las aceras que había en la Avenida Aranzazu antes de la ampliación eran sumamente angostas, de aproximadamente 1 metro de ancho, pero no toda la avenida las tenían, había lugares donde el espacio para las aceras estaba pero había solo tierra, sobre todo en el lado oeste (si nos dirigimos de sur a norte). Era casi imposible y totalmente incómodo para que un comerciante informal se colocara en dichas aceras y si lograba establecerse era con un puesto muy pequeño para su mercancía, sin embargo les llegaban clientes de vez en cuando. Los comerciantes informales ubicados frente al C.C Las Palmas estaban más cómodos que el resto de ellos, allí el centro comercial desde que se construyó hizo sus propias aceras, las cuales eran como de aproximadamente 2 metros de ancho. La estadía de los comerciantes en esta zona no ha sido del todo aceptada por los habitantes, ni antes ni después de la ampliación, visualmente no es nada atractivo la fila de negocios improvisados en la acera cubiertos con bolsas plásticas negras, de alguna manera “afea” el lugar.

Los comerciantes informales siempre han buscado la manera de ubicarse en un sitio cómodo y estratégico para que sus ventas sean exitosas, es así

como en cierto momento (antes de la ampliación) éstos se ubicaron en la que es hoy día la Plaza Miguel Peña, allí usaban un espacio considerable para la venta de sopas, era tan espacioso dicho negocio que hasta aproximadamente 10 mesas se podían observar para que los clientes comieran tranquilamente. El negocio era muy productivo, los fines de semana era cuando las ventas mejoraban, algunas personas almorzaban allí antes o después de hacer sus compras en el supermercado o cualquier local cercano. Luego de la ampliación de la avenida éstos obviamente ya no se encuentran ubicados en el mismo sitio porque ahora está la plaza, ahora se encuentran en las espaciosas aceras que se construyeron con dicha ampliación.

Los comerciantes formales antes de la ampliación de la Avenida Aranzazu eran pocos numerosos, los más antiguos se ubican en el C.C Las Palmas, la mayoría de ellos extranjeros. En el resto de la avenida se podía observar “bodegas”, las cuales estaban dentro de las viviendas y atendidas por las mismas familias. Las ventas de los comerciantes formales eran buenas (antes de la ampliación), por haber tan pocos comercios capturaban muchos clientes y obviamente por la cantidad de habitantes en la zona. Los comercios que existían en su mayoría se dedicaban a la venta de cosméticos, de aseo personal, quincallería, entre otros. Los comerciantes formales ubicados en los locales del C.C Las Palmas se encontraban con las ventas compartidas con los comerciantes informales, ya que estos se ubicaban frente a sus comercios y en la acera que el centro comercial poseía, como ya se mencionó.

Hoy día, luego que se realizó la ampliación de la Avenida Aranzazu se puede mencionar que han surgido diversos cambios a raíz de la misma. El congestionamiento que antes se evidenciaba ya no está, en ocasiones se forman colas en algunos tramos por los huecos en el pavimento o por las

camionetas de pasajeros abordando personas, pero éstas colas no duran mucho tiempo. La avenida está más amplia, obviamente hubo el derrumbe e indemnización de las viviendas para tal fin, éstas fueron realizadas de sur a norte de manera paulatina. Se evidenció la reubicación de los servicios públicos y a su vez también como los habitantes comenzaron a construir locales comerciales con la finalidad de alquilarlos. Actualmente se pueden encontrar viviendas que en la planta de abajo tienen un local y arriba su espacio para habitar, fenómeno mejor conocido como fragmentación espacial.

Los locales comerciales han aumentado considerablemente en la zona donde se dió la ampliación y con ello obviamente la cantidad de comerciantes formales. Ahora se pueden observar comerciantes que se dedican no solo a la venta de cosméticos, productos de aseo personal, entre otros, sino también venta de aceites para carros, venta de ropas, peluquerías, ventas de bicicletas y sus repuestos, pequeños talleres donde reparan motos, pequeños restaurantes, carnicerías, licorerías, entre muchos otros, es decir que ahora existe una diversidad de comercios y todos ellos con excelentes ventas.

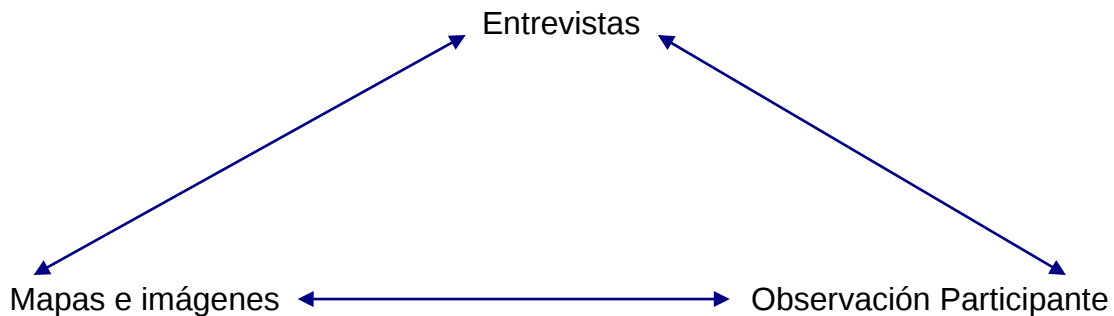
Los comerciantes informales ahora laboran de manera más cómoda porque se ubican en las amplias aceras que se hicieron en la ampliación. Ellos no se ubican a lo largo del tramo ampliado sino prácticamente una cuadra antes del C.C Las Palmas, frente al Centro comercial y unas dos cuadras después del mismo (de norte hacia el sur). A pesar de sólo ubicarse en el espacio antes mencionado éstos generan descontento en los transeúntes porque les resta espacio a la acera. Los negocios de los comerciantes informales ahora son mucho más grandes, incluso existen algunos que prácticamente parecen un local porque la mercancía la tapan y amarran cuando ya terminó la jornada del día, luego al amanecer la destapan y la organizan un poco (puestos de

frutería). El comercio informal parece ser parte de esta zona, lleva allí desde hace muchos años, mucho antes de la ampliación, y ahora con aceras que les favorecen no parece haber evidencia que se reubiquen, forma parte de la comunidad, es costumbre verlos allí.

Se puede evidenciar el cambio en la avenida, aunque aun le falta mucho para que logre la satisfacción total de sus habitantes: el asfaltado que se coloca es de mala calidad, con la lluvia afloran los huecos y el agua no fluye de manera correcta, la ausencia de semáforos en el tramo ampliado, la isla que divide a la avenida (según la secretaria de Infraestructura se construye cuando este lista toda la avenida), entre otros. Cada día existen más familias y comunidades que transitan por la Avenida Aranzazu, deben de culminarla pronto, antes que la ampliación también se quede pequeña para la zona.

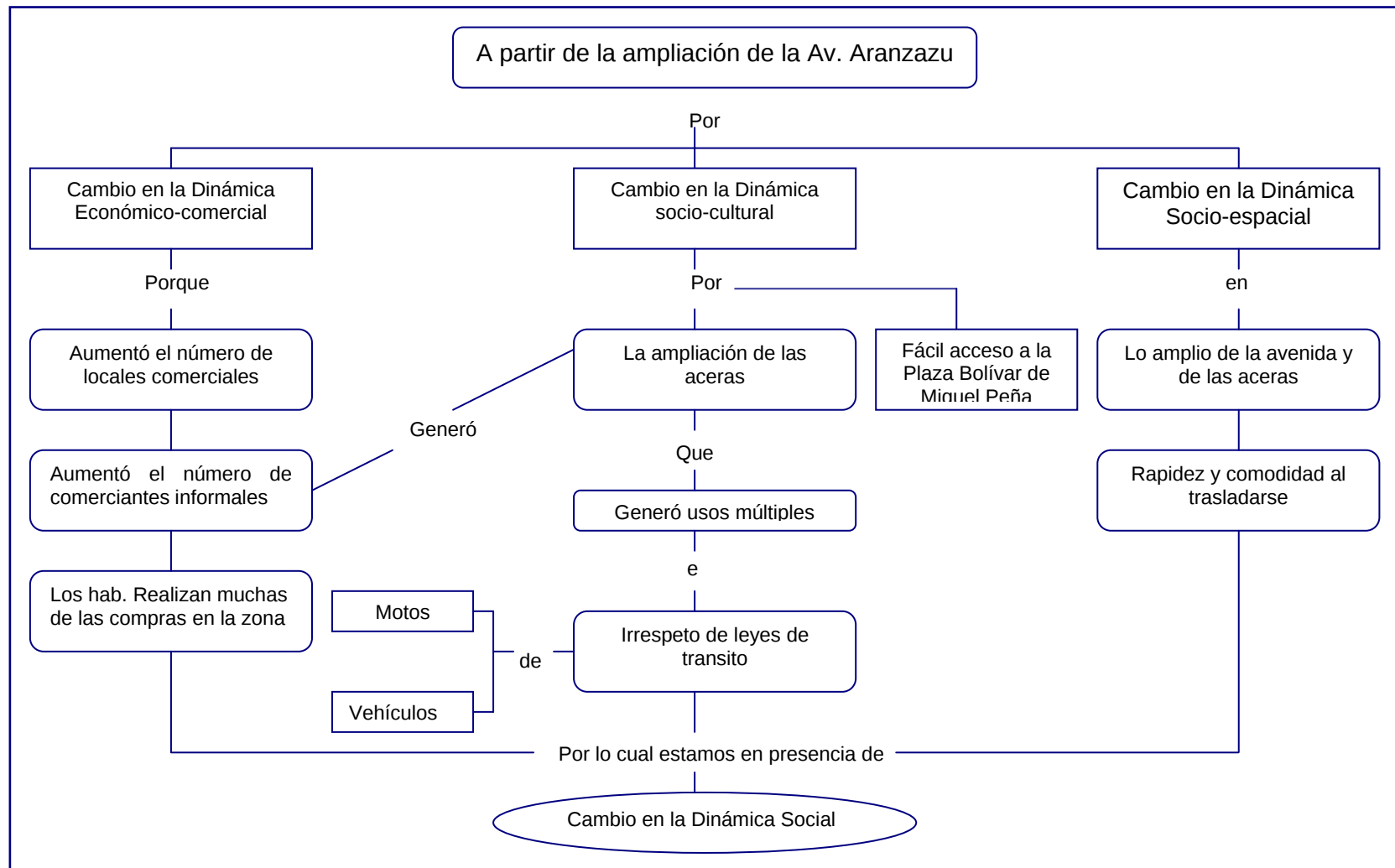
Síntesis general del Capítulo IV

En ésta síntesis se pretende mostrar la triangulación de los hallazgos del capítulo, las coincidencias encontradas entre:



Tanto las entrevistas, los mapas e imágenes y la observación participante coinciden en que la Av. Aranzazu cambio en la dinámica social desde el punto de vista económico, cultural y físico. Paso de ser una avenida con casas familiares en sus adyacencias a ser una avenida comercial, con numerosos locales, con un aumento de los comerciantes informales debido al tamaño de las aceras que les facilita colocar sus mercancías(dinámica económico-comercial) y de unos transeúntes cómodos por las aceras nuevas, pero sin embargo mal utilizados por algunos habitantes.

Las aceras tienen usos múltiples en la avenida, para los transeúntes, comerciantes, motos y hasta para los vehículos. El caso es que pasó de ser una acera de apenas un metro en ciertos lugares ha una de 3 metros aproximadamente, pero lamentablemente mal usada por los habitantes. Se evidenció cambios en la dinámica social impactando en el dinamismo comercial, cultural y espacial, por lo cual ha continuación se presenta un mapa conceptual de los hallazgos del capítulo:



Infografía 9. Síntesis de los hallazgos de la investigación

CAPITULO V

CIERRE TEMPORAL DE LA INVESTIGACIÓN

Conclusiones

Desde hace muchos años atrás la zona sur de Valencia se ha ido expandiendo de manera exponencial, motivado principalmente por ser una zona de grandes terrenos disponibles para que la clase mas desposeída construyera de manera improvisada y sin ningún tipo de planificación urbana, es decir, fueron los mismos habitantes los que se encargaron de alguna manera de distribuirse el espacio disponible para sus viviendas, calles y avenidas.

La Avenida Aranzazu hace muchos años atrás satisfacía a sus habitantes, pero con el correr del tiempo fue incrementado la población y con ella la cantidad de vehículos particulares, taxis, camionetas de pasajeros y motos, generando así congestionamiento constante y creando malestar general en sus habitantes y desmejorando su calidad de vida.

Sin embargo, a partir de la ampliación realizada en la citada avenida en el año 2009, se comenzó a evidenciar cambios significativos de diferente naturaleza. En cuanto a la dinámica económico-comercial, el cambio de la zona es quizás el más notable de todos, la avenida pasó de ser una calle angosta con viviendas a los lados a una avenida con numerosos locales comerciales, contruidos incluso paralelos en el tiempo en que se realizaba la ampliación, es decir, sus habitantes ya visualizaban una gran zona comercial. Comercios de todo tipo se pueden observar a lo largo de la ampliación: de ropa, cosméticos, carnicerías, repuestos de automóviles, herrerías, panaderías, entre muchas otras.

La economía formal en la zona cambio notablemente, anteriormente los comercios se concentraban en el C.C Las Palmas y sus alrededores y ahora se observa una larga fila de locales comerciales, algunos de ellos con sus dueños habitando en la parte de arriba del local. Todos los comerciantes formales poseen buena venta, incluso ya no es necesario que sus habitantes viajen al casco central de la ciudad para realizar ciertas compras porque ahora la zona posee mucha variedad de artículos y productos.

La economía informal también cambio notablemente a partir de la ampliación, observándose mayor cantidad de los mismos. La ampliación de la Avenida Aranzazu trasformó de manera visible a la economía de la zona. Tal y como se señaló en el capítulo II referente a la dinámica, en este caso económico-comercial, se evidencia de manera clara la transformación ocurrida de manera positiva para los comerciantes tanto formales como informales.

En cuanto a la dinámica sociocultural de la zona, se puede mencionar que ahora se observa mayor cantidad de comerciantes informales a lo largo de la avenida, mal utilizando el espacio de los transeúntes, porque tienden a ocupar parte de las aceras para colocar sus negocios improvisados, trayendo como consecuencia la reducción en el espacio de las aceras. Estos comerciantes reconocen que utilizan un espacio que no fue creado para ellos, sin embargo, continúan realizando sus labores en ellas. Anteriormente en la avenida existían comerciantes informales pero a partir de la ampliación se incrementó el número de ellos.

Los conductores (particulares, camionetas de pasajeros, entre otros) irrespetan las leyes de tránsito por completo, al no permanecer en sus canales correspondientes, sino que pasan al canal contrario apenas pueden para llegar más pronto a sus destinos. También los transeúntes incumplen,

no pasan por el rayado correspondiente para ellos cuando desean pasar la avenida de un extremo a otro, sino la atraviesan en cualquier punto donde mejor les parece.

Algunos conductores toman las aceras en ciertas ocasiones para estacionar sus vehículos, ya sea para hacerle alguna reparación al vehículo o cualquier otra cosa. La acera tiene usos múltiples dentro de la zona, estos usos son socialmente aceptados como parte de la cotidianidad, no son del todo agradables pero las comunidades se han acostumbrado a estas acciones. Los motorizados no escapan del mal uso dado a las aceras, éstos las usan como calles para evitar los carros y no existe autoridad o ente alguno que haga algo al respecto, es en estos casos donde deberían de estar presentes las ciclorutas, pero sin estar culminada la avenida es imposible colocarlas.

La ampliación de la avenida Aranzazu, sin duda alguna permite mayor movilidad y rapidez de las personas por la zona. La zona cultural de la Avenida Aranzazu es la Plaza Bolívar de Miguel Peña, donde constantemente se realizan encuentros culturales, eventos entre colegios, entre muchos otros. Esta plaza fue construida tiempo después de realizada la ampliación, sin embargo el fácil acceso a ésta es gracias a la ampliación de la avenida, es decir, se llega a dicha plaza sin mayor contratiempo.

El cambio de la zona (Dinámica socio-espacial) donde se dio la ampliación es notable, casas indemnizadas para realizar la avenida, con mas canales para que puedan circular mas vehículos, pasó de ser una avenida angosta con casas humildes a sus lados a una avenida amplia con locales y aceras amplias, era antiguamente mas bien una calle extremadamente simple que con el pasar del tiempo no podía satisfacer la demanda de vehículos. El cambio en el tamaño de las aceras es notable y con ello el beneficio que esto genera a los transeúntes, comerciantes y hasta el mal uso por parte de

motos y carros estacionados en ella. Sin embargo, hasta que la ampliación no se realice por completo sus habitantes seguirán reclamando para que la culminen y así puedan colocar los semáforos correspondientes y la isla divisora de la avenida.

Sin lugar a dudas, posterior a la ampliación de la Av. Aranzazu hubo un cambio social, tal y como se señaló (según Yackow: 2010), se puede evidenciar, observar cambios en la zona en contraste a lo que era antes de dicha ampliación, es decir, existen diferencias entre el estado anterior y el posterior en la zona. También se evidencian cambios sociales, como lo señala Cohen (2000), cuando los comportamientos de los habitantes desde el punto de vista cultural posterior a la ampliación son distintos.

El término *dinámica social* para Popescu (1963) es sinónimo de transformación o evolución, tal y como se presenta en esta investigación, donde la economía y los que la practican no son los mismos en cantidad, donde el espacio físico de la avenida y las aceras cambió, hubo una gran transformación a partir de la ampliación porque incrementó y potenció la *dinámica económico-comercial*.

En el país debe de tomar el tema del ordenamiento territorial y el de planificación urbana con total y absoluta seriedad, para así evitar problemas sociales que a futuro se vuelven insostenibles tal como lo fue el congestionamiento total que existía en la Avenida Aranzazu. Espacio en el país hay suficiente, tal como lo señala Rial (2013), no debería de existir la aglomeración de comunidades, deben de aplicarse políticas serias respecto a eso, pero es un evento que no ocurre de un momento a otro. Es lamentable que quizás casos como el de la Av. Aranzazu se repitan en otros estados del país, que los gobiernos se encarguen del problema a posteriori, tal como lo señala Pérez (2011). Sin embargo, aunque las medidas paliativas como son

la ampliación de una avenida siempre redundaba en un impacto en la dinámica económico – comercial de las comunidades aledañas tal como se evidenció en este estudio.

En cuanto a los antecedentes y su relación con esta investigación se puede señalar que: Al igual que las investigaciones realizadas por Maicán (2011) y por Vergara, Francisco y Méndez. (2004), señalan y dan como conclusión que la construcciones o ampliaciones de avenidas tiene un impacto desde el punto de vista socio-económico, tal y como arrojó ésta investigación, donde el cambio del sector comercial es evidente, el número de locales comerciales se incrementó y con ello obviamente los comerciantes.

Limitantes encontradas y superadas durante el desarrollo de la investigación

Para dar respuesta a los objetivos relacionados con la dinámica económico-comercial y socio-espacial el investigador hizo todo el esfuerzo y colocó todo el empeño en solicitar información documental sobre la ampliación de la Avenida Aranzazu. Se buscó información en la Alcaldía de Valencia, Coopocentro y Gobernación del estado Carabobo, sin embargo ninguno de los antes mencionados pudo ofrecer ningún tipo de ayuda, solamente la Secretaria de Infraestructura ofreció una presentación en power point del año 2008.

Lo anteriormente descrito debe llamar a la reflexión, muchos carabobeños infieren que hubo corrupción en la ampliación de la avenida Aranzazu, mas no existen pruebas algunas y no era la intención ni tampoco la inclinación de la investigación indagar sobre el tema, sin embargo, muchos fueron los

comentarios sobre ello, el tema de la Aranzazu fue y aun es delicado y con demasiado hermetismo.

La búsqueda de información fue difícil, si tan sólo existieran archivos históricos, sencillos, con fotos de el antes y después de calles y avenidas en Carabobo, entonces todo resultaría mas sencillo en investigaciones como ésta, incluso sirviera de apoyo a los docentes para explicar cambios físicos en el área de Geografía.

La digitalización de la prensa es de gran ayuda en muchas investigaciones, sin embargo solo se cuenta con las mas reciente y olvidan las de otras décadas, de este recurso se pueden obtener datos de relevancia cuando se pretende hacer contraste de datos o de imágenes, pero sin estos digitalizados(los de años anteriores) resulta difícil.

REFERENCIAS

- Aponte, E (2006). *La Geohistoria, un enfoque para el estudio del espacio venezolano desde una perspectiva interdisciplinaria*. Scripta Nova, (Revista electrónica de geografía y ciencias sociales). Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788, Volumen X, numero 218 (08).
- Aponte, E y Morales, O (2006). *La Geografía en Venezuela ante los retos del nuevo milenio*. (Documento en línea), consultado en octubre 2013. Disponible en: <http://geovenezuela.blogspot.com/search?q=La+Geohistoria+es+en+t%C3%A9rminos+del+conocimiento%2C+una+representaci%C3%B3n+de+la+realidad+a+la+cual+tratamos+de+dar+respuesta%E2%80%A6donde+se+integran%2C+por+una+parte+el+espacio+y+por+la+otra+el+tiempo%3A+las+dos+grandes+variables+del+conocimiento+cient%C3%ADfico+social.+>
- Castellano Caldera, C & Pérez, T (2003). *El espacio barrio y su espacio comunitario, un método para la estructura de lo urbano*. Revista invi N° 48, volumen 18, pp.76 a 90
- Campos, H (2007). *Diccionario de sociología*. Disponible en: <http://ciberconta.unizar.es/leccion/sociodic/c.htm>
- Cohen, B (2000). *Introducción a la sociología*. México: McGraw-Hill.
- Constitución de la Republica Bolivariana de Venezuela. 1999. Gaceta oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela N°5.453 del 24 de marzo de 2000.
- Diario La Costa (2013). *Gobernador arrancó trabajos de ampliación de la Avenida Aranzazu en Miguel Peña*. Disponible en: <http://www.diariolacosta.com/detalles/Salas-Feo-arranco-ampliacion-de-la-avenida-Aranzazu/>
- Elliot, j. (1997) *La investigación acción en la educación*. Madrid: Editorial Morata. 3ra edición.
- Fallas, J (2003). *Conceptos básicos de Cartografía*. (Documento en línea), consultado en marzo 2014. Disponible en: http://www.mapealo.com/Costaricageodigital/Documentos/alfabetizacion/intro_carto.pdf
- García, A (2006) *Carreteras, trenes y automóviles: Una aproximación a la evolución histórica del transporte terrestre y su impacto económico en*

Carabobo durante el periodo 1850-1950. Para optar al Título de Magíster en Historia de Venezuela. Universidad de Carabobo

Giner, S (1979). *Hombre y Sociedad*. Sociología. Barcelona: Ed. Península. (Documento en línea). Consultado en Noviembre 2013. Disponible en: <http://www.books.google.com.ve>

Google (2013)

Hernández, R (2006). *Fundamentos de métodos de investigación*. Editorial MC Graw Hill. México

Hurtado, J (2010). *Metodología de la investigación*. 4ta edición.

Jeffrey, A (1997). *Las teorías sociológicas desde la segunda guerra mundial*. Cuarta edición. Editorial Gedisa

Krier, R (1976). "Teoría y practica de los espacios urbanos". Editorial. G. Gili. Barcelona.

Ley de Expropiación por Causa de utilidad pública o social. (2002, Julio 01) Gaceta Oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela, N° 37.475, Caracas.

Ley Orgánica de Ordenación Urbanística (1987, Diciembre 16). Gaceta oficial de la Republica de Venezuela, numero 33.868

Maicán, M. (2011) "*Inferencias socio-económicas de la construcción de la autopista "Antonio José de Sucre" en habitantes del sector I de la población "Plan de Mesa", municipio Sucre, Estado Sucre, año 2010*". Para optar al título de Licenciada en Sociología. Universidad de Oriente. Cumaná, Edo. Sucre. Venezuela

Martínez, A (2003). *Historia urbana de Valencia. Crecimiento poblacional y cambios contemporáneos (1547-2000)*. Revista Mañongo, N°20, Vol.XI. pp. 20-60

Mejia, j. (2008). Epistemología de la investigación social en América Latina. Desarrollos en el siglo XXI. Revista de Epistemología de las Ciencias Sociales. (Documento en línea), consultado en octubre 2013. Disponible en: www2.facso.uchile.cl/publicaciones/moebio/31/mejia.html

Ornés, S (2009). "El urbanismo, la planificación urbana y el ordenamiento territorial desde la perspectiva del derecho urbanístico venezolano". Politeia N°42, Vol. 32v. Caracas

Pérez (2011).. Tesis doctoral. (Documento en línea) Disponible en: http://saber.ucv.ve/.../TO268000028360tesisdoctoral1Perez_ValecilloTomas_Jose-000.pdf

Popescu, O (1963). *La dinámica social de Augusto Comte*. (Documento línea). Consultado en noviembre 2013. Disponible en: http://economica.econo.unlp.edu.ar/documentos/20090408035542PM_Economica_81.pdf

Quijije, E (2011). *"Dinámica espacial urbana del sur del Municipio Valencia desde la infraestructura vial existente en el sector (1960-2007). Aproximación de una propuesta pedagógica para la creación de un programa de educación vial en alumnos del 3er año"*. Trabajo de especialización. Universidad de Carabobo. Naguanagua-Edo. Carabobo. Venezuela

Rangel, Maritza (2009). "Indicadores de calidad de espacios públicos urbanos, para la vida ciudadana, en ciudades intermedias. Ciudad de México. 53º Congreso Internacional de Americanistas.

Rodríguez, C., Pozo, T & Gutiérrez, j. La triangulación analítica como recurso para la validación de estudios de encuestas recurrentes e investigaciones de replica en educación superior. *Relieve: Revista electrónica de investigación y evaluación educativa*. Disponible en: http://www.uv.es/relieve/v12n2/RELIEVEv12n2_6.htm

Rojas, B (2007). *Investigación Cualitativa. Fundamentos y praxis*. Editorial Fudepel. (Documento en línea). Consultado en Noviembre 2013. Disponible en: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/123456789/30388/1/resena1.pdf>

Santana, M (2004). "La importancia del ordenamiento territorial". *Actas L. de V. Tomo 27*. (Documento en línea). Consultado en noviembre 2013. Disponible en: <http://www.ciefa.org/.../LECTURA%20TRES%20MODULO%20OCHO%GAOT.pdf>

Tovar, R (1996). *El Enfoque Geohistórico*. Caracas: Academia Nacional de la Historia

Urrego, A (1999). *UPEL*, (Documento en línea). Consultado en noviembre de 2013. Disponible en: <http://revistas.upel.edu.ve/index.php/educare/article/viewFile/236/146>

- Vallmitjana, M (2002). La planificación urbana en situación de urgencias social: Las zonas de barrios. *Revista Venezolana de Economía y Ciencias Sociales*, 8 (3).
- Vergara, F. y Méndez. (2004). *Evaluación del impacto ambiental del proyecto de vialidad: Prolongación de la Avenida Casanova Godoy, estado Aragua-Venezuela*.
- Viana, M (2012). *Autopista Petare-Guarenas: Efectos de su construcción sobre el doblamiento del eje urbano Guarenas-Guatire*. Revista Mañongo, N°38, Vol. XX. pp. 11-34
- Villanueva, p & Bedregal, V (2005). Motivos coloniales y otros escritos sobre La Paz. Editorial Facultad de Arquitectura, Artes y Diseño y Urbanismo- Universidad Mayor de San Andrés.
- Youtube.com (2014a). Micros del gobierno de Carabobo, "Carabobo Avanza". (Video en línea). Disponible: www.youtube.com/watch?v=YdNOfbwYUDo
- Youtube.com (2014b). Micros del gobierno de Carabobo, "Carabobo Avanza". (Video en línea). Disponible: www.youtube.com/watch?v=r2OwwzKINno

ANEXOS



Guión de Entrevista (**ANEXO a**)

La siguiente entrevista tiene como finalidad recabar datos de importancia para el investigador en el desarrollo de su tesis titulada: “IMPACTO DE LA AMPLIACION DE LA AVENIDA ARANZAZU (2009) EN LA DINAMICA SOCIAL DE LA COMUNIDAD UBICADA DEDE EL C.C LAS PALMAS HASTA LA PLAZA BOLIVAR DE MIGUEL PEÑA PARA EL AÑO 2014” para así llegar a conclusiones certeras.

1) ¿Cuánto tiempo tardaba usted en trasladarse desde lo que es hoy la plaza de Miguel Peña hasta la avenida sesquicentenario (la cancha) o viceversa, antes de la 3ra ampliación de la Av.Aranzazu? _____

2) ¿Cómo pudiese describir la movilidad vehicular en la Av. Aranzazu antes de la 3ra Ampliación de la misma? explique

3) ¿Cree usted que era difícil llegar temprano a las escuelas (en el caso de los estudiantes) o al trabajo antes de 3ra ampliación de la Av.Aranzazu? _____

4) ¿El espacio que existía (las aceras) para los transeúntes en la Av. Aranzazu era el adecuado antes de la 3ra ampliación que se realizó?, _____

5)¿Cuál es su opinión en cuanto a las ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Av. Aranzazu?,explique_____

6) ¿Como considera usted que eran las ventas de los comerciantes informales antes de la ampliación?, explique_____

7) ¿La Avenida Aranzazu era cómoda, adecuada y estratégica para las ventas de los comerciantes informales antes de su ampliación?

8)Hoy día que ya se culminó parte de la Av. Aranzazu, ¿Cree usted que es mas fácil trasladarse un bus o camionetita por dicha avenida?_____

9)¿Se tarda menos tiempo en llegar a las escuelas o trabajos sus habitantes luego de la ampliación de la Av. Aranzazu?, o por el contrario es igual que antes de dicha ampliación?¿Por que?_____

10) ¿Qué opina de las viviendas cercanas a la Av. Aranzazu, tomaron o perdieron valor luego de la ampliación de la Avenida?

11)¿De que manera la 3ra ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales? _____

12)¿Por qué cree usted que la 3ra Ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido ha las ventas de los comerciantes informales? _____

13)¿Cree usted que ha los transeúntes se les hace mas fácil trasladarse por la Avenida Aranzazu luego de la ampliación? _____

14)¿Cree usted que la zona de Miguel Peña y zona sur en general se moderniza con dicha ampliación? _____

15) ¿De que manera considera usted que ha favorecido la ampliación de la Avenida a la comunidad? _____

16) ¿Cree usted que la ampliación de la Av. Aranzazu es suficiente para la cantidad de transeúntes? _____

ANEXO b. Matriz 4 / Transcripción de entrevistas a residentes comerciantes formales

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
1. ¿Cuánto tiempo tardaba usted en trasladarse desde lo que es hoy la plaza de Miguel Peña hasta la Avenida sesquicentenario (la cancha) o viceversa, antes de la 2da ampliación de la Av. Aranzazu?	De 10 a 15 minutos aproximadamente.	Yo me tardaba como 30 minutos, más o menos, en carro particular.	Me tardaba como media hora, 45 minutos, por los carros, las colas, la calle era muy angosta. Además todo esto esta cada día más poblado y eso satura todo.
2. ¿Cómo pudiese describir la movilidad vehicular en la Av. Aranzazu antes de la 3ra Ampliación de la misma? Explique	Yo creo que es lo mismo, el mismo desastre. La misma cantidad de vehículos.	El tráfico siempre era full, a toda hora había carros, tu te asomabas y a toda hora había carros, había demasiada cola, todo el mundo quería pasar primero.	Se colapsaba por la misma situación de la avenida, era mucho trafico, aquí hay mucha gente.
3. ¿Cree usted que era difícil llegar temprano a las escuelas (en el caso de los estudiantes) o al trabajo antes de 2da ampliación de la Av. Aranzazu?	Todavía existe ese problema, yo no veo ningún cambio verdaderamente, antes era difícil y todavía.	Se tardaba mas tiempo antes, eso no lo voy a negar, uno tenia que calcular con antelación, por las colas	Uno tenia que pararse mas temprano para poder llegar al sitio, por las colas, por lo mismo que estamos hablando, todo era un desastre. Ahorita circula un poquito mas porque la avenida esta medio arreglada.

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
4. ¿El espacio que existía (las aceras) para los transeúntes en la Av. Aranzazu era el adecuado antes de la 2da ampliación que se realizó?	Sigue siendo lo mismo, los buhoneros ocupan las aceras y obstaculizan el paso. Antes había aceras pero muy pequeñas, no le quedaban otra.	¡Era horrible! no había aceras prácticamente y ahora que las hicieron están montado los buhoneros, ellos siempre se adueñan de las aceras.	No existían aceras, eran casas de los lados de la calle y todo esto no estaba apto para el tráfico y la gente. La gente pasaba por donde podía, por la orilla, por lo menos ahora están los brocales, las aceras, algo que representa.
5. ¿Cuál es su opinión en cuanto a las ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Av. Aranzazu?, explique	Mi comercio es a raíz de la ampliación pero se que los que ya estaban vendían bastante.	Antes eran buenas, como no, esa cantidad de gente que pasa compra pero los buhoneros también quitan la clientela	Lo que se esta viviendo hoy en día con los comercios...esta bien la avenida, mas gente pero con la situación del país las ventas mas o menos. Antes eran buenas por estar en plena avenida y las ventas.
6. ¿Como considera usted que eran las ventas de los comerciantes informales antes de la ampliación?, explique	Ellos siempre han vendido, tienen su clientela	Buena, siempre tienen quien les compre, aunque no tenían casi espacio donde ponerse a vender sus cosas, por lo de las aceras tan pequeñas.	Antes había la formación de precios ahora no, ahorita las ventas es para el que ofrezca mejor todo...la plata no alcanza y a ellos antes siempre le ha llegado gente que les compre.

Continúa...

Matriz 1(Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
7. ¿La Avenida Aranzazu era cómoda, adecuada y estratégica para las ventas de los comerciantes informales antes de su ampliación?	Yo no le veo ningún beneficio a la calle ampliada, no le veo la diferencia, sigue siendo el mismo desastre.	Claro que es estratégica para vender, no solo para ellos sino también para los comerciantes formales, sino ¿como explicas que haya ahora más negocios en la avenida?, antes y ahora siempre se busca la avenida para vender, precisamente por la gran cantidad que pasa.	Claro que no, estaba mas fea, desordenada, hay que buscar la manera de organizar a los buhoneros un poquito mejor, sobre todo allí en el C.C Las Palmas.
8. Hoy día que ya se culminó parte de la Av. Aranzazu, ¿Cree usted que es mas fácil trasladarse un bus o camionetita por dicha avenida?	Si llegara ha ampliar hasta allá puede ser que se vea la diferencia, hasta el puente el boquete...la cuestión es que la tranca es desde la plaza hasta la cancha.	Si, claro que si, eso no hay que negarlo, pero que se haya solucionado el problema por completo no, como la avenida está incompleta y las calles malas aun sigue la colita.	Claro que si, fue un tramo que se cumplió y hace que uno llegue más rápido a plaza de toros y así...
9. ¿Se tarda menos tiempo en llegar a las escuelas o trabajos sus habitantes luego de la ampliación de la Av. Aranzazu?, o por el contrario es igual que antes de dicha ampliación ¿Por que?	No, yo a mi niño lo llevo en camionetita a la escuela y es lo mismo, hay como que más vehículos, más motos, un desastre.	Si tardo menos tiempo ahora, antes salía 30 minutos de la hora, pero ahora es un poco más fácil.	Claro que si, por lo menos uno sale más calmado

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
10. ¿Qué opina de las viviendas cercanas a la Av. Aranzazu, tomaron o perdieron valor luego de la ampliación de la Avenida?	Si están en buenas condiciones yo creo que si toman valor, pero a la final sigue siendo el mismo sur, no creo que se puedan vender muy caras.	Claro, claro que se revalorizaron, al tener una medio avenida la gente vende sus casas mas caras, eso pasa acá y en cualquier lado.	Tomaron valor por la avenida, algo factible, agarraron valor igualmente que el comercio.
11. ¿De que manera la 3ra ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales?	Lo que están en plena avenida creo que si, se pueden estacionar frente a su negocio y compran con comodidad.	Bueno los carros ahora se estacionan en las aceras o el supuesto hombrillo mientras compran, lo que significa que favorece no solo a los comerciantes formales sino a los buhoneros.	Claro que si, la población ha crecido y hay más transeúntes en la avenida.
12. ¿Por qué cree usted que la 3ra Ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido a las ventas de los comerciantes informales?	Ellos siempre tienen buena venta, además pueden vender mucho más económico porque no pagan local, y tiene mayor ventaja que los comerciantes formales. Cuando gana Cocchiola les prometió ubicarlos, ¿y donde siguen?, siempre es lo mismo.	¿Por que va a hacer pues?, por la tremenda acera que tienen para poner sus tarantines, que por cierto frente a l C.C Las Palmas eso lo que es un nido de ladrones, hasta sexo tiene allí, ¡imagínate!	Si a ellos también los ha favorecido

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
13. ¿Cree usted que ha los transeúntes se les hace mas fácil trasladarse por la Avenida Aranzazu luego de la ampliación?	Un poco mejor, por lo menos no caminan por la calle como antes sino por lo que dejan los buhoneros de aceras, pero si se benefician.	Si, Un poco mas seguro para los que caminan porque esta la acera, pero una acera libre sin buhoneros es difícil, la gente que camina tiene que maniobrar entre la basura y los buhoneros, porque ahora hay más buhoneros y negocios que antes.	Si claro, ahora están las aceras y con espacio.
14. ¿Cree usted que la zona de Miguel Peña y zona sur en general se moderniza con dicha ampliación?	Yo lo veo desde el ámbito de la plaza, recreación para los jóvenes, pero del resto no, dijeron que iban a hacer la isla, zonas verdes y ¿Donde están? Pero del resto no le veo nada, las áreas de la grama y todo aquello no lo veo.	Bueno, las casas siguen siendo las mismas casas, los ranchos los mismos ranchos, pero si le da lago de movilidad, aunque el sur siempre ha estado olvidado por todos los políticos, yo tengo viviendo 39 años acá y desde ese momento estoy escuchando de los políticos que van a hacer la bendita avenida y nada.	Lo ayuda en algo, no esta totalmente terminada, faltaría una pasarela aquí o una isla que no esta hecha todavía.
15. ¿De que manera considera usted que ha favorecido la ampliación de la Avenida a la comunidad?	Alguien tiene que salir favorecido en esto pero no se, yo veo esto igual, las colas, el transeúnte caminando mas, no te dan permiso, no te dan paso, las colas del semáforo allí en la cancha para abajo son horribles, a lo mejor yo no lo conoceré, los buhoneros quizás pero ellos tienen que salir de aquí, le quitan las vistas a los comercios.	Favorecido del todo no, no estamos contentos con esto que hicieron, siempre para el sur es lo peor, nunca hay plata, lo que hacen lo hacen mal, ¿porque somos del sur y somos animales?, no es justo, sin embargo el tráfico camina un poco mas y las ventas para todos ha subido.	Para como estaba antes claro que la ha favorecido.

Continúa...

Matriz 1 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
16. ¿Cree usted que la ampliación de la Av. Aranzazu es suficiente para la cantidad de transeúntes?	No, jamás, tendrían que haber mas áreas recreativas, tiene que poner un centro comercial donde haya un cine, algo que llame la atención, que de verdad uno pueda decir estoy en el sur y estoy cómoda, que tenga varios bancos también, el mas cercano esta en Plaza de Toros y eso es horrible, da miedo que te vayan a atracar. Yo creo que deberían terminar la avenida para que se logre ver el descongestionamiento y adema los carros no respetan los semáforos, por lo menos allá en Lomas de Funval todo el mundo se traga la luz, allí en la cancha nadie respeta la luz, acá deberían de haber educación vial para todo el que transita por acá, a ver si mejora este desastre.	Para nada, ¿donde están las cuatro canales, las aceras, áreas verdes, la isla?, para que se vea un cambio real en los habitantes debe de haber primero un cambio visible y aun no se ve. Tendrán que pasar unos 20 años mas para que terminen la fulana avenida, porque para el norte calle o avenida que comienzan a hacer la terminan ¿pero por que acá no?, claro como no son ellos los que viven aquí.	Claro que no es suficiente, le falta aun, también de la cancha para allá arriba. En la cancha aun se forman algunas tranca...Mira ahí en las Palmas todo todavía existe una total desorganización.

Matriz 5 / Transcripción de entrevistas a residentes comerciantes Informales

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
1. ¿Cuánto tiempo tardaba usted en trasladarse desde lo que es hoy la plaza de Miguel Peña hasta la Avenida sesquicentenario (la cancha) o viceversa, antes de la 2da ampliación de la Av. Aranzazu?	Bueno, aproximadamente 45 minutos, por las colas que se hacían, era un total caos, todo un cuello de botella hacia el sur.	Yo creo que lo mismo de ahora, como 5 minutos, pero no desde la plaza sino desde aquí en la sede.	Más o menos como 40 minutos, porque había muchos carros y la cola larguísima, todos querían pasar y era toda una tranca...
2. ¿Cómo pudiese describir la movilidad vehicular en la Av. Aranzazu antes de la 3ra Ampliación de la misma? Explique	Era muy congestionada, demasiado congestionamiento.	Yo creo que antes era mas rápido, la tranca comenzaba de la sede para abajo. Ahora los camioneteros se dan la gran bomba para pasar, una lentitud buscando los pasajeros, ellos son los que hacen la cola.	Muchos carros y la vía era muy estrecha, la vía era para dos carriles y se formaban como cuatro carriles. Era muy congestionado todo.
3. ¿Cree usted que era difícil llegar temprano a las escuelas (en el caso de los estudiantes) o al trabajo antes de 3ra ampliación de la Av. Aranzazu?	Bueno, mi hijo entraba a las 7:00 am y teníamos que salir a las 6 en punto, mas tardar o a un cuarto para las 6 para poder agarrar vehiculo, porque ya a esa hora era muy fluido el tráfico, mucho tráfico.	No tanto, estaban las colitas, lo que pasa es que si vives mas hacia abajo, para Lomas de Funval o Trapichito tienes que pasar por toda la cola y como vivo cerca de las Palmas era menos cola.	¡Era horrible!, todo el mundo salía a la misma hora y el tráfico era demasiado...tenia que salir mas temprano de lo normal porque sino llegaba tarde.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
4. ¿El espacio que existía (las aceras) para los transeúntes en la Av. Aranzazu era el adecuado antes de la 3ra ampliación que se realizó?	No, no era el más adecuado por supuesto, porque eran muy pequeñas las aceras y la gente en su mayoría tenían que caminar por las calles junto con los carros, era muy peligroso.	Ja, ja, ja, ¿Cuál acera?, aquí caminábamos al lado de los carros porque no había acera y pasar de un lado de la calle siempre ha sido un caos, uno caso se le lanza a los carros para poder pasar.	¡Que adecuado nada!, no habían aceras, la calle por donde pasaban los carros y una orilla donde la gente caminaba, era de tierra.
5. ¿Cuál es su opinión en cuanto a las ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Av. Aranzazu?, explique	Siempre han sido buenas, precisamente por estar en la avenida, eso atrae a los compradores. Lo bueno es que entre comerciantes formales e informales nos hemos respetado nuestro trabajo, además la Alcaldía nos ha puesto parámetros para estar en las aceras hoy día, nosotros los comerciantes informales no podemos ocupar toda la acera, eso es un trato, tenemos un límite establecido.	Por estar en plena avenida creo que sus ventas son buenas, uno ve la cantidad de gente que compra en un día...entran y salen.	Con avenida o sin avenida son buenas ventas para ellos, por acá pasa mucha gente, vive mucha gente, así pongan mas locales todos venderán.
6. ¿Como considera usted que eran las ventas de los comerciantes informales antes de la ampliación?, explique	Como ya le dije, siempre han sido buenas para todos los comerciantes en general.	Eran buenas pero trabajamos muy incómodos, no teníamos espacio donde ponernos.	Yo creo que eran buenas, no tanto como ahora pero vendíamos bien.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
7. ¿La Avenida Aranzazu era cómoda, adecuada y estratégica para las ventas de los comerciantes informales antes de su ampliación?	Antes era muy incomodo, demasiado incomodo trabajar acá, era nada mas como un metro de acera y con la cantidad de flujo de carros, ¡imagínate!; siempre ha habido muy buena venta gracias a Dios, acá el comercio siempre es muy fluido.	¡Para nada cómodo!, no teníamos espacio donde poner nuestra mercancía...Por lo menos en Las Palmas si había más espacio para colocar las cosas pero el resto no.	Ni adecuada ni cómoda, trabajábamos muy mal...con un espacio pequeño y todo de tierra y cuando llovía casi no podíamos trabajar.
8. Hoy día que ya se culminó parte de la Av. Aranzazu, ¿Cree usted que es mas fácil trasladarse un bus o camionetita por dicha avenida?	Por supuesto que es más fácil trasladarse, sin embargo los camioneteros no respetan, no acatan las normas de tránsito. Uno tarda un poquito en el camino pero jamás como antes, ahora me tardo un aproximado, ahora nos tiramos desde la cancha hasta la plaza Miguel Peña como 15 minutos, 20 minutos, es decir, ha cambiado todo bastante.	Mucho más fácil que antes, las colas que se forman avanzan, no como antes que se quedaban estáticas y uno tardaba un buen rato en esas colas...ahora tardo la mitad del tiempo.	Si, el transito no se paraliza tanto como antes, uno ve los carros en fila pero camina la cola...si es mas fácil ahora andar en camionetita.
9. ¿Se tarda menos tiempo en llegar a las escuelas o trabajos sus habitantes luego de la ampliación de la Av. Aranzazu?, o por el contrario es igual que antes de dicha ampliación ¿Por que?	Por supuesto que se tarda menos tiempo, mucho menos tiempo ahora.	Si, claro que si. Ahora tardo la mitad del tiempo. Aunque las camionetitas pasan llenas porque vienen llenas uno tarda menos en las colas.	Si, ahora si, antes era muy feo ir a trabajar y llevar a los muchachos a la escuela...no le digo era estresante. Ahora uno tarda muchísimo menos tiempo.

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
10. ¿Qué opina de las viviendas cercanas a la Av. Aranzazu, tomaron o perdieron valor luego de la ampliación de la Avenida?	Si, por supuesto que han tomado valor, de hecho me consta porque he visto y sabido de los precios de algunos de ellos, algunos de ellos han vendido sus casas con costos elevados por estar cerca de la avenida.	Yo creo que tomaron valor, por estar cerca de la avenida vale un poco más que las que están mas adentro del barrio...están más céntricas, tomas la camionetita allí cerca. Ahora esas casas valen más.	Tomaron valor, así no tengan gran cosa valen mas ahora, porque entre mas cerca de la avenida mas caras las casitas.
11. ¿De que manera la 3ra ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales?	La ampliación ha favorecido mucho a las ventas de los comerciantes formales, de hecho al C.C Las Palmas, allá arriba le ha traído muchas ventas, mucha clientela.	Yo creo que les favorece porque se pueden estacionar los carros al frente del negocio, en cambio antes hacer eso era difícil, empeoraban la cola.	Les favorece porque ahora tienen una acera que le da vista a su negocio... y los carros paran y compran en un momentito.
12. ¿Por qué cree usted que la 3ra Ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido ha las ventas de los comerciantes informales?	Nos favorece por el espacio que ahora tenemos, claro seguimos estando en la calle pero con una acera mas decente.	En mucho nos ha ayudado, claro, ahora le quitamos un poco de acera a os que caminan pero no toda, tenemos ese espacio.	¡Acera nueva!, gracias a Dios, porque trabajábamos muy mal, ahora podemos colocar la mercancía mas cómoda, con mas espacio.

Continúa...

Matriz 2(Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
13. ¿Cree usted que ha los transeúntes se les hace mas fácil trasladarse por la Avenida Aranzazu luego de la ampliación?	Si, porque el espacio para ellos, las aceras son de aproximadamente de 3 metros, claro menos los espacios que nosotros tomamos para trabajar, ocupamos lo que según nos indico la Alcaldía y bueno los carros que también se montan en las aceras le quitan espacio a los que caminan.	Claro que si, ahora caminamos por cemento y no por tierra, aunque algunos se molestan porque estamos nosotros usando parte de la acera pero como se hace, algunos necesitamos trabajar en lo que sea.	Si, son aceras anchas, muy anchas, nos colocamos nosotros y queda espacio.
14. ¿Cree usted que la zona de Miguel Peña y zona sur en general se moderniza con dicha ampliación?	Si, hasta cierto punto si, porque verdaderamente le da mas vista a la zona, lamentablemente, lamentamos que no este la avenida como debe ser, porque todos los Carabobeños sabemos que esta avenida se ha ofrecido pero nunca se termina, pero si ha ayudado a la zona, luego de la avenida se construyo la plaza y mas comercios que antes no estaban.	Si, uno siente que está un poquito tomado en cuenta por el gobierno, porque ellos creen que aquí en el sur viven puros ignorantes y no merecemos nada como en el norte.	Yo creo que si, a la ampliación todavía le falta pero así como esta en algo ayuda. Para ver si se moderniza tendría que estar como las avenidas del norte, pero como los pobres siempre debemos de esperar lo que a ellos les da la gana, imagínate los años que tenemos esperando y hacen esto nada más.
15. ¿De que manera considera usted que ha favorecido la ampliación de la Avenida a la comunidad?	Ha favorecido como a un 85% de la comunidad, mas ventas para todos, no hay tanta cola, aceras mas decentes, yo creo que todos nos hemos favorecido de alguna manera.	A todos nos ha ayudado en algo, fíjate que a nosotros con la acera las ventas mejoraron. Los que caminan lo hacen en cemento, la cola es menos, un poquito para cada uno.	A mi me ha ayudado mucho, tengo mas espacio para vender mi mercancía, así se molesten pero bueno...

Continúa...

Matriz 2 (Continuación)

Pregunta/Entrevistado	1	2	3
16. ¿Cree usted que la ampliación de la Av. Aranzazu es suficiente para la cantidad de transeúntes?	Por supuesto que no, no es suficiente, hace falta que la terminen para que se acelere la fluidez vehicular y eso si, que las hagan bien, de calidad. Hemos visto muchos accidentes porque falta la otra parte de la avenida, hemos visto personas atropelladas, muchos accidentes.	No, por aquí pasa mucha gente, aunque no está terminada, pero creo que debió tener mucho mas espacio.	Claro que no, debería se como la avenida Bolívar, bien grande y amplia, porque son muchos carros y las motos que ahora hay bastantes.

Matriz 6 / Transcripción de entrevistas a transeúntes habitantes

Pregunta/Informante	1	2	3	4
1. ¿Cuánto tiempo tardaba usted en trasladarse desde lo que es hoy la plaza de Miguel Peña hasta la Avenida sesquicentenario (la cancha) o viceversa, antes de la 3ra ampliación de la Av. Aranzazu?	Como media hora, porque había mucho tráfico y entonces no había suficiente espacio y demasiado huecos en toda la Avenida y entonces costaba para llegar hasta allá.	Bueno, antes me tardaba yo como 45 minutos, pero ahora como está la situación que la gente tiene un caos por todos lados, la desesperación, la cuestión nos tardamos mas, el movimiento de las calles que están malas, otros días hay mayor movilización, todo también depende de las Alcaldías, que se muevan con la situación de la calle. Tardaba todo eso por los huecos de la calle, el mal estado de la avenida, las camionetas de pasajeros que no cumplen con la ley, que tienen que hacer sus paradas donde realmente tiene que ser, ellos se paran donde les da la gana y eso se volvía y vuelve un caos, los carros se querían adelantar unos con otros, por eso es que a veces hay choques porque nadie cumple lo que tiene que cumplir.	¿Antes de la ampliación?, me tardaba como aproximadamente media hora mas o menos, había demasiados y se hacia muchas colas, carros, las camionetas, todo era demasiado lento con el transporte publico en ese trayecto.	Cuando había cola, que por lo regular sigue en la avenida, pero sin la avenida era peor, por lo menos yo estimo mas de media hora, 45 minutos si acaso no una hora, las camionetas mas vale se desviaban cuando había esas colas, se desviaban y se metían por todo eso, hasta salir mas adelante.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
2. ¿Cómo pudiese describir la movilidad vehicular en la Av. Aranzazu antes de la 3ra Ampliación de la misma? explique	¡Horrible, horrible, espantoso!, demasiadas colas, tráfico, las camionetas se paraban y trancaban el tráfico entonces eran peleas entre los carros normales y las motos, los pocos taxistas que se metían para acá, todo era horrible.	Bueno, si nos ponemos a ver antes era peor, no como ahora pues, la calle la han ampliado mas, tiene mas metrajes de los lados, pero ha como era antes 5, 8, 9 años atrás ahorita está mejor pues, simplemente que las colas que se hacen ahorita es por eso pues, la gente no cumple lo que tiene que cumplir.	El movimiento de los carros era demasiado...por no decir patético, era muy difícil el transito, había demasiados carros, demasiada cola que se hacían, incluso hasta en algunas oportunidades se causaba una especie de embotellamiento, entonces eran como cuatro carriles, cuatro hileras de carros, dos para subir y dos para bajar y a veces era tan fuerte que ni siquiera bajaban sino puro subían.	Como consecuencia de las trancas y que la avenida era reducida, bueno eso era catastrófico, era una tranca sin salida, tranca por aquí, tranca por acá, uno parecía que nunca iba a salir de esas colas.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
3. ¿Cree usted que era difícil llegar temprano a las escuelas (en el caso de los estudiantes) o al trabajo antes de 3ra ampliación de la Av. Aranzazu?	Era difícil, pero actualmente ya se esta volviendo un caos. Antes había demasiado congestionamiento con solo dos canales, uno para ir y otro para venir y estaba todo congestionado igual, los carros se montaban hasta por lo que había de acera eran como tres filas de carros para salir (de sur a norte) y uno para entrar (de norte a sur). Siempre había que salir mas temprano.	Si era difícil, bastante, lo que pasa es que ahora hay más camionetas de pasajeros y ahora con la cuestión del metro la gente se moviliza más, tienen mayor posibilidad de salir de aquí, tienen más facilidad para salir.	Si era difícil, la única forma y manera que la gente agarrara camioneta era salir mucho tiempo antes de entrar al trabajo o al estudio, con mucho tiempo de anticipación, era la única manera	No difícil, sino difícilísimo, salir a estudiar o trabajar era un castigo, bien sea de aquí para allá o de allá para acá porque acá existe mucha gente trabajadora que esta empleada afuera de aquí

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
4. ¿El espacio que existía (las aceras) para los transeúntes en la Av. Aranzazu era el adecuado antes de la 3ra ampliación que se realizó?	No, no había aceras, ¿cual acera si no existían?, la gente caminaba por la calle, no había nada, medio había algunos locales que medio tenían una medio acera hecha pero propia del local, hecha por ellos mismos, por el local, pero del resto no, del resto la avenida normal, el pavimento sin aceras, no era para nada cómodo andar por allí.	No, porque ahí nunca hubo aceras, eso era prácticamente una calle con las invasiones a los lados y todo el mundo agarraba las orillas, ahora con el tiempo que hizo el gobierno eso, que hubo varias viviendas que se les cancelo a la gente para ampliar y hacer las aceras y ya la gente tiene mas posibilidad de movilizarse. Antes era un caos por todos lados, la gente se convertía en carros también para trasladarse, por la calle caminaba la gente.	No, no existían aceras, allí la gente lo que andaba era por la tierra, no era adecuada, eso era pura tierra, ahorita es que existen las aceras pero antes no.	Es mas, no existían aceras, eso era completamente inadecuado, yo mismo estuve caminando porque me gusta y desde la cancha para acá y eso no había prácticamente por donde pasar y si llovía era peor, charcos, barro...

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
5. ¿Cuál es su opinión en cuanto a las ventas de los comercios formales antes de la ampliación de la Av. Aranzazu?,explique	Yo pienso que sus ventas eran menos, porque de hecho ahora como los carros se pueden parar allí al frente y se ve como que mucho mas movimiento incluso, el C.C Las Palmas que esta allí ahora tiene mucha mas gente, mucha mas venta, porque ahora se ve mucho mas comercio informal que los comercios formales, la ampliación de las aceras favoreció ampliamente a que los comercios formales vendan los productos que están regulados por el gobierno y se los venden por debajo de cuerda a los comerciantes informales, los que están afuera que son los que tienen los productos a alto precio. Eso es así, ahora se ve mucha mas gente, muchos mas carros, por eso porque la gente ahora compra con mayor facilidad.	Bueno, si vendían y siempre han habido las ventas en la avenida, pero yo creo que ahorita hay mas, porque con esa ampliación la gente tiene mas espacio, agarra mas y mas y mas para negocios, buscan hacer el negocio mas grande, y entre mas grande mas cosas por vender.	Bueno, a los formales se les dificultaba porque había muchos buhoneros, es decir, los buhoneros contribuían a la tranca como tal, osea, como era algo que no estaba bien construido ni bien distribuido, entonces los buhoneros tomaban mucha parte de la avenida, ellos le quitaban también venta a los comercios formales como tal, era mas difícil para ellos vender sus cosas.	Bueno en lo que se refiere a las ventas, yo pienso que eran buenas, siempre han sido buenas por la cantidad de gente que por allá pasa, a veces la gente se bajaba de las camionetas por las colas y aprovechaba a hacer sus compras.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
6.¿Como considera usted que eran las ventas de los comerciantes informales antes de la ampliación?, explique	Antes era difícil, porque había tanto caos, que los informales no podían poner bien sus tarantines allí, era un peligro incluso para los carros, incluso cuantas veces no se veían, no has escuchado noticias que ellos cuando quitaban sus tarantines y tratando cruzar para la otra avenida y de repente los atropellaban, ahora ellos pasan igual pero como ellos tiene la calle mas amplia se ven mas cómodo para vender.	Allí siempre ha habido huequitos donde ellos se colocan, donde buscaban acomodar su negocio, pero siempre buscaba vender, por eso es que también siempre ha sido un caos.	Yo pienso que era mucho mejor que ahorita, porque había mas transito de personas, porque hay muchos que ya están distribuidos, otros ya no están, pero yo creo que para ellos era mejor antes porque con las trancas la gente andaba mas a pie que en carro, transitaban mucho por ahí, los carros en su cola compraban.	Bueno yo pienso que indirectamente todo los afectaba, en cuanto al volumen de gente, los carros, por una de las causas de la trancas son precisamente los buhoneros, no solamente lo angosto de la avenida sino también ello, por lo menos ahorita están un poquito mejor ubicaditos pero antes era estar ellos allí sin las aceras...los buhoneros ponían sus cosas y agarraban parte de la avenida

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
7. ¿La Avenida Aranzazu era cómoda, adecuada y estratégica para las ventas de los comerciantes informales antes de su ampliación?	Cómoda nunca ha sido, no era cómoda, era un solo canal, no había espacio, no había una acera tan grande y los tarantines los ponían en lo que había por acera mas la parte de la calle y como eran tarantines tan grandes quedaban montados en parte del pavimento de la calle. Siempre ha sido estratégico, por donde pase una avenida principal siempre llamara a los clientes, era estratégico para los comerciantes formales e informales.	Ellos trabajan muy incómodos, ahora que la calle esta mas ancha y las aceras también el negocio ellos lo pueden acomodar mejor, pero yo digo que ellos deberían tener sus locales también, para que no sigan obstruyendo como hasta ahora, ellos también son culpables de lo que está pasando.	Bueno con tantos carros, lo que es Las Palmas allí, que siempre han estado bastantes buhoneros para ellos era cómodo porque ya era su costumbre pero...	Para eso era totalmente incomoda, ahora para ellos es mas cómodo por lo ancho de las aceras

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
8. Hoy día que ya se culminó parte de la Av. Aranzazu, ¿Cree usted que es mas fácil trasladarse un bus o camionetita por dicha avenida?	Claro, claro que si, como es mas amplia los huecos nuevos que existen ya no afectan casi, por lo menos cuando la camioneta va a esquivar el hueco o el policía acostado hay chance incluso de montarse por las aceras nuevas o por el otro canal de dirección opuesta.	Si, para como estaba antes si, como te dije hace rato pues, como la calle es mas amplia allí es mas fácil, me he dado cuenta como que hay mas camionetas de pasajeros, como ven que la vaina la han mejorado buscan de venirse otras camionetas para acá.	Si, mucho más rápido, en 15 minutos uno ya esta allá en la cancha, bueno en la cancha se forma una media cola pero es por el semáforo, lo normal.	Bueno mas fácil a pesar de que aun siguen los buhoneros y unas pequeñas colitas pero nunca como antes, porque ahorita a pesar de la ampliación los comerciantes informales a veces no colaboran, las camionetas haciendo colas por la lentitud...además la avenida esta chucuta, porque falta aun, supuestamente por falta de presupuesto no se termino, me consta porque una vez vi una pelea en plena avenida y estaban hablando, pidiendo presupuesto.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
9. ¿Se tarda menos tiempo en llegar a las escuelas o trabajos sus habitantes luego de la ampliación de la Av. Aranzazu?, o por el contrario es igual que antes de dicha ampliación ¿Por que?	Uno tarda menos tiempo, es mas rápido, la ampliación favoreció en cierto punto pero existe todavía un caos porque eso no está totalmente bien, falta algo que divida la avenida para que los carros no se pasen para el otro canal, pero obviamente uno llega mas rápido, se forman ciertas colas, pero el camionetero o los carros tiene la posibilidad de esquivar pasando por el canal contrario.	A veces si y a veces no, a veces porque como la calle es amplia se moviliza rápido la cosa pero a veces como está la parte de la gente, los buhoneros y las camionetas de pasajeros que no cumplen que se les dice entonces llega un momento que se vuelve un caos, pero hay días que tu pasas rapidito, a veces el semáforo de la cancha se pone malo y eso también obstruye lo vehicular.	Si, si, claro, ya ahora todo fluye mas rápido, esa avenida ahora ampliada ha permitido que los carros puedan fluir, los carros fluyen con mayor facilidad	Bueno si, aunque en las horas pico es diferente, se agrava mas a esa hora porque muchos regresan o salen de su trabajo o casa de estudio.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
10. ¿Qué opina de las viviendas cercanas a la Av. Aranzazu, tomaron o perdieron valor luego de la ampliación de la Avenida?	Tomaron valor, toda obra de ampliación y de mejora a una avenida sea principal o semi principal al ampliarse eso mas vale es bueno para una vivienda porque no es igual el costo de una vivienda que está en la avenida a otra que este metida en una vereda como algunas casas en Lomas de Funval, donde no puedes estacionar carro si tienes y la delincuencia es mas, de hecho las manzanas de esa urbanización con menos delincuencia son las que son de calles, entonces eso genera que tengan mas valor.	Tomaron valor, porque imagínate, están en una vía principal, segundo que si una persona tiene una casa con dos locales, imagínate, eso le genera mas dinero y valor.	Ellas adquirieron mayor valor, mucho mayor valor porque incluso muchas de esas casas tuvieron que tumbarlas y le dieron a los dueños parte del terreno ahora reubicándolos, que le pagaron sus terrenos y ahora eso les dio chance de construir su tremendo local comercial y todo eso adquiero mucho más valor.	Naturalmente, que desde el punto de vista económico al haber una ampliación, una mejora, indudablemente todo se revaloriza mas, eso es como una ley pues

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
11. ¿De que manera la 2da ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido a las ventas de los comerciantes formales?	Bueno como lo dije anteriormente, los carros tienen mayor accesibilidad, llegan mas fácil, se estacionan en las aceras, cosa que no debe ser pero como se hace, aquí todo el mundo hace lo que quiere o en el hombrillo y compran.	Si les ha favorecido, pero actualmente con la escasez ¿que crees tu que pueden vender?, ¿Con la situación del país como esta?, Se puede tener el negocio en la vía principal pero si no tienes lo que la gente busca entonces ¿Tendrás ventas?	Los ha beneficiado, incluso muchos no tenían local, cuando le tumbaron la casa y le pagaron le dieron suficiente para que construyeran su buen local y ahora las ventas ahí, bueno en una avenida para los formales es lo ideal para ellos.	Si ha favorecido comparando como antes, no un 100% porque persiste el problema, debería de haber reubicación de esos comerciantes informales, allí si pudiéramos decir que hay una verdadera mejora, si los reubicaran por completo.
12. ¿Por qué cree usted que la 2da Ampliación de la Av. Aranzazu ha favorecido ha las ventas de los comerciantes informales?	También, a ellos también los ha favorecido, esto favorece a todos por el mismo mejoramiento, mas accesibilidad para que los carros lleguen y compren a los formales e informales, ahora los carros se mueven mas rápido y eso es prioridad para el que vende.	Ha esos si les favorece siempre, ellos consiguen no se donde lo que uno no consigue, esos venden ¿me entiendes?, acuérdate que los buhoneros siempre salen favorecidos porque ellos no pagan nada, no pagan local, no pagan luz, no pagan agua, entonces todas las ventas que ellos hagan es para ellos, en cambio un local no, un local requiere de luz, agua, de todas esas cosas, ¡imagínate!	No los ha favorecido, porque como dije anteriormente ya ellos se han reubicados en otras zonas, en otras partes y muchos de ellos ya están en los comercios formales, me imagino que a lo mejor la Alcaldía les habrá puesto esa normativa de que ellos no pueden utilizar las aceras, porque sino las aceras estarían repletas de puros buhoneros y las aceras son suficientemente amplias.	A ellos también, considerablemente, no pagan impuestos y todo será ganancia para ellos.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
13. ¿Cree usted que ha los transeúntes se les hace mas fácil trasladarse por la Avenida Aranzazu luego de la ampliación?	Si, claro que si, ahora las personas que caminan tiene mas espacio por la acera, por lo menos este espacio de ampliación, la acera que arranca desde allí, desde la entrada de Bicentenario o mucho antes, desde la bomba, esa acera es mucho mas amplia y se puede caminar, porque antes no había por donde caminar, antes tu andabas por un poco de tierra. Los buhoneros se concentran sobre todo el frente de Las Palmas del resto no, del resto las aceras están mas vacías, es decir ahora la acera es mas amplia y uno puede caminar, lo único que hay que tener cuidado es con las motos, se montan por esas aceras y andan a mucha velocidad.	Si se les hace mas fácil andar, porque como te dije hace rato que la acera como la hicieron mas ancha, antes no había nada, eso ahora tiene un metraje como de 3 metros, 2 metros y medio y eso los favorece a ellos a tener mas movimiento, ahora los buhoneros están en las aceras y eso hace un obstáculo allí	Si, claro que si, por lo que caminan, ahora es con mas facilidad, ahora se ven muchas personas caminando, las aceras están bastantes amplias y entonces andan bicicletas y todo eso por las aceras.	Si, pudiéramos decir que un 100%, porque hay unas aceras, esa fue una forma de humanizar al ciudadano, porque anteriormente como ya habíamos hablado sino había aceras ni brocales y mas si había lluvia, me consta porque yo camine bastante y no hallaba como hacer, a veces teníamos que agarrar la calle con los carros con el miedo que arrollaran a uno porque no había aceras, ahora no, las hay y bien anchas.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
14. ¿Cree usted que la zona de Miguel Peña y zona sur en general se moderniza con dicha ampliación?	Si, pero en un porcentaje, yo diría que favorece y moderniza la parte de Miguel Peña, pero tampoco es que sea completo porque la avenida no esta completa, es como si se le hubiese agregado un canal mas a la Aranzazu pero no esta terminada totalmente, no tiene el esta adecuada, no tiene semáforos, la división de la avenida, eso es prioridad, eso es algo necesario, claro no una división tan grande como la de la Avenida Las Ferias, que ahora la avenida se ve como mas angosta.	Si, me parece que si, antes era una calle pequeña con huecos, ya ahorita no, es una calle mas ancha, tiene sus cuestiones de alumbrado, su rallado, da la impresión de estar mas actualizado	Si, claro, de hecho es otro ambiente, le da otra cara a esta zona, eso de hace años se estaba esperando	Por supuesto que si se moderniza, se puede decir que ahora esta mas conectada a la ciudad, al resto pues, como es el municipio Valencia..A pesar que este es un municipio mas poblado del estado.

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
15. ¿De que manera considera usted que ha favorecido la ampliación de la Avenida a la comunidad?	Mejoramiento en la forma de poder trasladarse, mejora en el tiempo, de que la persona puede ir y llegar hasta la cancha mas lapido, eso mejora la calidad de vida	Si la ha favorecido, bueno que si de repente, yo me acuerdo con los familiares de uno decía ¡no vale yo para allá no voy porque eso es un!... a parte de que estaba angosta, ahora no, ahora si quieren pueden visitarnos.	Bueno, este, además de trasladarse rápidamente a sus sitios de trabajo, a sus sitios de estudio, permite que haya un buen transito, uno no tiene que estar metido en una cola durante tanto tiempo, fluye mas rápido hacia donde van, eso era muy incomodo antes por las colas que se formaban e incluso a esto se le llamaba las 4 avenidas de la zona sur porque eran cuatro carriles que se formaban ahí cuando solamente cabían dos carriles de carros nada mas.	Por supuesto, si ha favorecido a los comerciantes de todo tipo, porque ellos forman parte del contexto de la cuidad...Hay gente que se quería mudar de acá por las colas y ahora no se quieren mudar, se soluciono un poco las cosa

Continúa...

Matriz (Continuación)

Pregunta/Informante	1	2	3	4
16. ¿Cree usted que la ampliación de la Av. Aranzazu es suficiente para la cantidad de transeúntes?	No, por eso te estoy diciendo que no es suficiente, falta la ampliación completa, todavía no se ha hecho, eso es la mitad nada mas, actualmente a veces se forman colas, en comparación como antes no pero aun no estamos del todo satisfechos.	No, para acá debería de haber como otro tipo de entrada, otra vía alterna, por esto cada día sigue creciendo mas, o por lo menos arreglar otras calles, los caminos verdes por donde la gente se pueda movilizar. Si nos ponemos a ver para que la cuestión sea un poco mejor de lo que ya es deberían de quitar a los buhoneros y colocar mas semáforos, donde la gente pueda respetar, ¿me entiendes?, debería de haber un semáforo en las palmas, donde la gente respete a la gente que quiere cruzar de un lado a otro, se respete pues eso.	No es suficiente porque todavía le hace falta la otra parte, ampliarla un poco mas, claro se ha mejorado bastante pero aun así no es suficiente para la cantidad de personas que viven acá, si se forman las colas y a veces los transportistas van un poco lento haciendo la cola pero falta el espacio y la construcción	Bueno le digo una cosa, si el gobierno terminara la avenida quizás, porque son años que tenemos esperando esa avenida terminada, ellos son los que tienen el poder económico, esto debería de ser una política nacional...la construcción de esta avenida debería ser responsabilidad directa del Gobierno Nacional a ver si la terminan conjuntamente con la Gobernación.



Universidad de Carabobo
Facultad de Ciencias de la Educación
Escuela de Educación
Departamento de Ciencias Sociales



(ANEXO C)

Naguanagua, 8 de mayo de 2014

Secretario de Infraestructura:

José Oscar Villarroel García

Por medio de la presente le saludo cordialmente al tiempo que le solicito sus buenos oficios para facilitar información de la evolución cartográfica, hemerográfica y cualquier otro documento de registro (fotografías, videos, infogramas, croquis, mapas, entre otros) que pueda contribuir para la realización del Trabajo Especial de Grado titulado: “Impacto de la ampliación de la Av. Aranzazu (2009) en la dinámica social de la comunidad ubicada desde el C.C. Las Palmas hasta la Plaza Bolívar de Miguel Peña para el año 2014”, en ejecución por la bachiller Yulimar Hernández, C.I. V – 13.601.493 cursante del décimo semestre (graduando) de Educación mención Ciencias Sociales de la Facultad de Ciencias de la Educación de la Universidad de Carabobo.

Atentamente y sin hacer otra referencia

Pltg. Felipe A. Bastidas T.
Tutor/ Jefe de Cátedra de
Metodología de la Investigación
V – 10.485.791
0424.466.07.50
fabastidas@gmail.com

Br. Yulimar Hernández
V- 13.601.493
0426.644.21.22
yulihdz@live.com